

433 A426

Bibliothek
Techn. Hochsch. Breslau

29/2

66. JAHRGANG

HEFT 2/1943

BIBLIOTEKA GŁÓWNA
MAGAZYN
KOWALE

ARCHIV FÜR EISENBAHNWESEN

HERAUSGEBEN
IM REICHsverkehrSMinisterium BERLIN

1 9 4 3



SPRINGER - VERLAG BERLIN W9

Das ARCHIV FÜR EISENBAHNWESEN erscheint jährlich in einem Umfang von etwa 100 Bogen und gelangt in 6 Hefen (Anfang Januar, März, Mai, Juli, September, November) zur Ausgabe. Der Preis beträgt 56,00 RM für den Jahrgang, für das Einzelheft 10,00 RM

INHALT

	Seite
Fragen der allgemeinen und betrieblichen Sozialpolitik bei der Reichsbahn. Von Dr. Werner Haustein	165
A. Der Betrieb als soziales Gebilde und seine bisherigen Mängel (170). — B. Die allgemeine und die betriebliche Sozialpolitik (171). — C. Die Sozialversicherung bei der Deutschen Reichsbahn (174). — D. Die betriebliche Sozialpolitik der Deutschen Reichsbahn (189). — E. Ausblick (221).	
Wirtschaft und Verkehr im Leningrader Gebiet. Von Dr. Wehde- Textor	225
Allgemeine wirtschaftliche Lage (229). — Industrie (230). — Leningrad (233). — Verkehr (236). — Verkehr im Außenbezirk des Leningrader Oblast (239). — Die Land-, Forst- und Fischwirtschaft des Außenbezirks (243). — Energiewirtschaft (245).	
Die 60 Zentimeter-Schmalspurbahnen für den öffentlichen Verkehr in Niederländisch-Indien. Von S. A. Reitsma	247
Der Einfluß des Krieges auf den Geltungsbereich des Internationalen Über- einkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr. Von Dr. Wyszomirski	291
I. Gegenstand der Untersuchung (291). — II. Die rechtliche Natur des IÜG. (294). — III. Der zwischenstaatliche Geltungsbereich des IÜG. (295). — IV. Schlußfolgerungen (300).	
Kleine Mitteilungen: Eisenbahngesetz für die Alpen- und Donau- Reichsgaue und den Reichsgau Sudetenland. — Die türkische Südbahn. — Die englische Kriegsbahn Koseir—Kenah. — Eröffnung der türki- schen Bahnstrecke Zonguldak—Kozlu. — Ein historisches Dokument des Eisenbahn-Partikularismus	303
Rechtsprechung und Gesetzgebung: Gesetzgebung: Deutsches Reich	308
Bücherschau: Besprechungen: von Nanassy, Dr. jur. Béla. Das Internationale Eisenbahnfrachtrecht (<i>Friebe</i>). — Schubert, Dr. Karl. Der soziale Ver- kehrslastenausgleich im Güterverkehr zu Lande (<i>Spiess</i>). — Hartmann, Georges. Les tarifs actuels des chemins de fer suisses pour le trans- port des marchandises agricoles et des animaux vivants (<i>Spiess</i>). — Die Regelung der Bauwirtschaft (<i>Küttel</i>). — Berufsbildungsplan für den Lehrerberuf Eisenbahner (mittlerer nichttechnischer Dienst) (<i>Blüher</i>). — Greiser, Arthur. Der Aufbau im Osten (<i>Büttner</i>). — Baumbach, Dr. Adolf. Handelsgesetzbuch mit Nebengesetzen und Einführungsverordnungen ohne Seerecht (<i>Genest</i>). — Couvé, Dr. Richard. Die Eisenbahn-Güter- abfertigung (<i>Paszkowski</i>). — Bahnpolizei (<i>von Strotha</i>). — von Klot, Ernst. Deutsch-russisches Taschenwörterbuch für das Verkehrswesen (<i>Zingel</i>). — Schramm, Dr. Gerhard. Der Gleisbogen. Seine geometrische und bau- liche Gestaltung (<i>Reingruber</i>). — Kommerell, Dr. Otto. Erläuterungen zu den Vorschriften für geschweißte Stahlbauten (<i>Ernst</i>). — Wiedemann, Dr. Karl. Ausführung von Stollenbauten in neuer Technik (<i>Kurt Brückner</i>). — Böhm, Franz, Dipl.-Ing. Das Betonieren bei Frost. (<i>Ernst</i>). — Lehrstoffhefte für die Dienstanfängerschule. Rangierdienst, Bilden der Züge (<i>Keinath</i>). — Fahrdienst auf den Betriebsstellen (<i>Rückel</i>). — Ein- führung in die Kenntnis der Sicherungs- und Fernmeldeanlagen (<i>Rebmann</i>)	323

Fragen der allgemeinen und betrieblichen Sozialpolitik bei der Reichsbahn.

Von

Reichsbahndirektionspräsident Dr. Werner Haustein in Berlin.

Inhaltsübersicht.

Einleitung.

1. Der Begriff der Sozialpolitik und ihre Entwicklung in Deutschland.
 2. Die Entwicklung der Sozialpolitik bei den deutschen Eisenbahnen.
- A. Der Betrieb als soziales Gebilde und seine bisherigen Mängel.
- I. Rationalität-Schematisierung.
 - II. Verschiedenheit der örtlichen Grundlagen.
- B. Die allgemeine und die betriebliche Sozialpolitik.
- I. Die Maßnahmen der allgemeinen Sozialpolitik.
 - II. Die betriebliche Sozialpolitik.
- C. Die Sozialversicherung bei der Deutschen Reichsbahn.
- I. Die organisatorischen Grundlagen.
 - II. Sonderfragen der Rentenversicherung.
 - III. Krankenversicherung und Krankenversorgung.
 - IV. 1. Unfallversicherung und Unfallfürsorge.
2. Unfallverhütung.
- D. Die betriebliche Sozialpolitik bei der Deutschen Reichsbahn.
- I. Die Gesundheitsfürsorge.
 - II. Ernährungs-, Kleider- und Brennstoffversorgung.
 - III. Existenzsicherung und Stärkung der wirtschaftlichen Verhältnisse.
 - IV. Familien- und Waisenfürsorge.
 - V. Fortbildung und kulturelle Betreuung.
- E. Ausblick.
- I. Reformen auf organisatorischem Gebiet.
 - II. Die Personalpolitik im Sozialdienst.
 - III. Die betriebliche Sozialpolitik und die allgemeine Politik.

Unter Sozialpolitik verstand man ursprünglich alle diejenigen staatlichen Maßnahmen, die eine wirtschaftliche und soziale Hebung der industriellen Arbeiterschaft zum Gegenstand hatten. Es zeigte sich jedoch hauptsächlich unter dem Einfluß der Anschauungen der Katheder-sozialisten sehr bald, daß diese Begriffsbestimmung zu eng war und den



Erfordernissen des Lebens nicht genügte. Die besondere Fürsorge für die industrielle Arbeiterschaft ist zweifellos eine Angelegenheit von weittragender Bedeutung. Sie bildet jedoch nur einen Spezialfall im Rahmen des größeren Zieles, die Verhältnisse aller Stände zueinander und zu der Staatsgewalt in dem Sinne zu beeinflussen, daß Gleichgewichtsstörungen — gleichviel an welchen Stellen des sozialen Körpers sie auftreten — vermieden und Nöte beseitigt werden. Ludwig Heyde hat deshalb recht, wenn er in seinem Abriss der Sozialpolitik (5. Auflage 1928) den Rahmen der Sozialpolitik in dem gekennzeichneten Umfange weiter zieht.

1. So reizvoll es an sich wäre, die Entwicklung der Sozialpolitik und die ihr zugrunde liegenden Anschauungen in allen Einzelheiten zu verfolgen, müssen hier folgende Andeutungen genügen:

a) Das alte Reich hat die Sozialpolitik vorwiegend vom Standpunkt des Staates aus gesehen. Die Sozialpolitik dieser Zeit umfaßte entweder Maßnahmen des Staates für bestimmte bedrängte Volksschichten oder Maßnahmen gegen staatsgefährdende soziale Spannungserscheinungen. Zweifellos hat die damalige Gesetzgebung viel Gutes geschaffen. Sie regelte die Kinder- und Frauenarbeit, widmete sich den hygienischen Verhältnissen der Betriebe und der Art der Lohnzahlung (Truckverbot) und baute den Arbeitsschutz in den Betrieben aus. Die soziale Versicherungsgesetzgebung Bismarcks gewährte dem einzelnen einen wesentlichen Schutz gegen Unfall, Krankheit, Invalidität und Alter und war als Standardwerk in der ganzen Welt anerkannt. Wenn gleichwohl das Ziel, insbesondere die Industriearbeiterschaft an den Staat heranzubringen, nicht erreicht wurde, so lag dies daran, daß der soziale Gestaltungswille und die Gestaltungskraft nicht in dem erforderlichen Umfange vorhanden waren.

b) Die Nachkriegszeit war durch die Ohnmacht des Staates und dadurch gekennzeichnet, daß Parteien und Interessentengruppen maßgebend das Geschehen bestimmten. Infolgedessen trat der Staat auch als Gestalter der Sozialpolitik zurück. Er übernahm die Rolle des „Roten Kreuzes hinter der Front“. Die Sozialpolitik wurde in das Gegeneinander der Kämpfe hineingezogen und als Waffe in ihnen benutzt. Sie verlor ihren überparteilichen Charakter. Infolgedessen kamen die wenigen sozialpolitischen Maßnahmen dieser Zeit nicht mehr den Bedrängten und Bedürftigen, sondern den Gruppen zugute, die es verstanden, machtmäßig und politisch ihre Interessen erfolgreich zu vertreten. Die typischen Kennzeichen dieser Epoche waren die kollektive Regelung der Lohn- und Arbeitsbedingungen, das Herein-

ziehen auch rein betrieblicher Angelegenheiten in kollektive Vereinbarungen und das Abschieben der letzten Verantwortung auf den Schlichter.

c) Im Großdeutschen Reich ist Gegenstand der Sozialpolitik das gesamte deutsche Volk. Das Wesen des deutschen Sozialismus besteht darin, die Kräfte aller Deutschen zu stärken und sie in Übereinstimmung mit den Erfordernissen der völkischen Daseinsordnung zu lenken. Die insbesondere im Zwischenreich festzustellenden Spannungen zwischen Politik und Wirtschaft einerseits und Wirtschaft und Sozialpolitik andererseits sind beseitigt. Jede Art von Politik, ganz gleich, ob sie den Staat, die Wirtschaft, die Bevölkerung, den Raum oder die Gesellschaft selbst zum Gegenstand hat, dient heute nur dem einen Ziel, eine neue Volksordnung zu schaffen, in der jeder seinen Fähigkeiten entsprechend eingegliedert wird und die Möglichkeit hat, sich eine diesen Fähigkeiten entsprechende Stellung zu schaffen. Dabei ist die Selbständigkeit der Sozialpolitik durchaus anerkannt. Diese hat das in der Vergangenheit Bewährte beibehalten, so beispielsweise auf dem Gebiet des Arbeitsschutzes die Arbeitszeitregelung und die Sozialversicherung, und diese Gebiete weiter entwickelt sowie den Erfordernissen der neuen Zeit jeweils rechtzeitig angepaßt. Im Rahmen der politischen Gesamtsituation stehen heute bestimmte Aufgaben wie der Arbeitseinsatz, die Arbeitsbeschaffung, die Arbeitserziehung und die Arbeitsschulung im Vordergrund. Die Ordnung dieser Bereiche ist in einem neuen Geiste in Angriff genommen.

2. Betrachtet man die Auswirkungen der vorstehenden allgemeinen Erörterungen für den Bereich der deutschen Eisenbahnen, so bleibt zunächst zu betonen, daß die deutschen Eisenbahnen von ihrer Gründungszeit an bis auf den heutigen Tag den jeweiligen sozialpolitischen Strömungen unterworfen gewesen sind, und zwar ohne Rücksicht darauf, ob sie als Privateisenbahngesellschaften, Staatseisenbahnverwaltungen, autonome Unternehmungen oder in der Organisationsform betrieben wurden, die die Deutsche Reichsbahn gegenwärtig besitzt. Dies muß deshalb hervorgehoben werden, weil in Deutschland unter dem Zwang des Auslandes in jener Zeit, in der die deutschen Eisenbahnen hauptsächlich reparationspolitischen Zwecken dienten, einmal versucht wurde, auf einem bestimmten Gebiet zu Lasten der deutschen Eisenbahner eine von der Norm abweichende Regelung zu erreichen. Der Versuch ist mit Recht gescheitert, weil im Bereich der Eisenbahnen — mögen sie noch so viele Sonderheiten aufweisen — keine Gründe vorhanden sind, die einer Durchführung der allgemeinen sozialpolitischen Maßnahmen in sachlicher Beziehung entgegenstünden.

a) Die Anfangszeiten der deutschen Eisenbahnen fielen in die liberalistische Ära, die für das Aufkommen sozialer Empfindungen wenig Raum ließ. Alle Fragen sozialer Art wurden vorwiegend unter dem Gesichtspunkt der Zweckmäßigkeit betrachtet, wobei man die finanzielle Seite nur zu gern in den Vordergrund stellte. Diese Haltung ergab sich sowohl beim Bau als beim Betrieb der ersten Eisenbahnen. So ließ man z. B. die ersten Eisenbahnbauarbeiter ohne ausreichenden sozialpolitischen Schutz, obwohl diese sich aus den Angehörigen der verschiedensten Berufe zusammensetzten und oft zu mehreren Tausend auf verhältnismäßig engen Abschnitten zusammen arbeiteten. Ebenso erwähnten die Betriebsüberlassungsverträge, die der Preußische Staat bei der Übernahme der ersten Privatbahnen in den Staatsbetrieb mit den Privatbahnen abschloß, das Personal mit keinem Wort.

Als das Privatbahnsystem allmählich durch das Staatsbahnsystem abgelöst wurde, waren auch für die Sozialpolitik bei den Staatsbahnen jene Grundsätze maßgebend, die vorstehend als sozialpolitische Richtlinien der Vorkriegszeit erörtert wurden. Aus dem Bewußtsein heraus, Inhaber größter Unternehmungen zu sein, hatten die einzelnen Staatseisenbahnverwaltungen sozialpolitische Maßnahmen der verschiedensten Art getroffen. Diese entsprangen einer durchaus aufgeschlossenen Gesinnung und wurden Vorbild für viele andere Betriebe. Im einzelnen trugen sie jedoch bewußt den Stempel der „Wohlfühlpolitik“ und fanden infolgedessen bei den Arbeitern nicht überall eine uneingeschränkte innere Zustimmung. So hatten sich beispielsweise die Staatseisenbahnverwaltungen in anerkennenswerter Weise bemüht, auch dem Arbeiter — insbesondere dem länger dienenden Gefolgschaftsmitglied — die Vorteile des Beamtentums zuteil werden zu lassen. Zahlreichen Maßnahmen, die der Verwirklichung dieses Zieles dienten, war jedoch gemeinsam, daß sie keine Rechtsansprüche verliehen, sondern sich auf besondere, in der „Kann“-form gehaltene Erlasse gründeten und unter dem „Vorbehalt jederzeitigen Widerrufs“ ergingen. Es ist uns Heutigen verständlich, daß man an den Bestrebungen, ein Arbeiterbeamtentum einzuführen, die „Einseitigkeit des Vertragsverhältnisses, bei dem nichts vereinbart, sondern einzig und allein alles durch den wirtschaftlich mächtigen Arbeitgeber nach seinem Gutdünken festgesetzt wurde“, beklagte.

Daß auch die preußisch-hessische Eisenbahngemeinschaft ihre sozialpolitischen Regelungen vorwiegend auf allgemein staatliche Zweckmäßigkeitserwägungen abstellte, zeigt besonders die Geschichte der

Eisenbahnvereine. Denn diese entstanden ausschließlich aus dem Bestreben heraus, den sozialdemokratischen Strömungen innerhalb der Eisenbahnerschaft entgegenzutreten. Deshalb sollten sie alle Eisenbahnbienesteten — Beamte und Arbeiter — ohne Unterschied des Ranges umfassen und es sich zur Aufgabe stellen, das Bewußtsein der Zusammengehörigkeit aller Eisenbahner als Glieder eines staatlichen Verwaltungskörpers zu beleben und zu kräftigen, sie einander persönlich näher zu bringen und gute, auf Vertrauen beruhende Beziehungen unter ihnen entstehen zu lassen. Im Gegensatz hierzu ist das Reichsbahn-Kameradschaftswerk in seiner gegenwärtigen Gestalt die Organisation, durch die die Reichsbahn selbst eine Gefolgschaftsfürsorge größten Stiles betreibt. Es dient jetzt ausschließlich sozialen Zwecken.

Als Kampfmittel gegen staatsfeindliche Bestrebungen schuf man auch die sogenannten Arbeiterausschüsse. Sie hatten den Zweck, die Verwaltung über die Interessen und Wünsche der Arbeiter zu unterrichten und „gegebenenfalls auf dem Wege geordneter und friedlicher Verhandlungen eine Verständigung mit den vorgesetzten Stellen herbeizuführen.“

b) Auch die Nachkriegszeit spiegelte im Bereich der nunmehr gegründeten einheitlichen Anstalt der Deutschen Reichsbahn in sozialpolitischer Beziehung die allgemeine sozialpolitische Entwicklung wider. Ebenso wie im übrigen Deutschland wurden auch bei der Deutschen Reichsbahn die Beziehungen zwischen der Verwaltung und den Bediensteten durch Lohn tariffverträge bestimmt. Dabei blieb auch die Deutsche Reichsbahn von Arbeitskämpfen und Streikbewegungen nicht verschont. Ebenso wie anderwärts besetzten auch bei der Reichsbahn die Gewerkschaften die maßgebenden Betriebsratsposten und versuchten mit allen Kräften, eine ihren Bestrebungen abträgliche betriebliche Sozialpolitik der Deutschen Reichsbahn sowie ein selbständiges Handeln der Betriebsräte zu verhindern.

c) Im nationalsozialistischen Staate ist es selbstverständlich, daß auch allen sozialpolitischen Maßnahmen der Reichsbahn die totale Weltanschauung des Nationalsozialismus zugrunde liegt, und daß infolgedessen die grundlegenden sozialpolitischen Gesetze des Reiches uneingeschränkt auch bei der Deutschen Reichsbahn angewandt werden. Da, wo sich Abweichungen ergeben, betreffen sie die Form, aber niemals die Sache und gründen sich darauf, daß der Eisenbahnbetrieb für das Leben des einzelnen Eigenarten mit sich bringt, die rein fabrikmäßig aufgelegene Betriebe nicht aufweisen.

A.

Der Betrieb als soziales Gebilde und seine bisherigen Mängel.

Die eingangs erwähnte Aufgabe der allgemeinen Sozialpolitik, Spannungen der schaffenden Menschen untereinander zu beseitigen, muß sich insbesondere in den Betrieben auswirken. Im allgemeinen werden die Betriebe — auch die Betriebe der Eisenbahnverwaltungen — lediglich als technisch-organisatorische Gebilde bezeichnet; sie haben jedoch daneben auch noch eine große soziale Bedeutung. Denn der Betriebszweck kann nur dann erfüllt werden, wenn die dort schaffenden Menschen eng zusammenarbeiten und eine soziale Einheit bilden.

I. Bei der Verwirklichung dieses Zieles sind gewisse Tendenzen des modernen Großbetriebes zu beachten, die an sich der Zusammenarbeit zwischen den Betriebsmitgliedern entgegenstehen. Sie ergeben sich daraus, daß das Wesen des heutigen Betriebes in der Rationalität besteht, d. h. alle Arbeitsvorgänge werden im Interesse eines exakten Arbeitens bis in alle Einzelheiten zerlegt und planmäßig gestaltet. Der Arbeitsprozeß wird so organisiert, daß es möglich ist, den Arbeiter leicht auszuwechseln. Man ist weiter bestrebt, die menschliche Arbeitskraft durch die Maschine zu ersetzen und den Ablauf der Arbeit zwangsläufig so zu formen, daß der einzelne gezwungen ist, im Tempo mitzuarbeiten und nicht nachzuhinken. Schließlich bemüht man sich, zu generalisieren, d. h. die Arbeitsbedingungen und Arbeitsmittel einheitlich zu gestalten. In der Zeit der hochkapitalistischen Wirtschaft hatten alle diese Umstände zwangsläufig dazu geführt, daß der Betrieb nur reiner Zweckraum war und die Arbeits- und Betriebsverfassung auf eine ausschließlich sachliche Grundlage gestellt wurde. Die Arbeit war vorwiegend abhängige, unselbständige Arbeit, und in den Beziehungen zwischen Arbeitnehmer und Betrieb bezüglich Betriebsleitung fehlte jede persönliche Note. Der gesamte Arbeitsprozeß war, mit anderen Worten ausgedrückt, entseelt. Der Arbeiter sah in seiner Arbeit nicht mehr einen Beruf im Sinne einer inneren schicksalsmäßigen Verbundenheit mit seinem Betriebe. Mit ihm war er lediglich durch den Arbeitsvertrag zum Zwecke der Lohnzahlung verbunden. Sein wirkliches Leben stand völlig beziehungslos, ja zum Teil sogar feindlich neben seinem Arbeitsleben und hatte dann damit zum größten Teil seinen Sinn für ihn verloren.

II. Die sozialen Verhältnisse jedes Betriebes sind fernerhin stark davon abhängig, ob die örtlichen Grundlagen und insbesondere die soziale Struktur einen einheitlichen Charakter tragen, denn je gleichmäßiger die Herkunft der Belegschaft ist, um so geringer ist der Anteil der fluktuierenden Elemente. Eine ausschlaggebende Bedeutung hat auch die Tatsache, ob das Unternehmen eine gleichmäßige

wirtschaftliche Entwicklung aufweist oder einschneidenden Störungen ausgesetzt ist. Denn die Erfahrung lehrt, daß bei einer Unterbrechung der Entwicklungslinie nach unten der radikal eingestellte Teil der Bediensteten leicht die Oberhand gewinnt.

In ausgesprochen großstädtischen Industriegegenden kommt weiterhin dem Lohnproblem eine zentrale, um nicht zu sagen ausschließliche Bedeutung zu. Dagegen lassen sich Lohnfragen für Arbeiter, die eine landwirtschaftliche Nebentätigkeit ausüben, leichter lösen.

Ferner ist es auch das Volkstum, das zu erheblichen Strukturunterschieden in der Belegschaft führen kann. Sitte, Sprache, Brauchtum, charakterliche Eigenschaften usw. spielen dabei eine wichtige Rolle. Durch die Stammeseigenart werden hauptsächlich folgende Eigenschaften stark bestimmt und beeinflußt: die Arbeitsintelligenz der Gefolgschaft, die Stärke oder Schwäche des Autoritätsgefühls und die Aufnahmefähigkeit für politische Ideen und Methoden. Es kann keinem Zweifel unterliegen, daß beispielsweise die Arbeiterschaft des westlichen Industriebezirks in dieser Beziehung andere Merkmale aufweist als die ostelbische Arbeiterschaft, und daß von dieser wiederum die süddeutsche Arbeiterschaft unterschieden ist.

Schließlich gilt in abgewandelter Form auch für die Betriebe das bekannte Wort, daß es Männer sind, die Geschichte machen. Denn es ist immer ausgeprägten Persönlichkeiten vorbehalten gewesen, den von ihnen geleiteten Unternehmungen und ihrer Geltung in der Öffentlichkeit ihren Stempel aufzudrücken. Gerade in der westdeutschen Großindustrie gibt es zahlreiche Beispiele hierfür. Männer wie Alfred Krupp, Franz Haniel, August Thyssen u. a. haben durch ihr Können, ihre charakterliche Haltung und ihre grundlegenden, wenn auch vorwiegend technisch-wirtschaftlichen Leistungen die innere und äußere Struktur ihrer Betriebe wesentlich bestimmt.

B.

Die allgemeine und die betriebliche Sozialpolitik.

Einsichtige Männer und Kreise haben diese Sachlage frühzeitig erkannt und auch versucht, den mit ihr verbundenen Gefahren zu entgehen und die durch die geschilderte Entwicklung hervorgerufenen gesellschaftlichen Spannungen zu beseitigen.

I. Wirksame Heilmittel bestehen in der Durchführung einer zweckmäßigen allgemeinen Arbeits- und Sozialpolitik. Sozialpolitische Maßnahmen allgemeiner Art sind der Arbeitsschutz (Jugendschutz, Frauenschutz, Schutz der Heimarbeit, Arbeitszeitgestaltung), die Sozialversicherung, Bekämpfung der Arbeitslosigkeit und Arbeitsbeschaffung, Arbeitseinsatz (Arbeitsvermittlung und Berufsberatung — die

Landarbeiterfrage), die Lohnpolitik und die Arbeitsfürsorge (Arbeits-schulung, Volkswohlfahrt, Arbeiterwohnungsfrage).

II. Die allgemeine soziale Gesetzgebung kann ihrem Wesen nach aber immer nur allgemeine Richtlinien vorzeichnen und muß damit in gewissem Sinne schematisierend und generalisierend wirken. Im Gegen-satz hierzu trägt die betriebliche Sozialpolitik dem inneren Leben des einzelnen Betriebes und seinen individuellen Notwendigkeiten in weitem Umfange Rechnung und ergänzt damit wirksam die allgemeine Sozialpolitik. Träger der allgemeinen Sozialpolitik sind der Staat oder öffentlich-rechtliche Korporationen, während für die betriebliche Sozial-politik die Betriebe oder Unternehmungen selbst verantwortlich zeichnen. Die staatlich-korporative Sozialpolitik wird also durch das staatsfreie, betrieblich-autonome sozialpolitische Handeln ergänzt.

1. Die Maßnahmen, die den Inhalt der betrieb-lichen Sozialpolitik ausmachen, sind mannigfaltig und zahlreich. Sie hängen in ihrem Umfang und in ihrer Intensität von der Einstellung und Haltung des Unternehmers, von dem allgemeinen Stand der Sozialpolitik, von der betrieblichen Eigenart des Unternehmens, seinen wirtschaftlichen Verhältnissen und zahlreichen anderen Faktoren ab. In der großen Linie gesehen teilen sie sich in zwei Gruppen. Unter der betrieblichen Sozialpolitik im engeren Sinne versteht man alle Maß-nahmen mit einem sozialen Endziel. Bestimmend für sie ist allein der soziale Zweck. Hierher gehören

- die Gefolgschaftsfürsorge,
- die Betriebskrankenkassen und ähnliche Gebilde mit dem gleichen Zweck,
- die Existenzsicherung und Entsorgung,
- die Werkzeitungen,
- der Werksport,
- die Wohnungsfürsorge und Siedlungspolitik und dergleichen.

Die zweite Gruppe von Maßnahmen gehört zu der sozialen Betriebs-politik, bei der entscheidend der Betriebszweck ist. Hier ist also die soziale Bestgestaltung Voraussetzung der technisch-wirt-schaftlichen Bestgestaltung. Im einzelnen handelt es sich dabei um

- die Grundsätze für die Einstellungen und Entlassungen,
- die Methoden der Auslese,
- das Lehrlingsausbildungswesen,
- die sonstigen Methoden der Ausbildung,
- die Beschäftigung von Schwerbeschädigten,
- die betriebspolitischen Methoden der Unfallbekämpfung,
- die Mitwirkung der Gefolgschaft usw.

Im nationalsozialistischen Staat kann auch die Durchführung dieser Maßnahmen nicht mehr allein Sache der Betriebe sein. Diese arbeiten vielmehr heute eng mit der Partei, insbesondere der Deutschen Arbeitsfront, und in staatlichen Verwaltungen und Betrieben mit dem Reichsbund der Deutschen Beamten zusammen. Mit der Einsetzung von Betriebsobmännern, Werkscharen, dem Abhalten von Betriebsappellen, der Veranstaltung des Leistungskampfes der deutschen Betriebe, den Bestrebungen „Schönheit der Arbeit“ und „Kraft durch Freude“ hat sich insbesondere die DAF. ein reiches Wirkungsfeld geschaffen und größte Erfolge erzielt.

2. Werden die vorgenannten Maßnahmen der betrieblichen Sozialpolitik wirksam durchgeführt, so haben sie folgende Ergebnisse: Sie schaffen eine innere Verbundenheit mit dem Werk oder der Verwaltung und erleichtern es dem einzelnen, sich zu den Zielen des Werks oder der Verwaltung positiv einzustellen. Die Betriebsatmosphäre wird günstiger und die Spannungsmomente vermindern sich. Der Ton im Verhältnis der einzelnen Gefolgschaftsangehörigen zu einander und zu dem Werk oder der Verwaltung erhält eine persönliche Note und entspricht den Forderungen, die das Deutsche Reich an nationalsozialistische Musterbetriebe stellt. Durch die betriebliche Sozialpolitik wird fernerhin ein bestimmter Betriebsstolz entwickelt und sichergestellt, daß die Arbeitsplatzwechsel sich in ihrem Ausmaß beschränken, so daß die unbeständigen Kräfte nur einen geringen Teil der Gesamtbelegschaft ausmachen. Schließlich ermöglicht es die betriebliche Sozialpolitik den Gefolgschaftsmitgliedern, durch die fürsorgerischen Maßnahmen am Arbeitsertrag teilzunehmen.

3. Es ist verschiedentlich die Auffassung vertreten worden, daß die betrieblich-autonome Sozialpolitik den Vorrang vor der staatlichen Sozialpolitik haben, wenn nicht gar an deren Stelle treten müsse. Denn sie habe den Vorzug der größeren Lebensnähe und sei in keinem Falle der Gefahr der Schematisierung ausgesetzt. Demgegenüber muß betont werden, daß die betrieblich-autonome Sozialpolitik auf einer freiwilligen, eigengesetzlichen Grundlage ruht und ihre Wurzeln im Vorhandensein einer ganz bestimmten Gesinnung findet. Eine solche Regelung eignet sich jedoch nicht für Maßnahmen, die für die Lebenssicherung des Arbeiters unbedingt erforderlich sind, wie z. B. für die Altersversorgung durch die Rentenversicherung. Träger solcher Maßnahmen muß unter allen Umständen der Staat sein, der gegebenenfalls den widerstrebenden Arbeitgeber mit Zwangsmitteln veranlaßt, das Erforderliche zu leisten. Die Grenzen zwischen staatlicher und betrieblich-autonomer Sozialpolitik ergeben sich aus der Tatsache, daß

das soziale Minimum, d. h. die Leistungen, die für die Lebenssicherung des einzelnen unbedingt notwendig sind und die jedem — auch dem leistungsschwächsten — Unternehmen zugemutet werden können, Gegenstand der staatlichen Sozialpolitik sein müssen, während die darüber hinausgehenden Leistungen in den Bereich der betrieblichen Sozialpolitik gehören.

In der Zeit der patriarchalischen Betriebsverfassung wies die betriebliche Sozialpolitik ausschließlich auf den Betrieb hin. Man konnte sie deshalb durchaus zutreffend soziale Betriebspolitik nennen; denn sie war in der Tat nur eine Sozialpolitik für den Betrieb. Im Gegensatz hierzu sprechen wir heute von einer betrieblichen Sozialpolitik und wollen damit zum Ausdruck bringen, daß diese nicht mehr wie früher einen isolierten Charakter hat, sondern ein Glied der allgemeinen deutschen Sozialpolitik bildet. Daraus ergibt sich, daß die betriebliche Sozialpolitik nur solange Geltung beanspruchen kann, als sie mit den Zielen der Volksgemeinschaft in Übereinstimmung steht. Für jede Sozialpolitik, die einen betriebsegozentrischen Charakter aufweist, ist jetzt kein Raum mehr. So betrachtet, müssen allgemeine und betriebliche Sozialpolitik stets in starker Wechselwirkung miteinander stehen, so daß sich die Grenzen zwischen beiden Gebieten in der Praxis nicht immer scharf auseinanderhalten lassen.

Es ist nicht möglich, im Rahmen dieser Abhandlung die allgemeine und betriebliche Sozialpolitik in allen ihren einzelnen Erscheinungsformen bei der Deutschen Reichsbahn darzustellen. Lediglich einzelne ausgewählte Kapitel, die z. Z. im Vordergrund des Interesses stehen, bilden den Gegenstand der nachstehenden Ausführungen. Bei einem Teil der behandelten Fragen kann im übrigen z. Z. nur die Problematik, aber noch nicht die Lösung aufgezeigt werden.

C.

Die Sozialversicherung bei der Deutschen Reichsbahn.

I. Für das Gebiet der Sozialversicherung wird es immer ein Ruhmesblatt der Deutschen Eisenbahnen sein, daß sie ihre Arbeiter und deren Angehörige gegen Krankheit, Unfälle, Invalidität und Nachlassen oder Aufhören der Arbeitskraft im Alter schon zu einer Zeit geschützt haben, als die allgemeine Gesetzgebung für die Verwirklichung derartiger Anschauungen noch nicht reif war. Insoweit waren die Eisenbahnen mit ihrer betrieblichen Sozialpolitik Schrittmacher für die allgemeine sozialpolitische Gesetzgebung. Denn die Ideen, die sie schon frühzeitig verwirklichten, wurden später, wenn auch in abgewandelter Form, in die allgemeine sozialversicherungsrechtliche Gesetzgebung übernommen.

1. Die Kassen, die die Preußische Staatseisenbahnverwaltung damals schuf, waren **Einheitskassen**, d. h. es wurden dem Arbeiter aus einer einheitlichen Kasse Leistungen sowohl für den Fall der Krankheit wie auch für den Eintritt des Alters und der Invalidität zur Verfügung gestellt. Diese Organisationsform ist heute vor allen Dingen deshalb bemerkenswert, weil man im Rahmen der Erörterungen über eine Reform der Sozialversicherung nach 1933 auch erwogen hat, an Stelle der Vielzahl der Versicherungsträger für die verschiedenen Risiken eine einheitliche Anstalt zu schaffen, ein Gedanke, der nach reiflicher Überlegung für die heutige Zeit mit Recht abgelehnt wurde. Die Entwicklung im Sinne einheitlicher Anstalten wurde mit der Einführung der Bismarckschen Sozialversicherung unterbrochen. Denn damals gründete der preußische Minister für öffentliche Arbeiten für die einzelnen Direktionsbezirke getrennte Betriebskrankenkassen für die Werkstätten- und Betriebsarbeiter und für den gesamten Bereich der Preußisch-Hessischen Eisenbahnverwaltung getrennte Pensions-, Witwen- und Waisenkassen für die Werkstätten- und die Betriebsarbeiter. Später wurden die Kassen für die Werkstätten- und Betriebsarbeiter für beide Zweige der Versicherung zusammengelegt. Die Arbeiterpensionskasse erhielt dabei zwei Abteilungen, von denen die Abteilung A die gesetzlichen Leistungen der Invalidenversicherung, die Abteilung B zusätzliche Leistungen der Eisenbahnverwaltung selbst vermittelte.

Ebenso wie in der Zeit nach dem ersten Weltkrieg das Eisenbahnenwesen ganz allgemein nach einheitlichen Richtlinien organisiert wurde, strebten auch die sozialen Versicherungseinrichtungen der nunmehr geschaffenen Reichsbahn das gleiche Ziel an. Für die Betriebskrankenkassen der einzelnen Direktionen schuf man zunächst im Jahre 1920 anlässlich eines Ärztestreiks einen bevollmächtigten Ausschuß der allgemeinen Betriebskrankenkassen. Dieser wurde im Jahre 1924 durch den Verband der Reichsbahn-Betriebskrankenkassen abgelöst, dem allerdings die bayerischen Kassen erst im Jahre 1931 beitraten. Den Schlußstein der Entwicklung auf dem Gebiet der Krankenversicherung bildete der Zusammenschluß aller Betriebskrankenkassen zu einer gemeinsamen **Reichsbahn-Betriebskrankenkasse** mit dem Sitz in Berlin am 1. Januar 1940.

In der Invalidenversicherung schlossen sich die nach dem preußischen Vorbild auch in den übrigen Bundesstaaten gegründeten Arbeiterpensionskassen mit der preußischen Kasse im Jahre 1922 zu dem Verband der Reichsbahn-Arbeiterpensionskassen zusammen. So sehr das Bemühen des Verbandes anzuerkennen war, eine gleichmäßige Entwicklung der Satzungen nach der Beitrags- und Leistungsseite sicherzustellen,

der letzte durchschlagende Erfolg blieb seinen Bestrebungen versagt. Die einheitliche Organisation wurde erst auf Grund des Gesetzes über den Aufbau der Sozialversicherung vom 5. Juli 1934 erzielt. Damals faßten die zuständigen Stellen alle Arbeiterpensionskassen zu einer einheitlichen Reichsbahn-Versicherungsanstalt zusammen. Diese nimmt in der Abteilung A die gesetzlichen Aufgaben der Invalidenversicherung wahr, während die Abteilung B zusätzliche Leistungen gewährt. Die Wirkungsbereiche beider Abteilungen erstrecken sich gleichmäßig auf den Bereich aller Reichsbahndirektionen, insbesondere wird die Abteilung A jetzt auch in den Bezirken Württemberg, Mecklenburg und Oldenburg tätig, die bis dahin nur zusätzliche Leistungen gewährten, während die gesetzlichen Leistungen von den allgemeinen Landesversicherungsanstalten gezahlt wurden.

Die Aufgaben der Unfallversicherung werden außerhalb der Reichs- und Staatsverwaltungen von Berufsgenossenschaften wahrgenommen. Bei den Staatseisenbahnverwaltungen waren Träger der Unfallversicherung die Staatseisenbahnverwaltungen selbst. Sie führten in ihrer Eigenschaft als Träger der unfallversicherungsrechtlichen Leistungspflicht den Namen „Ausführungsbehörde“. Bei der Reichsbahn waren die Aufgaben dieser Behörden zunächst den Reichsbahndirektionen übertragen. Auch hier ergab sich jedoch das Bedürfnis nach einer einheitlichen Zusammenfassung. Der Abschluß der Entwicklung besteht darin, daß mit Wirkung vom 1. Januar 1940 das damalige Hauptwohlfahrtsamt der Reichsbahn als alleinige Reichsbahn-Ausführungsbehörde für die Unfallversicherung bestimmt wurde. Die Aufgaben dieses Amtes hat nunmehr das Reichsbahn-Zentralamt für Sozial- und Personalwesen übernommen.

2. Es ist sicher ein höchst beachtlicher Erfolg und ein stolzes Werk, das die Reichsbahn auf dem Gebiet der Sozialversicherung mit verständnisvoller Unterstützung des Reichsarbeitsministeriums geschaffen hat. Die Vereinheitlichung ist weit fortgeschritten; hinzu kommt, daß sich die gesamte Organisation in glücklicher Weise auf das Engste an die Organisation der Reichsbahn anlehnt. Die verantwortliche Führung für die Sozialversicherung der Reichsbahn liegt im Reichsverkehrsministerium, das in ständiger Verbindung mit dem Reichsarbeitsministerium steht. Unter ihm sind die Zentralstellen der Reichsbahn-Betriebskrankenkasse, der Reichsbahn-Versicherungsanstalt und der Reichsbahn-Ausführungsbehörde für die Unfallversicherung im Reichsbahn-Zentralamt für Sozial- und Personalwesen zusammengefaßt. Diese arbeiten dort eng miteinander und mit den betrieblichen Sozialeinrichtungen zusammen. In der Mittelinstanz haben

die drei Versicherungsträger Bezirksleitungen errichtet. Bezirksleiter sind die Sozialdezernenten, während die Bezirksleitungen einen Teil der sogenannten Sozialbüros bilden. Beide Stellen bedienen sich zur Ausführung ihrer Geschäfte der Dienststellen, so daß die Verbindung zwischen dem einzelnen und der Versicherung eine besonders nahe ist.

Gleichwohl sind trotz der erzielten Erfolge noch nicht die letzten Möglichkeiten ausgeschöpft, um Bestleistungen auf dem Gebiete der fürsorglichen Tätigkeit zu erzielen. Es liegt in der Natur der Sache, daß der Leiter jeder Einrichtung zunächst einmal die speziellen Aufgaben des Versicherungszweiges im Auge hat, für den er verantwortlich ist. Um einen — gewissermaßen überparteilichen — Ausgleich und eine noch engere Zusammenarbeit der Versicherungsträger zu erreichen, ist die Leitung aller drei Versicherungseinrichtungen dem Leiter des Reichsbahn-Zentralamts für Sozial- und Personalwesen übertragen worden. Ihm stehen die bisherigen Leiter der Versicherungseinrichtungen als geschäftsführende Leiter zur Seite.

Ebenso wie für die Zentrale ist auch für die Direktionsinstanz zu fordern, daß die Bezirksleitungen der drei großen Versicherungseinrichtungen bei allen Reichsbahndirektionen in der Hand des Sozialdezernenten zusammengefaßt werden. Er wird für die einzelnen Versicherungszweige durch ständige Stellvertreter unterstützt. Diese Regelung ist noch nicht überall durchgeführt. Insbesondere in den Donau- und Alpengauen liegt, ebenso wie in Bayern, die Geschäftsführung auf dem Gebiete der Sozialversicherung mit ihren Schwerpunkten z. Z. noch in Wien und in Rosenheim. Es bleibt anzustreben, im Laufe der Zeit auch in diesen Gebieten an Stelle der Geschäftsführung einer Direktion für mehrere Direktionsbereiche die Regelung einzuführen, die sich bei den übrigen Direktionen schon seit langem bewährt hat. Denn nur so wird die persönliche Beziehung des Versicherungsträgers zum Betreuten gewährleistet, ohne die eine gute soziale Fürsorge nicht möglich ist. Gewisse Ansätze für die Entwicklung sind bereits vorhanden.

Es ist selbstverständlich, daß daneben für alle Versicherungszweige die Bemühungen weiterlaufen müssen, die innere Organisation der Sozialversicherungsträger, insbesondere das Beitragswesen, die Buchführung, den Kassendienst, die Leistungsgewährung und den Prüfungsdienst möglichst gleichmäßig auszubauen.

II. Außer den genannten Angelegenheiten bedürfen auch andere, teils organisatorische, teils materielle sozialversicherungsrechtliche

Fragen bei der Reichsbahn dringend einer Lösung. Von diesen sind für die Rentenversicherung insbesondere folgende hervorzuheben:

1. Die Tätigkeit der im Reichsbahn-Zentralamt für Sozial- und Personalwesen zusammengefaßten Träger der Reichsversicherung muß grundsätzlich auf den Bereich der Reichsbahn beschränkt bleiben. Deshalb sind die Fremdkörper aus der Reichsbahn-Versicherungsanstalt auszugliedern. Bei den Reichsautobahnen, der Bayerischen Staatsbauverwaltung und der Fischereihafen Wesermünde-Bremerhaven GmbH., deren Angehörige früher Mitglieder der Reichsbahn-Versicherungsanstalt waren, ist dies bereits erreicht. Von fremden Verwaltungen gehören der Reichsbahn-Versicherungsanstalt heute im wesentlichen nur noch die Bediensteten der Reichswasserstraßenverwaltung an. Auch hier ist die Ausgliederung in Angriff genommen.

2. Im allgemeinen Bereich der Sozialversicherung unterliegt der Arbeiter der Invalidenversicherung, der Angestellte der Angestelltenversicherung. Beide Versicherungen unterscheiden sich sowohl auf der Beitrags- wie auf der Leistungsseite wesentlich voneinander.

a) der invalidenversicherungspflichtige Arbeiter kann in der Landesversicherungsanstalt oder in der Abteilung A der Reichsbahn-Versicherungsanstalt das Arbeitsentgelt nur bis zum Betrage von 300 RM monatlich versichern. Verdient er mehr, so bleibt der überschießende Betrag sowohl bei der Berechnung der Beiträge wie auch bei der Bemessung der Leistungen unberücksichtigt. Die Invalidenversicherung leidet also an dem Mangel, daß sich die Beiträge und die Leistungen gerade bei den hochwertigen und infolgedessen gutbezahlten Gefolgschaftsmitgliedern nicht uneingeschränkt nach dem Verdienst richten. Im Gegensatz hierzu erfaßt die Angestelltenversicherung Verdienste bis zu 600 RM im Monat.

b) Voraussetzungen für die Leistungen in der Invalidenversicherung sind außer der Erfüllung der Wartezeit und Aufrechterhaltung der Anwartschaft der Eintritt des Versicherungsfalles. Dieser wird anerkannt, wenn der Versicherte das 65. Lebensjahr erreicht hat, stirbt, oder wenn er invalide wird. Invalide ist aber nur der Arbeiter, der nicht mehr imstande ist, durch eine seinen Kräften und Fähigkeiten entsprechende und ihm unter billiger Berücksichtigung seiner Ausbildung und seines bisherigen Berufs zuzumutende Tätigkeit ein Drittel dessen zu erwerben, was körperlich und geistig gesunde Personen derselben Art mit ähnlicher Ausbildung in derselben Gegend durch Arbeit zu verdienen pflegen. — In der Angestelltenversicherung tritt an die Stelle des Begriffs der Invalidität die Be-

rufsunfähigkeit. Sie liegt bereits dann vor, wenn die Arbeitsfähigkeit des Angestellten infolge von Krankheit oder anderen Gebrechen oder Schwäche seiner körperlichen oder geistigen Kräfte auf weniger als die Hälfte derjenigen eines körperlich und geistig gesunden Versicherten von ähnlicher Ausbildung und gleichwertigen Kenntnissen und Fähigkeiten herabgesunken ist. Als berufsunfähig gilt auch, wer das 60. Lebensjahr vollendet hat und seit mindestens einem Jahr ununterbrochen arbeitslos ist. Das Ruhegeld wird dann für die Dauer der Arbeitslosigkeit gewährt.

c) Die Rente besteht in der Invaliden- und Angestelltenversicherung aus je einem Grundbetrag und einem Steigerungsbetrag, der sich nach einem Hundertsatz der nachgewiesenen Entgelte berechnet. Als Grundbeträge werden gewährt

in der Invalidenversicherung jährlich . . . 156 RM,
in der Angestelltenversicherung jährlich . . . 444 RM.

Die Steigerungsbeträge betragen

in der Invalidenversicherung 1,2 % des Entgelts bis zu 3600 RM jährlich,

in der Angestelltenversicherung

im Altreich 0,7 % des Entgelts bis zu 7200 RM,

in den Donau- und Alpengauen und in den sudetendeutschen Gebieten 1,2 % des Entgelts bis zu 7200 RM.

Der Vollständigkeit halber sei in diesem Zusammenhang erwähnt, daß in der Abteilung B der Grundbetrag unter Berücksichtigung des Rentenzuschusses der Deutschen Reichsbahn jährlich 240 RM, der Steigerungsbetrag im Altreich jährlich 0,6 % des Entgelts bis zu 7200 RM, in den Donau- und Alpengauen und in den sudetendeutschen Gebieten 0,4 % des Entgelts bis zu 7200 RM beträgt.

d) Schließlich ergeben sich noch Unterschiede dadurch, daß die Angestelltenversicherung ebenso wie die Abteilung B der Reichsbahnversicherungsanstalt die Witwenrenten ohne Nachweis der Berufsunfähigkeit oder Invalidität zahlt. Dagegen gewährt die Invalidenversicherung Witwenrente erst beim Eintritt der Invalidität der Witwe oder dann, wenn sie das 65. Lebensjahr vollendet hat, es sei denn, daß es sich um kinderreiche Witwen handelt. Für diese gelten Sonderbestimmungen.

Die Frage der angestelltenversicherungspflichtigen Bediensteten hat vor dem Weltkrieg bei der Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnverwaltung, die nur invalidenversicherungspflichtige Arbeiter und Beamte kannte, keine nennenswerte Rolle gespielt. Angestelltenversiche-

rungspflichtige Tätigkeiten wurden in der Regel von Beamten wahrgenommen. Wenn für bestimmte Bauaufgaben technische Angestellte herangezogen wurden, die dann auch der Angestelltenversicherung unterlagen, so handelte es sich um kleine Gruppen und vorübergehende Erscheinungen. Auch die Reichsbahn ist in der Nachkriegszeit bemüht gewesen, im Anschluß an die preußische Praxis nur zwei Gruppen von Bediensteten zu beschäftigen, Arbeiter und Beamte. Dabei war es ihr Ziel, die Arbeiter einheitlich arbeitsrechtlich dem gleichen Lohnvertrag und sozialversicherungsrechtlich der gleichen Rentenversicherung, nämlich der Invalidenversicherung, zu unterstellen. Eine solche Regelung hat den Vorteil der Einfachheit und Übersichtlichkeit. Mitbestimmend für die Einstellung der Reichsbahn war auch die Tatsache, daß die Einfügung einer dritten Kategorie von Bediensteten, nämlich von Angestellten, erhebliche Schwierigkeiten bei der Bewertung der Dienstposten und bei der Abgrenzung ihrer Stellung gegenüber den Arbeitern und Beamten verursacht hätte. Arbeits- und dienstrechtlich hat die Reichsbahn ihre Auffassung stets mit Erfolg vertreten können. Es gab neben den Arbeitern wohl einige Angestellte; sie fielen jedoch zahlenmäßig nicht ins Gewicht und konnten das Gesamtbild in keiner Weise beeinflussen. Dagegen ist auf dem Gebiete der Sozialversicherung ein grundlegender Wandel gegenüber der Zeit vor dem Weltkriege eingetreten. Als sich, wie bereits erwähnt, nach 1918 die Parteien der Sozialpolitik bemächtigten, versuchten die Gewerkschaften der Angestellten, möglichst viel Arbeiter, die bisher invalidenversicherungspflichtig gewesen waren, für angestelltenversicherungspflichtig zu erklären, um sie auf diese Weise als zahlende Mitglieder für ihre Verbände zu gewinnen. Diesen Bestrebungen blieb ein Erfolg nicht versagt. Im Bereich der Reichsbahn wirkten sie sich dahin aus, daß eine große Anzahl von Bediensteten — sie beläuft sich z. Z. auf rund 90 000 —, die arbeitsrechtlich als Arbeiter anzusehen sind, versicherungsrechtlich nunmehr der Angestelltenversicherungspflicht unterworfen sind. Damit wurde ein Tatbestand geschaffen, der in dieser Form und in diesem Ausmaß anderwärts weder im öffentlichen noch im privaten Bereich anzutreffen ist. Personalpolitisch ist diese Regelung für die Reichsbahn außerordentlich unerfreulich, wie folgende Überlegungen zeigen:

Die Verwendung der einzelnen Gefolgschaftsmitglieder weist im Reichsbahndienst bei weitem nicht die gleiche Stetigkeit auf wie beispielsweise in fabrikmäßigen Unternehmungen. Dies hängt damit zusammen, daß der Arbeitsanfall nicht gleichmäßig über das ganze Jahr

verteilt ist, sondern in den Zeiten der Spitzenverkehre zum Teil erheblich höher liegt als unter normalen Verhältnissen. Infolgedessen wird der einzelne je nach der Beschäftigungslage und der Anstelligkeit und Wendigkeit bald hier, bald da eingesetzt. Die Dienst- und Lohnordnung ist so elastisch gestaltet, daß der Lohn sich der wechselnden Beschäftigung mühelos anpaßt. Dagegen ist es schon nicht einfach, festzustellen, ob die verschiedenen Tätigkeiten vom sozialversicherungsrechtlichen Standpunkt aus der gleichen oder einer unterschiedlichen Wertung unterliegen. Ist dies zu bejahen — und dieser Fall tritt sehr häufig ein —, dann unterliegt das Gefolgschaftsmitglied in verschiedenen Zeiträumen den verschiedenen Arten der Rentenversicherung. Der Wechsel von der Invalidenversicherung zur Angestelltenversicherung und umgekehrt verursacht auch verwaltungsmäßig Schwierigkeiten. Diese werden nicht wesentlich dadurch herabgemindert, daß nach der jetzigen Rechtslage der invalidenversicherungspflichtige Bedienstete Mitglied dieser Versicherung bleibt, wenn er nicht länger als 6 Monate in einer angestelltenversicherungspflichtigen Beschäftigung eingesetzt wird.

Ausschlaggebend fällt aber bei dem jetzigen Zustand ins Gewicht, daß hochwertige Arbeiter wie Schlosser, Vorhandwerker, Schweißer, Elektriker usw. invalidenversicherungspflichtig sind, während Bedienstete mit geringer bewerteten Tätigkeiten, wie z. B. Werkstattschreiber, der höherwertigen Angestelltenversicherung angehören. In der gleichen Linie liegt es, wenn invalidenversicherungspflichtige Bedienstete beim Nachlassen der körperlichen Leistungsfähigkeit einer weniger bedeutsamen Tätigkeit zugeführt und dann gleichwohl angestelltenversicherungspflichtig werden. Eine solche Regelung entbehrt der inneren Begründung, und es ist nur allzu verständlich, daß sie bei der Reichsbahn eine Quelle dauernder Schwierigkeiten bildet, zumal die genannten Gruppen von Bediensteten oft eng zusammenarbeiten.

Weitere Nachteile der erörterten Regelung sind folgende: Die Invalidenversicherung bei der Reichsbahn-Versicherungsanstalt ist — wie bereits erwähnt — mit einer orts- und berufsnahen Beratung verbunden. Dieser Vorteil fällt für angestelltenversicherungspflichtige Arbeiter im Bereich der gesetzlichen Versicherung weg.

Die Reichsbahn betreibt zusammen mit ihren Versicherungsträgern und der Bezirksfürsorge des Reichsbahn-Kameradschaftswerks eine großzügige Gesundheitsfürsorge, insbesondere bei der vorbeugenden und heilstättenmäßigen Bekämpfung der Tuberkulose, bei der Diabetes, bei Herzschäden, Magenkrankheiten, rheumatischen Leiden usw. An den Vorteilen dieser Regelung kann der angestelltenversicherungspflichtige Bedienstete nicht teilnehmen, weil für ihn die Durchführung der Heil-

stättenbehandlung der Reichsversicherungsanstalt für Angestellte obliegt.

Schließlich ist es ein Nachteil, daß die angestelltenversicherungs-pflichtigen Bediensteten ihre gesetzlichen Bezüge von der Reichsversicherungsanstalt für Angestellte und nur die Zusatzrenten von der Abteilung B der Reichsbahn-Versicherungsanstalt bekommen, während die invalidenversicherungspflichtigen Arbeiter als Mitglieder der Abteilung A und B der Reichsbahn-Versicherungsanstalt ihre Renten einheitlich von dieser Anstalt erhalten.

Der Reichsarbeitsminister erwägt z. Z., die weitgehenden materiellen Unterschiede zwischen Invaliden- und Angestelltenversicherung in gewissem Umfange auszugleichen. Dadurch werden sich vielleicht die gekennzeichneten Schwierigkeiten bei der Reichsbahn in ihrem Ausmaß, jedoch nicht dem Grunde nach beseitigen lassen. Die Möglichkeit hierzu ergibt sich nur dann, wenn die Angestelltenversicherung für angestelltenversicherungspflichtige Reichsbahnbedienstete in engere Beziehung zur Reichsbahn-Versicherungsanstalt gebracht und zusammen mit der Zusatzversicherung so zweckentsprechend gestaltet wird, daß die verschiedene Bewertung der Arbeit vom sozialversicherungsrechtlichen Standpunkt aus nicht mehr als Hindernis empfunden wird.

III. Für das Gebiet der Krankenversicherung stehen der Deutschen Reichsbahn zwei Träger, die Betriebskrankenkasse für die Arbeiter und die Reichsbahnbeamten-Krankenversorgung für die Beamten zur Verfügung. Außerdem gibt es in den Donau- und Alpengauen noch die Krankenkasse der ehem. Österreichischen Bundesbahnen.

1. Träger der Krankenversicherung sind im Deutschen Reich die Allgemeinen Ortskrankenkassen, Landkrankenkassen, Betriebskrankenkassen, die Innungskrankenkassen, die Seekrankenkasse und die Reichsknappschaft. Man hat die Auffassung vertreten, daß dies ein Zuviel an Trägern für die Krankenversicherung bedeute, und gefordert, daß die bisherige Ordnung durch Einheitskrankenkassen ersetzt werden müsse. Hierzu ist für die in diesem Zusammenhang allein interessierende Betriebskrankenkasse zunächst darauf hinzuweisen, daß die ursprüngliche Form der Krankenversicherung sich auf berufsständiger Grundlage entwickelt hat, und daß die Betriebskrankenkassen für die Betriebe und Verwaltungen soviel ins Auge springende Vorteile vor den Allgemeinen Krankenkassen voraus haben, daß sie — jedenfalls im Bereich der Reichsbahn — nicht entbehrt werden können. Dies ist um so weniger möglich, als bei der Reichsbahn rund 900 000 krankenversicherungspflichtige Gefolgschaftsmitglieder vorhan-

den sind. Jede Betriebskrankenkasse bildet einen engen Bestandteil des Betriebs. Sie ist eine Betriebseinrichtung, auch wenn sie gesondert verwaltet wird. Dies kommt insbesondere darin zum Ausdruck, daß ihre Verfassung mit der Verfassung des Betriebs oder der Verwaltung, der sie dient, weitgehend übereinstimmt. Da die Einrichtungen des Betriebs und seine Räumlichkeiten auch der Betriebskrankenkasse zur Verfügung stehen, ist sie in viel größerem Umfange orts- und berufsnah als die Allgemeine Ortskrankenkasse. Auch die innere Einstellung des einzelnen zu seiner Betriebskrankenkasse ist viel persönlicher als die Beziehung zwischen der Ortskrankenkasse und ihren Mitgliedern. Götz Briefs ist bei seinen Untersuchungen über das Mißverhältnis von wirtschaftlichen Möglichkeiten und sozialen Notwendigkeiten bei den Allgemeinen Ortskrankenkassen zu folgender Feststellung gekommen: „Wenn man die Analyse dieser Mißbräuche eine Stufe tiefer treibt, so stößt man auf die Tatsache, daß die zweckbestimmten finanziellen Mittel der Kasse in Fremdverfügung stehen und als fremde Mittel angesehen werden. Es ist ein anonymes Eigentum, das sich da gebildet hat und demgegenüber psychologisch ein Nachlassen des Verantwortungsgefühls begreiflich erscheint.“ (Bericht über die Verhandlungen der XI. Generalversammlung der Gesellschaft für Sozialreform, Mannheim am 24. und 25. Oktober 1929, Jena 1930, S. 167.) Demgegenüber haben in den Betriebskrankenkassen schon die Mitglieder unter sich auf Grund der größeren Solidarität die Möglichkeit, denjenigen, der die Kasse zu Unrecht in Anspruch nimmt, zurechtzuweisen, ein Umstand, der über seine eigentliche Zweckbestimmung hinaus auch von besonderem betriebspädagogischem Wert ist. Auch die Kasse selbst vermag eine größere Autorität der Geschäftsführung zu begründen als eine Allgemeine Ortskrankenkasse und ihr Kontrollsystem wirksamer zu gestalten. Von besonderer Bedeutung ist es, daß die an anderer Stelle erwähnten Funktionen der betrieblichen Sozialpolitik bei der Betriebskrankenkasse in doppelter Weise in die Erscheinung treten. Oberste Zielsetzung der Betriebskrankenkasse ist die Sicherung der Gesundheit ihrer Mitglieder und die Erhaltung ihrer gesundheitlichen Arbeitstüchtigkeit; insoweit verfolgt sie einen rein sozialen Zweck. Auf der anderen Seite ist aber gerade die Förderung der Gesundheit Voraussetzung für eine Bestgestaltung der Arbeit im Betrieb, so daß der Betriebskrankenkasse gleichzeitig im hohen Maße die Förderung betrieblicher Zwecke zu eigen ist.

Von jedem Praktiker wird es weiterhin als ein großer Vorzug empfunden, daß die Betriebskrankenkasse die Möglichkeit zu einer intensiven und fruchtbringenden Zusammenarbeit zwischen Betriebs-

führer und Gefolgschaft eröffnet, und daß dort die Betriebsgemeinschaft besonders wirksam gestaltet werden kann.

Schließlich ergibt sich bei der Reichsbahn weiterhin die Möglichkeit einer engen Zusammenarbeit zwischen der Betriebskrankenkasse und ihren übrigen besonderen Versicherungsträgern und mit den sozialen Betriebseinrichtungen, insbesondere dem Reichsbahn-Kameradschaftswerk.

Wie wertvoll die Betriebskrankenkassen sind, hat sich gerade während dieses Krieges bei der Reichsbahn gezeigt. Durch den Einbau in den Betrieb und die Verbindung mit ihm kann die Reichsbahn-Betriebskrankenkasse ihre Politik der jeweils wechselnden Lage rasch anpassen und so in wirksamer Weise ihre Maßnahmen zum Wohle der Gefolgschaft und der Verwaltung durchführen.

Wenn man den Betriebskrankenkassen vorgeworfen hat, sie arbeiteten unter besonders günstigen Verhältnissen und seien deshalb in der Lage, niedrigere Beiträge zu erheben und höhere Leistungen als die Allgemeinen Ortskrankenkassen zu gewähren, so ist dies nur bedingt richtig. Denn bei allen Betriebskrankenkassen und damit auch bei der Reichsbahn-Betriebskrankenkasse ist der Anteil der Verheirateten am gesamten Versicherungsbestande wesentlich größer als bei den Ortskrankenkassen. Da die Betriebskrankenkassen fast durchweg erhebliche Mehrleistungen gewähren, die in erster Linie den Familienmitgliedern zugute kommen, bedeutet dies für sie eine starke geldliche Belastung. Man kann auch nicht behaupten, daß die Betriebskrankenkassen bessere Wagnisse als die Ortskrankenkassen hätten. Gerade das Gegenteil ist der Fall. Denn der durchschnittliche Krankenstand liegt bei den Betriebskrankenkassen in der Regel etwas höher als bei den Ortskrankenkassen. Wenn gleichwohl die Betriebskrankenkassen mit geringeren Beiträgen auskommen und höhere Leistungen gewähren können, so beruht dies darauf, daß ihre Verwaltungsunkosten zum Teil erheblich geringer sind als die der allgemeinen Krankenversicherungsträger. Die Reichsbahn stellt z. B. ihrer Betriebskrankenkasse nicht nur das erforderliche Personal, sondern auch den Verwaltungsapparat unentgeltlich zur Verfügung, während die Ortskrankenkassen besondere Verwaltungsgebäude mit eigenen Mitteln errichten und auch ihr Personal selbst bezahlen müssen. Ein weiterer Vorteil der Betriebskrankenkassen ergibt sich daraus, daß sie im Gegensatz z. B. zu den Landkrankenkassen in der Regel gewerbliche Arbeiter mit verhältnismäßig hohen Löhnen als Mitglieder haben, so daß auch die Einnahmen durch die Beiträge verhältnismäßig hoch sind.

So offensichtlich danach auch die Vorteile der Betriebskrankenkasse für den einzelnen Versicherten und für den Betrieb selbst sind, so vermag gleichwohl die Organisation, die die Reichsbahn-Betriebskrankenkasse in ihrer jetzigen Form hat, noch nicht in vollem Umfange zu befriedigen. Die Gefolgschaftsmitglieder der Reichsbahn arbeiten unter besonders erschwerenden Bedingungen; soweit sie im Betriebsdienst beschäftigt werden, sind sie erhöhten Gefahren ausgesetzt. Des weiteren beschränkt sich die Tätigkeit des Betriebs- und Verkehrspersonals nicht auf die üblichen Bürostunden, sondern verteilt sich auf den Früh-, Spät- und Nachtdienst. Infolge der eigenartigen Gestaltung des Betriebs ist auch nicht immer eine stetig fortlaufende Arbeit sichergestellt; Arbeitszeit, Dienst, Dienstbereitschaft und Pausen reihen sich vielmehr in buntem Wechsel aneinander, so daß für die genannten Bediensteten eine besondere Gestaltung der Arbeitszeit erforderlich ist. Dies hat wiederum zur Folge, daß das Personal des Außendienstes oft erheblich länger von Heim und Familie abwesend ist, als die Angehörigen anderer Verwaltungen. Die Eisenbahner versehen ihren Dienst nicht nur in den Büroräumen, sondern zum größten Teil bei Wind und Wetter und Sturm und Kälte im Freien. Infolgedessen ist es innerlich durchaus begründet, wenn ihnen auch für den Fall der Erkrankung bessere Leistungen zur Verfügung gestellt werden als den Angehörigen anderer Berufe. In dieser Beziehung sieht nun aber die Reichsversicherungsordnung im § 179 Abs. 3 Schranken vor, die der Ausnutzung letzter Möglichkeiten im Wege stehen. Denn dort wird bestimmt, daß Gegenstand der Versicherung einmal die gesetzlich vorgeschriebenen und zum anderen die durch die Satzung bestimmten Mehrleistungen sind. Auch die Mehrleistungen dürfen aber nur insoweit gewährt werden, als die RVO. dies zuläßt. Die Mehrleistungen sind also mit anderen Worten an bestimmte gesetzlich vorgeschriebene Grenzen gebunden. Hierauf ist es zurückzuführen, daß die Leistungen der Reichsbahn-Betriebskrankenkasse, die sie als Krankengeld, Sterbegeld, für die Erholungsfürsorge, den Zahnersatz und Hilfsmittel gewährt, noch nicht den erforderlichen Höchststand erreicht haben. Auf gewissen Gebieten, insbesondere beim Krankengeld und Sterbegeld, hat in der Zwischenzeit die Reichsbahn selbst mit Zuschüssen in großzügiger Weise geholfen. Immerhin sind noch manche Wünsche übriggeblieben. Auch kann die eben erwähnte Lösung nicht als Idealzustand betrachtet werden. Dieser läßt sich nur dann herbeiführen, wenn die Betriebskrankenkasse der Reichsbahn selbst in den Stand gesetzt wird, die von ihr und der Verwaltung für erforderlich

gehaltenen Leistungen aus eigener Kraft zu gewähren. Ob und auf welchem Weg dies möglich ist, unterliegt z. Z. der Prüfung.

2. Den Reichsbahnbeamten, ihren Angehörigen und den Pensionären steht bei Erkrankungen die Reichsbahnbeamten-Krankenversorgung zur Verfügung. Sie wurde im Jahre 1926 gegründet und hat im Gegensatz zur Reichsbahn-Betriebskrankenkasse nicht die Eigenschaft einer Kasse nach der Reichsversicherungsordnung, sondern diejenige einer Mittelstandskasse.

Neben ihr wird im Bereich der Alpen- und Donaugau die Krankenkasse der ehem. Österreichischen Bundesbahnen für die im Jahre 1938 übernommenen Beamten und Pensionäre tätig. Sie ist der RVO. unterstellt und geht bei geringeren Beiträgen mit ihren allerdings nach Kassenrecht gewährten Leistungen über die Erstattungsätze der Reichsbahnbeamten-Krankenversorgung hinaus. Neue Mitglieder können ihr nicht mehr beitreten.

Diese müssen sich der Reichsbahnbeamten-Krankenversorgung anschließen. Immerhin wird die Kasse, da sie heute noch 118 000 Mitglieder zählt, noch lange Zeit bestehen. Daß innerhalb der gleichen Organisation der Reichsbahn zwei verschiedene Beamtenkrankenkassen bestehen, ist ein wenig erfreulicher Zustand. Es bleibt deshalb anzustreben, im Laufe der Zeit die Beiträge und Leistungen beider Einrichtungen einander anzugleichen und beide zu verschmelzen. Selbstverständlich dürfen dabei die Mitglieder der Krankenkasse der ehem. Österreichischen Bundesbahnen keinesfalls geschädigt werden. Die Frage läßt sich deshalb nur auf längere Sicht lösen.

Die Reichsbahnbeamten-Krankenversorgung hat sich wie übrigens eine gleichartige Institution der Reichspost hervorragend bewährt. Ihr ist zweifellos der Vorzug vor dem System der Notstandsbeihilfen zu gewähren, das bei den übrigen Reichsverwaltungen eingeführt wurde. Ein besonderer Vorteil liegt darin, daß auch die Beamtenkrankensversorgung der Deutschen Reichsbahn als eine arteigene betriebsverbundene Organisation errichtet und durchgebildet wurde. Hieran muß auch für die Zukunft festgehalten werden. Sollten etwa die übrigen Reichsverwaltungen in späterer Zeit einmal dazu übergehen, eine Deutsche Beamtenkrankenfürsorge nach dem Vorbild der Reichsbahnbeamten-Krankenversorgung zu schaffen, so wird es nicht möglich sein, die Reichsbahnbeamten-Krankenversorgung in dieser Einrichtung aufgehen zu lassen.

Der Reichsbahnbeamten-Krankenversorgung gehören z. Z. 95 % aller beitriffähigen Beamten an. Dieser Erfolg ist um so höher zu werten, als die Mitgliedschaft bei ihr bisher auf dem Grundsatz der Freiwilligkeit beruht. Es ist jedoch zu überlegen, ob man nicht im Interesse der

Einheitlichkeit und insbesondere aus Gründen der Verwaltungsvereinfachung zu gegebener Zeit die Zwangsmitgliedschaft einführen sollte. Zu prüfen bleibt auch, ob die Höhe der Beiträge in ihrer jetzigen Form gerechtfertigt ist oder nicht vielmehr für gewisse Gruppen einer Änderung bedarf. In engem Zusammenhang mit der Frage der Krankenversicherung und Krankenversorgung stehen die Fragen des Krankenstandes und der Gesundheitsfürsorge. Auf sie wird in anderem Zusammenhang eingegangen.

IV. Unfallversicherung und Unfallfürsorge.

1. Erleidet ein Arbeiter einen Unfall, so gelten für ihn die Bestimmungen der RVO. über die Unfallversicherung, für den Beamten im gleichen Fall die Bestimmungen des Deutschen Beamten-Gesetzes über die Unfallfürsorge. Man hat — insbesondere in der Zeit vor 1933 — bei Unfällen viel zu sehr in erster Linie den finanziellen Ausgleich im Auge gehabt. Diese Maßnahme kann nur als letztes Mittel in Frage kommen. Die Hauptaufgabe der Unfallversicherung und Unfallfürsorge muß darin bestehen, den Verletzten zu heilen und ihn wieder als vollwertiges Mitglied in den Arbeitsprozeß einzugliedern. Diesem Zweck dient das berufsgenossenschaftliche Heilverfahren in folgenden Erscheinungsformen: Durchgangsarztverfahren, Beratungsfacharztverfahren, Verletzungsartenverfahren und Augen- und Ohrenarztverfahren.

Allen den genannten Verfahren liegt die Forderung des Reichsversicherungsamts an die Träger der Unfallversicherung zugrunde, die berufsgenossenschaftliche Krankenbehandlung so beschleunigt einzuleiten, daß schon der erste, meist für den weiteren Verlauf entscheidende ärztliche Eingriff durch den Facharzt erfolgt und nur im Notfalle dem Nichtfacharzt, der die erste Hilfe leistet, überlassen wird. Es sollen deshalb alle Fälle, in denen die Berufsgenossenschaft ein im Sinne rascherer und vollständiger Wiederherstellung der Erwerbsfähigkeit wirksames Heilverfahren zu gewähren imstande ist, ermittelt und möglichst von Anfang an den berufsgenossenschaftlichen Heilverfahren zugeführt werden.

Das Durchgangsarztverfahren setzt Fachärzte voraus, die eine Klinik hinter sich haben. Aufgabe der Durchgangsärzte ist es

- a) den Unfallhergang unter medizinischen Gesichtspunkten zu prüfen,
- b) die Diagnose zu sichern,
- c) zu entscheiden, ob Krankenkassenfürsorge ausreicht, oder ob der Verletzte auf Kosten der Reichsbahn in fachärztliche berufsgenossenschaftliche Behandlung zu überführen ist.

Dabei kann der Durchgangsarzt Verletzte seines Fachgebietes selbst in Behandlung nehmen. Er muß jedoch in jedem Falle den vorbehandelnden Kassenarzt, die Reichsbahndirektion, die Krankenkasse sowie unter Umständen den von ihm mit der berufsgenossenschaftlichen Behandlung beauftragten Arzt benachrichtigen.

In ländlichen Bezirken kann das Durchgangsarztverfahren infolge der weiten Entfernung des Verletzten vom Sitz des Durchgangsarztes auf bestimmte Verletzungsarten oder auf die im Einzelfall vom Betrieb zugeführten Fälle beschränkt werden. Dann erstattet der behandelnde Arzt dem Durchgangsarzt einen Krankheitsbericht und führt ihm den Verletzten auf Ersuchen zu. Der Durchgangsarzt kann den behandelnden Arzt beraten, ihm für Rechnung der Reichsbahndirektion die Behandlung übertragen, insbesondere wenn der Verletzte nicht reisefähig ist, fachärztliche Behandlung veranlassen oder diese selbst übernehmen. Man hat dieses Verfahren als *Beratungsfacharztverfahren* bezeichnet.

Beim *Verletzungsartenverfahren* wird der Verletzte bei bestimmten, in einem Katalog des Reichsversicherungsamtes aufgeführten schweren Verletzungen unverzüglich für Rechnung der Reichsbahndirektion einer sogenannten zugelassenen Heilanstalt zugeführt. Diese Heilanstalten werden nur zugelassen, wenn sie bestimmte Voraussetzungen erfüllen.

Augen- und Ohrenverletzte sind nicht dem Durchgangsarzt, sondern Fachärzten für dieses Gebiet zuzuweisen, wenn sie nicht üblicherweise unmittelbar den Kassenfacharzt in Anspruch nehmen dürfen.

Die vorstehend aufgeführte Organisation der Heilbehandlung von Unfällen hat zu durchaus befriedigenden Ergebnissen geführt. Sie war vor dem Kriege auch schon in ziemlich weitem Umfange im Bereich der Reichsbahndirektionen durchgeführt. Im Krieg hat sich das berufsgenossenschaftliche Heilverfahren infolge des Mangels an Ärzten und ihrer Überlastung leider nicht weiter ausbauen lassen. An einzelnen Stellen mußte es sogar eingeschränkt werden. Das Versäumte wird nach Kriegsende sofort nachgeholt.

2. Eine wichtige Funktion der Unfallversicherung ist die *Unfallverhütung*. Auf sie kann im Rahmen dieser Erörterungen nicht näher eingegangen werden. Bemerkt sei lediglich, daß bisher im Bereich der Reichsbahn eine zentrale Unfallverhütung lediglich für den Betriebsmaschinen- und Werkstättendienst bestand. Es ist das Verdienst des Oberreichsbahnrats Dr.-Ing. H. A. Martens, daß für diese Dienstzweige die Unfallverhütung in vorbildlicher Weise organisiert wurde. Nunmehr

sollen die von ihm entwickelten Grundsätze auch auf die Unfallverhütung für die übrigen Dienstzweige des Eisenbahnwesens — Bau, Betrieb, Verkehr — und auf die Unfallverhütung im Reiseverkehr ausgedehnt werden; die Vorarbeiten hierzu sind bereits in Angriff genommen.

D.

Die betriebliche Sozialpolitik der Deutschen Reichsbahn.

Wendet man sich nunmehr der betrieblichen Sozialpolitik, d. h. den Maßnahmen zu, die die Reichsbahn in ihrer Eigenschaft als Betriebsführer in ihrem Bereich auf sozialpolitischem Gebiet durchführt, so ergibt sich ein reichhaltiges Bild solcher Einrichtungen. Ihrer Zweckbestimmung nach dient die betriebliche Sozialpolitik bei der Reichsbahn

1. der Gesundheitsfürsorge,
2. der Ernährungs-, Kleider- und Brennstoffversorgung,
3. der Existenzsicherung und Stärkung der wirtschaftlichen Verhältnisse,
4. der Familien- und Waisenfürsorge,
5. der Fortbildung und kulturellen Betreuung.

I. Die Organisation der Gesundheitsfürsorge.

Ein Unternehmen von der Bedeutung der Deutschen Reichsbahn kann im Frieden und erst recht im Kriege nicht darauf verzichten, auch von sich aus über den vorstehend gekennzeichneten Rahmen hinaus Maßnahmen durchzuführen, die der Gesundheitsfürsorge seiner aktiven und inaktiven Gefolgschaft dienen. Dabei ist es selbstverständlich, daß die Reichsbahn sich in die allgemeinen Maßnahmen des Staates einfügt und mit den Stellen der staatlichen Gesundheitsverwaltung eng zusammenarbeitet.

1. Der nationalsozialistische Staat hat sich durch das Gesetz zur Vereinheitlichung des Gesundheitswesens vom 3. Juli 1934 (RGBl. I, S. 531, 794) die Grundlage geschaffen, um die Führung des Reichs auf dem Gebiete der Gesundheitsfürsorge sicherzustellen und die mannigfaltigen Fürsorgebestrebungen der verschiedensten Stellen einheitlich auszurichten. Zu diesem Zweck sind in den Stadt- und Landkreisen in Anlehnung an die unteren Verwaltungsbehörden Gesundheitsämter eingerichtet worden. Leiter dieser Gesundheitsämter sind staatliche Amtsärzte, d. h. vom Staat hauptamtlich angestellte beamtete Ärzte, die staatsärztlich geprüft sind. Den Gesundheitsämtern obliegt in erster Linie die Durchführung der ärztlichen Aufgaben auf dem Gebiet der Gesundheitspolizei, der Erb- und Rassenpflege einschließlich

der Eheberatung, der gesundheitlichen Volksbelehrung, der Schulgesundheitspflege, der Mütter- und Kinderberatung, der Fürsorge für Tuberkulöse, für Geschlechtskranke, körperlich Behinderte und für Sieche und Süchtige. Fernerhin wirken die Gesundheitsämter bei Maßnahmen zur Körperpflege und Leibesübungen mit und schließlich üben sie die amts-, gerichts- und vertrauensärztliche Tätigkeit aus, soweit sie nicht anderweit sichergestellt ist. Weitere vertrauensärztliche Tätigkeiten, insbesondere auf dem Gebiete der Sozialversicherung, können die Gesundheitsämter auf Grund besonderer Regelung übernehmen. Damit ist den Ärzten die von ihnen seit langem und durchaus mit Recht angestrebte zentrale Stellung in der Verwaltung gegeben worden, von der aus sie auf die verschiedensten Gebiete des öffentlichen Lebens im Interesse der Gesunderhaltung des deutschen Volkes einwirken können. Es würde aber wohl eine zu einseitige Betrachtung sein, wenn man die Gesundheitsämter als ausschließliche Träger für die Aufgaben der Gesundheitsführung ansehen wollte. Neben der Ärzteschaft sind zur Mitwirkung berufen die Versicherungsträger und in Ausführung der Forderungen, die in den Gesetzen zur Ordnung der nationalen Arbeit und zur Ordnung der Arbeit in den öffentlichen Verwaltungen und Betrieben enthalten sind, die Betriebsführer. Ärzteschaft, Versicherungsträger und Betriebsführer sind die drei großen Säulen, die zusammen mit der Partei und ihren Verbänden und Gliederungen das große neue Werk der Gesundheitsfürsorge tragen müssen.

2. Soweit dabei die Aufgaben der Deutschen Reichsbahn in ihrer Eigenschaft als Betriebsführer in Frage kommen, betreibt sie Gesundheitsfürsorge mit dem Ziel, die Dienst- und Arbeits-einsatzfähigkeit ihrer Gefolgschaftsmitglieder zu erhalten oder wiederherzustellen und Gesundheitsschäden bei den Gefolgschaftsmitgliedern und deren Angehörigen zu verhüten oder zu beseitigen. An ihren Einrichtungen läßt die Reichsbahn auch ihre inaktiven Gefolgschaftsmitglieder und deren Angehörige teilnehmen. Art und Umfang ihrer Anordnungen ergeben sich aus den Erfordernissen ihrer Verkehrs- und Betriebsaufgaben und aus den besonderen Dienst- und Arbeitsverhältnissen ihrer Gefolgschaftsmitglieder. Im einzelnen gehören hierher: die Mitwirkung bei allgemeinen Maßnahmen des Staates zur Seuchenbekämpfung, insbesondere zur Bekämpfung der Tuberkulose, der bahnärztliche Dienst, zu dem auch die betriebsärztliche Betreuung gehört, die Untersuchungen über die Tauglichkeit für den Reichsbahndienst, der Sanitäts- und Rettungsdienst, die Berufsfürsorge für den Einsatz von Kriegsverwehrten und Unfallbeschädigten und von Bediensteten, die infolge von Erkrankungen minderleistungsfähig geworden sind, die Durchführung

von Heil- und Erholungskuren, der Betrieb von Heilstätten, Kuranstalten und Heimen, die Mütter- und Kinderfürsorge, die Vorhaltung gesunder Arbeits-, Aufenthalts- und Übernachtungsräume und von bahneigenen Badeanstalten, die Förderung des Baues gesunder Wohnungen, die Förderung von Reichsbahn-Sportgemeinschaften, die Bereitstellung von Gartenland und die Gewährung von wirtschaftlicher Hilfe in Erkrankungsfällen.

In die Organisation dieses Gesundheitswerks sind unter der Leitung des Reichsverkehrsministeriums eingeschaltet das Reichsbahn-Zentralamt für Sozial- und Personalwesen, die Reichsbahndirektionen, die Vorstände der Ämter und die Dienststellenvorsteher, die Reichsbahn-Vertrauensärzte und die Ärzte der besonderen Versicherungsträger für die Reichsbahn, die Träger der reichsgesetzlichen Sozialversicherung für die Reichsbahn, die Reichsbahnbeamten-Krankenversorgung und die sonstigen betrieblichen Sozialeinrichtungen der Deutschen Reichsbahn, in Sonderheit das Reichsbahn-Kameradschaftswerk und die Bezirksfürsorgen.

Von den zahlreichen vorerwähnten Maßnahmen sollen nachstehend behandelt werden: die Organisation des bahnärztlichen Dienstes, die Ordnung der Kurfürsorge, die Berufsfürsorge, die Fragen, die sich mit dem Krankenstand und der Krankenkontrolle bei der Reichsbahn befassen, das Wohnungswesen, der Reichsbahnsport und die Mäßigkeitsbewegung unter den Eisenbahnern.

3. Die Deutsche Reichsbahn hat den **bahnärztlichen Dienst** mit Wirkung vom 1. Januar 1937 ab neu organisiert. Bis dahin oblag den Reichsbahnärzten sowohl der vertrauensärztliche Dienst wie auch die Behandlung der Betriebsbeamten. Lediglich in den Direktionen Karlsruhe und Schwerin war die Tätigkeit der Bahnärzte schon damals ausschließlich auf den vertrauensärztlichen Dienst beschränkt. Es lag im Zuge der Zeit, den Betriebsbeamten nunmehr ganz allgemein das Recht auf freie Arztwahl zuzugestehen und den Bahnarzt lediglich als Vertrauensarzt zu verpflichten. Damit wurde gleichzeitig die Möglichkeit geschaffen, die Bahnarztbezirke zu vergrößern. Denn bis dahin waren sie infolge der Notwendigkeit, eine ortsnahe Verbindung zwischen Bahnarzt und behandlungsbedürftigem Patienten herzustellen, sehr klein. Durch die Schaffung von Großbezirken ließ es sich wiederum erreichen, insbesondere in den großen Städten den Bahnärzten eine viel größere Anzahl von Beamten als bisher zuzuweisen und sie damit in eine erheblich engere Verbindung mit der Verwaltung zu bringen als vorher. In früheren Zeiten hatten von rund 4000 Bahnärzten nur 43 % mehr als 50 Bedienstete zu versorgen und infolgedessen kaum Gelegenheit, sich zu ärztlichen Sachverständigen für die Eigentümlich-

keiten des Eisenbahnbetriebs auszubilden. Diese Möglichkeit ist nunmehr gegeben. Denn auf Grund der Neuordnung wurde die gesamte Gefolgschaft anstatt wie bisher auf rund 4000 nur noch auf 400 Bahnärzte, also auf den zehnten Teil, aufgeteilt. Dabei war die Reichsbahn bemüht, den Bahnärzten den Entschluß, ihre Tätigkeit mehr als bisher auf die Reichsbahn einzustellen, dadurch zu erleichtern, daß sie möglichst zahlreiche große Bezirke schuf. In diesem Zusammenhang wurde folgendes bestimmt: Werden dem Bahnarzt etwa 4300 Bedienstete zur ärztlichen Betreuung überwiesen, so ist er verpflichtet, bei den zuständigen Stellen das Ruhen der Krankenkassentätigkeit zu beantragen und die Tätigkeit bei Ersatzkassen und in der öffentlichen Fürsorge aufzugeben. Denn das Entgelt, das er von der Reichsbahn erhält, ist dann so hoch, daß ihm dieser Verzicht billigerweise zugemutet werden kann. In jedem Falle ist es dem Vertrauensarzt jedoch gestattet, Privatpatienten, als solche auch Reichsbahnbeamte, zu behandeln. Um seine Unparteilichkeit zu sichern, ist dabei vorgesehen, daß er über die von ihm behandelten Beamten nur die allgemeinen und Wiederholungs-, nicht aber die aus besonderem Anlaß geforderten Gutachten erstattet.

Unter dem Oberbegriff: „R e i c h s b a h n - V e r t r a u e n s ä r z t e“ werden nunmehr zusammengefaßt: die Reichsbahnärzte, die Reichsbahn-Fachärzte (Augen- und Ohrenärzte), die Oberbahnärzte und der Chefarzt der Deutschen Reichsbahn. Die Reichsbahndirektionen sind in Arztbezirke eingeteilt. Je einen dieser Bezirke haben die Reichsbahnärzte zu betreuen. Reichsbahn-Augen- und Ohrenärzte sind je einer für jede Reichsbahndirektion vorgesehen. Die Ärzte eines Direktionsbezirks werden unter dem Oberbahnarzt am Sitze der Direktion zusammengefaßt und haben ihre Spitze im Chefarzt der Deutschen Reichsbahn im Reichsverkehrsministerium. Die Reichsbahn-Vertrauensärzte sind weder Beamte noch Angestellte der Deutschen Reichsbahn. Sie stehen zu ihr in einem Vertragsverhältnis besonderer Art.

Im einzelnen hat der Reichsbahn-Vertrauensarzt die Reichsbahn in allen ärztlichen Fragen zu beraten und die Wohlfahrt der Reichsbahnangehörigen zu fördern. Auf dem Gebiete der G e s u n d h e i t s p f l e g e hat er sich um die gesundheitliche Beschaffenheit aller Betriebseinrichtungen zu kümmern und mindestens einmal im Jahr mit den Leitern der Reichsbahnstellen die Diensträume, Werkstätten, Aufenthalts- und Übernachtungsräume, Badeanstalten und Aborte, ferner nach Bedarf die Dienstwohnungen zu besichtigen und gesundheitliche Mängel, die er dabei feststellt, der zuständigen Reichsbahnstelle zur Beseitigung anzuzeigen. Weiterhin überwacht er die Auswirkung der Dienstdauervorschriften auf den Gesundheitszustand der Bediensteten und gibt die not-

wendigen Anregungen. Bei allen dienstlichen Gelegenheiten klärt er die Gefolgschaftsmitglieder und ihre Angehörigen über richtige Wohnungs- und Gesundheitspflege, notwendige Erbgesundheitsrücksichten, verständige Lebensführung und zweckmäßige Ernährung sowie ausreichende Krankheitsverhütung auf. Er wirkt bei der Behandlung ansteckender Krankheiten mit und unterstützt die Reichsbahn in der Gewerbeaufsicht, besonders bei der Bekämpfung der Gewerbekrankheiten usw. Gutachten erstattet er in gesundheitlichen Fragen aller Art, insbesondere über die Dienstauglichkeit vor der Einstellung und während der Verwendung im Dienst nach der Tauglichkeitsvorschrift, bei Gesuchen um Diensterleichterung, Urlaub, Versetzung und wegen Zurrücksetzungen und schließlich in Unfallsachen. Der dritte große Aufgabenkreis des Reichsbahnarztes besteht in der Mitarbeit im Rettungswesen und der vierte in der besonderen Überwachung der Beamten. Zu diesem Zweck hält der Reichsbahnarzt enge Verbindung mit den Leitern der Reichsbahnstellen seines Bezirks und prüft die Arztzeugnisse nach, die die Krankheitsmeldungen der Beamten begründen. Er kann sich von den Reichsbahnstellen das Ende der Krankheiten melden lassen. Wenn sich für ihn der Krankheitsfall nicht unbedingt als bedenkenfrei erweist, insbesondere wenn der Verdacht einer Scheinkrankheit oder der Betriebsdienstuntauglichkeit besteht, hat der Reichsbahnarzt den Beamten selbst zu untersuchen, wobei er sich nach Möglichkeit vorher mit dem behandelnden Arzt in Verbindung setzt. Nimmt ein Betriebsbeamter nach einer Augen- oder Ohrenkrankheit oder nach einer das Seh- oder Hörvermögen erfahrungsgemäß gefährdenden sonstigen Krankheit den Dienst wieder auf, so prüft der Reichsbahnarzt, ob der Beamte unbeschränkt dienstfähig erscheint. Erforderlichenfalls untersucht der Reichsbahnarzt den Beamten, befragt den behandelnden Arzt oder veranlaßt die Nachuntersuchung des Beamten durch den Reichsbahnaugen- oder -ohrenarzt. Schließlich ist der Reichsbahnarzt befugt, bei der Untersuchung eines Beamten von sich aus alle fachärztlichen Untersuchungen anzuordnen, die er zur Krankheitserkennung für notwendig hält.

Die Reichsbahnstellen sind auch ihrerseits verpflichtet, mit den Reichsbahn-Vertrauensärzten aufs engste zusammenzuarbeiten. Insbesondere haben sie den Reichsbahnärzten die Arztzeugnisse über die Krankmeldungen der Beamten zuzuleiten und zwar sofort nach Eingang des Zeugnisses, wenn es sich um einen am Betriebsdienst unmittelbar beteiligten Beamten handelt, vier Wochen nach Beginn der Dienstunfähigkeit, wenn ein anderer Beamter solange krank ist, jederzeit wenn der Verdacht einer Scheinkrankheit

oder der Betriebsdienstuntauglichkeit besteht. Für die Kriegszeit gelten Besonderheiten.

Die Neuregelung vom Jahre 1937 hat sich grundsätzlich als richtig erwiesen. Die sogenannten hauptamtlichen Bahnärzte, bei denen der Schwerpunkt ihrer gesamten Arbeit auf die bahnärztliche Tätigkeit verlagert wurde, haben ihre Arbeiten gewissenhafter und schneller erledigt, als dies früher in der Mehrzahl der bahnärztlichen Kleinbezirke der Fall war. Dagegen ist dieser Vorteil bei den sogenannten nebenamtlichen Bahnärzten noch nicht oder zum mindestens noch nicht in vollem Umfange eingetreten. Bei diesen handelt es sich vorwiegend um Ärzte auf dem Lande oder in weniger dicht besiedelten Gebieten. Ihnen können infolge der geringen Dichte des Eisenbahnnetzes und der weiten Entfernungen der Dienststellen vom Sitz des Bahnarztes nicht annähernd so viel Beamte zugeteilt werden, wie den Bahnärzten in Großstädten. Infolgedessen üben diese Bahnärzte in weitem Umfange auch noch eine kassenärztliche Praxis aus und unterscheiden sich kaum wesentlich von den alten Bahnärzten. Der von ihnen wahrgenommene vertrauensärztliche Reichsbahndienst macht nur einen kleinen Teil ihrer gesamten Tätigkeit aus und wird deshalb den Bedürfnissen der Reichsbahn weder fachlich noch zeitlich in dem erwünschten Umfange gerecht. Dieser Mangel wiegt um so schwerer, als heute rund 250 Reichsbahnarztbezirke mit nebenamtlichen Reichsbahnärzten besetzt sind. Eine Besserung läßt sich nur dann erreichen, wenn es gelingt, auch die bisherigen nebenamtlichen Bahnärzte in dem gleichen Umfange wie die hauptamtlichen für den Dienst bei der Reichsbahn zu gewinnen. Hierfür stehen verschiedene Möglichkeiten zur Verfügung. Die Untersuchungen darüber, welche Lösung die zweckmäßigste ist, sind bereits im Rahmen einer Neuordnung eingeleitet. Soviel steht jedoch heute schon fest: der Bahnarzt darf auch unter keinen Umständen ein Bürokrat werden. Wie bisher, so muß er auch in Zukunft die Möglichkeit haben, neben der vertrauensärztlichen eine behandelnde Tätigkeit auszuüben; denn nur so behält er die Verbindung mit dem Leben und dessen täglichen Bedürfnissen und Notwendigkeiten.

Im Zusammenhang hiermit bleibt zu berücksichtigen, daß auch der Aufgabenkreis der Reichsbahn-Vertrauensärzte bisher nicht richtig abgegrenzt ist. Denn die Verwaltung und ihre Versicherungsträger bestellen ihre Vertrauensärzte noch heute weitgehend unabhängig von einander. So verpflichten besondere Vertrauensärzte

- die Deutsche Reichsbahn für den bahnärztlichen und betriebsärztlichen Dienst,
- die Reichsbahn-Betriebskrankenkasse für den vertrauensärztlichen Dienst bei den Bezirksleitungen; daneben nehmen die Bezirksleitungen auch die hauptamtlich tätigen Vertrauensärzte der Landesversicherungsanstalten in Anspruch,
- die Reichsbahn-Versicherungsanstalt hat besonderen Ärzten die Erstbegutachtung bei Rentenansträgen und die Kontrolluntersuchungen übertragen; außerdem verfügt sie über besondere Ärzte für die Nachprüfung dieser Gutachten bei den Bezirksleitern und über einen Revisionsarzt beim Leiter, der die Gutachten noch einmal überprüft; wiederum besondere Ärzte stellen fest, ob ein Heilverfahren notwendig ist,
- die Reichsbahnbeamten-Krankenversorgung hatte bisher eigene Vertrauensärzte zur Nachprüfung von Kuranträgen und
- die Unfallversicherung Durchgangsärzte und Erstgutachter.

Es erscheint wünschenswert, die Zahl der Vertrauensärzte wesentlich zu vermindern und künftighin die Reichsbahnärzte in weitem Umfange auch als Vertrauensärzte der Versicherungseinrichtungen der Deutschen Reichsbahn zu verpflichten. Damit wäre einmal eine fühlbare Einschränkung des Schriftverkehrs und Entlastung des Geldverkehrs durch Wegfall vieler Zahlungen verbunden. Zum anderen würde dadurch die Stellung der Bahnärzte erheblich gestärkt. Vor allem aber würde sich eine derartige Regelung auch als segensreich für die Gefolgschaft selbst auswirken. Denn der Arzt, der dann dem Gefolgschaftsmitglied gegenübertritt, hätte infolge seiner engen Verbindung mit der Verwaltung die Möglichkeit, ihm in wirksamerer Weise zu helfen als ein Arzt, den keine oder nur lose Beziehungen mit der Reichsbahn oder ihren Versicherungsträgern verbinden. Der Ausbau des Vertrauensarztsystems in der vorgeschlagenen Form läßt sich mit Rücksicht auf den jetzigen Mangel an Ärzten naturgemäß erst in der Nachkriegszeit durchführen. Dabei wären auch Ausnahmeregelungen erforderlich. Man wird insbesondere auf dem Gebiete der Unfallversicherung und -fürsorge nicht auf die Verpflichtung von Spezialärzten verzichten können, die einen besonderen Ruf in der Unfallmedizin haben.

4. Ebenso wie der bahnärztliche Dienst bedarf auch die Heil- und Kurfürsorge einer Neuordnung. Sie ist in der Zwischenzeit durchgeführt worden. Bis vor kurzer Zeit oblag noch

- a) die Kurfürsorge einschließlich Tuberkulose- und Geschlechtskrankenfürsorge der

aa) Reichsbahn-Versicherungsanstalt Abt. A. Diese bewilligte Mitgliedern und Rentnern Kuren zur Abwendung und Beseitigung der Invalidität. Bei der Tuberkulose und bei Geschlechtskrankheiten sprang sie bereits dann ein, wenn der Krankheitszustand gebessert oder die Ansteckungsgefahr beseitigt wurde. Anspruchsberechtigt waren bei diesen Krankheiten nicht nur die Versicherten selbst, sondern auch ihre Familienangehörigen. Die Reichsbahn-Versicherungsanstalt führte die Kuren in eigenen oder fremden Heilstätten, Kuranstalten, in Genesungs- oder Erholungsheimen oder schließlich auch in Krankenhäusern oder in Kliniken durch. Im einzelnen beachtete sie dabei die sogenannten Saarbrücker Richtlinien über Heilverfahren und Gesundheitsfürsorge in der Invalidenversicherung vom 16./17. April 1935.

bb) Die Reichsbahn-Betriebskrankenkasse gewährte ihren Mitgliedern sogenannte Genesendenkuren in Leichtkrankenhäusern, wenn diese bei akuten Erkrankungen oder nach Operationen oder schweren Krankheiten zur Wiederherstellung der Arbeitsfähigkeit erforderlich waren.

cc) Die Reichsbahnbeamten-Krankenversorgung führte zur Beseitigung oder Besserung von Krankheitszuständen, mit Ausnahme der Tuberkulose, Kuren in eigenen Kuranstalten mit Zuschüssen der Versicherten durch. Außerdem gewährte sie Zuschüsse zur Durchführung von Kuren in Anstalten, Bade- und Kurorten, mit denen sie besondere Verträge abgeschlossen hatte.

dd) Die Angestelltenversicherung billigt ihren Mitgliedern und deren Familienangehörigen Heilverfahren nach den Saarbrücker Richtlinien zu. Stellen oder Versicherungsträger der Deutschen Reichsbahn sind dabei nicht beteiligt.

ee) Die Bezirksfürsorgen des Reichsbahn-Kameradschaftswerks sorgten für die Durchführung von Tuberkulose-Heilverfahren bei Beamten und deren Angehörigen sowie für sonstige Heilverfahren bei Angehörigen der Gefolgschaftsmitglieder. Die Tuberkulose- und Geschlechtskrankenfürsorge für Angehörige der Reichsbahn-Versicherungsanstalt oblag jedoch dieser Stelle ausschließlich.

b) Um die Erholungs-fürsorge bemühen sich

aa) die Deutsche Reichsbahn selbst. Sie stellt ihren besonders beanspruchten Gefolgschaftsmitgliedern während des Krieges zur Erhaltung und Stärkung der Leistungsfähigkeit Betriebskuren zur Verfügung.

bb) Die Bezirksfürsorgen des Reichsbahn-Kameradschaftswerks führen durch

1. Erholungskuren bis zur Dauer von 4 Wochen in den Erholungsheimen der Reichsbahn-Versicherungsanstalt, eigenen Heimen oder Vertragsheimen, um die Arbeitsfähigkeit der Bediensteten wieder herzustellen,

2. Urlaubserholungskuren von einer Woche in denselben Anstalten, wenn das an sich arbeitsfähige Gefolgschaftsmitglied während des Urlaubs erholungsbedürftig ist.

3. Frauen- und Mütterkuren in Erholungsheimen der Reichsbahn-Versicherungsanstalt, eigenen Heimen oder Vertragsanstalten.

4. Kinderkuren in den Kinderheimen der Reichsbahn-Versicherungsanstalt und in den Vertragsanstalten.

cc) Der Reichsbahn-Waisenhort gewährt den von ihm betreuten Waisen Erholungsaufenthalte.

c) die Vor- und Nachfürsorge oblag im Bereich der Kurfürsorge der Deutschen Reichsbahn bei Krankheiten aller Art, in erster Linie naturgemäß bei der Tuberkulose, und auch für alle Gefolgschaftsmitglieder den Bezirksfürsorgen.

Aus der vorstehenden Aufstellung ergibt sich, daß auf dem Gebiete der Heil- und Kurfürsorge eine unerwünschte Buntscheckigkeit und Zersplitterung bestand. Hinzu kam, daß die einzelnen Träger, die für die Beurteilung der Kuranträge zuständigen Ärzte nach ganz verschiedenen Gesichtspunkten aussuchten, und daß infolgedessen die Ärzte die Anträge ganz unterschiedlich behandelten. Schließlich hat es sich als ein Nachteil erwiesen, daß die Heime, die die verschiedenen vorgenannten Stellen besitzen, nicht nach einheitlichen Richtlinien verwaltet, belegt und ausgenutzt wurden. Ebenso hat es bisher an einer einheitlichen Heilstättenplanung für den gesamten Bereich der Reichsbahn gefehlt. Diese ist aber um so mehr erforderlich, als die Verwaltung, ihre Versicherungsträger und die betrieblichen Sozialeinrichtungen insgesamt 81 Anstalten und Heime besitzen. Diese verteilen sich

a) nach Eigentümern wie folgt:

Reichsbahn-Versicherungsanstalt	23 Anstalten und Heime
Reichsbahn-Betriebskrankenkasse	12 Anstalten und Heime
Reichsbahnbeamten-Krankenversorgung	3 Anstalten und Heime
Reichsbahn-Kameradschaftswerk	33 Anstalten und Heime
Reichsbahn-Waisenhort	6 Anstalten und Heime
Krankenkasse der ehem. Österr. Bundesbahnen	4 Anstalten und Heime

Zusammen 81 Anstalten und Heime

b) nach der Zweckbestimmung in folgender Reihenfolge:

Lungenheilstätten	8
Kuranstalten, Kurheime usw.	11
Leichtkranken Häuser	10
Erholungsheime	26
Kinderheime	24
Invalidenheime	2
Sonstige Anstalten usw.	1
Zusammen	<u>82</u>

(Die Heilstätte Strassengel hat zwei abgeschlossene Abteilungen, die hier getrennt aufgeführt sind.)

Zur Abstellung der genannten Mängel wurde die gesamte Heil- und Kurfürsorge einer einzigen Stelle und zwar der Deutschen Reichsbahn selbst übertragen. Das Reichsbahn-Zentralamt für Sozial- und Personalwesen hat nunmehr Grundsätze für die Voraussetzungen und Durchführung der Kuren, für die ärztliche Beurteilung der Kuranträge und für die Heilstättenplanung sowie für die Belegung der Kur- und Heilanstalten aufgestellt und diese für alle Gefolgschaftsmitglieder einheitlich gestaltet. Ferner faßt die genannte Stelle auch alle Mittel für Zwecke der Kurfürsorge, die die Verwaltung und die einzelnen Versicherungsträger bisher je für sich und gesondert bereitgestellt hatten, zusammen, so daß sich die Kosten nunmehr in einfachster Form abrechnen lassen. Damit ist das ganze Gebiet erheblich übersichtlicher als bisher geworden. Außerdem ist zu hoffen, daß sich die sachlichen Neuerungen in einer noch erfolgreicherer Gestaltung der Heil- und Kurfürsorge auswirken werden.

Bei der Neuordnung bleibt jedoch eines zu betonen; in die Heil- und Kurfürsorge waren bisher, wie bereits erwähnt, die Bezirksfürsorgen als das Kernstück des Reichsbahn-Kameradschaftswerks weitgehend eingeschaltet. Diese haben sich durch Rührigkeit, geschickte Verhandlungen mit den Gesundheitsämtern, Vertragsanstalten usw. und nicht zuletzt auf Grund der inneren Überzeugung von der Notwendigkeit ihrer Tätigkeit in der Vergangenheit wesentliche Verdienste um die gesundheitliche Förderung der Eisenbahner und ihrer Familien erworben. Hierzu hat wesentlich auch der Umstand beigetragen, daß die Bezirksfürsorgen in keine büromäßige Organisation eingegliedert und weitgehend von bürokratischen Vorschriften befreit waren. Es ist deshalb wohl begründet, daß ihnen wie bisher so auch in Zukunft folgende Aufgaben verbleiben: die Vor- und Nachfürsorge bei Kuren aller Art, die Asylisierung für Tuber-

kulosekranke, die häusliche und wirtschaftliche Fürsorge, die gesamte Erholungsfürsorge und die Durchführung von Frauen-, Mütter- und Kinderkuren. Wie bisher so wird auch in Zukunft die Arbeit auf den genannten Gebieten frei von behördlichen Hemmungen durchgeführt.

5. Bei der Reichsbahn war es von jeher von besonderer Wichtigkeit, diejenigen Gefolgschaftsmitglieder, die im Dienst einen schweren Unfall erlitten hatten, nicht nur durch das berufsgenossenschaftliche Heilverfahren rechtzeitig zu erfassen und sie zweckmäßig zu betreuen, sondern sie auch in erfolgreicher Weise wieder in den Arbeitsprozeß einzugliedern. Man faßt alle einzelnen Anordnungen, die dem genannten Zweck dienen, unter dem Begriff der *Berufsfürsorge* zusammen. Diese ist an sich gesetzlich lediglich im Rahmen der berufsgenossenschaftlichen Betreuung in der Unfallversicherung verankert. Für diese wird sie in § 558 RVO. und in der Verordnung über Krankenhilfe und Berufsfürsorge vom 14. November 1928 erwähnt. Gleichwohl wäre es verfehlt, die Berufsfürsorge im Bereich der Reichsbahn nur als eine Funktion der Unfallversicherung zu behandeln. Denn sie erstreckt sich nicht nur auf Arbeiter und Angestellte, sondern auch auf Beamte und — was in der heutigen Zeit besonders wichtig ist — auf die Versehrten dieses Krieges. Außerdem muß sie nicht nur Unfallverletzten und Kriegsversehrten im engeren Sinne, sondern auch Gefolgschaftsmitgliedern zugute kommen, die während des Dienstes bei der Reichsbahn erkrankt sind und ihre bisherige Arbeit nicht mehr verrichten können oder die durch Unfälle außerhalb des Eisenbahndienstes, z. B. durch Verkehrsunfälle, in ihrer Einsatzfähigkeit beeinträchtigt sind.

Für *Versehrte der Wehrmacht* bleibt zwar die Einleitung und Durchführung der Berufsfürsorge in erster Linie besonderen Fürsorgeoffizieren im Zusammenwirken mit den Hauptfürsorgestellen und den Arbeitsämtern vorbehalten. Die Wehrmachtfürsorge erstreckt sich jedoch nur auf die allgemeine Schulung für den Einsatz bei der Reichsbahn; die weitere Förderung und Verbesserung des Einsatzes bleibt der Reichsbahn selbst vorbehalten. Ganz allgemein ist in diesem Zusammenhange darauf hinzuweisen, daß die Reichsbahn nicht in dem gleichen Umfange wie die gewerblichen Berufsgenossenschaften und die Wehrmacht selbst Schwer- und Schwerstverletzte unterbringen kann. Denn der Eisenbahnbetrieb ist in gewissem Umfange selbst ein gefährlicher Betrieb. Gleichwohl wird dieser Umstand die Verwaltung nicht davon abhalten, möglichst viel Schwer- und Schwerstverletzte einzustellen und zu beschäftigen.

Im wesentlichen lassen sich die berufsfürsorgerischen Maßnahmen in folgende Gruppen gliedern:

- a) Arbeitstherapie,
- b) allgemeine Beratung und Berufsberatung im engeren Sinne,
- c) Ermittlung von Unterbringungsmöglichkeiten,
- d) Umschulung oder betriebsnahe Einschulung,
- e) Arbeitseinsatz,
- f) Beschaffung besonderer Arbeitsgeräte,
- g) Nachfürsorge.

Die vorstehenden Maßnahmen stellen kein sozialpolitisches Neuland dar. Sie lehnen sich vielmehr eng an langjährige Erfahrungen der Berufsgenossenschaften und der Wehrmacht an.

Die Arbeitstherapie kommt in der Regel nur für Schwerverletzte in Betracht. Für ihre praktische Durchführung stehen die sogenannten Sonderstationen zur Heil- und Berufsfürsorge für Schwerverletzte zur Verfügung, die über das ganze Reichsgebiet verteilt sind. Die Reichsbahndirektionen haben sie bisher nicht in dem erforderlichen Umfange in Anspruch genommen. Dies ist aber erforderlich, weil auf diesem Wege die Berufsfürsorge am zweckmäßigsten eingeleitet wird.

Die allgemeine Beratung und die Berufsberatung kann nur Persönlichkeiten anvertraut werden, die sich hierzu besonders eignen. Sie müssen u. a. über das nötige Einfühlungsvermögen und Feingefühl sowie über den Takt verfügen, der gerade im Verkehr mit Unfallverletzten und den übrigen genannten Personen erforderlich ist. Bei der Durchführung ihrer Aufgaben werden sie unter Umständen nicht nur mit dem Verletzten selbst, sondern auch mit seiner Frau, den bisherigen Vorgesetzten sowie mit den behandelnden Ärzten Fühlung nehmen. In erster Linie haben sie anzustreben, den Verletzten in seiner alten Tätigkeit und an seinem alten Arbeitsplatz unterzubringen. Eine Umschulung kommt erst dann in Frage, wenn diese Möglichkeit nicht besteht. Dann tritt der Berufsfürsorger zweckmäßig auch noch mit Persönlichkeiten in Verbindung, die bei den Direktionen in den einzelnen Dienstzweigen als Sachverständige für die Unterbringung von Unfallverletzten usw. bestimmt sind.

Für Umschulungsmaßnahmen ziehen die Reichsbahndirektionen zweckmäßig die eignungstechnischen Untersuchungsstellen zu Rate. Denn diese haben besondere berufsberatende Verfahren entwickelt und können wertvolle Fingerzeige für die Erfolgsaussichten von Umschulungsmaßnahmen geben. Als Umschulungswerkstätten stehen bei der Reichsbahn selbst die Lehrlingswerksstätten und die Werkschulen zur Verfügung. Unter Umständen kann aber auch ein Besuch von Lehr-

gängen der Eisenbahnfachschulen und die Mitbenutzung von Einrichtungen der DAF., von Hauptfürsorgestellen, Arbeitsämtern usw. in Frage kommen.

Die **E i n s c h u l u n g** muß betriebsnahe sein, d. h. sie ist im Betriebe selbst vorzunehmen. Dem Arbeitsplatz, den der Verletzte endgültig erhalten soll, wird er zweckmäßig erst im letzten Abschnitt seiner Ausbildung zugeführt.

Beim **A r b e i t s e i n s a t z** ist darauf zu achten, daß den besonderen Bedürfnissen des Verletzten, wie sie sich aus der Lage seiner Wohnung, Ernährungsfragen usw. ergeben, Rechnung getragen wird, und daß die Umgebung sowie der Dienstvorgesetzte das nötige Verständnis für den Verletzten aufbringen.

Ansätze zur Durchführung einer Berufsfürsorge in dem gekennzeichneten Rahmen sind bei allen Reichsbahndirektionen (RBD^{en}) in mehr oder minder großem Umfange vorhanden. Wenn sie vorerst nicht zu einem vollen Erfolg geführt haben, so liegt das daran, daß sie bisher nicht einheitlich in einer Hand zusammengefaßt waren. Bei der Wichtigkeit der Aufgabe ist es erforderlich, daß künftig der **S o z i a l d e z e r n e n t** jeder R B D die Berufsfürsorge für den Bereich seines Bezirks verantwortlich bearbeitet. Ihm ist ein Berufsfürsorger zur Seite zu stellen, der die bereits erwähnten persönlichen und sachlichen Eigenschaften besitzt. Er muß mit den Verletzten und den Dienststellen in ständiger persönlicher Fühlung stehen und darf infolgedessen nur im geringen Umfange an Büro und Vorschriften gebunden sein, die seine Bewegungsfreiheit unnötig erschweren. Auch die vorstehenden Richtlinien können für ihn nur mehr oder minder unverbindliche Anhaltspunkte bilden. Was zu tun ist, hängt entscheidend vom Einzelfall ab. Dabei muß in dem überhaupt nur möglichen Maße auf die individuellen Bedürfnisse des Verletzten Rücksicht genommen werden.

6. Wenn im vorstehenden von der Fürsorge für die Gesundheit und der Verhütung der Krankheit die Rede war, so muß man sich darüber im klaren sein, daß die Begriffe „gesund“ und „krank“ sich, wie der Präsident des Reichsgesundheitsamts, Prof. Dr. Reiter, einmal mit Recht betont hat, auch — streng biologisch betrachtet — nicht immer fest erfassen lassen, und daß sie obendrein jedem Patienten je nach seiner Veranlagung, seinem Verstande und seiner Urteilsfähigkeit in gesundheitlichen Dingen den weiten Spielraum phantastischer Vorstellungen über die sich in ihm abspielenden Vorgänge und ihre Deutungen geben. In Übereinstimmung hiermit ist festzustellen, daß die verschiedensten Momente und Tatsachen zu berücksichtigen sind, wenn man vom **K r a n k e n s t a n d** und seiner **B e k ä m p f u n g** bei der Deutschen Reichsbahn spricht.

So kann es nicht zweifelhaft sein, daß die klimatischen Verhältnisse der einzelnen Gegenden ganz unterschiedliche Wirkungen auf den Menschen haben.

Dr. Reichard hat in seiner bekannten Schrift „Landschaft, Lohn und Krankheit“ ferner hervorgehoben, daß die Angehörigen der deutschen Gauen auf Krankheiten in ganz verschiedener Weise reagieren. So seien beispielweise in einem Zeitraum von 12 Jahren in Hessen reichlich ein Drittel mehr an Krankheitsfällen mit Arbeitsunfähigkeit angefallen als in Sachsen.

Es ist weiter sicher auch richtig, worauf der Leiter der Reichsbahn-Betriebskrankenkasse Dr. Kratz in einem lesenswerten Artikel über „die Reichsbahn-Betriebskrankenkassen, ihre Besonderheiten und ihr heutiger Stand“ in dem Sanitätsdienst der Deutschen Reichsbahn Heft 11/1938 aufmerksam gemacht hat, daß die jeweilige Wirtschafts- und Arbeitsmarktlage den Krankenstand wesentlich beeinflusst. In Zeiten wirtschaftlicher Depressionen wirkt sich die Arbeitslosigkeit im Sinne einer natürlichen Auslese dahin aus, daß die Schwachen und Anfälligen in erster Linie aus den Betrieben ausscheiden. Damit sinkt der Krankenstand. Werden Gefolgschaftsmitglieder der genannten Art mit zunehmender Beschäftigungsmöglichkeit wieder in den Arbeitsprozeß eingegliedert und allgemein die Anforderungen an die Arbeitskraft des einzelnen in dem Ausmaße gesteigert, wie wir es seit 1933 erlebt haben, so erhöht sich der Krankenstand wieder.

Man hat fernerhin die Auffassung vertreten, daß der Krankenstand auch durch die vermehrte Einstellung von weiblichen Kräften bei der Reichsbahn gestiegen sei. Feststellungen, die an einzelnen Stellen getroffen worden sind, haben diese Behauptung nicht ohne weiteres in vollem Umfange bestätigt.

Bei Erörterungen von Fragen des Krankenstandes wird immer wieder folgendes zur Sprache gebracht: die Reichsbahn-Betriebskrankenkasse habe früher bei Erkrankungen Krankengeld erst nach drei Karenztagen gewährt, während der Arbeiter es jetzt sofort bei der Krankmeldung erhalte. Früher habe das Krankengeld nur den halben Grundlohn ausgemacht, während es jetzt für Pflichtmitglieder, die mindestens ununterbrochen neun Monate im Reichsbahndienst stehen oder die vier oder mehr zuschlagsberechtigte Kinder haben oder die infolge von Betriebsunfällen arbeitsunfähig geworden sind, durch freiwillige Leistungen der Reichsbahn um 15 bis 27 % erhöht worden sei. Diese günstigere Gestaltung der Leistungen habe sich als Anreiz zum Krankfeiern ausgewirkt. Es ist richtig, daß die genannten sozialen Regelungen die Gefahr in sich bergen, von pflichtvergessenen Be-

diensteten zum Nachteil der Allgemeinheit ausgenutzt zu werden; dieser Umstand kann jedoch an sich nicht gegen die Maßnahmen selbst sprechen. Zweifellos wird der Krankenstand auch durch den Altersaufbau der Gefolgschaft beeinflusst. Bei der Deutschen Reichsbahn gehen die meisten Beamten aus dem Arbeiterstand hervor, so daß die Altersgliederung bei den Arbeitern zwangsläufig günstiger als bei den Beamten ist. Berücksichtigt man ferner, daß der Mensch in vorgerückten Jahren anfälliger als in der Jugend ist, so erscheint es erklärlich, daß der Krankenstand der Beamten durchschnittlich etwa 1 bis $1\frac{1}{2}$ % über dem der Arbeiter liegt.

Eingehende Beobachtungen der Reichsbahn-Betriebskrankenkasse und Einzeluntersuchungen, wie sie insbesondere auf Veranlassung des Präsidenten der Reichsbahndirektion Frankfurt/Main durchgeführt worden sind, haben schließlich ergeben, daß an den zum Teil hohen Krankenständen in gewissem Umfange auch mangelndes Pflichtbewußtsein der Bediensteten und stellenweise auch Nachgiebigkeit der Ärzte gegenüber unberechtigten Wünschen ihrer Patienten schuld sind. Man wird immer wieder beobachten können, daß von den zur vertrauensärztlichen Nachuntersuchung vorgeladenen Kassenmitgliedern ein Teil nicht erscheint, sondern vor dem Untersuchungstermin die Arbeit wiederaufnimmt, und daß von den Erschienenen ein erheblicher Teil sofort oder nach kurzer Zeit gesund geschrieben wird.

Diese Erscheinung kann insbesondere in der heutigen Zeit, wo es auf den Einsatz jedes einzelnen entscheidend ankommt, nicht widerspruchslos hingenommen werden. Es ist deshalb durchaus berechtigt, daß gerade während des Krieges der Krankenstand besonders aufmerksam beobachtet wird, und daß der Reichsverkehrsminister für die Beamten und die Reichsbahn-Betriebskrankenkasse für die Arbeiter besondere Anordnungen getroffen haben. Diese stellen für den wirklich Kranken die erforderliche ärztliche Behandlung und alle Maßnahmen, die der Wiederherstellung seiner Gesundheit dienen, sicher; sie ermöglichen aber auf der anderen Seite gegen den Scheinkranken und den Arbeitsunwilligen ein strenges Einschreiten.

7. Soll die Gesundheitsfürsorge nachhaltig sein, so bedarf sie einer wirksamen Ergänzung von der Seite des Wohnungsbaues her. Die deutschen Staatseisenbahnverwaltungen und ihre Nachfolgerin, die Deutsche Reichsbahn, haben sich der Entwicklung dieses Zweiges der betrieblichen Sozialpolitik von jeher besonders angenommen und zwar um so mehr, als zweckentsprechende und preiswerte Wohnungen nicht nur für die Gesundheit des einzelnen Bediensteten, sondern auch für

das Glück in seiner Familie von ausschlaggebender Bedeutung sind. Hinzu kommt, daß die Deutsche Reichsbahn von zahlreichen Gefolgschaftsmitgliedern aus zwingenden betrieblichen Gründen die Verlegung der Wohnung in unmittelbare Nähe der Dienststelle verlangen muß. Damit übernimmt sie gleichzeitig die Verpflichtung, für diese den entsprechenden Wohnraum zur Verfügung zu stellen.

Von der Möglichkeit, in eigener Regie Wohnungen zu errichten, hat die Verwaltung in der Zeit nach dem ersten Weltkrieg nur in verhältnismäßig geringem Umfang Gebrauch gemacht. Träger des Wohnungsbaues sind hauptsächlich Eisenbahnerbaugenossenschaften, die ganz oder zum überwiegenden Teil aus Eisenbahnern bestehen und auch von Eisenbahnern geleitet werden, und Reichsbahn-Siedlungsgesellschaften. Sie sind unter Beteiligung der Reichsbahn dort errichtet worden, wo Eisenbahnerbaugenossenschaften oder sonstige Bauherrn nicht vorhanden sind.

Nach dem Stande vom 31. Dezember 1940 verfügte die Reichsbahn über

- 149 833 bahneigene Wohnungen,
- 5 049 bahneigene Not- und Behelfswohnungen,
- 1 231 angemietete fremde Dauerwohnungen,
- 80 702 mit Unterstützung der Deutschen Reichsbahn durch Gemeinnützige Wohnungsbauunternehmungen erbaute Wohnungen,
- 2 334 bahneigene Einzelzimmer (Ledigenheime usw.),

insg. 239 149 Wohnungen.

Hierzu kommen noch etwa 5000 Wohnungen, die in den Jahren 1941 und 1942 fertiggestellt werden konnten.

Außerdem hat die Reichsbahn mit etwa 160 Gemeinden Abkommen über Hergabe von Wohnraum für Eisenbahner abgeschlossen. Die Zahl der Eisenbahnerbaugenossenschaften beträgt etwa 200, die der Reichsbahn-Siedlungsgesellschaften 23. Im Zuge der Bemühungen des Reichswohnungskommissars, den Wohnungsbau für die großen Aufgaben der Nachkriegszeit möglichst einheitlich auszurichten und für jeden Gau nur einen oder wenige leistungsfähige Wohnungsbauträger zu schaffen, ist auf diesem Gebiete eine Änderung der Organisation vorgesehen.

Die Träger des Wohnungsbaues für die Eisenbahner, insbesondere die Eisenbahnerbaugenossenschaften, haben Vorbildliches geleistet. Sie haben die Siedlungen, vor allem in der Nähe von Reichsbahn-Ausbesserungswerken und von Rangierbahnhöfen durchweg einheitlich, großzügig und in einer dem Auge gefälligen Weise geplant und gebaut und damit

in eindrucksvoller Weise bewiesen, was Gemeinschaftssinn und Gemeinschaftsarbeit der Eisenbahner zu vollbringen imstande sind.

Da, wo es vertretbar ist, den Reichsbahnbediensteten seßhaft zu machen, haben die Eisenbahnerbaugenossenschaften und die Reichsbahn-Siedlungsgesellschaften gemeinsam mit der Verwaltung den Gefolgschaftsmitgliedern auch die Errichtung von Kleinsiedlungen mit dem Ziele ermöglicht, im Laufe der Zeit Haus und Hof zum Eigentum zu erwerben.

Das Geld für den Wohnungsbau wird wesentlich durch die Beträge aufgebracht, die die Reichsbahn-Sterbekasse, die Vertragsanstalten des Reichsbahn-Kameradschaftswerkes, die Deutsche Beamtenversicherung und die Iduna, die Reichsbahn-Versicherungsanstalt Abteilung B, die Reichsverkehrsbank und andere zur Verfügung stellen.

Um die Mitwirkung der Gefolgschaft im Wohnungswesen sicherzustellen, sind für alle Fragen des Wohnungsbedarfs und der Wohnungshygiene sowie für die Vergebung und Unterhaltung der Wohnungen bei den Reichsbahndirektionen, Betriebsämtern, Reichsbahnausbesserungswerken und bei den großen Dienststellen Beiräte gebildet worden, die aus je einem Vertreter der Beamten und der Arbeiter bestehen.

8. Der Reichsbahnsport hat sich zunächst ohne Zutun der Verwaltung aus eigener Initiative der Gefolgschaft entwickelt. Die Reichsbahn hat ihn jedoch gefördert, soweit es in ihren Kräften stand. Denn mit dem Reichssportführer ist sie der Meinung:

Das Letzte und Schönste aber wird dem, der dem Sport anhängt, geschenkt: das Erlebnis tragfester und echter Kameradschaft, die Nähe zur Natur, zu strahlender Sonne, zu Wasser, Wind, Wolken, Wald, zum grünen Rasen oder zur Laufbahn, das Erlebnis des eigenen Körpers. Und aus allen diesen Dingen wächst das Vertrauen zur eigenen Kraft, zum Selbstbewußtsein, zum Wagen und Vollbringenkönnen. Alles dies stärkt die guten Charaktereigenschaften unseres Volkes, läßt über viele Nöte und Sorgen hinwegsehen und bringt den Menschen Glück und Segen — Segen auch in Kriegszeiten, die wir mit aller uns dadurch geschenkten Stärke und Energie durchstehen wollen.

Der Reichsbahnsport ist auf Grund eines Abkommens zwischen dem Reichsverkehrsminister und dem Reichssportführer im nationalsozialistischen Reichsbund für Leibesübungen verankert. Danach sind Träger der planmäßigen Leibesübungen unserer Gefolgschaft die Reichsbahn-Sportgemeinschaften. Im übrigen beruht die Organisation des Reichsbahnsports auf dem Grundsatz der Selbstverwaltung. Der Reichsbahn selbst sind dabei gewisse Aufsichtsbefugnisse vorbehalten. Im einzelnen ergibt sich folgendes Bild:

Die Turn- und Sportbewegung sieht im Aufbau der Verwaltung an der Spitze im Reichsverkehrsministerium den Sportreferenten vor. Diesem obliegt die amtliche Förderung der sportlichen Betätigung der Reichsbahnbediensteten sowie die amtliche Vertretung der Reichsbahnsportbewegung. Bei den Reichsbahndirektionen bestehen Sportdezernate. Diese sollen nur Beamten übertragen werden, die neben der politischen Zuverlässigkeit das erforderliche Verständnis für die Notwendigkeit der Sportbewegung unter dem Reichsbahnpersonal besitzen und nach Möglichkeit aktive Sportler sind oder gewesen sind. Ihre Zuständigkeit ist für den Bereich der Reichsbahndirektionen die gleiche wie die des Sportreferenten im Reichsverkehrsministerium für den Gesamtbereich der Reichsbahn. Berater des Sportdezernenten ist der Bezirks-Turn- und Sportleiter.

Die Selbstverwaltung der Reichsbahn-Sportbewegung ist eine dreigliedrige. An den Orten, an denen genügend sportfreudiges Personal vorhanden ist, können mit Zustimmung des nationalsozialistischen Reichsbundes für Leibesübungen Reichsbahn-Sportgemeinschaften gegründet werden. Diese werden bezirkswise unter dem Bezirks-Turn- und Sportleiter zusammengefaßt. In Berlin besteht die Zentrale der Reichsbahn-Sportgemeinschaften.

Am 1. Juli 1942 trieben in rund 1000 Sportgemeinschaften 122 000 männliche und 10 000 weibliche Gefolgschaftsmitglieder und 13 000 männliche und 10 000 weibliche Angehörige, zusammen also 155 000 Eisenbahner und Angehörige aktiven Sport. 140 000 Eisenbahner sind fördernde Mitglieder, so daß der Kreis der mit dem Reichsbahnsport verbundenen Eisenbahner und Angehörigen 295 000 Personen umfaßt. Einschließlich der Verwaltungsfremden beträgt die Gesamtmitgliederzahl 330 000.

In den genannten Zahlen sind die besetzten Ost- und Westgebiete nicht berücksichtigt. Jedoch kann die Zahl der dort bestehenden Gemeinschaften auf 150, die Zahl der sporttreibenden Gefolgschaftsangehörigen auf 50 000 geschätzt werden.

Die Aufgaben des Reichsbahnsportes liegen z. Z. vorwiegend auf den Gebieten des Kleinkaliberschießens als der Grundlage der Wehrhaftigkeit, des Ausgleichssportes, des Schwimmens, des Frauensportes und des Kinderturnens. Neuerdings ist auch infolge des Mangels an Geräten und anderer kriegsbedingter Schwierigkeiten das Wandern hinzugekommen. Auf allen Sportgebieten wurden beachtliche Erfolge erzielt, wobei auch der immer mehr gepflegten Dienststellenwettkämpfe gedacht werden muß. An ihnen beteiligen sich alle Gefolgschaftsmitglieder einer Dienststelle ohne Rücksicht darauf, ob sie bereits einer Sportgemeinschaft angehören oder noch völlig ungeübt sind. Die sportlichen Anforde-

rungen sind in diesen Kämpfen nicht hochgeschraubt; ihr Sinn und Zweck besteht vorwiegend darin, den Eisenbahner in die sportliche Gemeinschaft seiner Dienststelle so einzureihen, daß er, vom Gemeinschaftsgeist be-seelt, sich für ein ehrenvolles Abschneiden seiner Dienststelle einsetzt und so die Freuden des Wettkampfes und die Schönheit der Leibesübungen kennenlernt.

Auch auf dem Gebiete der Spitzenleistung kann der Reichsbahnsport in Ehren bestehen. Im Jahre 1941 stellte er 22 Deutsche Meister oder Reichssieger, unter denen sich auch Europameister befanden.

Den Reichsbahnsportlern stehen rund 200 Sportplätze, rund 90 Spielplätze, rund 130 Spiel- und Übungsfelder für verschiedene Sportarten, 175 Tennisplätze, 28 offene Schwimmanlagen, etwa 160 Turnhallen, 150 Sport- und Kameradschaftsheime, etwa 20 Ski- und Wanderheime, 60 Bootsschuppen, 450 Schießsportstätten mit etwa 1900 Gewehr- und 125 Pistolenständen, 108 Kegelsportstätten mit etwa 200 verschiedenen Bahnen u. a. m. zur Verfügung. Diese Sportstätten umfassen etwa 3,5 Millionen qm. Hierzu kommen etwa 1 Mill. qm noch unfertige Sportstätten, deren Vollendung der Krieg verhinderte. Etwa 4 Mill. qm Sportstätten sind zusätzlich angemietet.

9. Schließlich dient den Bestrebungen, die Gefolgschaft und ihre Angehörigen gesund zu erhalten, auch die Reichsbahn-Zentralstelle gegen die Alkoholgefahren. Sie ist eine Abteilung der Reichsstelle gegen die Alkohol- und Tabakgefahren. In ihr waren Ende 1942 69 000 Mitglieder zusammengefaßt, die sich auf 31 Bezirksstellen mit etwa 600 Ortsstellen verteilten. Ihre Aufgabe ist es, die Bestrebungen der Reichsstelle durch Aufklärung der Gefolgschaftsmitglieder der Deutschen Reichsbahn zu fördern und damit auch die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs zu erhöhen. Zu diesem Zweck betreibt die Reichsbahn-Zentralstelle im Bereiche der Reichsbahn eine Propaganda und hat eigene Mostereien und Obstplantagen eingerichtet, von denen aus sie an ihre Mitglieder preiswerte alkoholfreie Getränke verteilt. Ende 1941 bestanden 9 Mostereien mit einem Herstellungskontingent von 385 000 Litern und 32 Hauptvertriebsstellen. Der Umsatz an Apfelmöst betrug 1941 rund 626 000 Flaschen.

II. Ernährungs-, Kleider- und Brennstoffversorgung.

1. Es ist bereits mehrfach darauf hingewiesen worden, daß die deutschen Eisenbahner, insbesondere soweit sie im Betriebs-, Maschinen-, Zugbegleit- und Abfertigungsdienst tätig sind, ein viel unregelmäßigeres Leben haben als die Angehörigen anderer Berufe. Infolgedessen haben sich die Eisenbahnverwaltungen in Deutschland von jeher mehr als andere Unternehmungen darum bemüht, ihren Bediensteten die Einnahme von

Mahlzeiten während des Dienstes zu ermöglichen. Zu diesem Zweck haben sie an geeigneten Orten Betriebsküchen und Kantinen errichtet oder die Errichtung unterstützt. Außerdem werden dem Personal des Außendienstes im Winter bei bestimmten Kältegraden wärmende und im Sommer bei bestimmten Wärmegraden kühlende Getränke verabreicht. In diesem Zusammenhang unterhält zum Teil die Reichsbahn selbst, zum Teil auch das Reichsbahn-Kameradschaftswerk Mineralwasseranstalten zur Herstellung von Selterwasser, soweit der Bedarf nicht durch Abschluß von Lieferverträgen mit großen Firmen gedeckt wird.

Während des Krieges mußte die Verwaltung infolge der Steigerung der Unregelmäßigkeiten im Leben des einzelnen, der Einführung der Zwangsbewirtschaftung der Lebensmittel und angesichts der Notwendigkeit, bei dem nunmehr verschärft einsetzenden Personalmangel den Krankenstand so gering wie möglich zu halten, der Ernährungsversorgung ihrer Bediensteten ihre besondere Aufmerksamkeit widmen. Zunächst bemühte sie sich um eine genügende Berücksichtigung der Eisenbahner bei der Festlegung des Kreises der Schwer-, Schwerst- sowie Lang- und Nacharbeiter. Ferner wurde dank der verständnisvollen Hilfe des Reichsministers für Ernährung und Landwirtschaft durch die Bereitstellung erheblicher Mengen von Suppenerzeugnissen erreicht, daß dem Lokomotiv-, Zugbegleit- und Rangierpersonal sowie allen im Freien arbeitenden Gefolgschaftsmitgliedern während des Dienstes eine warme Suppe verabreicht werden kann. Außerdem erhalten die Lokomotiv- und Zugbegleitpersonale eiserne Rationen an Mischkonserven, bestehend aus Fleisch, Gemüse und Kartoffeln, die sie bei einer mehr als dreistündigen Verlängerung der Dienstschicht verbrauchen dürfen. Schließlich bekommen die im Schnellzugverkehr eingesetzten Lokomotivpersonale Bohnenkaffee, um ihre Aufmerksamkeit, die bei der Verdunkelung besonders erforderlich ist, wach zu halten und vorzeitige Ermüdungen zu vermeiden.

Je länger der Krieg dauert, um so dringender wurde das Bedürfnis, eine der Eigenart des Eisenbahndienstes angepaßte Gemeinschaftsverpfllegung einzuführen. Zu diesem Zwecke baute die Verwaltung das System der Betriebsküchen auf breitester Grundlage aus und benutzte auch sonst jede Gelegenheit, um die Verpflegung ihrer Gefolgschaftsmitglieder während des Dienstes sicherzustellen. Dank dieser Bemühungen stehen heute zur Verfügung:

- 817 Betriebsküchen,
- 141 verpachtete Kantinen,
- 367 Bahnhofswirtschaften,
- 55 reichsbahnfremde Küchen.

Die Verwaltung der Betriebsküchen und Kantinen lag bisher zum kleineren Teil bei der Reichsbahn, zum größeren Teil in den Händen des Kameradschaftswerks. Um eine gleichmäßige Organisation herbeizuführen, hat die Reichsbahn nunmehr dem Kameradschaftswerk die treuhänderische Betriebsführung auch der von ihr eingerichteten und in ihrem Eigentum stehenden Betriebsküchen und Kantinen übertragen. Dabei werden alle Betriebsküchen und Kantinen einer Reichsbahndirektion beim Bezirksleiter des Kameradschaftswerkes in einer besonderen Abteilung zusammengefaßt und verwaltet.

Zur Durchführung der Gemeinschaftsverpflegung behalten die Küchen den zulageberechtigten Gefolgschaftsmitgliedern wöchentlich 100 g Fleisch- und 20 g Fettmarken von ihren Zusatz- und Zulagekarten ein, soweit die Verpflegungsmöglichkeit besteht und der einzelne nicht aus Krankheitsgründen einer besonderen Kost bedarf. Hierfür verabreichen sie den Bediensteten arbeitstäglich eine warme Suppe für höchstens 15 Rpf oder ein einfaches warmes Essen für höchstens 30 Rpf. Die Preise können nur deshalb so niedrig gehalten werden, weil die Verwaltung die Betriebsküchen in sachlicher und personeller Beziehung weitgehend unterstützt. An der Verpflegung können auch die nicht zulageberechtigten Gefolgschaftsmitglieder gegen Abgabe der gleichen Menge von Marken teilnehmen.

Um auch die Fahrpersonale in die Gemeinschaftsverpflegung einschließen zu können, erhalten diese Lebensmittelgutscheine, die freizügig in den Betriebsküchen und in bestimmten Bahnhofswirtschaften einlösbar sind. Die Küchen und die Bahnhofswirte bekommen gegen Abgabe dieser Gutscheine von den Ernährungsämtern Bezugscheine für die entsprechenden Fleisch- und Fettmengen.

Die vorstehend geschilderte Art der Gemeinschaftsverpflegung hat sich durchaus bewährt und auch eine brauchbare Grundlage abgegeben, um die Ernährung der zahlreichen Ausländer und Kriegsgefangenen, die die Reichsbahn jetzt beschäftigt, zu ermöglichen.

2. Im engen Zusammenhang mit der Ernährungswirtschaft steht die Reichsbahn-Landwirtschaft. Sie ist der Zusammenschluß aller Eisenbahner, die Reichsbahngelände mit Ausnahme der Hausgärten landwirtschaftlich und kleingärtnerisch nutzen. Alle diese Bediensteten müssen Mitglieder der Reichsbahn-Landwirtschaft sein. Die Reichsbahn-Landwirtschaft arbeitet eng mit der Partei, dem Reichsbauernführer, den zuständigen Ministerien, dem Kameradschaftswerk und sonstigen staatlichen und ständischen Organen zusammen. Durch einen Generalpachtvertrag hat der Reichsverkehrsminister die Reichsbahn-Landwirtschaft zum Treuhänder der gesamten landwirtschaftlichen

Liegenschaften der Reichsbahn bestellt. Dabei hat er ihr die Verpflichtung auferlegt, mit einem erheblichen Pachtzuschlag die notwendige Verbesserung des Kulturzustandes und die von Staats wegen geförderte Erzeugungsschlacht auch auf Reichsbahngelände durchzuführen. Außerdem ist es Aufgabe der Reichsbahn-Landwirtschaft, die Tierzucht und Tierhaltung sowie das Kleingartenwesen nachdrücklich unter ihren Mitgliedern zu entwickeln.

Z. Zt. zählt die Reichsbahn-Landwirtschaft etwa 270 000 Mitglieder. Diese bewirtschaften

rund 1 600 000 a	Feldflächen,
„ 400 000 a	Gartenflächen,
„ 3 300 000 a	Wiesenflächen,
„ 6 200 000 a	Böschungsf lächen und
„ 800 000	Stück Obstbäume.

Organisatorisch ergibt sich folgendes Bild: Die Reichsbahn-Landwirtschaft hat ihren Sitz in Berlin und ist ein eingetragener Verein. An der Spitze stehen ein Leiter und ein stellvertretender Leiter. Ihnen tritt zur Unterstützung und Beratung in fachlichen Dingen ein Beirat zur Seite. Mitglieder der Reichsbahn-Landwirtschaft sind die ebenfalls in das Vereinsregister eingetragenen Bezirksleitungen für die einzelnen Direktionsbezirke. Die unterste Stufe bilden die 2935 Reichsbahn-Landwirtevereine. Die Mitgliederversammlung besteht aus je einem Vertreter der Bezirksleitungen.

Eine besondere Abteilung der Reichsbahn-Landwirtschaft ist die *Tierschadenkasse* für Reichsbahner. Ihre Aufgabe ist es, gegen nur mäßige Gebühren die Tierhalter vor schweren Schäden zu schützen.

Um der Bedeutung der Reichsbahn-Landwirtschaft für die Kriegsernährungswirtschaft in vollem Umfange gerecht zu werden, sind für die Dauer des Krieges bei jeder Reichsbahndirektion besondere *Dezernate* eingerichtet und der Abteilung zugeteilt worden, die Personal- und Wohlfahrtsangelegenheiten bearbeitet. Inhaber dieser Sonderdezernate sind die Dezernenten, die bereits als Bezirksleiter der Reichsbahn-Landwirtschaft tätig sind. Damit hat das Reichsverkehrsministerium eine enge Verbindung zwischen der Verwaltung und der Reichsbahn-Landwirtschaft und eine erhöhte Durchschlagkraft der Reichsbahn-Landwirtschaft sichergestellt.

3. Die Versorgung der Gefolgschaft mit vorschriftsmäßiger, einheitlicher, guter und preiswerter Dienstkleidung ist Aufgabe der *Reichsbahn-Kleiderkasse*. Die Hauptleitung mit dem Sitz in Berlin wird durch das Reichsbahn-Zentralamt für Sozial- und Personalwesen verwaltet. Ausführende Stellen sind die bei den Reichsbahndirektionen

ingerichteten Bezirkskleiderkassen. Pflichtmitglieder der Reichsbahn-Kleiderkasse sind alle Beamten und Arbeiter, die nach der Dienstkleidungs-Ordnung zum Tragen vollständiger Dienstkleidung verpflichtet sind, freiwillige Mitglieder die Bediensteten, denen das Recht zum Tragen von Dienstkleidung zusteht. Die Pflichtmitglieder zahlen einheitlich einen monatlichen Beitrag in Höhe des Zuschusses der Deutschen Reichsbahn. Die Zahlung der freiwilligen Mitglieder richtet sich nach der Höhe ihrer Schuld für die bezogene Dienstkleidung; mindestens entspricht aber der monatliche Teilbetrag der Höhe des Beitrags der Pflichtmitglieder. In Friedenszeiten beschaffte die Reichsbahn-Kleiderkasse lediglich die Ober- und Futterstoffe, die sie durch Vertragsunternehmer verarbeiten ließ, und fertige Stücke, dagegen keine Wäsche oder Schuhwerk. Dabei wurde der Ankauf teils durch die Hauptleitung, teils durch die Bezirksleitungen durchgeführt.

Neben dem Recht auf Uniformen haben die Bediensteten unter bestimmten Voraussetzungen Anspruch auf *Winterschutzkleidung* (Winterschutzmäntel, Pelze, Filzstiefel), *Regenschutzkleidung* (wasserdichte Kittel) und *Arbeitsschutzkleidung* (Anzüge und Schürzen aus Leinen oder Köper, feuerfeste, säurefeste und wasserdichte Anzüge und Schürzen, Schutzteile, Schutzhandschuhe, Lederschuhe mit Holzsohlen usw.). Die Beschaffung und Bewirtschaftung dieser Gegenstände gehört zu den Obliegenheiten der *Schutzkleiderverwaltungen* der Reichsbahndirektionen, die mit den Bezirkskleiderkassen in einer Hand vereinigt sind.

Seit Kriegsbeginn muß die Hauptleitung der Kleiderkasse infolge der Einführung der Zwangsbewirtschaftung der Spinnstoffe durch bestimmte Reichsstellen alle Stoffe sowie die Schutzkleidung zentral beschaffen, weil nur so die bewilligten Mengen zweckmäßig ausgenützt werden können. Die Verknappung der Rohstoffe zwang auch dazu, die Versorgung der freiwilligen Mitglieder mit Dienstkleidung sofort nach Kriegsbeginn einzustellen und für die Pflichtmitglieder Tragezeiten für die einzelnen Dienstkleidungsstücke festzusetzen. Ebenfalls eine Folge der Zwangswirtschaft ist es, daß die Reichsbahn nunmehr für bestimmte Gruppen ihrer Gefolgschaft die Versorgung mit Arbeitsschuhen übernommen hat. Diesem Zweck dient das sogenannte Ermächtigungsscheinverfahren.

Schließlich hat der verstärkte Einsatz von Frauen und insbesondere ihre Verwendung im Betriebsdienst sowie der Einsatz von nichtdeutschen Arbeitskräften in der Heimat und in den besetzten Gebieten sowie die Notwendigkeit, die Winterbekleidung für die deutschen Eisenbahner den Erfordernissen des russischen Winters anzupassen, die Kleiderkasse vor völlig neue und verantwortungsreiche Aufgaben gestellt.

4. Zweck der Reichsbahn-Hausbrandversorgung ist es, den Reichsbahnbediensteten billige Brennstoffe zu verkaufen und die Bezahlung der Rechnungen in tragbaren Monatsraten zu ermöglichen. Da der einzelne — insbesondere der Arbeiter und der Beamte mit einem kleinen Einkommen — kaum über die großen Summen, die er bei Barzahlung benötigen würde, in vollem Umfange verfügt, ist in letzter Zeit auch das Reich dazu übergegangen, den Gefolgschaftsmitgliedern der Reichsverwaltungen für den genannten Zweck Vorschüsse zu gewähren. Bei der Reichsbahn übernimmt diese Aufgabe die Hausbrandversorgung.

Träger dieser Organisation waren früher im Altreich vorwiegend Genossenschaften, die sich in einem Zentralverband zusammengeschlossen hatten. Als die Reichsbahn die Österreichischen Bundesbahnen, die Bahnen im Sudetenland, in den eingegliederten Ostgebieten, in Elsaß-Lothringen usw. übernahm, traf sie dort Einrichtungen an, die ebenfalls der Versorgung der Eisenbahnbediensteten mit Hausbrandkohle zu billigen Preisen und zu günstigen Zahlungsbedingungen dienten. Dabei wurde festgestellt, daß die genannten Eisenbahnverwaltungen ihren Gefolgschaftsmitgliedern auf diesem Gebiete zum Teil in noch größerem Umfang entgegengekommen sind als die Reichsbahn selbst. Anders aber als im Reich hatten sowohl die Österreichischen Bundesbahnen wie auch die übrigen für die genannten eingegliederten Gebiete zuständigen Eisenbahnverwaltungen für diese Aufgabe Regiebetriebe errichtet. Es ergab sich also nunmehr der wenig erfreuliche Zustand, daß im Altreich Genossenschaften und in den eingegliederten Gebieten Regiebetriebe vorhanden waren. Diese Ungleichheit mußte sich um so störender bemerkbar machen, als nunmehr in einzelnen Direktionsbezirken, beispielsweise in Dresden, Oppeln, Karlsruhe, Saarbrücken, für den gleichen Bezirk Genossenschafts- und Regiebetriebe nebeneinander bestanden. Hiermit waren nicht nur Geschäftserschwernisse, sondern auch ein Personalverbrauch verbunden, der insbesondere in der jetzigen Zeit nicht tragbar ist. Bei der Erörterung der Frage, ob für die künftige Organisation der Hausbrandversorgung bei der Deutschen Reichsbahn nunmehr ausschließlich der Genossenschafts- oder ausschließlich der Regiebetrieb zu wählen sei, wurde die Entscheidung zugunsten des Regiebetriebes getroffen. Denn er ist einfacher, weil weder Genossenschaftslisten bearbeitet noch Guthaben verwaltet noch ein umfangreicher Schriftverkehr mit dem Genossenschaftsregister unterhalten noch schließlich die genossenschaftlichen Bilanzierungsvorschriften angewendet werden müssen.

Die Organe der Hausbrandversorgung sind der Leiter beim Reichsbahn-Zentralamt für Sozial- und Personalwesen, die Bezirksleiter am Sitze der Reichsbahndirektionen und die örtlichen Verteiler. Dem Leiter tritt zur Beratung und Unterstützung ein Beirat zur Seite.

III. Existenzsicherung und Stärkung der wirtschaftlichen Verhältnisse.

Diesen Zwecken dienen die Reichsbahn-Sparkassen, die deutsche Reichsbahn-Sterbekasse, die Vertragsanstalten des Kameradschaftswerks, die Deutsche Beamten-Versicherung und die Iduna sowie der Versicherungsverein Deutscher Eisenbahnbediensteten aG.

1. Die Entwicklung der Reichsbahn-Sparkassen ergibt sich aus folgenden Zahlen:

	Ende 1932	Ende Oktober 1942
Zahl der Mitglieder	293 910	588 840
	rund Mio RM	
Monatliche Gehaltsüberweisung	31,1	104,2
Einlagen auf laufendem Konto	61,6	305,2
Spareinlagen	35,1	231,4
Eingezahlte Geschäftsguthaben	6,5	12,0
Gewährte Darlehen	48,1	23,9
Reserven	2	10,4
Bilanzsumme der Reichsbahn-Sparkassen	101,1	575,5
Bilanzsumme der Reichsverkehrsbank	59	565,1

Die Aufgabe der Reichsbahn-Sparkassen besteht in erster Linie darin, den Sparsinn und die Spartätigkeit unter den Eisenbahnern zu fördern. Die vorstehenden Zahlen zeigen, daß die Sparkassen diesen Zweck in weitem Umfange erreicht haben.

Bisher waren Mitglieder der Sparkassen vorwiegend Beamte. Diese haben fast durchweg ihr Gehalt der Sparkasse überwiesen und im Zusammenhang damit gespart. Für den Arbeiter war es infolge der wöchentlichen Lohnzahlung und der Notwendigkeit, das Geld dann sofort zu verbrauchen, praktisch kaum möglich, den Lohn auf ein Konto bei der Reichsbahn-Sparkasse einzuzahlen und in Verbindung hiermit eine Spartätigkeit zu entfalten. Nachdem jedoch das Reichsverkehrsministerium dazu übergegangen ist, die Lohnzahlungszeiträume von 8 auf 14 Tage, ja sogar unter Umständen auf einen Monat zu verlängern, bleibt zu prüfen, ob nicht künftig auch die Arbeiter in größerem Umfang als bisher sich den Reichsbahn-Sparkassen anschließen können. Infolge des Ansteigens der Spareinlagen waren die Sparkassen auch in der Lage, den in wirtschaftliche Bedrängnis geratenen Eisenbahnern Darlehen zu niedrigen Zinssätzen und mäßigen Rückzahlungsraten zu gewähren. Sie haben damit in erheblichem Umfange zur Festigung der wirtschaftlichen Verhältnisse der Gefolgschaftsmitglieder beigetragen. Die Größe ihrer Verdienste tritt besonders eindrucksvoll in die Erscheinung, wenn die Lage der Eisenbahner des Altreichs mit den wirtschaftlichen Verhältnissen der Eisenbahner der Ostmark, des Sudetenlandes usw. im Zeitpunkte der Eingliederung verglichen wird. Denn damals ergab sich, daß die Eisenbahner dieser Gebiete in viel größerem Umfange als die Angehörigen der Deut-

schen Reichsbahn verschuldet waren. Ursächlich hierfür war u. a. auch die Tatsache, daß die Österreichischen Bundesbahnen usw. keine eigenen Spareinrichtungen unterhalten hatten. Ihre Bediensteten waren deshalb vielfach in die Hände von Wucherern geraten.

Der Reichsbahn-Verwaltung selbst muß an der Aufrechterhaltung ihrer Sparkassen auch deshalb gelegen sein, weil diese durch die Einrichtung von Hebestellenabteilungen dafür sorgen, daß Beiträge aller Art wie Versicherungsprämien, Mitgliederbeiträge, Pächte, Mieten usw. durch Einbehaltung vom Lohn und Gehalt erheblich sicherer als durch die Dazwischenschaltung von Vertrauensmännern eingezogen werden. Außerdem entlasten die Hebestellenabteilungen die Bahnhofskassen usw. in wirksamer Weise.

Der organisatorische Aufbau der Sparkassenbewegung bei der Reichsbahn hat sich so vollzogen, daß bei den Reichsbahndirektionen Sparkassen — in der Regel in der Form von Genossenschaften — errichtet und daß alle Sparkassen — z. Zt. 30 — in einer Zentralkasse, der Reichsverkehrsbank — einer GmbH mit dem Sitz in Berlin — zusammengefaßt wurden.

2. Auf dem Gebiete der Lebens- und Sterbeversicherung waren früher zahlreiche Sterbegeld- und Umlagekassen vorhanden. Sie verfügten jedoch vielfach nicht über das nötige Deckungskapital und waren oft auch wegen des Fehlens eines ausreichenden Nachwuchses auf die Dauer nicht lebensfähig. Deshalb war es durchaus begründet, daß das Reichsverkehrsministerium diese Sterbekassen zusammenfaßte und sie in einem einzigen leistungsfähigen Versicherungsträger, der Deutschen Reichsbahn-Sterbekasse, aufgehen ließ. Die Entwicklung spiegelt sich darin wider, daß die Deutsche Reichsbahn-Sterbekasse als Versicherungsverein a. G. seit Anfang 1936 43 Sterbekassen und ähnliche Vereine mit rund 800 000 Mitgliedern und Vermögenswerten in Höhe von 79 600 000 RM sowie mit einer Gesamtversicherungssumme von 382 420 000 RM übernommen hat. Insgesamt hatte die Deutsche Reichsbahn-Sterbekasse Ende des Geschäftsjahres 1941 einen Versicherungsbestand von 988 414 Versicherungen mit einer Summe von 708 233 219 RM zu verwalten. Die Vermögenswerte beliefen sich Ende 1942 auf rund 160 700 000 RM.

Ebenso wie die Deutsche Reichsbahn-Sterbekasse bieten die beiden Vertragsanstalten des Reichsbahn-Kameradschaftswerks, die Deutsche Beamten-Versicherung und die Iduna, dem Eisenbahner die Möglichkeit, dort auf Grund besonderer Tarife eine Sterbegeld- oder Lebensversicherung abzuschließen.

Auf dem Gebiete der Sachversicherung kann der Eisenbahner bei dem Versicherungsverein Deutscher Eisenbahnbediensteten auf Gegenseitigkeit seinen Hausrat zu dem

geringen Betrag von 40 Rpf je 1000 RM Versicherungssumme gegen Brand und Einbruchsdiebstahl versichern. Dieser Versicherungsschutz wirkt sich besonders vorteilhaft für die große Zahl der gering besoldeten Reichsbahnbediensteten aus, die vielfach an den Bahnstrecken verstreut und abgelegen wohnen und meist erst durch die Berufskameraden für den Versicherungsgedanken gewonnen werden.

Der Versicherungsverein Deutscher Eisenbahnbediensteten zählt z. Zt. rund 900 000 Mitglieder. Die Versicherungssumme beträgt 7 782 000 000 Reichsmark. Im Interesse der Übersichtlichkeit, Verwaltungsvereinfachung und der Personalersparnis werden sich demnächst die Deutsche Reichsbahn-Sterbekasse und der Versicherungsverein Deutscher Eisenbahnbediensteter a. G. weitgehend zu gemeinsamer Arbeit auf personellem und organisatorischem Gebiet zusammenschließen.

IV. Familien- und Waisenfürsorge.

Auf die Familien- und Waisenfürsorge erstreckt sich die Tätigkeit des Kameradschaftswerks und die des Waisenhorts sowie das Unterstützungswesen der Verwaltung.

1. An sich obliegt es nach nationalsozialistischen Grundsätzen heute jedem Dienstvorgesetzten, sich nicht nur um die dienstlichen, sondern auch um die persönlichen Verhältnisse der ihm anvertrauten Gefolgschaftsmitglieder zu kümmern. Dieser Gedanke ist u. a. auch in der Geschäftsanweisung für die Dienststellenvorsteher der Reichsbahn verankert, wo es heißt:

„Der Vorsteher hat den Personalangelegenheiten seine besondere Aufmerksamkeit zu widmen und dafür zu sorgen, daß das erforderliche Vertrauensverhältnis zwischen ihm als Betriebsführer und der Gefolgschaft besteht. Zu diesem Zweck soll er sich ständig über die persönlichen Verhältnisse der Bediensteten sowie über Befähigung, Leistungen und Führung des einzelnen unterrichten und für das Wohl der Gefolgschaft sorgen, die Dienstfreudigkeit günstig beeinflussen und sicherstellen, daß die Gefolgschaft jederzeit rückhaltlos für den nationalsozialistischen Staat eintritt.

Er hat die Bediensteten über die von der Verwaltung geförderten Wohlfahrtseinrichtungen, das Reichsbahn-Kameradschaftswerk, den Reichsbahn-Waisenhort, die Reichsbahnsparkassen, die Reichsbahn-Brennstoffversorgungen, die Reichsbahn-Kleinlandwirtschaft, die Reichsbahn-Turn- und Sportgemeinschaften, die Reichsbahn-Sterbekasse und den Versicherungsverein Deutscher Eisenbahnbediensteten zu unterrichten.

In allen Fällen, in denen eine Notlage irgendwelcher Art eine umfassende Hilfe erfordert, hat er eingehend über die Verhältnisse des Gefolgschaftsmitgliedes zu berichten und nach Möglichkeit die Beseitigung der Notlage zu überwachen.“

Man wird naturgemäß bei der gerade im Kriege so stark in die Erscheinung tretenden Beanspruchung der Dienststellenvorsteher durch den Betrieb, Verkehr und Betriebsmaschinendienst nicht erwarten können, daß sie mit den allgemeinen und betrieblichen Sozialeinrichtungen der Reichsbahn und deren Aufgaben in allen Einzelheiten vertraut sind, und daß sie ihre Gefolgschaft in allen Fragen dieser Art beraten können. Wohl aber werden die Dienststellenvorsteher bestrebt sein müssen, die Verbindungsmänner der Sozialeinrichtungen, die auf allen größeren Dienststellen vorhanden sind, rechtzeitig zur Beratung und Unterstützung der Bediensteten und ihrer Angehörigen einzusetzen. Eine Hauptrolle spielen dabei die Verbindungsmänner und Volkspflegerinnen des Reichsbahn-Kameradschaftswerks. Diese besuchen auf Wunsch die Familien der Eisenbahner und sehen ihre Hauptaufgabe darin, all das zu erfassen, was zur Beseitigung, Linderung oder Vorbeugung in bezug auf wirtschaftliche, gesundheitliche, erzieherische und sonstige Notstände geschehen kann. Denn die geistigen, gesundheitlichen und ähnliche Nöte sind zu einem nicht geringen Teil die Ursachen der wirtschaftlichen Not. Belehrung und Aufklärung läßt sich von der Bekämpfung der wirtschaftlichen Not nicht lösen. So gesehen, bilden die Unterstützungen und Wirtschaftsbeihilfen nur einen, wenn auch einen wichtigen Teil der Familienfürsorge.

Dabei bleibt zu prüfen, ob das Unterstützungswesen nach dem Kriege nicht einer Reform bedarf. In erster Linie müssen die Einrichtungen der allgemeinen und betrieblichen Sozialpolitik so ausgebaut werden, daß die Behebung von wirtschaftlichen Notständen in ihrem Rahmen möglich ist. Auf diese Weise kann dann das Unterstützungswesen immer weiter eingeschränkt werden. Dies ist deshalb erwünscht, weil der einzelne gerade Unterstützungen nicht gern in Anspruch nimmt. Sie tragen zu sehr den Charakter von Almosen. Soweit sie aber noch erforderlich werden, sollte man erwägen, sie nach dem Kriege da, wo es angezeigt erscheint, durch Sachleistungen zu ersetzen. Denn bei der Barhilfe besteht in einer Anzahl von Fällen die Gefahr, daß der Geldbetrag nicht für den vorgesehenen Zweck oder nicht in der richtigen Weise verwendet wird. Dagegen erhält der Bedürftige mit der Sachunterstützung das, was er tatsächlich benötigt.

2. Es ist vorstehend bereits mehrfach das Reichsbahn-Kameradschaftswerk erwähnt worden. Seine hauptsächlichsten Aufgaben liegen auf dem Gebiete der Gesundheitsführung (s. oben D I 4), der Ernährungsversorgung (s. oben D II) und der Werkfürsorge (s. oben D IV 1). Bisher waren die Gliederungen des Kameradschaftswerkes zum

großen Teil eingetragene Vereine. Dadurch konnte leicht der Eindruck entstehen, als ob sie außerhalb der Verwaltung ständen und losgelöst von ihr oder neben ihr arbeiteten; das ist jedoch nicht der Fall. In Wirklichkeit ist das Reichsbahn-Kameradschaftswerk von jeher schon eine betriebliche Sozialeinrichtung der Reichsbahn gewesen. Um dies künftig klar und eindeutig auch organisatorisch zum Ausdruck zu bringen, hat der Reichsverkehrsminister im Bereich des Reichsbahn-Kameradschaftswerks die eingetragenen Vereine beseitigt. Außerdem ist festgelegt worden, daß es die Reichsbahn selbst ist, die durch das Reichsbahn-Kameradschaftswerk tätig wird und auf diese Weise gewisse ihr obliegende Aufgaben auf dem Gebiete der Gefolgschaftsfürsorge erfüllt.

Die Aufgabe des **R e i c h s b a h n - W a i s e n h o r t e s**, einer milden Stiftung, ist es, unverheirateten, hilfsbedürftigen Kindern von verstorbenen Eisenbahnern durch einmalige und laufende Geldzuwendungen, Unterbringung in den besonderen Anstalten des Waisenhorts, Vermittlung einer den Fähigkeiten der einzelnen Waise angepaßten Ausbildung, durch Beihilfen zur Beschaffung von Wäsche und Kleidungsstücken, durch Entsendung in Erholungsstätten usw. zu helfen. Damit soll in wirksamer Weise nach Möglichkeit der Verlust ersetzt werden, der dem Kind durch den Tod des Vaters oder der Mutter oder beider Elternteile entstanden ist. Wie alle betrieblichen Sozialeinrichtungen der Reichsbahn hat auch der Waisenhort seit 1933 eine umfassende Entwicklung durchgemacht. Die Zahl seiner schönen Heime hat er seit dieser Zeit von 3 auf 6 und die Zahl der betreuten Waisen von 1961 auf 3000 vermehrt. An Unterstützungen zur Beschaffung von Kleidungsstücken, zur Berufsausbildung usw. gab der Waisenhort im Jahre 1933 rund 407 000 RM, im Jahre 1941 rund 932 000 RM aus. Dabei wird es immer ein schönes Zeichen für den Opferwillen der Eisenbahner und ihre Bereitschaft, für die Waisen ihrer Berufskameraden zu sorgen, bleiben, daß sich der Spendeneingang seit 1933 insgesamt verdoppelt hat, und daß auch der auf den einzelnen Bediensteten entfallende Kopfsatz erheblich gestiegen ist.

Im Interesse einer möglichst weitgehenden Zusammenfassung und Konzentration aller betrieblichen Sozialeinrichtungen der Reichsbahn ist geplant, demnächst die Verwaltung des Reichsbahn-Waisenhorts dem Reichsbahn-Kameradschaftswerk zu übertragen.

V. Fortbildung und kulturelle Betreuung.

Für die genannten Zweige stehen ein ausgedehntes Schulungswesen, die Reichsbahn-Stenographenschaft, das Werk zur Förderung begabter Knaben sowie Werkzeitungen und Reichsbahn-Chöre und Kapellen zur Verfügung.

1. Die Deutsche Reichsbahn verfügte im Jahre 1933 über rund 600 000, Ende 1942 über rund 1,5 Mio aktive Bedienstete. Daraus ergibt sich, daß der Wechsel an Menschen insgesamt und auf den einzelnen Dienstposten in den letzten Jahren außerordentlich groß gewesen ist. Dieser Zustand wird noch lange anhalten; deshalb kommt der Ausbildung und Förderung des Nachwuchses eine ganz besondere Bedeutung zu. Der Schwerpunkt muß auch auf diesem Gebiet im praktischen Dienst liegen. Wer jedoch den Arbeitsumfang kennt, den die leitenden Beamten des Außendienstes, insbesondere die Amtsvorstände und Dienststellenvorsteher und ihre Vertreter, täglich zu bewältigen haben, weiß, daß gerade ihnen, die in erster Linie zur Unterrichtung des Nachwuchses berufen wären, hierfür nur wenig Zeit übrig bleibt. Hinzu kommt, daß jede praktische Ausbildung in gewissem-Umfange einer Vertiefung durch Vermittlung theoretischen Wissens bedarf. Infolgedessen muß dem Unterrichtswesen künftig eine viel größere Bedeutung als bisher beigemessen werden. Dabei kommt es entscheidend darauf an, den Unterricht so zu gestalten, daß dem einzelnen nicht nur bestimmte Kenntnisse beigebracht werden, sondern daß auch die Gesamtpersönlichkeit als solche erfaßt wird. Dieser Gesichtspunkt ist insbesondere bei der Ausgestaltung der Lehrgänge für die Anwärter des gehobenen Dienstes, die das künftige Offizierskorps der Eisenbahnerfront bilden, zu beachten. Die jetzige Zahl der Reichsbahnschulen und der wirklich brauchbaren Lehrer ist leider viel zu gering, um das angestrebte Ziel im Augenblick zu erreichen. Auf diesem Gebiet muß in der Nachkriegszeit noch viel nachgeholt werden. Befriedigend gelöst ist dagegen schon jetzt die Frage der Unterrichtshilfsmittel. Hier kann die bisherige Politik unverändert fortgesetzt werden.

Das amtliche Unterrichtswesen hat von jeher eine wertvolle Unterstützung durch den Verband Deutscher Eisenbahnfachschulen e. V. erhalten. Dabei handelt es sich um eine gemeinsame Einrichtung des Reichsbundes der deutschen Beamten und der Deutschen Arbeitsfront, an deren Spitze ein Reichsschulleiter steht. In den einzelnen Bezirken sind Bezirksschulleiter für die Bezirks- und Zweigschulen verantwortlich, die überall da eingerichtet werden, wo sich das Bedürfnis hierfür ergibt. Die Schulen bereiten die Bediensteten auf ihren Wunsch gegen mäßige Gebühren auf die Vorprüfungen für die einzelnen Laufbahnen vor. Unterrichtsfächer sind dabei die Gebiete des allgemeinen Wissens wie Deutsch, Rechnen, Erdkunde, und in gewissem Umfange auch Mathematik. Lehrkräfte sind neben Lehrern von Volksschulen, Berufsschulen und Mittelschulen auch geeignete Reichsbahnbeamte. Am Schluß der Kurse werden in Gegenwart von Kommissaren der Verwaltung die Vorprüfungen abgenommen, die die Reichsbahn auch für ihren

Bereich anerkennt. Außer den vorstehenden Aufgaben hat der Verband in gewissem Umfange auch die rein fachliche Schulung übernommen.

Zum Gebiet der Schulung und Fortbildung gehören schließlich auch die Beteiligung der Reichsbahn am *Reichsberufswettkampf* und am *Leistungskampf der Betriebe*. Beide Veranstaltungen haben sich als hervorragende Mittel zur Leistungssteigerung im allgemeinen und als Ansporn für den einzelnen, sich seinen Fähigkeiten entsprechend weiter zu entwickeln, erwiesen. Die Reichsbahn wird deshalb auch künftig dafür sorgen, daß möglichst viele Eisenbahner an beiden Wettbewerben teilnehmen.

2. Für die Verbreitung der deutschen Stenographie ist in Deutschland die Deutsche Stenographenschaft verantwortlich. Sie ist in Personalunion mit dem Amt für Berufserziehung und Betriebsführung in der Deutschen Arbeitsfront verbunden. Für den Bereich der Deutschen Reichsbahn besteht die „*Fachgruppe Reichsbahn der Deutschen Stenographenschaft*“. Auf rein verwaltungstechnischem Gebiet ist sie ausschließlich den Anordnungen des Reichsverkehrsministeriums unterworfen. Auf stenographischem Gebiet gelten für sie die Satzungen der Deutschen Stenographenschaft.

Die Fachgruppe hat ihren Sitz in Berlin. Ihr nachgeordnet sind die Bezirksgruppen, die sich am Sitze jeder Reichsbahndirektion befinden, und die Ortsvereine. Zur Zeit umfaßt die Fachgruppe 26 000 Mitglieder, die sich auf 28 Bezirksgruppen und rund 350 Ortsvereine verteilen.

3. Mittel für die Aus- und Fortbildung besonders begabter Knaben werden vorwiegend für Söhne von Reichsbahn-Arbeitern und Beamten des einfachen Dienstes bereitgestellt. Die Auswahl erstreckt sich in Sonderheit auf Söhne kinderreicher Familien und Sieger im Reichsberufswettkampf. Im einzelnen werden auf diese Weise der Besuch von nationalpolitischen Erziehungsanstalten, Gymnasien, Oberrealschulen, Aufbauschulen, technischen Lehranstalten, Gewerbe- und Handelsschulen, Musikseminaren, Hochschulen usw. ermöglicht.

4. Die Verwaltung selbst hat bisher ein den *Werkzeitungen* der großen Industrieunternehmungen entsprechendes Mitteilungsblatt nicht herausgegeben. Dies hat sich insbesondere während des Krieges als Nachteil erwiesen. Denn gerade heute kommt es entscheidend darauf an, wie der Staatssekretär im Reichsverkehrsministerium Dr. Ganzenmüller vor kurzem mit Recht betont hat, die Praxis des Außendienstes, auf der die Schwere der Durchführung der Transportaufgaben lastet, über die Gedanken und Absichten der Führung auf dem Gebiete der Verkehrspolitik zu unterrichten und auf dem laufenden zu halten. Deshalb

wird auf seine Veranlassung seit einiger Zeit der „Reichsbahn-Kamera“ herausgegeben, der der Gefolgschaft die Willensäußerungen der Führung vermittelt und auf der anderen Seite Anregungen der Praxis des Außendienstes entgegennimmt, so daß sich das Wesen dieser Zeitung auswirkt in einem Zusammenklang von Zentrale und Außendienst, von Heimat und besetzten Gebieten, von Theorie und Praxis.

Im Gegensatz zur Verwaltung hatten die betrieblichen Sozialeinrichtungen schon vor dem Kriege Zeitungen herausgegeben, um das Verständnis der Gefolgschaft für ihre Bestrebungen zu wecken und zu fördern. Da jedoch jede betriebliche Sozialeinrichtung ihre besonderen Mitteilungsblätter unterhielt, entstand auf diesem Gebiet eine unerwünschte Zersplitterung. Sie tritt jetzt nicht in die Erscheinung, weil die meisten der genannten Blätter ihr Erscheinen infolge des Papiermangels eingestellt haben. Es wird Aufgabe des Sozialdienstes der Reichsbahn sein, diesen Zeitungsdienst in der Nachkriegszeit übersichtlicher zu gestalten.

5. Die Vereinigung der Reichsbahn-Chöre zählte nach dem Stande vom 30. Juni 1942 313 Chöre mit 11 200 singenden und 5200 fördernden Mitgliedern sowie 19 gemischte Chöre mit 580 Sängerinnen und 840 Sängern, zusammen also 332 Chöre mit 17 820 Mitgliedern. Sie schließt alle gesangpflegenden Gemeinschaften bei der Reichsbahn zusammen, hilft mit, daß die Freizeit und der Feierabend auch bei der Reichsbahn würdig gestaltet werden, und vertieft durch die Kraft des deutschen Liedes die Kameradschaft unter den Eisenbahnern. Die Vereinigung gehört dem Deutschen Sängerbund an und erhielt ihre jetzige Form durch den Arbeits- und Organisationsplan, den der Leiter des Reichsbahn-Kameradschaftswerks und der Bundesführer des Deutschen Sängerbundes Ende 1938 vereinbart haben. Durch die Herausgabe von fünf Liederheften, die Mitwirkung bei Feiern, durch das Lazarett-singen während des Krieges und vor allem durch ihr teilweise hohes Können haben sich die Reichsbahn-Chöre innerhalb und außerhalb der Verwaltung bereits seit langem eine angesehene Stellung geschaffen.

Ähnlich steht es mit den Reichsbahn-Kapellen. Von diesen gibt es an Werkkapellen, Kameradschaftskapellen und Bahnschutzmusikzügen 260 mit 6400 aktiven und 11 000 fördernden Mitgliedern. Auf Grund einer Vereinbarung zwischen dem Reichsverkehrsministerium und dem Reichsverband für Volksmusik bilden sie eine Abteilung im Reichsverband für Volksmusik. Ihre musikpolitische Zielsetzung ist die gleiche wie die des Reichsverbandes für Volksmusik.

An sich stehen sie selbständig neben den Reichsbahn-Chören. Um jedoch den Aufbau eines neuen Verwaltungsapparates zu vermeiden, ist zwischen ihnen und den Chören eine weitgehende Personalunion ge-

schaffen worden. Der Leiter der Vereinigung der Reichsbahn-Chöre ist gleichzeitig der Leiter der Abteilung Reichsbahn-Kapellen. Das gleiche gilt für die Bezirksinstanz. Aber auch in der Praxis werden die Chöre und Kapellen künftig eng zusammenarbeiten, weil dadurch das Niveau der Veranstaltungen zweifellos gehoben wird. Im übrigen haben unsere Orchester schon seit langem durch ihr hohes technisches Können und eine entsprechende Gestaltung ihrer Programme Leistungen erzielt, auf die nicht nur die Reichsbahn, sondern auch der Reichsverband für Volksmusik mit Recht stolz sind.

E.

Ausblick.

I. Überblickt man die vorstehende Darstellung, so ergibt sich, daß die Reichsbahn über eine Vielzahl von Einrichtungen der allgemeinen und der betrieblichen Sozialpolitik verfügt, und daß, worauf insbesondere Oberreichsbahnrat von Schaewen in seinem von hoher Warte aus geschriebenen Artikel „Gelenkter Sozialdienst bei der Deutschen Reichsbahn“ hingewiesen hat, diese sowohl in ihrem organisatorischen Aufbau wie auch in der Art ihrer Geschäftserledigung erhebliche Verschiedenheiten aufweisen; dazu kommt, daß oft auch für ein einheitliches Sachgebiet mehrere Einrichtungen zuständig sind.

So treten beispielsweise in die Erscheinung

- a) die Verwaltung selbst für den bahnärztlichen Dienst, das Unterstützungswesen, die Ordnung der Kurfürsorge, die Arbeitsschutzkleidung;
- b) die Verwaltung durch Regieeinrichtungen für die Gefolgschaftsfürsorge, den Betrieb von Werkküchen, die Hausbrandversorgung, das Dienstkleidungswesen;
- c) Körperschaften des öffentlichen Rechts für den Bereich der Reichsversicherung und die Versorgung der Beamten in Krankheitsfällen;
- d) Genossenschaften für den Bau von Wohnungen und für das Sparwesen;
- e) Versicherungsvereine auf Gegenseitigkeit bei der Sach- und Lebensversicherung;
- f) eingetragene Vereine im Bereich der Reichsbahn-Landwirtschaft;
- g) eine Stiftung beim Reichsbahn-Waisenhort.

Die Art der Geschäftserledigung ist

zentral für bestimmte Fragen der Unfallversicherung und des Wohnungsbaues,

zentral geleitet mit gewisser Selbständigkeit der bezirklichen Instanzen für den Bereich der Reichsversicherung, des Reichsbahn-Kameradschaftswerks, der Reichsbahn-Hausbrandversorgung, des Dienstkleidungswesens,

bezirklich geleitet und zentral in einer Spitze zusammengefaßt für die Reichsbahn-Sparkassen.

Die vorstehenden Aufzählungen sind nicht vollzählig. Sie geben nur gewisse Hauptfälle wieder.

In welchem Umfange für einheitliche Sachgebiete, insbesondere für die Gesundheitsfürsorge, mehrere Einrichtungen tätig werden, ist vorstehend dargelegt worden.

Alle diese Verschiedenheiten sind darauf zurückzuführen, daß die einzelnen Einrichtungen in verschiedenen Zeitabschnitten und in verschiedenen Gegenden von Männern geschaffen wurden, die ihrerseits wiederum verschiedene Einstellungen zu der sozialen Frage hatten. Es sind also wesentlich historische Gründe, auf die das bunte Bild zurückzuführen ist.

Aufgabe der Zukunft wird es sein zu prüfen, ob und in welchem Umfange eine weitere Vereinheitlichung möglich ist. Dabei besteht allseits Übereinstimmung darüber, daß für den Bereich der Reichsversicherung die Übersichtlichkeit und Einheitlichkeit bereits weitgehend — wengleich noch nicht vollständig — hergestellt worden ist. Aber auch die betrieblichen Sozialeinrichtungen sind neuerdings einander näher gebracht worden. Denn der Reichsverkehrsminister hat sie im Reichsbahn-Zentralamt für Sozial- und Personalwesen zusammengefaßt und ihnen dort ihre gemeinsame Spitze gegeben. Zu diesem Zweck sind die Leiter der hauptsächlichsten betrieblichen Sozialeinrichtungen gleichzeitig für ihre Fachgebiete als Dezernenten des Reichsbahn-Zentralamts für Sozial- und Personalwesen bestellt worden.

In ähnlicher Weise soll demnächst bei den Reichsbahndirektionen vorgegangen werden. Dort sind die Aufgaben des Sozialdienstes einschließlich der Sozialversicherung zum Teil auf 5 bis 6 Dezernate und verschiedene Abteilungen aufgeteilt. Es ist ohne weiteres ersichtlich, daß dadurch bisher eine einheitliche Ausrichtung des Sozialdienstes in den Bezirken zumindest sehr erschwert wurde. Deshalb sollen künftig die Sozialdezernate so ausgebaut werden, daß in ihnen alle Angelegenheiten des Sozialdienstes vereinigt werden. Damit wird dann der Sozialdezernent derjenige, der für alle sozialen Fragen seines Gebietes verantwortlich ist. Diese Verantwortung ist keineswegs geringer als die der übrigen Personaldezernenten. Der Sozialdezernent tritt ihnen durchaus gleichberechtigt zur Seite.

II. Ein weiterer Punkt der künftigen Reformen betrifft die Personalpolitik im Sozialdienst. Früher waren die sozialen Aufgaben vielfach Beamten und Stellen übertragen, deren Autorität sachlich und örtlich ziemlich begrenzt war. Das entsprach jener Gesinnung, die alle sozialen Maßnahmen als einseitig karitative Angelegenheiten

betrachtete und im sozialen und technisch-wirtschaftlichen Betriebszweck Prinzipien sah, die sich nicht miteinander vereinbaren ließen. Diese Auffassungen sind in jeder Beziehung überholt. Für die Gegenwart ist davon auszugehen, daß der Sozialdienst geschlossen, schlagkräftig und ziel-sicher nur durchgeführt werden kann, wenn überall Stellen vorhanden sind, die das gleiche Ansehen und die gleiche Durchschlagkraft wie die übrigen Fachabteilungen besitzen.

In der Theorie ist dieser Grundsatz auch bei der Reichsbahn anerkannt. Dagegen läßt die Praxis noch manche Wünsche offen; denn hier und da werden die Sozialbüros immer noch als die Stellen angesehen, in denen am ehesten Beamte unterzubringen sind, die anderwärts nicht mehr verwendet werden können. Diese Anschauung ist durchaus abwegig und muß in Zukunft noch schärfer als bisher bekämpft werden. Erfolgreich kann im Sozialdienst nur arbeiten, wer dieses Gebiet sachlich beherrscht, alle Zusammenhänge übersieht, eine tatkräftige und ideenreiche Persönlichkeit ist und das erforderliche soziale Verständnis besitzt.

Ob und inwieweit es möglich ist, auch auf den Dienststellen die nötigen geeigneten Sachbearbeiter zu gewinnen, unterliegt z. Z. noch der Prüfung. Vielleicht kann insoweit an die Einrichtung der Knappschafts-ältesten angeknüpft werden.

III. Vereinzelt begegnet man der Auffassung, daß ein Teil der betrieblichen Sozialeinrichtungen der Reichsbahn mit den Zielen der Volksgemeinschaft nicht in Übereinstimmung stehe und deshalb nach dem Kriege aufgelöst werden müsse. Hierzu ist darauf hinzuweisen, daß alle Organisationen der genannten Art mit den zuständigen Stellen der Partei Abkommen getroffen haben, durch die einmal sichergestellt wurde, daß sie in Übereinstimmung mit der Politik der zuständigen Parteistellen arbeiten, und zum anderen gleichzeitig die Grundlage für ihre Anerkennung und Unterstützung durch die Partei geschaffen wurde. Weiter bleibt zu beachten, daß die Reichsbahn nach den wiederholten und eindeutigen Erklärungen ihrer führenden Männer jede Politik mit betriebsegozentrischem Charakter ablehnt. Aber auch jede überspitzte berufsständige Ordnung liegt ihr fern, da diese nicht im Sinne einer Förderung der Gemeinschaft, sondern einer Entwicklung des Kastengeistes wirkt.

Es konnte in der vorstehenden Übersicht nur ein Teil der Probleme behandelt werden, die die Reichsbahn z. Z. auf sozialpolitischem Gebiet bewegen. Mit Rücksicht auf die Zeitumstände werden im Augenblick lediglich die Fragen weiterbehandelt werden können, die eine unmittelbare Personalersparnis oder ohne nennenswerten personellen Mehraufwand eine Verbesserung der sozialen Betreuung zur Folge haben. Immerhin ergibt sich aus den dargelegten Gedankengängen, daß der Sozialpolitik bei der Deutschen Reichsbahn heute wie in Zukunft eine entschei-

dende Bedeutung zukommt. Bei dieser Sachlage war es begründet, die etwa seit 1930 angebahnte Entwicklung zum Abschluß zu bringen und das frühere Hauptwohlfahrtsamt bezüglich Sozialamt der Deutschen Reichsbahn in ein zentrales Amt für Sozial- und Personalwesen in dem Range einer Reichsbahndirektion umzuwandeln. Dies war um so mehr geboten, als sich damit eine Entlastung des Reichsverkehrsministeriums von Verwaltungsaufgaben erreichen ließ, ohne daß auf der anderen Seite eine überhaupt nennenswerte Personalvermehrung bei dem neu gegründeten Amt eingetreten wäre.

Schrifttum:

1. Dr. Kratz: Die Reichsbahn-Betriebskrankenkasse, ihre Besonderheiten und ihr heutiger Stand. „Der Sanitätsdienst bei der Deutschen Reichsbahn“ 1938, Heft 11.
2. Derselbe: Die Neuregelung des bahnärztlichen Dienstes. „Die Reichsbahn“ 1936, S. 757 ff.
3. Dr. Martens: Ein Beitrag zur Psychologie der Unfallverhütung. Zeitung des Vereins mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen 1935, Nr. 17.
4. Derselbe: Die große Linie der Personalunfallverhütung bei der Deutschen Reichsbahn. Zeitung des Vereins mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen 1940, Nr. 41.
5. Derselbe: Die Unfallverhütung im Rahmen eines Unternehmens. „Arbeitsschutz“ 1936, Nr. 8.
6. Mohler: Neuordnung des verwaltungsseitigen (berufsgenossenschaftlichen) Heilverfahrens in der gesetzlichen Unfallversicherung und in der Unfallfürsorge. „Der Sanitätsdienst bei der Deutschen Reichsbahn“ 1937, Heft 1.
7. von Schaewen: Die Reichsbahn-Versicherungsanstalt, der Hauptträger der Sozialversicherung für die Arbeiter der Deutschen Reichsbahn. „Die Reichsbahn“ 1935, Heft 8.
8. Derselbe: Die Versorgung der Reichsbahnarbeiter, ihre Entwicklung und ihr Aufbau. Zeitung des Vereins mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen 1936, S. 183 ff, 208 ff, 226 ff.
9. Derselbe: Gelenkter Sozialdienst bei der Deutschen Reichsbahn. Zeitung des Vereins mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen 1943, S. 199 ff. und S. 215 ff.
10. Derselbe: Gesundheitsführung bei der Deutschen Reichsbahn. „Der Sanitätsdienst bei der Deutschen Reichsbahn“ 1938, Heft 7/8 und 9.
11. Dr. Schunck: Denkschrift über Fragen der Sozialversicherung bei der Deutschen Reichsbahn (nicht veröffentlicht).
12. Stoboy: Denkschrift über den Krankenstand der Arbeiter und Beamten im Reichsbahndirektionsbezirk Frankfurt/Main (nicht veröffentlicht).
13. Dr. Streitz: Aufgaben, Entwicklung und Zusammenarbeit der Wohlfahrts-einrichtungen der Deutschen Reichsbahn. „Die Reichsbahn“ 1938, Heft 32.
14. Stuckenbergh: Die Kriegsfürsorgemaßnahmen für die Gefolgschaft der Deutschen Reichsbahn. „Die Reichsbahn“ 1940, S. 304.
15. Vogelsang: Die Geschichte der Reichsbahn-Landwirtschaft. Druck Otto Böttner, Verlagsanstalt Arnstadt.
16. Die Personalpolitik der Deutschen Reichsbahn seit 1933, herausgegeben im Reichsverkehrsministerium.

Wirtschaft und Verkehr im Leningrader Gebiet¹.

(Nach russischen Quellen bearbeitet)

Von

Oberreichsbahnrat Dr. Wehde-Textor in Frankfurt am Main.

(Mit zwei Übersichtskarten.)

Der Leningrader Oblast (mittlerer Verwaltungsbezirk)² liegt in der Nordwestecke der europäischen Sowjetunion an der Grenze nach Lettland, Estland und Finnland. Zu ihm gehört der bereits zum Polargebiet rechnende Nordteil (die Kolahalbinsel), die Karelische Autonome Republik trennt diesen vom Südteil, dem sog. Seengebiet.

Die Kolahalbinsel ist geographisch ein Teil Skandinaviens, ihre Berge und zerklüfteten Ufer haben den Charakter der Fjorde Norwegens. Das Ufer ist steil und stürzt schroff ins Meer, das unmittelbar an der Küste bereits sehr tief ist. Das Ostufer flacht ab, an ihm gibt es kaum tiefere Buchten, im Westen erheben sich die Chibinsker Berge bis zu 1240 m über dem Meeresspiegel. Das Gebirge besteht in der Hauptsache aus Granit, Gneis und Porphyry. Der Schnee schmilzt in diesen Landstrichen zwar im Sommer, bleibt jedoch in den Senken und an den Nordhängen das ganze Jahr hindurch liegen. Die zahlreichen Seen haben geschlängelte Formen und weisen viele Buchten auf, die Ufer sind felsig und nicht selten malerisch schön. Der Imandra-See, dem sich die Chibinsker Berge nähern, ist der größte und gleichzeitig landschaftlich schönste der Halbinsel. Der übrige Teil besteht aus einer Ebene mit einzelnen Erhebungen bis zu 500 m, die mit Mooren und Waldungen ausgefüllt ist. Die vielen Sümpfe bilden besonders nach der Schneeschmelze zahllose Wasserläufe, die aber infolge der häufig anzutreffenden Stromschnellen für den Verkehr nicht in Frage kommen.

¹ Über Wirtschaft und Verkehr an anderen Teilen der Ostfront vgl die Aufsätze im Arch. f. Ebw. Jahrg. 1941 S. 895 (Ukraine), Jahrg. 1942, S. 35 (Weißrußland) und S. 567 (Moskauer Zentralrevier).

² Unterste Stufe der Verwaltungsbezirke bildet das Dorf, die kleine Stadt oder Arbeitersiedlung. Mehrere solcher Einheiten sind zu Rayons als Verwaltungsverbänden zusammengefaßt, zu ihnen rechnen auch die größeren Städte. Über den Rayons steht das „Gebiet“ oder Oblast, dem das Gebilde der „Autonomen Sowjetischen Sozialistischen Republik“ ASSR. gleichgestellt ist. Beiden ist die SSR. = Sowjetische Sozialistische Bundesrepublik übergeordnet, die Gesamtzahl der SSR. bilden die UdSSR.

Das Klima ist im Westen der Halbinsel weicher und infolge der Nähe des Golfstromes meist 3 Grad wärmer als im Osten. Überall fällt außerordentlich viel Schnee; der Winter ist für den Menschen dort jedoch weniger durch seine Kälte als durch seine Dunkelheit schwer erträglich. Die Sonne überschreitet nämlich vom November bis Januar den Horizont nicht, nur in der Mittagszeit gegen 2 Uhr läßt sie eine Art Dämmerung

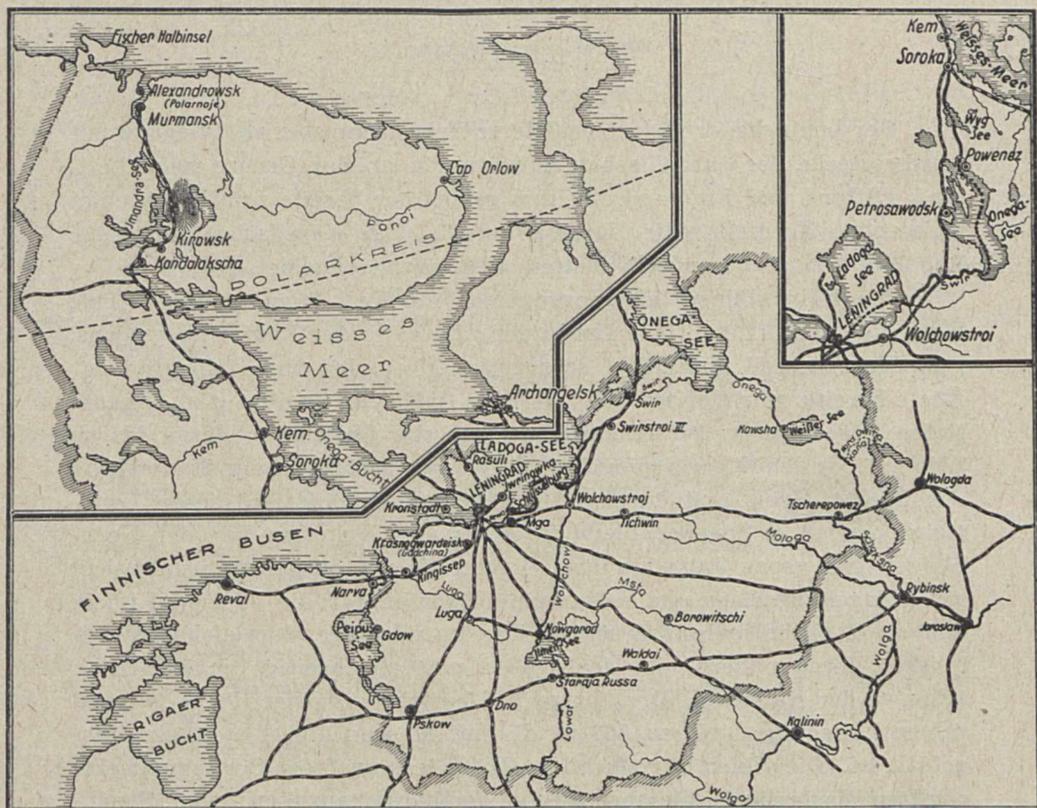


Abb. 1.

entstehen. Der Frühling beginnt meist im April, vom Juni bis August sinkt die Sonne überhaupt nicht unter den Horizont.

Der Südteil des Leningrader Oblast besteht aus der vorbaltischen Tiefebene, sie steigt allmählich nach Süden an und erreicht die mittell-russische Bodenerhebung der Waldaihöhen. Diese stellen eine Hochebene dar, die sich auf Steinkohlen aufbaut und etwa 200 m über dem Meeresspiegel liegt. Weitere Erhebungen sind an der Welikaja und an einigen anderen Flüssen anzutreffen, das Gebiet ist also nicht wie das Moskauer

Land völlig eben. In den Senken zwischen den Erhebungen liegen besonders im Norden Sümpfe, die zahlreiche Flußläufe speisen. Die hügelige Landschaft bietet durch ihren Wasserreichtum malerische Bilder. Die tiefstgelegenen Teile der Ebene ziehen sich an der Newa, am Südufer des Ladoga-Sees und am Wolchow hin. Das Newaufer liegt so tief, daß Leningrad nach dem Einsetzen von Westwinden, die das Seewasser in den Flußlauf drücken, oft überflutet wird.

Das Seengebiet schließt den größten See Europas, den Ladoga-See mit 18 152 qkm und weiter den Onega-See mit 9768 qkm ein. Beide sind offenbar ein Teil des Meerbusens gewesen, der einst das Weiße Meer mit der Ostsee verband. In einem Kessel des Westens liegt der Peipus-See, der als Rest einer Bucht angesehen wird, die den finnischen Meerbusen mit der Rigaer Bucht verband. Andere große Seen sind der Ilmen- und im Osten des Gebietes der Weiße See.

Der Ladoga-See weist im nördlichen Teil eine sehr große Tiefe von 227 m, der Onega-See nicht mehr als 30 m Tiefe auf. Peipus- und Ilmen-see zeigen die sonderbare Erscheinung, je nach der Witterung stark in der Größe ihrer Wasserfläche zu wechseln, so der Peipus-See zwischen 3600 und 4500 qkm, der Ilmen-see zwischen 660 und 225 qkm. Dieser ist auch nur 2 bis 10 m tief. Die kleineren Seen sind meist verwachsen und stellen eigentlich Sümpfe dar; die angrenzenden Torfflächen nehmen oft Hunderte von Quadratkilometern ein.

Ladoga-, Onega- und Ilmen-see haben die Newa als gemeinsamen Abfluß zum Meer; sie ist daher immer sehr wasserreich und trotz ihrer geringen Länge in Leningrad bis zu 1200 m breit und 6 bis 14 m tief.

Bestimmend für den Verlauf der Flüsse ist die Waldaihöhe und ihre Fortsetzung nach Westen. Vom Norden und Südwesten des Höhenzuges nehmen die Flüsse ihre Richtung zur Ostsee, im Süden des Bergrückens die Richtung zum Kaspischen Meer. Die größten Flüsse des baltischen Flußsystems sind die Msta (445 km), Lowat (536 km), Luga (346 km), Welikaja (422 km), Wolchow (228 km), Swir (221 km) und die Newa (74 km). Von diesen sind Newa, Wolchow und Swir auf ihrer ganzen Länge schiffbar, wenn auch Hochwasser und Stromschnellen Hindernisse bilden. Das beträchtliche Gefälle und die Stromschnellen sind indes für die Energieerzeugung eingesetzt. Zu den Flüssen des Kaspischen Bassins gehören Scheksna und Mologa, beide durchfließen ebenes Gebiet.

Der Reichtum an großen Seen, Flüssen und Sümpfen und die Nähe der Ostsee wirken erkennbar auf das Klima ein; das Wasser nimmt viel Wärme an, gibt diese aber nur langsam ab. Der Herbst ist daher wärmer als sonst in gleichen Breitengraden, der Sommer angenehm und der

Winter im Vergleich zu Innerrußland im allgemeinen nicht übermäßig kalt. Für die Landwirtschaft ist das Klima indes nicht günstig. West- und Südwinde herrschen vor, die Regen und Wärme mit sich bringen und gerade die Monate Juli und August sind sehr regenreich. Die Niederschläge nehmen in östlicher Richtung an Heftigkeit ab, die trockensten Monate sind die letzten des Winters.

Der Leningrader Bezirk bietet den Menschen keine reichen Lebensbedingungen. Er erstreckt sich weit nach Norden bis in den Polarkreis hinein, die Steppen sind steinig, die Waldungen undurchdringlich, Seen und Sümpfe bedecken einen großen Teil der Erdoberfläche. Unter solchen Umständen ist es dem Menschen schwer gemacht, zu siedeln. Aber auch da, wo er sich Anbauflächen geschaffen hat, sind Klima und Bodenarten für die Bearbeitung nicht günstig, daher ist die Bevölkerung nicht dicht und zahlreich anzutreffen. Die älteste geschichtliche Kenntnis von den Bewohnern reicht hier nicht weiter als in das 7. bis 10. Jahrhundert hinein. Schon damals trieben sie Handel über die günstigen Wasserwege zwischen Ostsee und Weißem Meer, Pskow und Nowgorod waren bekannte und bedeutende Handelsplätze bereits des ältesten Rußlands, die ihren Höhepunkt im 13. und 14. Jahrhundert erreichten. Später begünstigte die Errichtung Petersburgs die Konzentration der Bevölkerung im Nordwesten Rußlands; mit der Entstehung der Eisenbahnen verdichtete sich die Bevölkerung auch an den Bahnlinsen, besonders war dies an der nach Moskau führenden Oktoberbahn festzustellen. Nach der Reform der bäuerlichen Verhältnisse stieg die Bevölkerung von 4 auf 8 Menschen je qkm, die Volkszählung des Jahres 1936 ergab für den Leningrader Bezirk 6,6 Mio Einwohner (vergleichsweise mag erwähnt werden, daß die Ukraine bei kleinerem Raum 29 Mio beherbergt). 1,6 Mio lebten allein in der Stadt Leningrad. Ein Blick auf die Bevölkerungskarte zeigt, daß im Südteil die Zahl seiner Einwohner sich ungleich über das Gebiet verteilt und zwar in westöstlicher Richtung abnimmt, auch ist sie im Süden größer als im Norden, wo die Bevölkerungsdichte der Halbinsel Kola sehr dünn wird und auf 1 Menschen je 10 qkm herabsinkt. Das Entstehen der Industrie hatte ein Wachstum der städtischen Bevölkerung zur Folge. So stieg Murmansk als Hafen und Zentrum der Fischindustrie auf 103 000, Kirowsk als Mittelpunkt des Apatitversandes auf 34 000, Swirstroi mit seinem großen Kraftwerk auf 18 000, Wolchowstroi mit seinem Aluminiumkombinat auf 28 000 Einwohner.

Der Nationalität nach herrscht die russische Bevölkerung durchaus vor, im Nordwesten sind jedoch auch Finnen, im Westen Esten (Pskow), in Murmansk Lappen vertreten. Im Durchschnitt entfallen auf je 100 Einwohner 91 Russen. Dabei kommen 45 Männer auf 55 Frauen.

Allgemeine wirtschaftliche Lage.

Der Leningrader Bezirk (Oblast) zählt zu den wichtigsten Industriebezirken der Sowjetunion, er war der Ausgangspunkt für die Industrialisierung Rußlands überhaupt. Lange Zeit herrschte die Ansicht vor, daß Nordrußland, darunter der Leningrader Bezirk, arm an Bodenschätzen sei, erst anfangs des 19. Jahrhunderts begann sich diese Anschauung durch die Ergebnisse geologischer Untersuchung zu wandeln. An erster Stelle bezüglich der Bodenschätze steht der Kreis Murmansk mit seinem Reichtum an phosphorhaltigen Apatiterden, an Eisen, Nickel, Platin, Kupfer, Vanadium, Molybdän, Schwefelerzen, Granit, Glimmer und Baumaterialien aller Art. Als wichtigste Bodenschätze des Südteils sind zu nennen Bauxit im Gebiet Tichwin, Brennschiefer im Kreise Weimarn (südlich Kingisepp), Braunkohle bei Borowitschi, ebendort Schwefelkies, Quarzite, Formsand und Kalk. Hinsichtlich seines Torfreichtums steht der Norden des Leningrader Bezirks an erster Stelle der Sowjetunion. Mit 0,9 % des Territoriums der Sowjetunion umfaßt der Bezirk in beiden Teilen 4 % der gesamtrussischen Bevölkerung, 9 % der städtischen Bevölkerung und 11,2 % aller in der Industrie Beschäftigten. Nach Feststellungen aus dem Jahr 1934 wurden damals im Leningrader Oblast 14 % aller Produktionswerte, darunter 20 % der metallverarbeitenden Industrie, etwa 15 % der chemischen Industrie und 49 % der Aluminiumindustrie hergestellt. Diese überragende Bedeutung gründet sich natürlich hauptsächlich auf die Industrie der Stadt Leningrad, die nach Moskau die zweitgrößte Industriestadt der Sowjetunion wurde. Bis in die Jahre des Weltkrieges war es charakteristisch für die Wirtschaft des Leningrader Außenbezirks, daß sie neben der Wirtschaft der damaligen Stadt Petersburg ein völlig getrenntes Dasein führte. Der Südteil des Gebietes bildete ein ausgesprochenes Agrargebiet mit nur unbedeutenden Industriezweigen, die sich in der Streichholzfabrikation, Papierherstellung und keramischen Industrie an der Oktoberbahn entlang erschöpfte. Dabei handelte es sich in der Hauptsache um Unternehmungen hausindustrieller Art. Ein Einfluß der Stadt Petersburg war nur in ihrer nächsten Umgebung zu bemerken, wo sich die Milch- und Gemüsewirtschaft entfaltete. Die entlegeneren landwirtschaftlichen Gebiete, vor allem nördlich der Stadt, waren durch einen ungewöhnlichen Tiefstand der landwirtschaftlichen und kulturellen Entwicklung gekennzeichnet. So bestand völlige Trennung zwischen dem industriellen Erzeugungszentrum und den ländlichen Gebieten des Bezirks. Die Industrie Leningrads war ohne jegliche organische Verbindung mit den wirtschaftlich vorgelagerten Gebieten.

Inzwischen haben sich die Verhältnisse grundlegend geändert. Als neuer Grundzug trat die Verflechtung der Industrie mit den Rohstoff- und Brennstoffquellen des Gebietes in die Erscheinung. Größte Erfolge wurden durch die Ausnutzung der örtlichen Torf- und Wasserkraftquellen zur Versorgung Leningrads erzielt, auf deren Grundlage sich eine machtvolle Elektrizitätswirtschaft entwickelte, die es erlaubte, sich in beträchtlichem Umfang von der Einfuhr ausländischer Brennstoffe frei zu machen. Auf der Grundlage der örtlichen Rohstoffvorkommen entstand eine Reihe von Industriezweigen, so im Kreis Murmansk die Apatit- und Fischindustrie, auf der Grundlage der Tichwiner Bauxite eine Aluminiumindustrie, ferner eine beachtliche Torf- und Brennschiefergewinnung; sie alle wurden Hilfsquellen für die Großindustrie Leningrads.

Die gleiche Aufgabe sollte der ins Leben zu rufenden Nickelindustrie im Kreise Murmansk, ferner einer dort aufzubauenden Eisenindustrie zufallen. Darüber hinaus vergaß man jedoch keineswegs die Weiterentwicklung der sog. alten Industriezweige der Holzbearbeitung und Zelluloseherstellung; vorangetrieben wurde ferner die Gewinnung von Baumaterialien für Leningrad. Der Erfolg wurde dadurch kenntlich, daß der Anteil des Leningrader Oblast einschließlich der Stadt an der gesamtrussischen Erzeugung von 11 % in 1930 auf 17,5 % in 1936 angewachsen ist. Der eisfreie Hafen Murmansk erfüllt auch eine Hilfsstellung für den Hafen Leningrad, da dieser im Winter einfriert.

Die Wirtschaft des Leningrader Bezirks steht naturgemäß auch mit Karelien in Verbindung. Die Murmanbahn durchschneidet Karelien in ganzer Länge von Norden nach Süden und gibt dem karelischen Holz einen Ausweg für den Export nach dem Ausland und nach Süden. Seit 1933 stellt der Weißmeer-Baltische Kanal eine zweite große Transportstraße nach Karelien dar. Endlich liefert das Kraftwerk Niwa, das nördlich Kandalakscha auf karelischem Boden gelegen ist, den Strom für den Bergbau bei der Stadt Kirowsk, desgleichen für den elektrisch betriebenen Teil der Kirow-Eisenbahn.

Industrie.

Die für die Entwicklung von Industrien unbedingt notwendigen Hilfsquellen waren im Leningrader Oblast nur spärlich vorhanden. An Steinkohlen fehlte es praktisch vollständig, obwohl sie in der Umgebung der Stadt Borowitschi im Nowgoroder Gouvernement vorkommen. Weniger wertvolle Heizstoffe Holz und Torf sind zwar in großem Ausmaß vorhanden, erstklassige Brennstoffe muß der Bezirk jedoch von außerhalb erhalten. Nur wenige Industriezweige sind durch örtliche Vorkommen gesichert. Als solche standen einige Sumpfeisenvorkommen zur Verfügung, einige Steinsorten, Ton, Spat und Quarz. Auch die Holz- und

Papierfabrikation, die Leinenerzeugung, die keramische und Glasindustrie und einige chemische Produktionszweige konnten auf heimischen Rohstoffen aufbauen. Die wichtigsten Industrien wie die metallverarbeitende, die Textilindustrie, die Lebensmittel- und Gummiindustrie beruhten jedoch ausschließlich auf der Einfuhr der für sie nötigen Stoffe. Offensichtlich haben also andere Faktoren den Leningrader Oblast zu einem der wichtigsten Industriebezirke der Sowjetunion gemacht. Von ausschlaggebender Bedeutung waren hierfür historische und geographische Bedingungen. Die Landwirtschaft konnte schon immer die Bevölkerung nicht in ausreichendem Maß ernähren, die, wie bereits ausgeführt, in anderer Art und im Handel ihren Erwerb suchen mußte. Die russische Industrie war nicht in der Lage, sich im Lande selbständig zu entwickeln, sondern benötigte Maschinen, Halbfabrikate und anderes aus dem Ausland, sie neigte deshalb zur Entwicklung in den an Westeuropa angrenzenden Gebietsteilen. In dieser Beziehung unterscheidet sich die Lage des Leningrader Bezirks wesentlich von derjenigen des Moskauer Zentralen Industriegebietes, das sich auf heimischen Rohstoffen aufbauen konnte. Hinzu kam der Einfluß aus der Zeit Peters des Ersten. Wenn man beispielsweise die Entwicklung der Textilindustrie, insbesondere auch die Papierindustrie Leningrads verfolgt, so springt hier der Einfluß der ausländischen Technik, des ausländischen Kapitals und der ausländischen Rohstoffe besonders in die Augen. In der Industrie waren 350 Mio Rubel fremden Kapitals angelegt, an erster Stelle stand Deutschland mit 33 %, es folgten Frankreich mit 28 % und England mit 23 % an dritter Stelle, belgisches Kapital war mit 12 % vertreten. Auf Gesamt rußland bezogen war die Reihenfolge allerdings eine andere, hier stand Deutschland hinter Frankreich und England an dritter Stelle. Fast die Hälfte des ausländischen Kapitals war mit 49 % in der Metall- und Elektroindustrie angelegt, etwa 20 % in Kraft- und Gaswerken und 16 % in der Textilindustrie.

Die auf heimischen Rohstoffquellen aufbauenden Industrien verteilen sich ähnlich wie im Moskauer Zentralen Industriegebiet über das ganze Land, dagegen sind die abhängigen Industriezweige in Leningrad konzentriert.

Nach einer Untersuchung des damaligen Ministeriums für Handel und Industrie aus dem Jahr 1908 belief sich die industrielle Erzeugung des dem jetzigen Oblast vergleichbaren Gebiets auf 476 Mio Rubel oder 10,4 % des früheren russischen Staates, obwohl der Anteil der Bevölkerung sich auf nur 4 % stellte. In Petersburg waren 94 % aller Unternehmungen des Bezirks zusammengezogen, in Nowgorod nur 3,5 %, in Pskow 1,3 %; die Papierindustrie befand sich zu 92 %, die Textilindu-

strie zu 99 %, die metallverarbeitende Industrie zu 98 %, die chemische zu 97 % in Petersburg. Die Ungunst der Rohstofflage wurde weitgehend durch die glücklichere Lage zum Absatzmarkt ausgeglichen.

In der letzten Zeit vor dem Weltkrieg ließ sich ein Anwachsen der Industrie feststellen. Die Zahl der Unternehmungen war von 1908 bis 1913 von 824 auf 941, die Zahl der Arbeiter von 166 000 auf 278 000 gestiegen. Diese Erscheinung ist charakteristisch für die sich fortsetzende industrielle Konzentration in Petersburg.

Der Weltkrieg brachte einen Umschwung in der Versorgung der Industrie, sie geriet in eine schwierige Lage. Die Einfuhr über die Ostsee hörte auf und jetzt zeigte sich der Nachteil des Fehlens eigener Rohstoffe und der Abhängigkeit von der Einfuhr aus dem Ausland oder aus weit entfernten eigenen Gebieten. Die Anlage der Murmanbahn verbesserte zwar die Lage, konnte jedoch den Weg über die Ostsee nicht ganz ersetzen, so daß die Industrie auf Holz- und Torffeuerung übergehen mußte. Der Mangel an anderen, nicht in der Nähe zur Verfügung stehenden Rohstoffen konnte jedoch nicht so leicht ausgeglichen werden. Hierbei stellten sich vor allem Schwierigkeiten im Transportwesen heraus.

Die folgende Zeit von 1917 bis 1920 war gekennzeichnet durch die in ganz Rußland eintretende Erscheinung der sinkenden Arbeitsleistung, der Stilllegung einer Reihe von Werken und der Nichtausnutzung der Kapazitäten. Es stellte sich als unmöglich heraus, genügend Kohlen zuzuführen. Das Erdölgebiet Baku fiel durch die englische Besetzung aus, der Ural hatte keine genügenden Verkehrsverbindungen mit Leningrad, die Produktion ging auf ein Drittel der Vorkriegszeit zurück.

Aus ihr hat sich die Bedeutung der Metall-, Textil-, Lebensmittel- und chemischen Industrie bis in die heutige Zeit erhalten, über die Zusammensetzung der Industrie des Außenbezirks liegt in der Großen Bolschewistischen Enzyklopädie aus dem Jahr 1934 folgende Angabe vor:

	Zahl der Arbeiter	Produktionswerte Mio Rbl
	Insgesamt	157 181
		945
davon		
Elektrizitätswerke	4 217	67
Metallindustrie	2 459	18
Metallverarbeitung	35 186	256
Chemische Industrie	5 478	32
Keramische Industrie	24 604	98
Holzverarbeitung	20 934	110
Papierindustrie	8 477	66
Textilindustrie	5 890	62
Lebensmittel	14 329	139

Über die gebietsmäßige Verteilung der Industrie ist zu sagen: Im sog. Vorortgebiet der Stadt Leningrad haben Maschinenbau, Maschinenreparatur, Holzsägewerke, die Papier-, Zellulose- und Baumaterialherstellung Fuß gefaßt. Diese Unternehmungen leisten den Großwerken der Stadt Hilfestellung und sind daher eng mit ihnen verbunden. Eine zweite Industriegruppe von Bedeutung hat sich an der Oktoberbahn entlang gelagert; es sind dies Werke der Zement-, Schamott-, Glas- und Streichholzindustrie. Im Nordosten Leningrads herrschen Holzverarbeitung, Sägewerke und Papierherstellung vor. Ebenso wie die Eisenbahn hat auch der Marienkanal die Veranlassung zur Anlage von Werken an seinen Ufern gegeben, zu denen auch Schiffsbau und Schiffsreparaturwerkstätten gehören. Tichwin ist Mittelpunkt eines Aluminiumkombinats, besonders behandelt werden später noch die beiden Großkraftwerke Wolchowstroi und Swirstroi. Im übrigen ist die Industrie verzettelt, in Pskow und Luga finden sich Maschinenbauwerksstätten, in Kingisepp herrschen Sägewerke vor, in Staraja Russa sind Fournieranstalten anzutreffen, in Torkowitschi die Glasindustrie, der Kreis Gdow liefert Brennschiefer und Leinen. Auf der Kolahalbinsel ist die Industrie eigentlich nur in zwei Städten von Bedeutung: Kirowsk ist Sitz der Apatitherstellung, Murmansk Sitz der Fischindustrie und Schiffsbauunternehmungen, hier hat auch ein Nickelkombinat seinen Sitz.

Leningrad.

Leningrad ist an der Mündung der Newa in den finnischen Meerbusen gelegen. Der Fluß bildet zahlreiche große und kleine Inseln, als deren größte die Wassiljewski-, Leningradskaja-, Aptekarski-, Kamenny-, Petrowski-, Jelagin-, Gutujewski-, Kanonerski- und Wolnyinsel zu nennen sind. Der südlich der Newa gelegene Stadtteil ist von zahlreichen Kanälen durchzogen. Die Newa teilt also die Stadt in verkehrsmäßig ungünstiger Weise; nicht weniger als 548 Brücken vermitteln die Abwicklung des Stadtverkehrs. Teile der Stadt liegen 5 bis 10 m unter dem Meeresspiegel und werden bei heftigen Westwinden, die das Seewasser in den Fluß drücken, überschwemmt.

Leningrads Geschichte ist die Geschichte der Entwicklung einer Industrie- und Handelsstadt. Der Außenhandel Moskaus verlief im 17. Jahrhundert im wesentlichen über zwei Wege: in erster Linie über Archangelsk, aber auch über die Newa und Ostsee in der Richtung nach Reval. Der Weg über das Weiße Meer war weit und beschwerlich, die Schifffahrtsperiode war nur kurz. Zur Sicherung des südlichen Weges über die Ostsee legte Peter der Erste die Stadt Petersburg an, der Aufbau der Stadt war indes mit Schwierigkeiten verbunden. Tausende an Meistern und Ar-

beitern wurden aus dem zentralen Rußland herangerufen und eingesetzt. Gleichzeitig mit dem Bau der Stadt begann die Anlage von Land- und Wasserstraßen und zwar entstand 1703—1709 die erste Verbindung zwischen Newa und Wolga. 1704 baute man eine große Werftanlage, Batterien wurden auf den vorgelagerten Inseln zum Schutz der Newamündung aufgestellt. 1718 schritt man zum Bau eines Kanals von der Newa am Südufer des Ladogasees entlang zur Mündung des Wolchow. In der 2. Hälfte des 18. Jahrhunderts begann ein lebhafter Handel im Petersburger Hafen. Dieser nahm im Jahre 1792 bereits 1038 fremde Schiffe auf; Juchten, Wollgewebe, Wein, Zucker, Salz, Butter, Eisen, Farben und Getreide gehörten zu den meist gehandelten Gütern. 1794 bestanden auch bereits 83 Fabriken, oder besser gesagt größere Werkstätten für die Tabak-, Zucker-, Woll-, Papier-, Eisen- und Glasherstellung. In diese Zeit fällt auch die Errichtung der ersten großen Staatsmanufakturen, Eisenwerke und Schiffsanlagen. Zielbewußt wurde auf die Verbesserung des Verkehrs hingearbeitet, so entstand um 1800 das Marienkanalsystem, etwas später das Tichwiner Kanalsystem. Seit den sechziger Jahren des 19. Jahrhunderts war Petersburg von allen Häfen Rußlands am besten mit dem Binnenlande verbunden, zumal zu dem Kanalsystem damals die erste bedeutendere Eisenbahn hinzutrat, die die Verbindung mit Moskau herstellte. Alle Voraussetzungen für eine großartige Entwicklung der Stadt waren gegeben.

Die Stadt wird überwiegend von Russen bewohnt. Daneben waren im Jahre 1933 Polen, Deutsche, Esten, Letten, Finnländer, aber nur mit etwa je einem Prozent vertreten. In der Industrie waren 1936 1,3 Mio Menschen beschäftigt, davon in der Großindustrie 680 000, im Baugewerbe 80 000, im Verkehrswesen 113 000 und im Handel etwa 70 000.

Ein grundlegender Umbau der Industrie fällt in die Jahre nach 1925. Fast die Hälfte aller Fabriken und Werke waren Kleinunternehmungen meist hausindustriellen Charakters gewesen. Die Überalterung der Anlagen und Einrichtungen hatte sich als sehr nachteilig erwiesen, die Mehrzahl dieser Kleinunternehmungen wurde also beseitigt und die Produktion auf die großen und bestausgerüsteten Unternehmungen zusammengezogen. Gleichzeitig entstanden neue Produktionszweige; so wurde eine Konfektionsindustrie ins Leben gerufen, an der es in der Vergangenheit gänzlich gefehlt hatte. An neuartigen Unternehmungen entstanden ferner Werke für die Herstellung von Traktoren, Turbinen, Textilmaschinen, Elektromotoren und Transformatoren, die Elektroindustrie erlebte dabei einen ganz besonderen Aufschwung. Besonders in der Maschinenindustrie wurden zur Ergänzung älterer Fabrikanlagen Parallelunternehmungen mit moderner Ausrüstung geschaffen. Nach

einer Darstellung aus dem Jahre 1935 setzte sich die Industrie der Stadt Leningrad damals folgendermaßen zusammen:

	Anteil an der Gesamt- industrie der Sowjetunion
Maschinenbau	20 %
Metallindustrie	24 %
Chemische Industrie	12 %
Gummi-, Asbestindustrie	50 %
Sägewerke	27 %
Möbelindustrie	17 %
Papierindustrie	12 %
Trikotagenindustrie	15 %
Lederindustrie	14 %
Schuhindustrie	24 %
Seifenindustrie	15 %
Tabakverarbeitung	27 %

Es sollen vorhanden gewesen sein

1079 Unternehmungen mit weniger als 1000 Arbeitskräften,

86	„	„	1000—3000	„
23	„	„	3000—5000	„
15	„	„	mehr als 5000	„

127 Unternehmungen vereinigten 72 % aller Arbeitskräfte in sich. Als Großunternehmungen waren auf dem Gebiet des allgemeinen Maschinenbaus zu verzeichnen die „Kirowwerke“ (früher „Putilowwerke“), „Der Bolschewik“, „Russischer Diesel“ und „Ekonomieiser“, auf dem Gebiet des Transportmaschinenbaus die „Baltischen Schiffbauwerke Ordshonokidse“, „Roter Gardist“, „Vulkan“, „Ilitsch“ und andere, auf dem Gebiet des Elektromaschinenbaus „Elektrokraft Kirow“, „Rote Dämmerung“, „Der Elektriker“ und „Nordkabel“. Die chemische Industrie war mit den Werken „Roter Chemiker“, „Newa chemisches Kombinat“ und „Kombinat Rotes Dreieck“ vertreten, auch die Textil-, Trikotagen-, Papier- und Schuhwarenfabrikation verfügte über Großunternehmungen.

Bei der Bedeutung, die die Einfuhr über See für Leningrad hatte, sind zahlreiche Unternehmungen unmittelbar am Ufer der Newa gelegen, im Zentrum der Stadt sind Fabrikanlagen nur selten anzutreffen. Bemerkenswert ist ferner die geringe Anzahl gänzlich neuer Fabrikanlagen. 80 % der Fabrikation wurden in Anlagen hergestellt, die man sich zu modernisieren bemüht hatte. Das Alter der Anlagen, das oft weit in die Zeit vor der Entstehung neuzeitlicher Verkehrsmittel hineinragt, brachte standortmäßig den großen Nachteil mit sich, daß zahlreiche Werke der Wassiljewskiinsel und des Petrograder Stadtteils keinen Bahnanschluß besitzen. Die Versorgung mit Rohstoffen und die Abfuhr der Fertigfabrikate mußte mit anderen Verkehrsmitteln die ganze Stadt durch-

queren. Dabei wird geradezu als die Regel hingestellt, daß aufeinander angewiesene Werke weit voneinander getrennt lagen, so vornehmlich bei der Textil- und Maschinenindustrie. Erst bei den Neubauten hat man dem Erfordernis zweckmäßiger Verkehrsverbindungen und der neuen Lage Rechnung getragen, daß die Rohstoffzufuhren nunmehr nicht mehr von der See, sondern von der Landseite her eintrafen.

Der Außenhandel Leningrads hat für die gesamte Sowjetunion Bedeutung. Nach 1918 war Leningrad der einzige russische Hafen an der Ostsee, infolgedessen stieg sein Anteil am Außenhandel in dieser Zeit außerordentlich. Im Warenverkehr trat eine starke Veränderung ein; während vor dem Weltkrieg die Einfuhr überwog, kehrte sich die Lage später als Folge der Industrialisierung Rußlands und Versorgung mit eigenen Rohstoffen aller Art vollständig um. Vor dem Krieg bestand die Einfuhr zu 70 % aus Steinkohlen, diese hörte mit der Entwicklung des sowjetischen Kohlenbergbaus fast ganz auf. An ihre Stelle traten Maschinen, Gummi und Jute, im übrigen wurden chemische Artikel, Farben, Kupfer, Nickel, Eisen und Automobile eingeführt. Im Export herrschte Holz mit 75—80 % vor, ferner war Getreide mit 8—12 %, außerdem Leinen, Felle, Wolle, Butter, Geflügel, Holz und Holzmaterial, Asbest und Streichhölzer vertreten.

Verkehr.

Leningrad ist eins der bedeutendsten Verkehrszentren der Sowjetunion. Die Gründe dafür liegen klar zu Tage, da die Stadt den größten Hafen, ferner den Endpunkt mehrerer Kanalsysteme und eines gut ausgebauten Eisenbahnnetzes in sich vereinigt. Der Seehafen im Südwesten der Stadt ist unmittelbar an der Newamündung gelegen.

Seit 1930 ist der Hafen, der nach dem Weltkrieg einige Jahre vernachlässigt war, modernisiert worden. Der geschützte Wasserbezirk umfaßt etwa 670 ha. Die Tiefe des Seekanals beträgt 9,5 m, so daß Schiffe mit einem Tiefgang von 29 Fuß verkehren können. Der Hafen kann von drei Bahnhöfen aus bedient werden, die Zahl der Anlegeplätze beträgt 120, die über 12 km Länge in Anspruch nehmen. Außerdem können 90 Schiffe vor Anker gehen. Für Stückgüter sind 62 Lagerhäuser vorhanden, 8 Holzhäfen mit 700 000 qm Lagerfläche für Schnittholz und 815 000 qm für Rundholz stehen zur Verfügung, von denen der bedeutendste in moderner Weise mechanisiert ist. Der Hafen kann 12 Mio t im Jahre umschlagen.

Da der Hafen etwa von Ende November bis Ende April zufriert, versuchen Eisbrecher die Schifffahrtperiode zu verlängern.

Eine bemerkenswerte rückläufige Veränderung ist im Anlaufen des Hafens durch fremde Schiffe vor sich gegangen. Noch 1913 hatte sich

der Anteil der unter russischer Flagge verkehrenden Schiffe auf nur 5,5 % belaufen, 1935 dagegen auf 42,7 % im Export und 94 % in der Einfuhr. Die Küstenschifffahrt nahm im Hafenverkehr nur einen geringen Anteil ein, sie belief sich auf 15 % im Empfang und nur 3,7 % im Versand. Die Bedeutung Leningrads auf dem Gebiet des Binnenschiffahrtverkehrs ergibt sich aus der Lage der Stadt am Ende der Wasserstraßen Wolga—Newa—Ostsee. Das Wasserstraßensystem der Oberen Wolga und das Tichwiner System haben gegenüber früheren Zeiten an Bedeutung verloren. Der Transitverkehr wickelt sich nunmehr ausschließlich über den Marienkanal ab, der einer gründlichen Erneuerung unterzogen ist. Durch den Nord-Dwina-Kanal ist Leningrad ferner mit der nördlichen Düna verbunden. Endlich hat der Bau des Weißmeer-Baltischen Kanals den kürzesten Weg zum Weißen Meer hergestellt. Diese Verkehrswege verschaffen Leningrad ein Hinterland, das sehr ausgedehnt und nicht unbedeutend an Erzeugnissen ist. Die mit der Binnenschifffahrt eintreffenden Güter sind vor allem Holz, Getreide, Naphthaerzeugnisse. Der Versand ist gering und läuft im Gegensatz zum Empfang nur über kurze Entfernungen.

Leningrad hat für den Eisenbahnverkehr insofern eine besondere Bedeutung gewonnen, als von dort aus die ersten Eisenbahnen ihren Eingang nach Rußland gefunden haben. Am 15. April 1836 wurde unter der Leitung v. Gerstners der Bau einer ersten Eisenbahn Rußlands begonnen, die Petersburg mit Pawlowsk in einer Länge von 29 km verbinden sollte. Am 27. September desselben Jahres wurden die ersten Fahrversuche zwischen Zarskoje Selo und Pawlowsk angestellt und zwar in Ermangelung einer Lokomotive mit Pferden als Zugkraft. Die erste Fahrt einer am 3. November aus dem Ausland eingetroffenen Lokomotive fand am 6. November 1836 statt, die am 9. November mit 8 Personenwagen wiederholt wurde und an der sich 256 Personen beteiligten. Als Tag der Eröffnung der Strecke wird der 30. Oktober 1837 angegeben. Fortan fanden aber nur Fahrten an Feiertagen und zwar mit der Lokomotive nur dann statt, wenn die Zahl der Fahrgäste groß war; erst 1839 setzte regelmäßiger Lokomotivbetrieb ein.

So war Petersburg zur Wiege des russischen Eisenbahnverkehrs geworden. Die Bahn diente aber lediglich dem Prestige des Zarenhofes, eine wirtschaftliche Bedeutung hatte sie nicht. Erst der Bau einer dritten Bahn — 1842 war inzwischen die Warschau-Wiener Bahn fertiggestellt — zwischen Moskau und Petersburg ließ die umwälzende Bedeutung der Eisenbahnen in Erscheinung treten. Bereits in den ersten Monaten mußten die zunächst vorgesehenen zwei Personen- und zwei Güterzugpaare vermehrt werden.

Später ist Leningrad der Ausgangspunkt von 12 Eisenbahnstrecken geworden und zwar verlassen 4 die Stadt in nördlicher und 8 in südlicher Richtung. Die Eisenbahnanlagen der Stadt gehörten zum Verwaltungsbereich der Leningrader und der Oktoberbahn¹. Die wichtigeren Personenbahnhöfe liegen im Südteil der Stadt, so der Baltische Bahnhof für die Richtung nach Reval und der Warschauer Bahnhof, der nach Dünaburg und Warschau führte. Der Detsko Selsky Bahnhof vermittelte den Verkehr nach Witebsk. Die größte Bedeutung kam wohl dem Oktober-Bahnhof zu, von dem aus die Züge nach Moskau die Stadt verließen. Im Osten der Stadt mündet jenseits der Newa die Strecke von Scheremetewka in den Irinowka-Bahnhof. Im nördlichen Stadtteil und ebenfalls jenseits des Flusses liegt der Finnische Bahnhof, im Nordwesten der Primorskoi-Bahnhof, dessen Strecken nach Kolomjaga und Lachta führten. Die Bahnhöfe stehen durch eine am Stadtrand verlaufende Gleisanlage untereinander in Verbindung². Vom Oktober-Bahnhof verließ das in der Sowjetunion einzige Zugpaar der Gattung „Expreszüge“ Leningrad, der die Strecke von 651 km bis Moskau in 9 Stunden 50 Minuten zurücklegte. So wurde eine durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit von 72,3 km/h, in der Gegenrichtung von 65,9 km erreicht. Dieser „Rote Pfeil“ war der schnellste Zug der Sowjetunion. Auf dieser nach ihrer Wichtigkeit an erster Stelle stehenden Strecke verkehrten übrigens außerdem nur zwei weitere Schnellzugpaare, zwei durchgehende Personenzugpaare und zwei Saison-Bäder-Schnellzugpaare. Der Eisenbahngüterverkehr ist gegenüber der Vorweltkriegszeit außerordentlich gestiegen. Roh- und Brennstoffe, die einst über die Ostsee hereinkamen, erreichten später Leningrad aus dem Innern des Landes über die Eisenbahnen, hinzu tritt der starke Versand Leningrads. Die eintreffenden Güter bestanden in der Hauptsache aus Holz und Holzwaren, Steinkohlen, Getreide, Baumaterial, Naphtha und Metallen. Im Versand wurden hauptsächlich Maschinen und andere industrielle Erzeugnisse, teilweise auch Einfuhrgut, aufgeliefert.

Nachdem bereits 1926 eine von Baku ausgehende elektrische Vorortbahn und 1929 die Vorortstrecke Moskau—Mityschtschi von 18 km Länge in Betrieb genommen waren, war man 1936 auch in Leningrad bis zu

¹ Linie Petersburg—Moskau.

² Von den im 19. Jahrhundert gebauten Bahnen waren nur 4 Strecken, Petersburg—Oranienbaum, Petersburg—Warschau, Petersburg—Dünaburg und Petersburg—Gatschina (Krasnogwardaisk), von vornherein zweigleisig angelegt. Den ersten Verschiebehnhof baute die Oktoberbahn in den Jahren 1870/71 10 Werst von Leningrad entfernt; er war für jede Richtung getrennt rechts und links der Strecke angelegt.

51 km und 1938 bis zu 74 km elektrisierter Strecken fortgeschritten. Zu ihnen zählten die Linien Leningrad—Oranienbaum und Ligowo—Krasnoje Sjelo und die Strecke nach Krasnogwardeisk.

Über den Gesamtgüterverkehr Leningrads nach Menge und Struktur waren leider nur Ziffern aus dem Jahr 1935 erreichbar, die nachstehend wiedergegeben werden sollen (in Tausend Tonnen).

	Eisenbahnverkehr		Binnenschiffahrtverkehr	
	Versand	Empfang	Versand	Empfang
Holzgüter	259	4811	16	3559
Getreide	204	1038	15	49
Metalle	539	1021	15	—
Maschinen und metall. Gegenstände	388	68	13	—
Baumaterial	135	2257	15	2076
Steinkohlen	—	3181	66	—
Naphthaprodukte	130	523	8	194
Sonstiges	1841	4713	66	103
	Schiffahrtverkehr		Insgesamt	
	Versand	Empfang	Versand	Empfang
Holzgüter	2966	—	3241	8391
Getreide	299	—	517	1087
Metalle	72	165	625	1137
Maschinen und metall. Gegenstände	—	142	400	210
Baumaterial	29	—	179	4334
Steinkohlen	24	—	89	3161
Naphthaprodukte	—	71	139	788
Sonstiges	399	152	2306	4968

Die Länge des Straßenbahnnetzes belief sich im Jahr 1936 auf 213 km. Der Verkehr wurde mit 2391 Wagen bedient, die Zahl der beförderten Fahrgäste erreichte 1 198 000 000. Die Straßenbahn verkehrte bis in die äußersten Vororte hinein, daneben wurde ein Autobusverkehr mit 408 Wagen durchgeführt. Auf der Newa verkehrten außerdem Personenboote mit zahlreichen Anlegestellen in Abständen von 700—1000 m.

Verkehr im Außenbezirk des Leningrader Oblast.

In verkehrlicher Beziehung hat der Leningrader Bezirk große Vorteile vor anderen Gebietsteilen der Sowjetunion. Er hat Zugang zu drei Meeren, zur Ostsee, zum Weißen Meer und bei Murmansk zum Polarmeer. Der Hafen Murmansk ist obendrein das ganze Jahr hindurch für die Schifffahrt geöffnet. Dank dem Reichtum an Wasserstraßen bot der Leningrader Bezirk schon immer dem Handel günstige Verkehrswege zwischen Rußland und Westeuropa. Als der Handelsweg der Waräger zu den Griechen, der von der Ostsee über die Newa, den Ladoga See, Wolchow, Ilmensee, Lowat, Westliche Dwina und den Dnjepr nach Konstan-

tinopel verlief, durch die Nomaden in den Steppen des Südens abgeschnitten wurde und der Handel seine Wege in die Ost-West-Richtung verlegte, bediente er sich ebenfalls der Wasserwege des Leningrader Bezirks, auf denen später auch die Bedeutung Nowgorods beruhte. Eine dieser Hansestadt vergleichbare Stellung nahm später Leningrad als „Fenster nach Europa“ ein.

Im nördlichen Rußland spielt die Flößbarkeit der Flüsse ganz allgemein eine größere Rolle als sonst im Verkehrsleben, und zwar wegen der Bedeutung des Holzhandels im Wirtschaftsleben des Bezirks. Die Länge der Wasserwege, die geeignet für Flößerei und Schifffahrt sind, ist folgende:

	flößbar	schiffbar
im Murmanskgebiet	2 000 km	27 km
Karelien	8 309 „	321 „
Leningrader Kreis	6 437 „	1 986 „
Nowgoroder Kreis	4 250 „	730 „
Tscherepowez	6 467 „	1 332 „
Pskow	3 826 „	336 „
	<u>31 298 km</u>	<u>4 732 km</u>

Die stärkste Bedeutung im Binnenschiffahrtverkehr kommt dem Marienkanalsystem zu. Es besteht aus der Newa, dem Ladoga See, Swirkanal, Swirfluß, Onega Kanal, Witegrafluß, Marienverbindungskanal und den nach Süden führenden Flüssen Kowsha und Scheksna, die Gesamtlänge beträgt 1139 km. Das gesamte Kanalsystem ist sehr wasserreich und wird deshalb vorwiegend zu Massentransporten an Holz, Getreide und Naphtha benutzt. Da von Leningrad auch kleine Seeschiffe verkehren können, wird der Waldreichtum des Landes bis zum Onega See intensiv ausgenutzt. Das Tichwin-Kanalsystem ist 910 km lang und stellt an sich die kürzeste Verbindung zwischen Leningrad und der Wolga dar. Eine westlichere Verbindung besteht ferner über das Obere Wolga-Kanalsystem, es hat aber gleich dem Tichwiner System für die Schifffahrt keine Bedeutung mehr. Der Kanalverkehr hat gegenüber der Weltkriegszeit stark abgenommen, die Benutzung der Wasserwege leidet sehr unter technischen Unvollkommenheiten; die Wasserläufe sind übrigens auch nur 6 Monate schiffbar. Es ist deshalb nicht zu verwundern, daß das Eisenbahnnetz den Wasserverkehr in großem Umfang verdrängt hat.

Der Leningrader Bezirk verfügt, mit Ausnahme der Nord- und Ostteile Murmansk und Tscherepowez, über ein verhältnismäßig dichtes Eisenbahnnetz. Die Streckenlänge beträgt etwa 10 % des gesamt-russischen Netzes. Auf 1000 qkm entfallen im Gebiet Murmansk allerdings nur 2 km, in Leningrad jedoch 27 km, in Nowgorod 18 km, im Gebiet Pskow 22 km und Tscherepowez 6 km. In die Verwaltung der Eisenbahnen

des Bezirks teilten sich 4 Direktionen. Der Bereich der Leningrader Bahn war im Westen durch das Dreieck Leningrad-Nowgorod-Pskow begrenzt. Zur Oktoberbahn gehörten die Strecken nördlich Leningrads zwischen dem Finnischen Meerbusen und dem Ladogasee, ferner östlich bis Wolchowstroi und in südlicher Richtung über Mga—Krasnaja— Richtung Jaroslawl und die Hauptstrecke Leningrad—Moskau. Die Linie nach Wologda gehörte von Tichwin ab der Nordbahn (Sitz in Wologda), die Kirowbahn (Sitz in Leningrad) erstreckte sich von Wolchowstroi nach Tichwin und nach Murmansk. Als wichtigste Bahn verläuft die Strecke

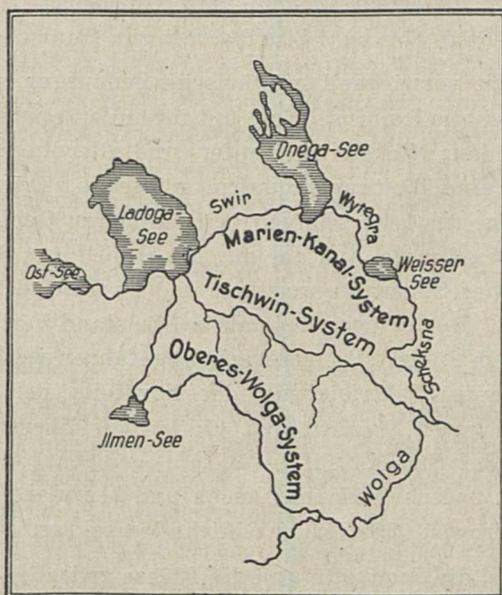


Abb. 2.

Leningrad—Moskau mehr als zur Hälfte auf dem Gebiet des Leningrader Bezirks, außer ihr kommt der Murman Eisenbahn besondere Bedeutung zu. Bereits im Weltkrieg wurde Petersburg vom Verkehr über die Ostsee abgeschnitten; infolge der dringenden Hilfe, die Rußland benötigte, entstand der Plan, den unter dem Einfluß des Golfstroms eisfreien Hafen Romanow durch eine Eisenbahn mit Petersburg zu verbinden (Archangelsk ist nur in den Sommermonaten eisfrei). Der spätere Verlust der baltischen Häfen ließ die Bedeutung des neuen Hafens noch mehr hervortreten. Das einstige Fischerdorf Murmansk zählt jetzt über eine Viertel Million Einwohner, der Baustil der Stadt weist amerikanischen Charakter auf. Der Hafen ist von Natur aus geschützt und gestattet

mit einer Tiefe von 20 Metern selbst größten Schiffen das Anlaufen. Ein Netz von Schienensträngen verbindet die Hafenanlagen der 6 mit modernen Ladeeinrichtungen ausgestatteten Kais untereinander und mit der nach Süden auslaufenden Murman-Bahn. Murmansk erhielt 1925 ein großes Schwimmdock, Lagerhallen, Kühlhäuser, Elevatoren und Silos. Der Güterverkehr überstieg 1935 bereits 1,5 Mio t. Von Bjelomorsk südl. Soroka aus zweigt eine Bahn am Südufer des Weißen Meeres verlaufend zur Stadt Onega ab, sie schließt sich dann in südlicher Richtung der Linie Archangelsk—Moskau an und bildet somit eine Umgehungsmöglichkeit der Landenge zwischen Ladoga- und Onegasee (Aunuslandenge). Von der Murman-Bahn führen 2 Stichbahnen zur finnischen Grenze.

Die Bahn hat vorwiegend militärische Bedeutung, erschließt aber auch wirtschaftlich die Halbinsel Kola mit ihren Vorkommen an phosphatreichen Apatit-Erden; Nickelerze, Kupfer- und allerdings minderwertige Eisenerze ließen eine Rüstungsindustrie entstehen. Der Bau der Bahn verursachte infolge des teils felsigen, teils sandigen Gebiets, infolge der Sümpfe, großen Waldungen und der dünnen Besiedlung Schwierigkeiten. Sie ist in russischer Spurweite angelegt und im Lauf der Jahre doppelgleisig ausgebaut. Der schwerwiegendste Übelstand bestand darin, daß die Kohlen aus dem Süden (Donezrevier) angefahren werden müssen. Er führte zur späteren Elektrisierung des Nordteils der Strecke. Diese brachte nach den guten Erfahrungen, die bei der Überwindung des Suramsker Passes der Strecke Tiflis—Batum gemacht waren, auf dem Streckenabschnitt zwischen Kandalakscha und Murmansk mit einer Abzweigung nach Kirowsk (298 km) erhebliche Verkehrserleichterungen.

Der Gedanke, die Seenkette und die Flüsse zwischen Leningrad und dem Weißen Meer als Transportweg auszunutzen, ist alt. Die Geschichte des Weißmeer-Kanals beginnt schon mit Versuchen des 15. Jahrhunderts, Waren in dieser Richtung unter sehr schwierigen Verhältnissen zu verfrachten. Im 19. Jahrh. sind mehrfach Bauprojekte behandelt worden, ohne jedoch zu einer Inangriffnahme der Bauten zu führen. Im November 1931 wurde der Bau der GPU übertragen und seine Fertigstellung im Juni 1933 bekanntgegeben. Es soll sich um Erdbewegungen von 21 Mio cbm gehandelt haben, 390 000 t Beton sollen Verwendung gefunden haben.

Der Kanal beginnt bei der Stadt Powenez, die am Nordufer des Onega-Sees gelegen ist und mündet bei Soroka in das Weiße Meer. Der Verlauf ist im einzelnen aus der Abbildung 2 (S. 241) zu ersehen. Der Ausgangspunkt des Kanals liegt am Onega-See 33 m über dem Meeres-

spiegel, der höchste Punkt 108 m über dem Weißen Meer. 50 km südlich Soroka muß die Staustufe Pola Korga in einer Höhe von 60 Metern erreicht werden, die zweite große Stufe bildet der Wyg-See mit 90 Metern Höhenlage. Der Höhepunkt wird im Quellgebiet des Flusses Powentschanka überschritten, von dort fällt der Kanal in seinem südlichen Verlauf schnell auf die Höhe des Onega Sees ab. Insgesamt sind 18 Staustufen vorhanden.

Als Güter, die den Kanal in der Hauptsache benutzen, werden Düngemittel, Baumaterial, Getreide, Fische sowie Kohlen, Naphtha und Salz aufgeführt. Das Getreide läuft aus dem Gebiet von Kem, Soroka und Onega zur Industrie Leningrads, Kohle in umgekehrter Richtung nach Archangelsk, Apatite und Fische schlagen den Weg nach Süden, das zur Fischkonservierung benötigte Salz den Weg nach Norden ein. In allen Abhandlungen über den Kanal wird die durch ihn erzielte Abkürzung der Transportwege behandelt, sie beträgt zwischen Leningrad und Archangelsk 2166 km, zwischen Leningrad und Spitzbergen 920 km, zwischen Archangelsk und Stettin 882 km. Die Bedeutung des Kanals wird jedoch dadurch stark beeinträchtigt, daß er im allgemeinen nur 6 Monate eisfrei ist.

Die Land-, Forst- und Fischwirtschaft des Außenbezirks.

Der Leningrader Oblast ist eines der wenigen Wirtschaftsgebiete der Sowjetunion, in denen die Landwirtschaft am Werte der Erzeugung gemessen einen zweitklassigen Zweig der Volkswirtschaft darstellt. Leningrad als Industriezentrum brachte es mit sich, daß die Landwirtschaft weitgehend auf den städtischen Markt orientiert ist. Dies erklärt nicht allein die große Bedeutung der Viehhaltung im Bezirk, sondern auch die Intensität der Feldwirtschaft. Die Getreidekulturen herrschen durchaus vor, trotzdem sie weder durch die Bodenarten noch durch die klimatischen Verhältnisse begünstigt werden. Überall sind Schweine- und Gemüsezucht sehr verbreitet. Die nähere Umgebung Leningrads hat sich geradezu auf die Gemüse- und Milchwirtschaft spezialisiert.

Im Norden ist mehr als die Hälfte des Landes durch die Tundren und ein Drittel durch Wald in Anspruch genommen, es bleibt kaum Land, das für die Landwirtschaft geeignet wäre. Von einer Landwirtschaft kann eigentlich nur im Südteil gesprochen werden, aber auch hier kommt wegen der ausgedehnten Seen und Sümpfe kaum ein Drittel für die landwirtschaftliche Bearbeitung in Frage. Nur im Südteil des Kreises Pskow wird mehr als die Hälfte des Landes bestellt. Charakteristisch ist überall das Vorherrschen der kleinen Bauernwirtschaften, mehr als 70 % bebauen

nicht mehr als 1—2 Desjatinen (1 Desjatine = 2,2 ha). Große Güter, Kolchosen oder Sowchosen gibt es kaum.

Trotzdem mit landwirtschaftlichen Gütern großer Handel getrieben wird, steht deren Erzeugung doch auf sehr niedriger Stufe. Grundlage ist die Dreifelderwirtschaft, in den südlichen Landstrichen wird neben dem Getreideanbau auch Geflügelwirtschaft, im Nordostteil Holzwirtschaft betrieben.

60 % der Anbauflächen nahm in der Anbaustatistik 1936 das Getreide ein, technische Kulturen waren mit 10 %, Kartoffeln mit 11,4 %, Gemüse mit 2,6 %, Futtermittel mit 16 % vertreten.

Da die Landwirtschaft nicht die gesamte Bevölkerung zu ernähren vermag, lernte diese frühzeitig andere Möglichkeiten des Lebensunterhalts ausnutzen. Der Überfluß an Holz, die fischreichen Seen, die schiffbaren Flüsse, das Meer mit seinem Fischreichtum und seinen Handelswegen zu anderen Ländern bot diese Möglichkeiten. So war auch die Voraussetzung für die Entwicklung einer Holzwirtschaft durchaus gegeben.

Der gesamte Leningrader Bezirk liegt in der sog. Holzzone Rußlands, die sich bis in den Nordost- und Uralbezirk hinzieht. Im hohen Norden herrscht die Fichte vor, im Süden die Tanne, im westlichen Teil das Laubholz. Wegen der besseren Verkehrsverbindungen hat der Süden, der die wertvolleren Hölzer bietet, auch die bedeutendere Holzindustrie entwickelt. Die Fichte dient in großem Umfange zur Herstellung von Streichhölzern, die Birke als Fournierholz. Im Jahre 1936 wurden 21 Mio Kubikmeter Holz verarbeitet, davon 1 Mio im Kreise Murmansk. Der Abfuhr aus den Waldungen dienen auch Schmalspurbahnen, vor allem aber die Flößerei auf den Flüssen Swir, Msta, Lowat, Wolchow und Luga. Soweit das Material nicht verarbeitet wird, diente es als Bauholz oder wurde über den Hafen Leningrad, wo sich eine besondere Holzbörse befand, ausgeführt.

Als Quelle für den Lebensunterhalt der Bevölkerung darf die Fischerei nicht vergessen werden. Obwohl sich die größeren Seen im Norden des Leningrader Bezirks befinden, wird die Mehrzahl der Fische im Peipus-, Ilmen- und Weißen See gefangen. Dafür bieten die Gewässer des Nordens die wertvolleren Fische: Forellen, Lachs und Schnäpel. Die mehrfach erwähnte Murmansker Fischindustrie verarbeitet in der Hauptsache Stockfische und Schollen. Die Seefischerei ist gefahrvoll, die sog. Kolonisten arbeiten das ganze Jahr hindurch auf ihren kleinen Unternehmungen, die Fischer kommen dagegen nur zur Fangzeit, und zwar vorwiegend aus dem Kreise Kem dorthin.

Energiewirtschaft.

Bis zum Weltkrieg arbeitete die Industrie Leningrads zu $\frac{9}{10}$ auf der Grundlage ausländischer Kohle; vier Kraftwerke der Stadt befanden sich in privater Hand. In der Zeit der Umstellung Rußlands auf heimische Rohstoffe traten Donezkohle und Naphtha aus Baku und Grosny an deren Stelle. 1926 setzte die Stromversorgung durch das Großkraftwerk Wolchowstroi ein, nachdem schon vorher das Kraftwerk Roter Oktober auf dem rechten Ufer der Newa auf Torffeuerung umgestellt war.

Das Großkraftwerk Wolchowstroi erreicht man mit der Eisenbahn von Leningrad aus nach einer Fahrt von 128 km. Der mächtige Fluß ist hier 200 m breit und stürzt über ein Wehr von 11 m Höhe in die Tiefe. Der Wolchow spielte schon immer, trotz seiner nicht erheblichen Länge von 224 km, im Handel und Verkehr eine gewichtige Rolle. Unweit seines Austritts aus dem Ilmensee entstand die in der Hansezeit mächtige Handelsstadt Nowgorod. Seine Stromschnellen sind für die Schifffahrt gefährlich, man hat sie seit altersher zu beseitigen versucht, bis 1897 erstmalig der Plan zu ihrer Ausnutzung für die Zwecke der Elektrizitätserzeugung entstand. Der Bedarf Leningrads an elektrischem Strom verstärkte sich von Jahr zu Jahr. Das Bauprojekt geht an sich auch schon auf das Jahr 1914 zurück, kam aber erst 1923 zur Ausführung. Die Anlage verkörpert einen Wert von 97,5 Mio Rbl. Bei voller Ausnutzung aller 8 Turbinen leistet das Werk 50 000 kW, als Durchschnittsleistung 30 000 kW; es ist damit imstande, jährlich 300 Mio kWst nach Leningrad abzugeben, die nach überschlägiger Rechnung 300 000 t Kohle erfordern würden. Sämtliche Anlagen sollen ausschließlich russischer Herkunft sein. Weiter nordöstlich an der Murmanskbahn und am Swir gelegen befindet sich das Swirkraftwerk III als zweite Großkraftanlage des Leningrader Bezirks mit einer Leistung von 100 000 kW. Die Mehrzahl der übrigen Kraftwerke arbeitet auf der Grundlage von Torf. Als bedeutendstes ist zu nennen Krasny Oktjabre (Roter Oktober) an der Newa, etwa 10 km von Leningrad entfernt, mit einer Leistung von 110 000 kW, ferner das Werk Dubrowka, östlich Leningrad, mit 100 000 kW. An der Versorgung des Außenbezirks sind auch kleinere Unternehmungen in Borowitschi, Waldai und Dembjansk beteiligt.

Anmerkung: In der Zeitschrift *Gidrotechnitscheskoje Stroitelstwo* 1940, N 9 finden sich über Zustand und Nutzeffekt der sowjetischen Wasserkraftwerke folgende Angaben: Der Anteil der Wasserkraftwerke an der Erzeugung elektrischer Energie stieg von Jahr zu Jahr. Die Wasserkräfte im Süden sind am weitesten ausgenutzt. An zweiter Stelle steht die Wasserkraftverwertung im europäischen Zentrum und Norden. Bedeutend geringer ist der Anteil im Osten. Im Energiewirtschaftsbezirk Kola ist die Wasserkraft die wichtigste und einzige Energiequelle. Unter anderen lieferten das Swir- und Niwakraftwerk trotz mehr-

jähriger Erfahrung nicht die geplante Elektrizitätsmenge. Von elf Werken erzeugte nur das Wolchowwerk mehr Strom als vorgesehen. Die installierte Leistung des Niwawerks stieg im Laufe von 4 Jahren von 30 000 auf die projektierten 60 000 kW.

Literatur.

Bolschaja Sowjetskaja Enzyklopedija. Große sowjetische Enzyklopedie, Moskau 1938.

Ekonomitscheskaja Geografija SSSR no Rayonom. Wirtschaftsgeographie der SSSR nach Gebieten.

Sewero Sapadnaja Oblast. Nord-West-Oblast, Leningrad 1928.

A. S. Inšarow, Baltiisko-Belomorskij Wodnyi putj. Baltisch—Weißmeer - Wasserweg 1934.

Kamenezki, Giganty naschei elektrifikazii. Giganten unserer Elektrisierung. Moskau 1928.

Sokolow und Tschefranow, Sewero sapadnaja Oblast. Nord-West-Oblast 1928.

Sowjetwirtschaft und Außenhandel. 1935 Heft 8: Der Leningrader Hafen.

Die 60 Zentimeter-Schmalspurbahnen für den öffentlichen Verkehr in Niederländisch-Indien¹.

Von

S. A. Reitsma, Direktor der Indischen Staatseisenbahnen a. D.,
Hauptschriftleiter der Zeitschrift „Spoor- en Tramwegen“
(Eisenbahnen und Straßenbahnen), in Utrecht.

(Mit zwei Übersichtskarten.)

In Band I der Beiträge zur Kolonialforschung² hat Reichsbahndirektionspräsident Dr.-Ing. Karl Remy einen für den Verkehrsfachmann, besonders aber für den Eisenbahner außerordentlich interessanten Artikel geschrieben, „Kriterien der Leistungsfähigkeit, Beanspruchung und Wirtschaftlichkeit kolonialafrikanischer Eisenbahnen“.

Wie der Titel bereits andeutet, behandelt der Verfasser darin ein sehr wichtiges Problem der afrikanischen Kolonialbahnen. Als solcher gibt mir der Artikel keinen Anlaß zu besonderen Bemerkungen. Dagegen ist er für mich als früheren niederländisch-indischen Eisenbahnfachmann von besonderem Interesse, da er mir Gelegenheit gibt, einige der von Dr. Remy behandelten Probleme mit Erfahrungen zu vergleichen, die bei kolonialen Eisenbahnen auf Java (und Sumatra) gemacht wurden.

Wenn Dr. Remy damit beginnt, einen Unterschied zu machen zwischen Agrarbahnen, Erz- und Kohlenbahnen, so kann dieselbe Unterscheidung auch für Indien durchgeführt werden, obwohl Erz, außer Zinn, dort nicht in nennenswerten Mengen angetroffen wird, und die Zinn- gewinnung auch nur auf den Inseln Banka und Billiton zur Anlage einiger Schmalspurbahnen geführt hat. Einige Zuckerfabriken verfügen dagegen für den Transport von Zuckerrohr nach der Fabrik über ausgedehnte Schmalspurbahnen, manchmal über Hunderte von Kilometern Länge (z. B. die Zuckerfabrik „Djatiroti“ in Ost-Java besaß 1908 schon 161 km Schmal- spurbahn von 0,7 m Spurweite, zuletzt umfaßte das Netz sogar 267 km.)

¹ Anmerkung der Herausgeber: Wir geben diesem Aufsatz besonders gern Raum, da er aus der Feder des besten Kenners des niederländischen Kolonial- verkehrswesens stammt.

² Dietrich Reimer Verlag, Berlin, 1942, Seite 163.

Auf diesen Bahnen war auch Arbeiterverkehr zugelassen, die Ausrüstung war ganz modern. Da es sich hierbei aber nicht um einen öffentlichen Verkehr handelt, bleiben diese Bahnen in diesem Artikel unbesprochen.

Auf Banka, einer 12 000 km² großen Insel, existierten vor einigen Jahren drei kleine voneinander getrennte Linien für den Transport der Zinnerze nach der Küste, und zwar bei Blinjoe¹, Soengeiliat und Pangkalpinang. Die Bahn bei Blinjoe stammte aus dem Jahre 1896 und diente dem Transport von Zinn sowie von Reis und anderen Gütern, zugunsten der Arbeiter. Das Netz war 26,5 km lang, wurde später auf 33 km erweitert, aber nach 1929 wieder eingeschränkt. Bei Soengeiliat wurde 1913 eine 27,5 km lange Trambahn zur Beförderung von Zinn, Brennholz und Holzkohle eröffnet. 1920 war diese Linie 44,5 km lang, sie wurde jedoch danach teilweise wieder abgebrochen; 1909 wurde die 23 km lange Trambahn bei Pangkalpinang fertig. Als aber in Pangkalpinang eine zentrale Schmelzhütte errichtet wurde, brauchte keine Holzkohle mehr ins Binnenland transportiert zu werden und daher wurde die Länge ungefähr um den fünften Teil vermindert. Zur Zeit der größten Ausdehnung bestanden auf Banka drei Netze (eigentlich Industriebahnen), die zusammen rund 100 km lang waren. Außerdem gab es einige mit Zugtieren betriebene Bahnen. Die Spurweite betrug 0,70 m bei Blinjoe und 0,60 m bei Soengeiliat und Pangkalpinang. Das Schienengewicht war erst 9, später 12 kg je Meter, es wurden 9 bis 12 eiserne Schwellen auf 7 m Schienlänge verlegt, die Höchststeigung war 12 ‰, der Mindestradius 30 m. Die Baurechnung betrug 1 500 000 fl, nach Abschreibung standen sie zuletzt mit 450 000 fl zu Buch. Ohne rollendes Material kosteten sie anfangs rund 11 000 fl je km. Als Zugkraft wurden im Flachlande kleine Lokomotiven von 6, 7, 9 und 12 t Gewicht gebraucht, die meisten mit zwei, einzelne mit drei gekuppelten Achsen. Auch waren ein Paar höchst einfache zweiachsige Wagen für 8 Personen und Drehgestellwagen für 30 Personen im Gebrauch. Das rollende Material erforderte etwa 27 % der Gesamtkosten. Die bezahlte Beförderung von Gütern und Personen brachte noch keine 6 % der Betriebskosten auf. 1932 wurde der Bahnbetrieb in Banka ganz eingestellt.

Billiton hat eine Oberfläche von nur zwei Fünfteln von Banka. Die Länge der beiden dort vorhandenen getrennten Bahnnetze betrug 1916 nur 44 km, die Spurweite 0,72 m, das Schienengewicht 9 kg je Meter, später 12 kg; die Höchststeigung, auf kurze Entfernung, betrug 8 ‰. 1928 waren diese Netze von Tikoes und Manggar 67 km, 1938 nur noch

¹ In diesem Artikel ist die holländische Schreibweise beibehalten. Zu beachten ist, daß z. B. „oe“ wie „u“ ausgesprochen wird. Im folgenden kann der Gulden zum Vorkriegskurs von 1,66 Reichsmark umgerechnet werden.

51 km lang, 1923 standen sie mit 569 000 fl zu Buch, 1938 nur noch mit 11 000 fl; die Zahl der zweiachsigen Lokomotiven war ursprünglich 12, danach 6, die Zahl der Wagen ging von 350 auf 250 zurück. Auf der Tikoebahn führten die Züge zu unregelmäßigen Zeiten einen kleinen Personenwagen; die Bahn nach Manggar fuhr viermal täglich, dort fand eine Art von Straßenbahnbetrieb statt. Einnahmen und Ausgaben glichen einander aus, aber die Bahn hat ihre Existenzberechtigung verloren, nachdem gute Wege angelegt sind und das Auto mehr Bequemlichkeit und Schnelligkeit bietet¹.

Außer diesen Industriebahnen mit Schmalspur auf Banka und Billiton — man konnte sie auch als Feldbahnen mit festem Unterbau bezeichnen — gab es in Mittel-Java noch eine solche Bahn mit einer Spur von 0,70 m, die jedoch dem öffentlichen Verkehr zur Verfügung stand. November 1912 hatte die Nederlandsche Handelmaatschappij als Inhaberin der Zuckerfabrik „Madjenang“ eine Konzession beantragt, um die für den Zuckertransport nach der Haltestelle Meloewoeng an der Stammelinie Bandjar—Djokjakarta der Staatsbahnen führende ländliche Kleinbahn dem allgemeinen Verkehr zu übergeben. Da die Bau- und Betriebsordnung für derartige landwirtschaftliche Kleinbahnen noch nicht erschienen war, wurde diese Bahn zunächst den Vorschriften des für Nebenbahnen gültigen Sekundärbahngesetzes unterworfen. Die im Mai 1919 erteilte Konzession wurde im Juni gleichen Jahres von der Handelsgesellschaft angenommen und da die Linie bereits als Agrarbahn angelegt worden war, konnte sie einige Wochen später in Betrieb genommen werden. Die Linie war 18 km lang, wurde aber März 1924 abgebrochen, als im Zusammenhang mit der damaligen Krise der Betrieb der Zuckerfabrik eingestellt wurde und die Regierung die Bahn für den geforderten Preis von 150 000 fl nicht übernehmen wollte.

In diesem Artikel sollen diese Industriebahnen von Banka, Billiton und die von Madjenang—Meloewoeng weiterhin nicht behandelt werden; sie wurden allein vollständigkeithalber erwähnt.

Es bleiben also die Kohlenbahnen und die Agrarbahnen übrig. Über die Kohlenbahnen soll ein besonderer Artikel in einem der nächsten Hefte dieser Zeitschrift handeln. Voraus gehe eine Betrachtung über die Agrarbahnen, die, da Niederländisch-Indien ein überwiegend agrarisches Land ist, stets den größten Einfluß auf die Entwicklung des Landes gehabt haben.

¹ Einzelheiten sind einem Artikel von Ing. G. J. Bijdendijk in meiner Zeitschrift „Spor- en Tramwegen“ (Eisenbahnen und Straßenbahnen), Jahrgang 1941, Seite 321, 345 und 367, „Die Dampfkleinbahnen auf Banka und Billiton“, entlehnt.

Im Archiv für Eisenbahnwesen von 1939, S. 495, habe ich unter dem Titel „Die Eisenbahnen in Niederländisch-Indien“ einen Überblick über die Entwicklung des Eisenbahnnetzes in Niederländisch-Indien gegeben. Um nicht in Wiederholungen zu verfallen, darf ich den Leser darauf verweisen und nur die Aufmerksamkeit darauf lenken, daß erst nach langem Kampf 1863 die erste Eisenbahn auf der Hauptsiedlungsinsel Java zustande kam. Es war eine — jetzt noch als solche vorhandene — Privatgesellschaft, die Nederlandsch-Indische Spoorwegmaatschappij, die die Konzession erhielt für den Bau und den Betrieb einer Bahn mit der europäischen Regelspur — 1,435 m — in Mittel-Java, nämlich von dem Agrarzentrum der sog. „Vorstenlanden“ (Soerakarta und Djokjakarta) nach der an der Javasee gelegenen Hafenstadt von Mittel-Java, Semarang. Aus militärischen Überlegungen heraus war der Hauptlinie eine Nebenlinie nach der damals sehr wichtigen Festung Willem I hinzu gefügt. Mai 1873 konnte die ganze Linie trotz schwerer finanzieller Mißgeschicke in Betrieb genommen werden.

Noch während des Baus bekam dieselbe Gesellschaft eine Konzession für eine Linie von Batavia — der Hauptstadt Nederl.-Indiens — nach Buitenzorg, wo der Generalgouverneur seinen Sitz hatte, die auch von großer Bedeutung für die Abbeförderung der dort in der Umgebung gewonnenen landwirtschaftlichen Erzeugnisse war. Auch für diese Linie war die europäische Regelspur von 1,435 m vorgeschrieben. Aber noch bevor mit dem Bau begonnen wurde, erhoben sich bei der Indischen Regierung Zweifel an der Zweckmäßigkeit dieser Spurweite, und es tauchte die Frage auf, ob es nicht besser sein würde, eine schmalere Spur zu wählen, welche billiger in der Ausführung und trotzdem geeignet sein würde, den Verkehrsbedarf auf lange Jahre hinaus zu befriedigen.

Die Regierung beauftragte zwei Eisenbahnfachmänner von großem Ruf, die Ingenieure J. A. Kool und N. H. Henket, ein Gutachten darüber zu erstatten. Dies Gutachten erschien 1869 und führte dazu, daß tatsächlich die schmale Spur, die „Kapspur“ von 1,067 m, künftig als die Regelspur für Java gelten sollte.

Ein zeitig eingereichtes Gesuch der Niederländisch-Indischen Eisenbahn-Gesellschaft, die Linie Buitenzorg—Batavia nicht mit „breiter Spur“ von 1,435 m Weite, sondern mit indischer Spur von 1,067 m bauen zu dürfen, wurde dann auch bewilligt. Ebenso wendete der Staat, der 1875 selbst zum Bau und Betrieb von Eisenbahnen auf Java und Sumatra übergang, ebenfalls diese Spurweite an. Auch die Deli-Eisenbahn-Gesellschaft auf Sumatra und die später auf Java und Madoera entstandenen Kleinbahngesellschaften — später richtiger Nebenbahnen genannt — wählten diese

Spurweite, so daß man sagen kann, daß in Indien die Kapspur von 1,067 m die allgemein angewendete geworden ist¹.

Die Erfahrung hat gezeigt, daß die Gutachter richtig gesehen hatten, indem sie sich für die schmalere Spurweite aussprachen. Wiederholt hat die Niederländisch-Indische Eisenbahn-Gesellschaft erwogen, zur Schmalspur überzugehen, um so mehr, als sie ihre späteren Erweiterungen, bis auf die kleine Linie Djokja—Brossot, die eigentlich eine Verlängerung der bereits vorhandenen Bahn war, auch mit Kapspur baute; dazu ist es aber nie gekommen. Wohl ist auf einigen Bahnabschnitten eine dritte Schiene gelegt, die es möglich macht, Fahrzeuge des eigenen Betriebes und von anderen Betrieben auf diese Strecken übergehen zu lassen².

Auf Seite 168 seines Artikels sagt Dr. Remy unter dem Titel „Baukosten“:

„Leitgedanken der Trassierung und Spurweite. Der Bau der afrikanischen Kolonialbahnen war charakterisiert durch das Bestreben, für ein möglichst geringes Anlagekapital möglichst schnell zu einem gerade vorliegenden Ziel zu gelangen. Dieser Vorgang wiederholt sich heute in derselben Form bei dem Bau von Straßen in den britischen Kolonien. Eine Produktionsstätte wird gefunden, der Abbau eines Produktes wird in Angriff genommen, es taucht die Frage des Abtransportes auf, und so schnell wie möglich wird mit einem Minimum von Aufwand eine Straße mit mangelhafter Trassierung und in mangelhafter technischer Ausführung zu der Produktionsstätte gebaut, um möglichst schnell ein gerade auftauchendes Bedürfnis zu befriedigen; auf die Betriebskosten, in diesem Falle den Verschleiß der Kraftwagen und ihre Abnutzung durch die Überwindung zu großer Steigungen, wird keine Rücksicht genommen, die technische Ausführung läßt zu wünschen übrig, im tropischen Regen versagt die Straße, kurzum, es handelt sich zuzusagen nur um ein kurzfristiges Provisorium, das dann noch unter

¹ Die Atjehkleinbahn auf Sumatra war ursprünglich mit 1,067 m Spurweite angelegt. Später bei dem Ausbau wurde wegen der Breite der mitbenutzten militärischen Kolonnenwege zu der Spurweite von 0,75 m übergegangen, die bei dieser 512 km langen militärischen Bahn sehr befriedigt hat. Die Straßenbahnen in Batavia wurden mit einer Spurweite von 1,188 m gebaut.

² Es ist also nicht ganz richtig, wenn Prof. Dr. Ing. Blum auf Seite 667 seines hochinteressanten Artikels „Die Bedeutung der Schmalspur“ in Heft 52/53 der Zeitung des Vereins mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen, Jahrgang 1942, schreibt, daß auf Java mit dem Chaos der Spurweiten „reiner Tisch“ gemacht worden ist, obwohl man ihm im großen ganzen bestimmen kann.

mangelhafter Unterhaltung leidet. Wenn auch der Bau von Eisenbahnen sich wegen des höheren technischen Aufwandes nicht in so krasser Mangelhaftigkeit vollzogen hat, so waren doch immerhin die einschränkenden Bedingungen, unter denen sich der Bau vollzog, so drückend, daß sie schon vor zwei und drei Jahrzehnten in ein Stadium der Entwicklung eingetreten waren, welches gebieterisch die Überlegung nach grundlegenden Umbauten erforderte, wenn also auch nicht so kurzfristig wie bei den modernen kolonialen Straßenbauten, so doch nach einer für die Lebensdauer der Eisenbahn immerhin verhältnismäßig kurzen Betriebsdauer von drei oder vier Jahrzehnten.

Die Frage der Spurweite, deren Wahl noch zu Beginn des Eisenbahnbaues in unseren deutschen Kolonien schwerste Kämpfe verursachte, ist heute mindestens so weit geklärt, als der Bau von 60 cm - spurigen Feldbahnen kaum noch in Frage kommen dürfte, tatsächlich auch nach 1918 bereits stark in den Hintergrund getreten war.“

Bei den niederländisch-indischen Eisenbahnen lag die Sache etwas anders. Da die Eisenbahnen hier einen überwiegend landwirtschaftlichen Charakter trugen und die Ausbeutung von Bodenschätzen keinen wesentlichen Anreiz ausübte, war Eile nicht so geboten, so daß der Trassierung die größte Sorgfalt gewidmet werden konnte. Fast ohne Ausnahme hat demgemäß auch die ursprünglich gewählte und ausgeführte Linienführung befriedigt. Nur bei einer Eisenbahn, nämlich der, welche das 1869 entdeckte Steinkohlenebiet von Sawah Loento, das sog. Ombilin-Kohlenlager an der Westküste Sumatras — worüber, wie oben angedeutet, in einem besonderen Artikel gesprochen werden soll — mit der Hafenstadt Padang verbindet, hätte man erwarten können, daß die Kohlenausbeutung zu einem schnellen Zustandekommen der Bahn geführt hätte. Das ist aber nicht geschehen, weil in den Jahren 1870 bis 1885 Indien, das kein Industrieland war, aus besonderen Gründen für die Schifffahrt wenig Bedarf an eigenen Steinkohlen hatte, so daß erst 1887 beschlossen wurde, von Padang aus eine Kohlenbahn zu bauen, die zugleich der wirtschaftlichen Entwicklung der nördlich von den Steinkohlenlagern gelegenen fruchtbaren Padangschen Hochlande dienen konnte. Dem Bau ging eine gründliche Untersuchung bezüglich der besten Trassierung voraus. In späteren Jahren ist an der Trasse, die einen großen Umweg für den Kohlentransport machte und infolge mehrerer langer Zahnradabschnitte teuer im Betrieb war, häufig heftige Kritik geübt worden. Eine andere Linienführung über den Soebangpaß wurde empfohlen, bis die Frage durch die vernichtende, sich hauptsächlich auf finanzielle Gründe stützende Kritik der sog. Soebangkommission (1906) und später (1912) des Direktors der

Staatsbahn an Sumatras Westküste, des gegenwärtigen Generaldirektors der sog. Schwestertrambahngesellschaften¹ auf Java, G. P. J. Caspersz, zu Ende gebracht wurde.

Wie Prof. Dr. Ing. Blum in einem Artikel in der Zeitschrift für Verkehrswissenschaft² deutlich hervorgehoben hat, ist in Kolonien das Zustandekommen von „eisernen Wegen“ zu einem guten Teil eine Finanzfrage. Es wird begreiflich sein, daß das kleine Niederland sein großes Kolonialreich nur allmählich mit Eisen- und Straßenbahnen versehen konnte, erst Java, wo der Schwerpunkt der Kolonien lag, danach Sumatra und die anderen Inseln. Da man mit beschränkten Geldmitteln arbeitete, um die agrarischen Kolonien mit Eisenbahnen zu versorgen, ist es verständlich, daß erstens der Wahl der Linienführung und — wie wir gesehen haben — der Spurweite die nötige Aufmerksamkeit geschenkt wurde, und zweitens, daß das Bautempo nur sehr langsam war und wiederholt in Zeiten von finanziellen Depressionen und Schwierigkeiten der Kapitalbeschaffung verzögert wurde.

Die Frage, ob bei bestimmten Fällen Schmalspurbahnen mit 0,60 m Spurweite nicht das gegebene Transportmittel sein würden, um bei beschränkten Geldmitteln agrarische Gebiete an das Eisenbahnnetz anzuschließen, wurde in Niederländisch-Ostindien erst sehr spät zur Tagesordnung gestellt, nämlich 1908, d. h. sechs Jahre, nachdem die reichlich 300 km lange Linie Swakopmund — Khan — Jakalswater — Karibib — Okandja — Windhuk mit einer Spurweite von 0,60 m in Betrieb genommen worden war (1897 war wegen des Ausbrechens der Rinderpest und Mangel an Zugtieren mit dem Bau der Bahn begonnen worden), und zwei Jahre, nachdem die Otavibahn von Swakopmund über Usakos — Onguati — Omaruru nach Tsumeb nach einer Bauzeit von drei Jahren in Gebrauch genommen worden war³. Es ist bedauerlich, daß, als man in Indien zum

¹ Das sind die unter einer Direktion stehende Samarang—Joana Stoomtrammaatschappij (425 km), Semarang-Cheribon Stoomtrammaatschappij (374 km), Oost Java Stoomtrammaatschappij (92 km) und die Serajoedal Stoomtrammaatschappij (126 km).

² Heft 4, Jahrgang 1941, Seite 200. Der Artikel trug den Titel: „Die Verkehrerschließung von Kolonien“.

³ 1911 wurde die Linie von Karibib nach Windhuk von der Schmalspur auf die Kapspur (1,067 m) umgebaut und 1912 nach Keetmanshoop (Nord-Südbahn) verlängert. Von Onguari nach Karibib wurde dann eine kleine 14 km lange Schmalspurverbindungsbahn gebaut, so daß der Verkehr hauptsächlich von Swakopmund über Onguari nach Karibib ging, wo die Güter auf die 1,067 m breite Windhukbahn umgeladen wurden. Die von der Eisenbahnbrigade der Schutztruppen gebaute Feldbahn Swakopmund—Jakalsberg—Karibib wurde wegen der ungünstigen Linienführung (bei Khan kamen Steigungen von 1:21, also von beinahe 48 ‰ vor) immer weniger gebraucht und 1915 abgebrochen, als

Bau von Schmalspurbahnen übergang, über die in Deutsch-Südwest-Afrika gemachten Erfahrungen keine Informationen eingeholt worden sind. Wäre dies geschehen, dann würde den Indischen Staatseisenbahnen eine ganze Reihe Enttäuschungen erspart geblieben sein. In Indien selbst verfügte man ja auch über Erfahrungen bei dem Staatszinnausbeutungsbetrieb auf Banka und dem Privatbetrieb auf Billiton (siehe oben), sie wurden aber nicht ausgenutzt.

das erste Stück der Otavibahn, nämlich von Swakopmund nach Usakos auf 1,067 m Spur umgebaut und das Stück Usakos—Kranzberg mit einer dritten Schiene versehen war. Die 12 km lange Verbindungsbahn Onguari—Karibib konnte darauf abgebrochen werden.

Die Schmalspurverbindung Usakos—Otavi—Tsumeb (415 km lang) blieb bestehen (ursprünglich war diese Privatlinie 567 km lang; sie wurde später (1910) durch den Staat angekauft und an die Otaviminen- und Eisenbahngesellschaft verpachtet; sie wird jetzt, wie fast alle anderen Linien im früheren Deutsch-Südwest-Afrika, von den Süd-Afrikanischen-Unions-Eisenbahnen betrieben). Sie erhielt zwei Schmalspurabzweigungen, nämlich von Atjiwarongo nach Outjo (74 km) und von Otavi nach Grootfontein (1908: 92 km). Nur im südlichen Gebiet von Süd-West-Afrika ist noch eine Schmalspurbahn (130 km) in Betrieb, nämlich die Privatbahn von Kolmanskuppe (bei Lüderitzbucht), den Indischen Ozean entlang nach Süden über Elisabethsbucht, Pomona nach den Diamantfeldern von Bogenfels. Insgesamt sind in dieser ehemaligen deutschen Kolonie also noch 711 km Schmalspurbahn in Betrieb, wovon 130 km Privatbahn. Darüber hinaus sind im selben Gebiet 1818 km Eisenbahn mit einer Spurweite von 1,067 m angelegt worden.

Oben wurde bereits gesprochen über die Höchststeigung bei Khan (1 auf 21). Im allgemeinen blieben die Steigungen unter 1 : 60 mit kleinsten Halbmesserbogen von 200 m. Von der Küste aus mußte erst der Namibgürtel überschritten werden; Karibib liegt auf einer Höhe von 1165 m, Okahandja auf 1321 m, Windhuk auf 1637 m. Die ursprüngliche Schmalspur-Otavibahn erreichte bei Usakos schon eine Höhe von 875 m, bei Kalkfeld 1514, um bei Otavi auf 1420 m, bei Tsumeb auf 1340 m zu fallen. Auf der Abzweigung bei Grootfontein wurde eine Höhe von 1635 m erreicht. Vgl. bzgl. dieser und weiterer Einzelheiten im Archiv für Eisenbahnwesen (Jahrg. 1940, S. 185 u. f.) den Artikel von Dr. Ing. Remy „Die Verkehrsentwicklung in den deutsch-afrikanischen Kolonien unter der Mandats Herrschaft“. Die Bücher von F. Baltzer „Die Kolonialbahnen mit besonderer Berücksichtigung Afrikas“ (für Süd-Westafrika siehe Seite 31, 78, 84, 97 und 310), das in 1916 bei der Göschensche Buchhandlung und „Kolonial- und Kleinbahnen“ (Teil 1 Seite 21), das in 1920 in der Sammlung Göschen bei Walter Gruyter und Co. in Berlin und Leipzig erschien, unterrichten sehr gut über die ehemaligen deutschen Bahnen. Leider stimmen die Angaben über die Eisenbahnen auf Sumatra in Niederländisch-Indien (Seite 283) nicht mit der Wirklichkeit überein.

Auch in der Kapkolonie und in Natal existieren noch eine ganze Reihe kleiner 0,60 m-Bahnen, ebenso wie in den afrikanischen Kolonien von Portugal usw. Leider enthalten die Statistiken offizieller Veröffentlichungen, Jahresberichte und Eisenbahnkarten in fast allen Ländern so viele Ungenauigkeiten und Fehler, daß es unmöglich ist, sich ein vollständiges und richtiges Bild der afrikanischen Schmalspurbahnen zu bilden.

Wenn Präsident Remy sagt (vgl. oben), daß der Bau von dergleichen Bahnen „kaum noch in Frage kommen dürfte, tatsächlich auch nach 1918 bereits stark in den Hintergrund getreten war“, so ist dies insofern vollkommen richtig, als die vorläufige Erschließung eines Koloniallandes von dem Kraftwagen auf dem gewöhnlichen Fahrweg übernommen worden ist (Seite 173). Wenn aber auf den Spuren des französischen Verkehrswirtschaftlers Maitre Devallon auf derselben Seite der Schluß gezogen wird, daß es nicht zweckmäßig wäre, um bei Mangel guten Kartenmaterials lange nach der besten Trassierung zu suchen und zu warten, bis man sie gefunden hat, und daß es nur darauf ankommt, zunächst einmal schlecht und recht zu bauen und nach 20 oder 30 Jahren, wenn der Verkehr genügend gestiegen und die vorhandene Bahn abgeschrieben sei, einen völligen Umbau vorzunehmen, so kann das von mir als *allgemeine* Regel nicht unterschrieben werden. Erstens nicht, weil es niemals sicher ist, daß die Verkehrsintensität auf einer bestimmten Bahn genügend steigen wird, daß also eine Abschreibung, und zwar dabei noch in einem so kurzen Tempo, überhaupt möglich sein wird, und zweitens nicht, weil — und damit stimme ich völlig mit Blum überein — Kapital in Kolonien ziemlich schwer zu bekommen ist und, wenn das doch ausnahmsweise der Fall ist, sich dann die Frage erhebt, ob nicht andere Verbindungen eher zur Anlage an die Reihe kommen. Diese Rechnung geht nur auf, wenn Geld keine Rolle spielt, aber das wird in den meisten Fällen wohl nicht der Fall sein. Wir werden weiter unten beim Umbau der Linie Rambipodji—Poeger (Oost Java) diese Erscheinung beobachten. In Deutsch-Südwest-Afrika machte man dieselbe Erfahrung. So kostete die später abgebrochene militärische 0,6 m-Bahn Swakopmund—Karibib (1902) 39 700 RM je Kilometer, die Otavibahn weniger, nämlich 37 400 RM je km, die Nebenlinie Otjiwarongo—Outjo sogar 49 000 RM; die Kosten der mit 1,067 m Spurweite angelegten Linie Windhuk—Keetmanshoop betragen 72 400 RM je km, die 1911 von 0,60 auf 1,067 m umgebaute Bahn Karibib—Windhuk kostete sogar 98 000 RM je km.

Schlechten Staatsfinanzen hatten die Schmalspurbahnen mit 0,60 m Spurweite in Niederländisch-Indien 1908 auch ihr Entstehen zu danken. Wie diese Bahnen entstanden, wuchsen und teilweise wieder verschwanden, soll im folgenden berichtet werden.

Es war unter der Regierungsperiode des Generalgouverneurs van Heutsz, der das Atjehland befriedete, daß als Generaldirektor der Staatsbahnen der Ing. H. F. van Stipriaan Luisius auftrat, ein guter Eisenbahnfachmann, ein ausgezeichnete Organisator, von dem Wunsche beiseelt, das Eisenbahnwesen zum Nutzen des Landes in möglichst schnellem Tempo zu fördern, ohne dabei die finanzielle Seite des Problems je aus dem Auge zu verlieren. Bei der Direktion der Westerlijnen des Staats-

bahnnetzes lenkte im Jahre 1908 der Oberbaurat P. A. Roelofsen, der viel später eine der höchsten Stellungen erreichen sollte, indem er 1920 Chef des Departements von Gouvernementsbetrieben wurde, die Aufmerksamkeit auf die Bedeutung von Schmalspurbahnen bei der Erschließung von Gegenden¹, die sonst infolge der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel noch lange auf Bahnverbindungen warten müßten². Um in dieser Richtung einen Versuch zu machen, empfahl er den Bau der kleinen Linie von Tjikampek nach Tjilamaja, also eine Verbindung der Bahnstation Tjikampek an der großen Linie Batavia—Bandoeng mit Tjilamaja, einem Reisbauzentrum (siehe Karte 1).

Im Jahresbericht der Staatsbahnen von 1908 finden wir auf Seite 29 u. f. ausführlich entwickelt, daß der Staat vorläufig voll zu tun haben würde mit dem Bau der Linie von Cheribon nach Maos und der Stammlinie auf Sumatra, so daß nicht daran zu denken sei, auch noch Kleinbahnlinien mit einer Spurweite von 1,067 m anzulegen. Der Bericht fuhr dann fort:

„In vielen Gegenden wird aber die Decauvillebahn³ die Vorläuferin einer Eisen- oder Trambahn sein, denn, hat sich einmal der wirtschaftliche Zustand in solchem Maße entwickelt, daß eine Decauvillebahn nicht mehr genügt, dann kann diese Bahn durch eine Eisen- oder Trambahn ersetzt werden, und das freiwerdende Oberbau- und rollende Material an anderer Stelle benutzt werden.

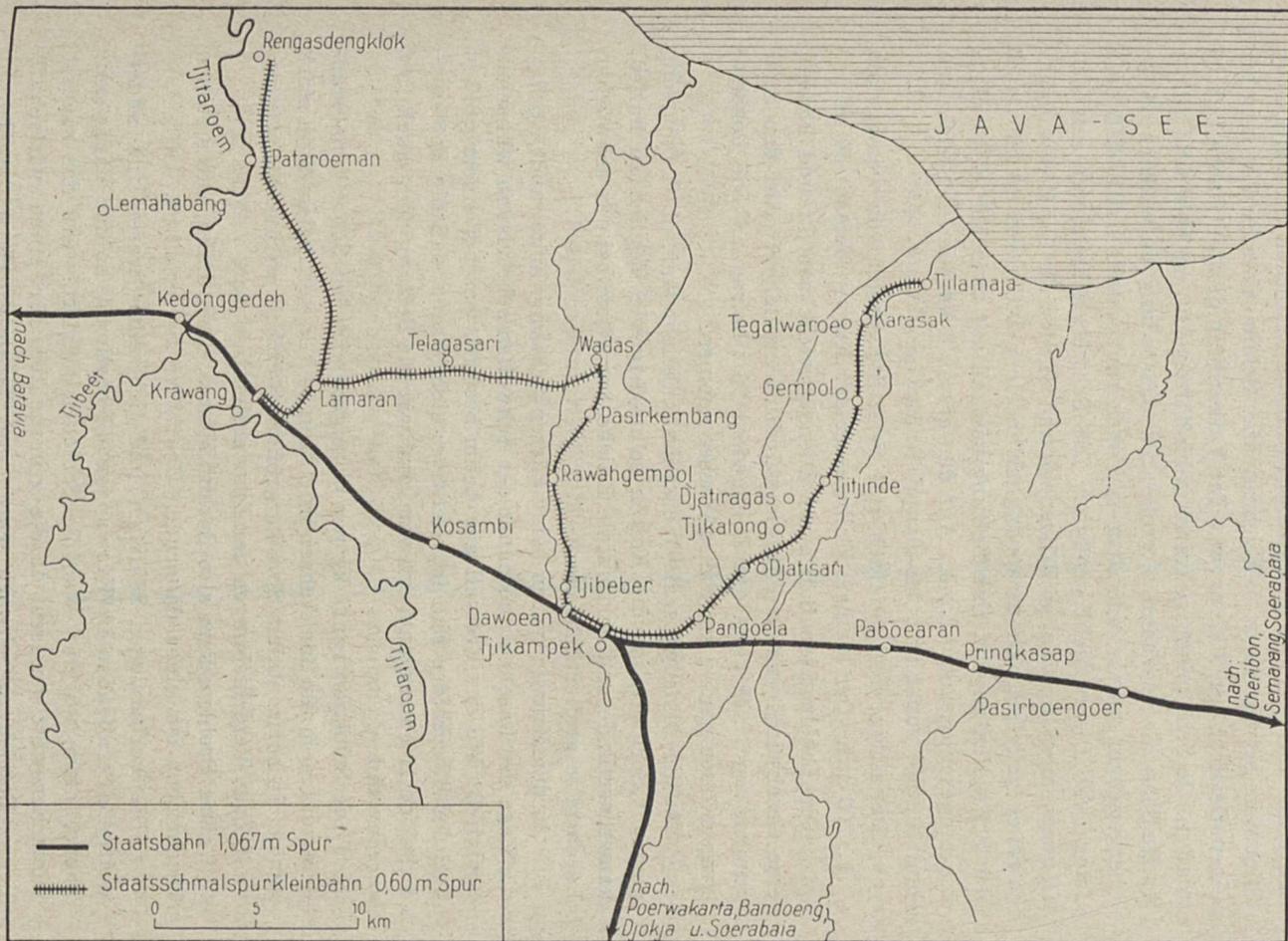
Obiges, wie auch die Erwägung, daß auch auf den Besitzungen außerhalb Javas vielleicht von Decauvillebahnen zur Verbesserung der Verkehrszustände in beträchtlichem Maße Gebrauch gemacht werden könnte, haben in der Hauptsache dazu geführt, zu einer Erprobung überzugehen, um sich eine Vorstellung der finanziellen Resultate und der Einflüsse zu bilden, die von einer solchen Decauvillebahn zu erwarten sind. Ein günstiges Bild für einen solchen Versuch bot die Residenz Krawang, wo seit einigen Jahren an der Verbesserung des Straßensystems gearbeitet wird.

Zwecks Anfuhr des nötigen Materials für die Straßenbahn von Tjikampek nach Tjilamaja war dort den Wegrain entlang eine un-

¹ Schon früher, nämlich im Jahre 1876, hatte der Baumeister der ersten Staatsbahnen auf Java, Inspektor-General Maarschalk, darauf hingewiesen, daß es, um baldige Verkehrserschließung zu ermöglichen, wünschenswert sei, Bahnen mit einer Spurweite von 0,61 m bis 0,8 m zu bauen. Nachher wurde davon nicht mehr gesprochen.

² Roelofsen stand also auf demselben Standpunkt wie Flachat 1861 in Frankreich und Köpcke 1868 in Deutschland.

³ Decauville hat als erster (1876 bis 1878) die Grundtypen für die sog. Feldbahnen entwickelt, die als bewegliche Bahnen, ohne besonderen Unterbau, unmittelbar auf die Bodenoberfläche verlegt werden.



Karte 1

gefähr 30 km lange Werkbahn angelegt unter Benutzung des Materials, das von den geschlossenen Solovalleiwerken stammte. Die Spurweite betrug 0,60 m. Die gebrauchten Schienen waren 7 m lang bei einem Gewicht von 9 kg pro m. Zur Verbindung dienten flache Laschplatten. Je Schienenlänge waren zehn hölzerne 10 cm hohe und 20 cm breite Schwellen vorhanden, größtenteils 1,20 m lang, zu welcher Länge übergegangen wurde, nachdem es sich herausgestellt hatte, daß eine Länge von 1,10 m nicht genügte. Die Schwellen stammten aus den Gouvernementsforsten bei Tjikampek und wurden für 0,65 fl bzw. 0,55 fl je Stück geliefert. Die ursprünglich in einer Dicke von 10 cm unter den Schwellen angebrachte Bettung bestand aus zwischen Erdbanketten eingeschlossenem Sand. Auf den ersten 4 km kamen Steigungen und Gefälle von 1 : 32, 1 : 40 und 1 : 50 vor.

Der übrige Teil ist flach und weist Steigungen von weniger als 1 : 200 auf. Der kleinste Halbmesser der Kurven beträgt 50 m.

Die Lokomotiven haben ein Dienstgewicht von 7 t und können eine Geschwindigkeit von 12 km stündlich erreichen. Auf den Steigungen von 1 : 40 kann das Zuggewicht 36 t betragen. Die Lokomotiven müssen nach 8 km Fahrt Wasser nehmen.

Da die Linie ganz als Werkbahn angelegt war, d. h. mit sehr geringer Sorgfalt, um die Kosten so niedrig wie möglich zu halten, kamen vertikale und horizontale Knicke, vor allem bei den schwachen Laschen, in großer Zahl vor.

In den Kurven waren keine kurzen Schienen angewandt, so daß die Lage der Laschen und damit der Schwellen sehr viel zu wünschen übrigließ. Wo der Erdwall aus Lehm besteht, was bei einem großen Teil der Strecke der Fall ist, stellte es sich heraus, daß die Bettungsdicke von 10 cm ungenügend war, und war die Bettung denn auch fast verschwunden.

Die Schienen von 7 kg per m zeigten sich bei Schwellenabständen von 0,70 m für den Achsendruck von 3,5 t in vertikalem Sinn stark genug. In horizontalem Sinn ist größere Steifheit erwünscht, was aus vielfachen Verschiebungen der Spur ersichtlich war.

Das Problem kam also darauf hinaus, einer Bahn, wie sie oben beschrieben ist, einen dauernden Charakter zu verleihen.

Die vorhandenen Schienen und Schwellen waren für anderweitigen Straßenbau im Krawangebiet bestimmt, so daß dafür neue anzuschaffen waren. Was die Schienen betrifft, wäre das sowieso wünschenswert gewesen, da die gebrauchten für einen wirtschaftlichen Betrieb zu schwach waren und darum durch schwerere von 12 kg je m ersetzt werden sollten. Ebenso mußten die Laschplatten

ausgewechselt werden. Die Bettungsschicht war an einigen Stellen aufzufüllen und der Damm auszubessern.

Lokomotiven, wovon vorläufig nicht mehr als vier nötig sind, konnten aus den Magazinen der früher in Regierungsauftrag eingestellten Bewässerungswerke im Solo-Tal erworben werden; ebenso die notwendigen Untergestelle für Personen- und Güterwagen, für welche die Kasten in den Werkstätten in Bandoeng angefertigt wurden. Die Gesamtkosten dieser Arbeiten wurden auf 180 000 fl geschätzt, ungerechnet den Betrag, der für den Umbau von Lokomotiven — für die schwerere in Gebrauch genommen worden sind, als erst auf der Werkbahn — und rollendes Material auf die Baurechnung der Decauville-Linie zu schreiben ist.

Diesen Ausgaben für das Experiment konnte ein Verkehr gegenübergestellt werden, der ganz bestimmt eine genügende Verzinsung des Anlagekapitals verbürgt.“

Aus diesem Grunde, nämlich weil es sich um einen Versuch handelte, der wenig Kosten erforderte, war der Gesetzgeber in Holland umgangen worden; und so hatte der Generalgouverneur am 19. Mai 1908 schriftlich die Ermächtigung gegeben, die Linie als „Erweiterungswerk“ anzulegen. Ende 1908 war für diese Erweiterung 94 384 fl aufgewendet; am 1. Juli 1909 kam die 27 km lange Linie in Betrieb.

Einige Tage vorher, am 14. Juni 1909, hatte der Gesetzgeber in Holland den Bau der Hauptlinie Tjikampek—Cheribon bewilligt. Dies hatte zur Folge, daß die Linienführung der Schmalspurbahn, die im ersten Abschnitt parallel mit der zu bauenden Eisenbahn lief, auf einer 4 km langen Strecke verlegt werden mußte. Zieht man die dadurch verursachten Kosten von der Baurechnung, die damals 232 929 fl betrug, ab (übrigens kamen dadurch zwei Eisenbahnkreuzungen in Wegfall und es konnten die Höchststeigungen auf 1 : 200 vermindert werden), dann waren die eigentlichen Baukosten Ende 1909 227 552 fl oder rund 8400 fl je km, einschließlich der Kosten für die Fahrzeuge, die alsbald vermehrt werden mußten, um den Verkehr zu bewältigen.

Der Betrieb war natürlich so einfach wie möglich gehalten, was dadurch ermöglicht wurde, daß die Höchstgeschwindigkeit nur 15 km stündlich betrug und die Beförderung mit nur einem Zugpark vor sich ging, der täglich zwei Fahrten hin und zurück machte. Der andere aufkommende Verkehr geschah anfänglich mit Güterzügen. Der Tarif war sehr niedrig gehalten; es bestand keine Gelegenheit, erster Klasse zu reisen; die Linie war geteilt in zwei Teilstrecken für die 2. Klasse zu je 45 Cent und in sechs Teilstrecken für die 3. Klasse zu je 5 Cent. Weiter hatte jeder Reisende Gelegenheit, 1 Pikolan (60 kg) Gepäck gebührenfrei mitzu-

nehmen; mehr Gepäck wurde berechnet zu 15 Cent je Teilstrecke 2. Klasse und 5 Cent je Teilstrecke 3. Klasse. Bestell- und Eilgüter wurden nicht zur Beförderung angenommen. Frachtgüter wurden in Klasse 1 zu 6 Cent je Tonnenkilometer berechnet, Padi (ungeschälter Reis), Bambus, Kies, Brennholz usw. für 4 Cent je Tonnenkilometer als Wagenladungen von 5 t. Für Stückgüter wurde 1 Cent für je angefangene 100 kg für den km in Rechnung gestellt. Der Lokomotivpark bestand aus fünf B 1-Tenderlokomotiven von Arthur Koppel mit Kesseln der Münchener Firma Kraus. Das Gewicht der Lokomotiven betrug leer 8110 kg, das Reibungsgewicht der dienstfertigen Lokomotiven 7840 kg, das Gesamtgewicht 10 090 kg. Die Zahl der gemischten 2. und 3. Klassewagen auf Drehgestellen betrug drei, die der 3. Klasse auf Drehgestellen sieben. Ferner waren 42 Gepäckwagen, 8 geschlossene Güterwagen auf Drehgestellen, 2 Marktwagen auf Drehgestellen, 3 offene Güterwagen auf Drehgestellen und 8 Plattformwagen auf Drehgestellen vorhanden. Die Fahrten der Kippwagen auf zwei Achsen für den Bau einbegriffen, wurden 389 782 Personen- und Güterwagenkilometer und 1 368 164 Fahrzeugkilometer im ersten Jahr zurückgelegt.

Am 1. Dezember 1909 war es bereits nötig, mit vier Zügen in jeder Richtung täglich zu fahren; die Nutzleistung der 2. Klasse war nur 3,23 %, die der 3. Klasse jedoch 47,62 %. An Einnahmen wurden 21 277 fl aus der Personenbeförderung gebucht, der Gütertransport brachte 6890 fl auf, mit einigen anderen Einkünften betrugen die Einnahmen zusammen 28 209 fl. Die Zahl der Personenkilometer war 1 908 605, der Ertrag je Personenkilometer gut 1 Cent, je Tonnenkilometer 4,5 Cent. Der Erlös je Tageskilometer war 5,68 fl, wovon 4,28 fl an Personenbeförderung. Mit den Ergebnissen war man bei den Staatseisenbahnen in hohem Maße zufrieden, so zufrieden sogar, daß Roelofsen einen sehr optimistisch gehaltenen Bericht (datiert vom 30. Juli 1909) erstattete, der von dem Generaldirektor der Staatseisenbahnen am 23. August 1909 an den Generalgouverneur weitergesandt wurde. In diesem Bericht wurde u. a. anempfohlen, namentlich außerhalb Javas — u. a. in Sumatra — anstatt von Fahrwegen Schmalspurbahnen anzulegen, es sei denn, daß das Gelände so starke Steigungen aufweise, daß Bau und Betrieb solcher Bahnen zu schwierig werden würde.

Auch der Jahresbericht von 1910 lautete wieder außerordentlich günstig; die Betriebsergebnisse der Schmalspurbahn Tjikampek—Tjilamaja waren:

Einnahmen: 64 959 fl, je Bahnkm 2406 fl, je Tageskm 6,59 fl, je Zugkm 0,76 fl;

Ausgaben: 28 172 fl, je Bahnkm 1043 fl, je Tageskm 2,86 fl, je Zugkm 0,33 fl.

Der Überschuß der Betriebsrechnung betrug also 36 787 fl oder 14,7 % des Anlagekapitals, das auf 249 850 fl gestiegen war, gegenüber einem Gewinn von 12,1 % im Jahre 1909. Die Ausgaben betragen nur 44 % der Bruttoeinnahmen.

In der Presse wurde das Lob der Schmalspurbahnen gesungen, ohne daß man sich dabei klar machte, daß alle möglichen Faktoren mitgewirkt hatten, um ein einseitig vorteilhaftes Bild entstehen zu lassen. Überall tauchten Pläne auf, um Schmalspurbahnen zu bauen, u. a. auch an der Westküste Sumatras, wo der Direktor der Staatseisenbahn, Caspersz, die größte Mühe hatte, den Gouverneur Ballot zurückzuhalten, Vorschläge einzureichen für den Bau einer schweren Schmalspur-Bergbahn von Moeara Kalaban nach Moearo als Ersatz für die Mittel-Sumatra-Fahrstraße, die den Westen mit dem Wegenetz der Ostküste verbinden sollte¹.

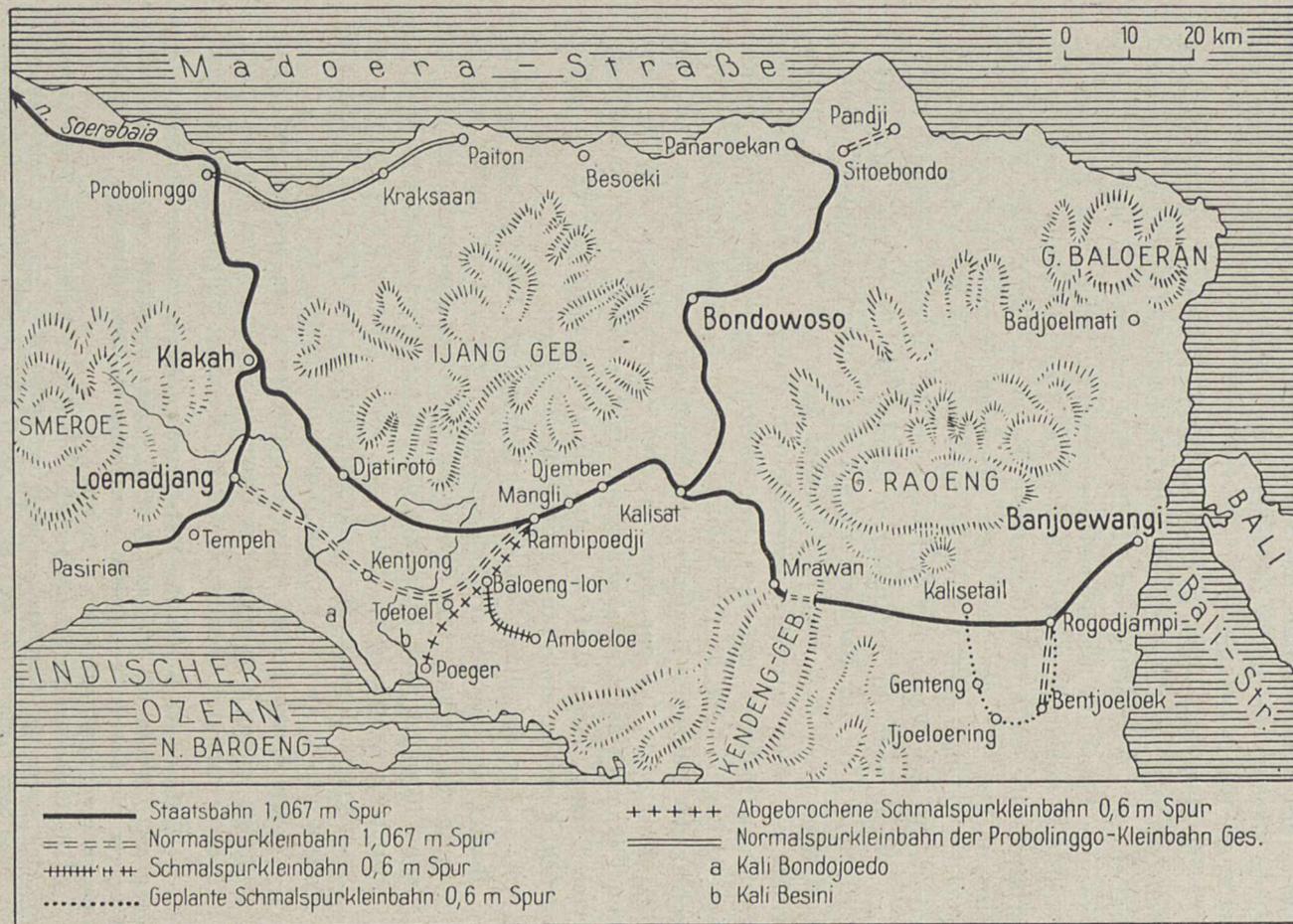
Wenn auch die anfänglichen Erfolge der Probelinie Tjikampek—Tjilamaja nicht zur Nachahmung auf den „Buitenbezittingen“ (Außenbesitzungen) — d. h. den Inseln außer Java und Madoera — führten, wofür sie doch besonders anempfohlen waren, so wurde doch diese Schmalspurbahnart auf Java bald weiter ausgedehnt. Das geschah bereits Beginn 1911, als der Kolonialminister de Waal Malefijt auf Vorschlag der indischen Regierung die Erhöhung des indischen Etats für 1911 beantragte für den Bau von zwei kleinen Linien, nämlich einer von Tjikampek nach Lemahabang und einer in Ost-Java von Rambipoedji nach Poeger (siehe Karte 2). Auf die zweite Linie komme ich später zurück. Über die erste Linie schrieb der Minister:

„Der nördliche Teil der Residenzschafft Batavia hat dringend Bedarf an besseren Verkehrsmitteln. Teilweise ist dafür gesorgt durch die Anlage einer Kleinbahn mit einer Spurweite von 60 cm von Tjikampek nach Tjilamaja, die mit besonders günstigem Resultat betrieben wurde (vgl. Seite 121 des Jahresberichtes der Staatseisenbahnen in Niederländisch-Indien von 1909 und Spalte 275 des Kolonialverslag [Kolonialberichtes] von 1910).

Um diesen Bedarf weiter zu befriedigen, war beabsichtigt, einen 12,2 km langen Karrenweg von Dawoean nach Lemahabang anzulegen, doch bei näherer Überlegung hat die Meinung Eingang gefunden, daß

¹ Während die Kosten des Mittel-Sumatra-Weges zwischen Tandjoeng Gedang und Takoeng (30 km) auf 18 900 fl je km geschätzt waren, berechnete Caspersz die Kosten für dieselbe Verbindung als Schmalspurbahn mit 0,60 m Spurweite angelegt, auf 50 000 fl je km.

Die Baukosten der Schmalspurbahn von Moeara Kalaban bis Sidjoendjoeng (25 km) waren von Caspersz geschätzt auf 35 000 fl je km, von Sidjoendjoeng bis Tandjoeng Gedang (31 km) auf 85 000 fl und von Tandjoeng Gedang nach Takoeng auf 50 000 fl (s. oben) je km.



Karte 2

es mehr im Interesse des Landstriches liegt, auch hier eine Kleinbahnverbindung mit Schmalspur zustande zu bringen. Diese Kleinbahn, die als eine Verlängerung der Linie Tjikampek—Tjilamaja zu betrachten ist, soll Tjikampek mit Lemahabang verbinden und eine Länge von 16,6 km haben.

Die Baukosten werden auf 155 543 fl oder 9370 fl je km geschätzt, die Kosten für das rollende Material einbegriffen.

Der jährliche Ertrag kann, ohne daß man befürchten muß zu hoch zu schätzen, auf rund 24 000 fl veranschlagt werden, und zwar 17 000 fl aus dem Personenverkehr und 7000 fl aus dem Gütertransport.

Nach Abzug der Betriebskosten, die auf 16 000 fl jährlich geschätzt werden, bleibt also ein Gewinn von 8000 fl oder ca. 5 % des Anlagekapitals übrig.

Indem man für Erneuerung und Abschreibung hiervon noch $2\frac{1}{2}$ % abzieht, bleibt noch ein Reingewinn von $2\frac{1}{2}$ % des Anlagekapitals übrig.

Bei dieser Gewinnberechnung muß man aber noch berücksichtigen die größeren Einkünfte, die die Beförderung auf der Nebenlinie bei der Hauptlinie zur Folge hat, und die auf 10 000 fl oder ca. 7 % des Anlagekapitals geschätzt werden. Infolgedessen kann der mit dieser Tramlinie zu erzielende Gesamtgewinn mit Sicherheit auf ca. $9\frac{1}{2}$ % des Anlagekapitals geschätzt werden.“

Ohne Einwendungen in der Volksvertretung wurden die angeforderten Gelder bewilligt, worauf der Bau durch Gesetz vom 18. Juli 1911 in Auftrag gegeben wurde.

Über die zweite Linie, die von Rambipoedji nach Poeger, schrieb derselbe Minister:

„In gleichem Maße besteht Bedarf an einer Kleinbahnverbindung im Süden der Residenzschaff Besoeki von Rambipoedji nach Poeger mit einer Seitenlinie von der zwischen genannten Orten gelegenen Dessa¹ Baloeng nach Amboeloe. Diese Gegend hat sich in den letzten Jahren, vor allem nach der Fertigstellung der Eisenbahn Probolinggo—Djember—Panaroekan, in erheblichem Maße entwickelt, aber die Verkehrszustände sind, vornehmlich durch das unzureichende und unregelmäßige Vorhandensein von Transportmitteln, durchaus schlecht zu nennen. Es besteht kein Zweifel, daß, wenn im Anschluß an die in Ausführung begriffenen Bewässerungsarbeiten ein zuverlässiges und billiges Transportmittel ins Leben gerufen wird, die notwendigen Faktoren vorhanden sein werden, um diese fruchtbare

¹ Dessa = javanisches Dorf.

Gegend zu großer Blüte zu bringen. Zu diesem Zweck wird auch hier eine Kleinbahn mit 60 cm Spurweite für am meisten geeignet gehalten.

Die Baukosten für die vorgeschlagene Verbindung, die eine Länge von 40,5 km haben soll, werden auf 405 000 fl oder 10 000 fl je km geschätzt, die Kosten für das rollende Material einbegriffen.

Der Ertrag der Linie selbst wird veranschlagt auf rund 51 000 fl, nämlich aus dem Personenverkehr 36 000 fl, aus dem Güterverkehr 12 400 fl und aus anderen Einnahmen 2000 fl.

Demgegenüber werden die Betriebskosten geschätzt auf 44 000 fl oder, unter Zufügung von 2½% des Anlagekapitals gleich ca. 10 000 fl für Abschreibung und Erneuerung, insgesamt auf rund 54 000 fl.

Die Einnahmen bleiben also unter den Ausgaben; praktisch kann man sagen, daß sie einander decken.

Dabei muß aber berücksichtigt werden die Ertragserhöhung, die der Betrieb der Nebenlinie für die Hauptlinie zur Folge hat, welche Erhöhung vom Generaldirektor der Staatseisenbahnen auf Java auf 12 800 fl berechnet wird, so daß schließlich ein Reingewinn übrig bleibt von 9800 fl oder ca. 2½% des Anlagekapitals.“

Schriftlicher oder mündlicher Gedankenwechsel fand in der Volksvertretung auch über diese Linie nicht statt: das Gesetz wurde am 16. Mai 1911 in der Zweiten Kammer und am 14. Juli 1911 in der Ersten Kammer der Generalstaaten angenommen. Der Bau wurde daraufhin durch Gesetz vom 18. Juli 1911 in Auftrag gegeben.

Die erstgenannte kleine Linie, 16 km lang, wurde angelegt von Tjikampek über Dawoean nach Wadas, also nicht nach Lemahabang, wie im Gesetz angegeben war; sie hieß darum nach Fertigstellung: Tjikampek—Wadas. Die Linie wurde am 15. Juni 1912 fertig. Die zweite 40,5 km lange Linie wurde am 3. Mai 1913 für den öffentlichen Verkehr eröffnet.

Über die Linienführung der Bahn Tjikampek—Wadas kann ich aus eigener Erfahrung kein Urteil fällen, wohl über die Linie Rambipoedji—Poeger, da ich in den Jahren 1908 und 1909 Verkehrs- und Betriebsamtsvorstand in Djember war und damals ausgedehnte Untersuchungen vorgenommen hatte in dem Gebiet zwischen der bereits vorhandenen Eisenbahn Klakah—Djember und dem Indischen Ozean. Von Loemadjang, Pasirian und Tempeh bis über Jossowilangoen nach Poeger (vgl. Karte 2) liefen Pferdepfade, teilweise durch fast unbewohnte Sümpfe, wo ich zum ersten und letzten Male in meinem Leben zahllose Pythons und einen einzelnen Königstiger sah und wo es in den Unterläufen des Bondojoedo und Besiniflusses von Krokodilen wimmelte. Ferner wurde das Terrain durchschnitten von einigen „Lahars“ (Schlammhäfen), die vom Smeroevulkan Asche und Schlamm abwärts führten und fortwährend ihren Lauf änderten. Die geringe madoeresische Bevölkerung war nicht

seßhaft, sie betrieb „Ladang“-Bau, d. h. Raubbau auf Feldern, die nachher wieder verlassen wurden. Malariafieber dezimierte weiter diese nomadischen Eingeborenen. Der Bau einer Eisenbahn oder einer Kleinbahn hatte zu dieser Zeit keinen Sinn, ein Konzessionsgesuch für eine Kleinbahn mit 1,067 m Spurweite, das der Herr V. C. Coster van Voorhout 1898 eingerichtet hatte, führte denn auch zu keinem Resultat. Niemand konnte damals vermuten, daß noch nicht 20 Jahre später einige Zuckerfabriken etwas nördlicher hier Wohlstand verbreiten würden, und daß der Bau einer Kleinbahn nötig und nützlich werden sollte, nachdem Ent- und Bewässerungsanlagen den an sich fruchtbaren Boden kulturreif und die Gegend nahezu malariafrei gemacht hatten.

Völlig anders war die Sachlage in der Ebene zwischen dem großen Fischerort Poeger und der Distriktshauptstadt Djember. Das war eine fruchtbare Gegend mit zahlreichen Kalkbrennereien, Kokospalmgärten und Tabakfeldern; die madoeresische Bevölkerung war sehr wohlhabend, so daß derselbe Coster van Voorhout 1899 bereits eine Kleinbahnkonzession in diesem Landstrich beantragt hatte (Poeger, Amboeloe, Djenggawa, Soemberdandang nach Djember). Auf Grund der von mir angestellten Untersuchung schlug ich die Anlage einer Kleinbahn mit Spurweite 1,067 m vor, ein Vorschlag der von dem Betriebs- und Verkehrsdirektor A. W. E. Weyerman und vom Direktionspräsident der östlichen Staatsbahnen, Ing. G. A. Fokker, unterstützt wurde. Nach meiner Veretzung nach Madioen (Mittel-Java) stellte Ing. P. A. Roelofsen, der damals Chef des Erkundungs- und Baudienstes geworden war, eine von Grund aus neue Untersuchung an und kam aus mir unbekanntem Gründen erstens zu dem Schluß, daß die Linie von Poeger nach R a m b i p o e d j i, einer kleinen Station westlich von Djember, führen sollte, also entsprechend der Trasse, die 1904 bereits die Aufmerksamkeit von G. F. Leibbrandt auf sich gezogen hatte, ohne daß dessen Konzessionsgesuch zu irgendeinem Resultat geführt hätte, zweitens daß eine Abzweigung von Baloeng nach Amboeloe angelegt werden müßte, und drittens daß die Spurbreite 0,60 m betragen sollte. Die Wahl dieser Trasse, durch die mehrere Ortschaften an den Verkehr angeschlossen wurden, kann vielleicht gebilligt werden, aber die Wahl der Spurbreite ist von mir immer bedauert worden, da auf der Linie ein großer Verkehr von Kalk und „Sadengs“ (langen, harten Palmstämmen für den Bau von Tabakscheunen) aufkam, Waren, die sich schlecht für das Überladen von Schmalspur- in Kapspurwagen eigneten. Wie sich weiter unten zeigen wird, ist ein Teil der Linie später auch auf die zur Javaspur gewordenen Kapspur (1,067 m), umgebaut worden, wenn auch aus anderen Gründen als oben beschrieben.

Der Jahresbericht der Staatseisenbahnen in Niederländisch-Indien aus dieser Zeit nannte die Betriebsergebnisse von Schmalspurbahnen noch in jeder Hinsicht befriedigend. Doch es lagen bereits Zeichen vor, daß die günstige Ansicht über die Schmalspurbahnen sich in ungünstigem Sinn änderte. Deshalb erachtete die Redaktion der Tijdschrift voor Binnenlandsch Bestuur (Indischen Zeitschrift für die Innere Verwaltung) es 1912 für erwünscht, das Pro und Contra zu seinem Recht kommen zu lassen. Als Einleitung veröffentlichte sie in der Zeitschrift auf Seite 143 einen Artikel „Fahrwege oder Schmalspurbahnen“, der aus einem Teil des Berichtes Roelofsen von 1909 bestand, von dem oben bereits die Rede war.

Laut der Nachschrift vom Februar 1912 bei dem Zeitschriftenartikel war Roelofsen noch ein gerade so eifriger Vorkämpfer der kleinen Schmalspurbahnen geblieben wie 1908. So hieß es auf Seite 169:

„Die Erwartungen, die im vorletzten Kapitel des obenstehenden Berichtes ausgesprochen wurden, sind durch die Resultate der beiden seitdem eingerichteten Betriebe nicht enttäuscht, vielmehr noch weit übertroffen worden.

Schon bald zeigte es sich nämlich, daß die Beförderung auf der gerade eröffneten Kleinbahn in solchem Maße wuchs, daß es erwünscht war, zur Erweiterung des Fahrzeugparkes und Vermehrung des Personals überzugehen, um imstande zu bleiben, auf die Dauer den zunehmenden Verkehr gehörig zu bewältigen.

Dadurch und weiter durch Anlage mehrerer Anschlußgleise, Bau behaglicher Wohnungen für das Personal usw. wurden sowohl die Kapital- wie die Betriebsrechnung allmählich höher. Die Baurechnung ist gestiegen auf ungefähr 7000 fl je km für die Bahn mit Oberbau, Brücken, Gebäuden usw., während das rollende Material mit dem Inventar zu Buch steht mit einem Betrag, der ungefähr 2200 fl je Bahnkilometer beträgt.

Eine unmittelbare Folge dieser starken Verkehrszunahme war aber auch eine viel höhere Gewinnsumme, als die, mit der man gerechnet hatte.

Die Bruttoeinnahmen, die im obenstehenden Bericht sicherheits halber auf nur 3 fl je Tageskilometer geschätzt waren, stiegen im letzten Betriebsjahr — 1911 — auf 6,59 fl je Tag und Kilometer. Im Gegensatz dazu stiegen die Betriebskosten, die für den veranschlagten Verkehr auf etwa 2 fl je Tageskilometer berechnet waren, nur auf 2,86 fl, wodurch der Nettoüberschuß auf 3,73 fl je Tageskilometer oder 14,7 % des in die Linie gesteckten Kapitals mit Einschluß der obengedachten Erweiterungen stieg.

Dabei sind noch nicht in Anrechnung gebracht die höheren Einkünfte, die durch die Hauptlinie erzielt worden sind aus dem durch die Kleinbahnlinie herangeführten vermehrten Verkehr auf der Hauptbahn.

Würde der Betriebsrechnung der Kleinbahn Tjikampek—Tjilamaja auch der Nettoertrag dieses Verkehrs gutgeschrieben, dann müßte der Betriebsüberschuß um rund 28 000 fl und der Gewinnprozentsatz um noch reichlich 11 % erhöht werden.

Dies außergewöhnlich günstige Resultat konnte nicht erwartet werden und ist der verhältnismäßig viel größeren Teilnahme der einheimischen Bevölkerung an der Beförderung auf der Kleinbahn zuzuschreiben, als es bei dem gewöhnlichen Eisenbahntyp auf Java die Regel ist. Besonders der einheimische Personenverkehr („Pasar“, d. h. Marktbeförderung) ist außerordentlich stark im Verhältnis zu der Bevölkerungsdichte der durchschnittenen Gegend, was sich dadurch erklärt, daß sowohl die Linienführung wie der Fahrplan sich besser den örtlichen Verkehrsbedürfnissen hat anpassen können, als es bei der Eisenbahn möglich sein würde.

Weiter scheint der höchst einfache Tarif, der schnell allgemein bekannt war, und auch der gemütliche, etwas primitive Charakter der Bahn gerade zu einem gewissen Maß von Popularität bei der eingeborenen Bevölkerung beigetragen zu haben, welche die größeren Eisenbahn- und Kleinbahnlinien nicht so schnell erwerben.

Schließlich sei noch erwähnt, daß es sich als nicht völlig unnötig erwiesen hat darauf hinzuweisen, daß alles Vorstehende noch keinen Grund bietet zu der mehr als einmal geäußerten Annahme, daß auch anderweitig auf Java oder in den Besitzungen außerhalb Javas für den gleichen oder fast gleichen Preis eine Kleinbahn mit 60 cm Spurweite gebaut und betrieben werden könne unter völlig anderen Umständen als denen, welche in Nord-Krawang angetroffen wurden. Es ist doch selbstverständlich, daß vielerlei örtliche Umstände sowohl technischer als wirtschaftlicher Art Einfluß auf die finanziellen Resultate ausüben werden.

Die Bodenbeschaffenheit, die Bevölkerungsdichte, das Vorhandensein von Baumaterialien und Arbeitskräften sind u. a. auf der Hand liegende Faktoren von überwiegendem Einfluß, sowohl auf die Anlage- und Betriebsrechnung einer Bahn wie auf den Bau und die Unterhaltungskosten einer Straße.

Diese Faktoren haben aber für beiderlei Werke wohl ähnliche, aber keine gleichmäßigen Folgen, so daß in jedem besonderen Falle nur auf Grund einer sachverständigen Untersuchung und an

Hand zweckentsprechender Terrainerkundungen eine vollständige Antwort auf die an der Spitze dieses Artikels gestellte Frage gegeben werden kann.“

Dieser Artikel und vor allem die Betrachtungen von 1909 gaben dem Chef des Departements für öffentliche Bauten, Ing. J. Homan van der Heide, Anlaß, im folgenden Heft derselben Zeitschrift (Seite 263) einen ungewöhnlich scharfen Protest zu erheben, worin die Berechnungen von Roelofsen und auch die wirtschaftliche Einsicht der Staatseisenbahn- autoritäten angegriffen wurden. Mit Recht wies Homan van der Heide auch auf den inzwischen emporgekommenen Autoverkehr. Seine Ausführungen gipfelten in folgenden Behauptungen:

„1. Der Bericht über die Schmalspur- oder Trambahn Tjikampek—Tjilamaja ist in vieler Hinsicht unvollständig und gibt ferner bezüglich verschiedener Punkte eine unrichtige oder übertriebene Vorstellung der Sachlage; weiter ist der Bau der Kleinbahn unter so besonderen Umständen zustandegekommen, daß die Anlagekosten beinahe in keiner einzigen Hinsicht als normal bezeichnet werden können für derlei Linien, selbst längs vorhandener befestigter Wege in der Tiefebene auf Java.

2. Die Ebene, durch die die Trambahn Tjikampek—Tjilamaja führt, ist nicht eine noch zu erschließende, sondern eine bereits lange urbar gemachte Gegend mit einer ungewöhnlich stark entwickelten Erzeugung von Padi — ungeschältem Reis — zur Ausfuhr.

3. Diese wirtschaftliche Entwicklung ist lange vor dem Zustandekommen des befestigten Fahrweges und der Bahn von Tjikampek nach Tjilamaja entstanden, während die Verkehrsmittel und die Wege in der betreffenden Gegend überall noch in sehr schlechtem Zustand waren; die Bahn und der Fahrweg haben auf diese Entwicklung deshalb keinerlei Einfluß ausgeübt.

4. Der Einfluß des Zustandekommens der Kleinbahn Tjikampek—Tjilamaja bezüglich der Produktion beschränkt sich im günstigsten Falle auf eine Ersparnis von einigen wenigen Centen je Pikol¹ an der Gesamtsumme der Beförderungskosten für den ausgeführten Padi; übrigens besteht die Gefahr, daß die Fahrt mit kleinen Küstenschiffen durch einen zeitlich begrenzten Spezialeisenbahntarif erdrückt werden wird, und daß die Beförderungskosten des Padi sich schließlich immer mehr und mehr erhöhen werden.

5. Bei kleinen Entfernungen ist die Beförderung mit der Kleinbahn oder Eisenbahn nicht weniger kostspielig als die auf befestigten Fahrwegen; bei größeren Entfernungen können die Beför-

¹ Ein Pikol = 61,7653 kg.

derungskosten mit Kleinbahn oder Eisenbahn zu den gebräuchlichen Frachtpreisen allerdings ungefähr $\frac{1}{2}$ Cent je Pikol und je Paal¹ weniger betragen als bei der Beförderung auf der Straße.

6. Den großen Schritt zur Ermäßigung der Beförderungskosten bildet aber nicht der Übergang von der Beförderung im Straßenverkehr zum Eisenbahnverkehr, sondern der von der Beförderung mit Tragtieren auf Wegen einfachster Art für den $3\frac{1}{2}$ bis 5 und auf den Außenbesitzungen sogar bis 10 Cent je Pikol und je Paal, zum Wagenverkehr auf befestigten Wegen, wofür nur ungefähr 1 Cent je Pikol und je Paal gerechnet werden muß.

7. Der Unterschied zwischen den Kosten bei Beförderung mit der Eisenbahn oder Kleinbahn und bei Beförderung mit der Achse auf Fahrwegen ist zu gering, als daß davon im allgemeinen ein bedeutender Einfluß auf die Entwicklung der Produktion ausgehen könnte; insbesondere gilt das für die einheimische Landbauproduktion, da deren Beförderungskosten überdies in der Regel den eingeborenen Produzenten selbst zugute kommen, weil diese ihre Produkte zur Ausfuhr selbst während der trockenen Jahreszeit befördern, während der für die selbst und für ihr Vieh auf dem Feld wenig oder nichts zu tun ist.

8. Die Ermäßigung der Beförderungskosten im Straßenverkehr kommt in der Hauptsache dem betreffenden Landstrich, bei Eisenbahnen und Kleinbahnen dagegen größtenteils der ausländischen Industrie zugute.

9. Wo eine Beförderung von ansehnlichem Umfang über große Entfernungen erfolgen muß, sind Eisenbahnen und Kleinbahnen von geeigneter Leistungsfähigkeit das gegebene Verkehrsmittel, haben damit zugleich ihre Existenzberechtigung als Unternehmen; die niedrigeren Kosten bei der Beförderung mittels Eisenbahn oder Kleinbahn beginnen dann Bedeutung zu erlangen.

10. Die Fahrwege versorgen insbesondere den Lokal- und Nahverkehr und dienen als öffentliche Straßen in Stadt und Dorf; weiterhin dienen die Fahrwege zur Erhöhung des Wohlstandes, auch was die eingeborene Bevölkerung betrifft, und sind von großer Wichtigkeit für die Behörden, die Polizei und die Verwaltung mit Hinblick auf die Schaffung und Aufrechterhaltung geregelter und geordneter Zustände; ebenso sind sie von Interesse für militärische Zwecke; die Eisenbahnen können die Fahrwege in keiner dieser Beziehungen ersetzen oder überflüssig machen.

¹ Ein Paal = 1506,943 m.

11. Bei durchgehenden Verkehrsverbindungen, auf denen kein umfangreicher Verkehr erwartet werden kann, verdienen Fahrwege den Vorzug, da sie in befriedigendem Maße die Anforderungen eines durchgehenden Verkehrs dieser Art bewältigen können, während sie bezüglich der Behörden und Verwaltung (und ebenso bezüglich der einheimischen Kolonisation) den Kleinbahnen weit voraus sind; endlich fallen Fahrwege dem Staat viel weniger schwer zur Last, sowohl was die Anlage als die jährlich wiederkehrenden Unterhaltungskosten betrifft, als Kleinbahnen, auf denen wenig Verkehr stattfindet, und deren Ertrag deshalb die Zinsen und Betriebskosten nicht decken kann; mit Automobilen kann man außerdem auf den Fahrwegen mit viel größerer Schnelligkeit und Bequemlichkeit reisen als mit Kleinbahnen.

12. Wo es sich um das Zustandebringen von durchgehenden Verkehrsverbindungen handelt, auf denen wenig Verkehr zu erwarten ist, zwischen bereits vorhandenen, aber nicht mit einander in Verbindung stehenden Wegenetzen, müßte zudem in der Regel eine anzulegende Kleinbahn verlängert werden längs der vorhandenen Teile der Verbindungswege, und deshalb eine viel größere Länge bekommen als ein Fahrweg zur Versorgung des fehlenden Bindegliedes; auch können Kleinbahnen sich weniger leicht Terrainschwierigkeiten anpassen als Fahrwege, und in stark ansteigendem Terrain können sie unter Umständen ganz ausscheiden.

13. Für die einheimische Kolonisation an sich würden Kleinbahnen völlig fehl am Platze sein, da diese keinen umfangreichen Verkehr entwickelt, so daß eine Bahn für diesen Zweck dem Staat viel mehr zur Last fallen würde als ein Fahrweg; überdies würde ein unbefestigter Weg zu diesem Zweck häufig schon ausreichen und eine von Kleinbahnen abhängige einheimische Kolonisation höchst unpraktisch sein.

14. Bezüglich der beabsichtigten Straßenanlage auf Sumatra können Kleinbahnen im allgemeinen nicht in Frage kommen, u. a. schon deswegen nicht, weil

a) auf den ins Auge gefaßten Wegen kein umfangreicher Verkehr zu erwarten ist;

b) es sich um die Verbindung bereits vorhandener, voneinander getrennter Wegenetze handelt;

c) die beabsichtigten Verbindungen in der Regel durch schwieriges, gebirgiges Gelände gehen.“

In einem „Schlußwort“, aufgenommen in Teil 2 des Jahrganges 1912 derselben Zeitschrift (S. 135) antwortete Roelofsen nicht weniger scharf

auf diese Behauptungen und die dafür angeführten Gründe, wogegen freilich wirtschaftlich viel anzuführen war, auch wenn der Ausgangspunkt und die Schlußfolgerung Homan's nicht unrichtig waren. Beide Verfasser redeten eben aneinander vorbei. Die Redaktion glaubte darauf die Diskussion in der Zeitschrift schließen zu sollen.

Homan van der Heide ließ sich aber nicht aus dem Felde schlagen und reichte am 31. Mai 1913 bei der Regierung ein Gutachten ein, das gegen die in den letzten Jahren geführte Eisenbahnpolitik und die Verwaltung der Staatseisenbahnen gerichtet war, und dem er im Juni 1913 eine Broschüre folgen ließ unter dem Titel: „Fahrwege oder Eisenbahnen? Nähere Betrachtungen des Chefs des Departements für öffentliche Bauten“¹. Der Chef des Departements der Gouvernementsbetriebe, H. J. E. Wenckebach, legte in einem Brief an die Regierung vom 4. September 1913 dar, daß es nicht anginge, daß auf diese Weise in der Öffentlichkeit zwischen zwei Departementenchefs polemisiert würde, während zugleich die Behauptungen seines Kollegen für öffentliche Bauten widerlegt wurden. Dies „Gutachten“ wurde von der Regierung im Jahre 1913 gedruckt herausgegeben. Die Polemik war hiermit beendet.

Der Betriebsgewinn auf der Linie Tjikampek—Tjilamaja ging von 11,64 % im Jahre 1912 auf 10,89 % im Jahre 1913 herunter, der auf der Linie Tjikampek—Wadas betrug in 1913 18,31 % des Anlagebetrages von 504 269 fl gegen 11,32 % und 16,4 % in den Jahren 1912 und 1911.

Im Jahre 1914 fertigte der Baudienst der Staatseisenbahnen noch zwei Entwürfe für Schmalspurbahnen an, und zwar erstens für eine Bahn von Rogodjampi nach Kalisetail über Gambiran, Tjiloering und Bentjoelock (siehe Karte 2), und zweitens für die Strecken von Krawang nach Lemahabang und von Krawang nach Rengasdengklok (siehe Karte 1), wofür 1916 Gelder auf dem indischen Etat ausgeworfen wurden. Der Bau dieser drei Linien wurde im Gesetzentwurf von 1915 folgendermaßen begründet:

„Für 1916 wäre weiter zu rechnen auf Ausgaben für den Bau von zwei neuen Schmalspurlinien auf Java, für die Vorentwürfe jetzt fertig sind, nämlich der Strecken

1. von Rogodjampi nach Kalisetail in Besoeki,
2. von Krawang nach Rengasdengklok und in Krawang (Batavia), von Krawang nach Lemahabang (Wadas).

¹ Herausgegeben in Batavia, bei der Druckerei Papyrus 1913. Zu bemerken ist, daß die Staatseinnahmen ab 1908 nicht mehr dem Departement von öffentlichen Bauten, sondern dem neu eingerichteten Departement für Gouvernementsbetriebe unterstellt waren.

Diese Linien sind zu betrachten als Zuführungslinien des vorhandenen Staatseisenbahnnetzes und tragen denselben Charakter wie die bereits im Betriebe befindlichen Schmalspurlinien Tjikampek—Tjilamaja und Rambipoedji—Poeger. Die günstigen Ergebnisse, die mit dem Bau und Betrieb der letztgenannten Linien erzielt sind, geben das Recht, mit Vertrauen mit dem Bau dieser für Java neuen, aber jetzt bereits bewährten und wenig kostspieligen Verkehrswege fortzufahren.

Vor Abgabe einer näheren Begründung für jeden der genannten Entwürfe möge mit wenigen Worten erklärt werden, warum es auch unter den gegenwärtigen besonderen Umständen unbedingt nötig erachtet werden muß, daß mit den vorgeschlagenen Arbeiten ein Anfang gemacht wird.

Abgesehen von den vielen Unterschieden untergeordneter Art können die zu bauenden Eisenbahn- und Kleinbahnlinien in drei große Gruppen unterteilt werden;

a) zinsbringende Zuführungslinien des bereits vorhandenen Eisenbahnnetzes, die die Einkünfte des Eisenbahnbetriebes sofort oder in allernächster Zukunft erhöhen;

b) Linien und Erweiterungswerke, die nötig sind, um den Betrieb und das Eisenbahnnetz den stets höher werdenden Anforderungen anzupassen, die durch die fortschreitende Entwicklung des Verkehrs gestellt werden, wie z. B. Gleisverdoppelung, Anlage von Abkürzungslinien, Verbesserung der Sicherungsanlagen, Vergrößerung und Umbau von Bahnhöfen und Rangieranlagen; alles dringend notwendige Arbeiten, die aber Ausgaben erfordern, die großenteils oder überhaupt nicht oder erst nach einer langen Reihe von Jahren Früchte abwerfen;

c) Linien, die für den Eisenbahnbetrieb noch nicht nötig oder sogar nicht erwünscht sind, die aber der Förderung anderer Staatsinteressen dienen, wie Anschluß abgelegener oder Hebung zurückgebliebener Gegenden, oder Linien, die im Interesse der Landesverteidigung notwendig sind.

Der Bau der unter b) und c) genannten Werke und Linien mag, an und für sich betrachtet, in vielen Fällen notwendiger sein als der der ersten Gruppe, jedoch würden die finanziellen Ergebnisse des Staatsbahnbetriebes zu sehr bedroht werden, wenn nicht durch systematischen Weiterbau der sofort sich verzinsenden Linien dafür gesorgt würde, die Betriebseinkünfte zu erhöhen. Im allgemeinen wird der Bau von Linien der ersten Gruppe wohl einen sozialen Vorteil bringen, der in reichem Maße die verhältnismäßig geringen Opfer

aufwiegt, die mit diesem Bau verbunden sind. Vor allen Dingen aber sind diese Werke unentbehrlich, um die Ausführung der dringend nötigen und kostspieligen Arbeiten unter b) und c) möglich zu machen. Auf Grund dieser Erwägungen sind, gerade im Hinblick auf die gegenwärtigen Umstände, jetzt zu allererst ein paar kleine Zweiglinien der ersten Gruppe auf den Bauplan gesetzt.“

Der Minister für Kolonien fügte bezüglich der unter 1. genannten Strecke in Ost-Java hinzu:

„1. Die Linie Rogodjampi—Kalisetail soll dazu dienen, um, im Anschluß an die Eisenbahn Kalisat—Banjoewangi, die fruchtbare Ebene, die sich im äußersten Osten von Java erstreckt, südlich der Abhänge des Raoengvulkans und östlich vom Gendengebirge (gemeint ist das Kendengebirge — Verf.) aus ihrer Absonderung zu lösen und zur Entwicklung zu bringen. Hat seinerzeit im nördlichen Teil dieser Ebene der Bau der genannten Eisenbahn in kurzer Zeit zu einer außergewöhnlichen Zunahme der Bevölkerung, verbunden mit einer schnellen Ausdehnung des urbar gemachten Ackerlandes geführt, so hat auch der Teil der Ebene, der zwischen dieser Eisenbahn und dem Kalisetailbach gelegen ist, eine so hohe Entwicklung erreicht, daß Eisenbahnen oder Kleinbahnen nicht länger fehlen dürfen. Die Oberfläche dieses Gebietes beträgt 400 km², bewohnt von einer seßhaften Bevölkerung von 76 000 Einwohnern, d. i. 190 Seelen je km². Obwohl diese Gegend mit einem ziemlich guten Wegenetz versehen ist, das noch mehr erweitert werden soll, sind doch die Verkehrszustände durchaus ungenügend im Zusammenhang mit dem äußerst schlechten Zustand der Verkehrsmittel, der zu hohen Frachtpreisen führt. Es besteht deshalb Bedarf an einem billigen und zuverlässigen Verkehrsmittel. Das Gegebene, um diesen Bedarf zu decken, ist eine Schmalspurbahn mit 60 cm Spurweite, da das Verkehrsgebiet, auch nachdem das jetzt noch wüste Gebiet südlich des Kalisetailbaches zur Entwicklung gekommen sein wird, niemals bedeutend genug werden wird, um den Bau einer Normalspurbahn (1,067 m) zu rechtfertigen.

Die neue Linie soll, einige kleine Seitenlinien einbegriffen, 47 km lang sein. Die Baukosten wurden anfänglich geschätzt auf 540 000 fl oder beinahe 11 500 fl je km, aber hauptsächlich im Zusammenhang mit den Zeitumständen und im Hinblick auf die höheren Preise für Grunderwerb und Fracht wurde der Voranschlag später erhöht auf 611 000 fl oder 13 000 fl je km. Von diesem Betrag fallen 280 000 fl auf Ausgaben in Niederland und 331 000 fl auf Ausgaben in Indien.

Die Bauzeit ist auf 15 Monate geschätzt, bezüglich deren im Etatsjahr 1916 in Niederland 240 000 fl, in Indien 274 000 fl, also zusammen 514 000 fl verbraucht werden können, während der Restbetrag von 97 000 fl im Jahre 1917 verbraucht werden kann, und zwar 40 000 fl in Niederland und 57 000 fl in Indien.

Die Betriebseinkünfte werden geschätzt für die Personenbeförderung auf 37 000 fl im Jahr, bei einem Reiseverkehr von 240 Personen je Tag, für den Güterverkehr auf 13 500 fl im Jahr, bei einer Güterdichte von beinahe 15 Tonnen täglich. Im Vergleich mit anderen Kleinbahnlinien deuten diese Zahlen auf mäßig angenommene Erwartungen. Daneben wird die Erhöhung, welche die Einnahmen auf der Hauptlinie durch die Linie erfahren werden, auf rund 24 000 fl aus dem Personenverkehr und 11 000 fl aus dem Güterverkehr geschätzt, wodurch die gesamte höhere Einnahme aus dem Eisenbahnbetrieb auf 85 500 fl jährlich gebracht wird.

Die Betriebskosten der neuen Linie und die höheren Betriebskosten der Hauptlinie werden zusammen auf 54 600 fl geschätzt. 2 % der Baukosten der neuen Linie, d. i. 10 800 fl für Erneuerungs- und Abschreibungskosten dazugezählt, ergibt 65 400 fl als Gesamtausgaben.

Der Reingewinn wird also auf 20 100 fl geschätzt, das entspricht 3,7 % des ursprünglich geschätzten oder reichlich 3,2 % des abgeänderten Anlagekapitals. Es wird erwartet, daß dieser Ertrag bereits im ersten Betriebsjahr erzielt wird, und daß er bald nach Eröffnung der Linie beträchtlich steigen wird.“

Bei der schriftlichen und mündlichen Behandlung des Etats in der Volksvertretung wurde die Linie zu 1. nicht weiter erwähnt, so daß nach Annahme des Etats der Bau durch Gesetz vom 4. Januar 1916 in Auftrag gegeben wurde.

Infolge verschiedener Ursachen hauptsächlich personeller Art konnte jedoch vorläufig nicht mit dem Bau der Linie begonnen werden. Als es sich später zeigte, daß die Spurweite von 0,60 m für die Linie nicht ganz das rechte sei, ersuchte der Chef des Departements der Gouvernementsbetriebe durch Bericht vom 2. Oktober 1918, auf Vorschlag des Generaldirektors der Staatseisenbahnen Ing. M. H. Damme, die Indische Regierung, die Linie von Rogodjampi nur bis Bentjoelock¹ und zwar mit

¹ Vgl. Mitteilungen der Staatseisenbahnen in Niederländisch-Indien, nämlich des Erkundungsdienstes Nr. 2. Im Jahre 1926 wurde noch ein Vorentwurf für eine Linie von Kalisetail nach Gambiran mit 1,067 m Spur angefertigt. Da die Linie nicht direkt rentabel war, unterblieb der Bau der Linie, die einen Bestandteil der ursprünglichen Linie Kalisetail—Rogodjampi bildete (Kolonialbericht von 1926 S. 250).

einer Spurweite von 1,067 m anlegen und den anderen Teil (Bentjoeloek—Kalisetail) nicht ausführen zu dürfen. Wohl würden dann einige Orte keinen Anschluß bekommen, jedoch wurde das nicht als ausschlaggebend betrachtet. Der Erste Gouvernements-Sekretär stimmte diesem Antrag unter dem 26. November 1918 zu.

Diese Normalspurkleinbahn wurde mit der Teilstrecke Rogodjampi—Srono (13 km) am 26. Oktober 1921, mit der Reststrecke bis Bentjoeloek (5 km) am 1. November 1922 in Betrieb genommen. Die finanzielle Krise, die Niederl.-Indien damals durchmachte, hatte den Bau solange verzögert. Was die zwei anderen Linien betrifft, die im Distrikt Krawang in West-Java gelegen waren, schrieb der Minister in der Begründung (siehe Karte 1):

„Schon gelegentlich des Vorschlages zur ersten Erweiterung der Schmalspurbahn Tjikampek—Tjilamaja durch eine Seitenlinie über Dawoean nach Lemahabang wurde in Aussicht gestellt, daß in kurzem nochmals eine Erweiterung der Schmalspurlinien in der Ebene von Krawang wünschenswert sein würde. Die jetzt entworfene Linie besteht aus zwei Teilen; der erste führt von Krawang in östlicher Richtung nach den bedeutenden einheimischen Marktplätzen Tegalsarie und Lemahabang, wo ein Anschluß an die Linie Tjikampek—Dawoean—Lemahabang vorhanden ist, der zweite Teil führt von Krawang in nördlicher Richtung nach Rengasdengklok.

Die beiden Linien haben zusammen eine Länge von 35 km. Die Baukosten wurden anfänglich auf 372 000 fl oder 10 600 fl je km veranschlagt, welche Schätzung später auf 430 000 fl oder 12 300 fl je km erhöht worden ist. Von diesem Betrag entfallen 182 000 fl auf Ausgaben in Niederland und 248 000 fl auf Ausgaben in Indien. Die Bauzeit ist auf 12 Monate geschätzt, so daß diese Beträge zu einem großen Teil in dem laufenden Etatsjahr verarbeitet werden, und zwar in Niederland 157 000 fl und in Indien 215 000 fl.

Die Betriebseinnahmen der Linie selbst werden veranschlagt: aus der Personenbeförderung auf 53 400 fl, in Übereinstimmung mit einer Reisendendichte von 375, und aus dem Güterverkehr auf 12 500 fl. Die Einnahmen aus dem durch den Neubau der Hauptlinie zugeführten Mehrverkehr werden auf 125 000 fl jährlich geschätzt, so daß der Gesamtertrag auf 78 400 fl im Jahr veranschlagt wird.

Die jährlichen Ausgaben werden folgendermaßen in Anschlag gebracht:

Betriebskosten	40 000 fl
Selbstkosten des Mehrverkehrs auf der Hauptlinie	4 100 fl
Erneuerungs- und Abschreibungskosten	7 400 fl
	<hr/>
Zusammen	51 500 fl

Der Reingewinn wird also 26 900 fl betragen oder 7 % des ursprünglich geschätzten oder beinahe 6,3 % des abgeänderten Anlagekapitals.“

Mündlicher oder schriftlicher Gedankenwechsel fand in den Generalstaaten auch über diese Linie nicht statt. Das Parlament zeigte wenig Interesse für diese wenig kostspieligen Bahnen. Der Bau wurde in Auftrag gegeben durch Gesetz vom 4. Januar 1916.

Es dauerte geraume Zeit, bevor die neuen Linien fertig wurden; erst am 15. Juni 1919 kam die 21 km lange Linie nach Rengasdengklok in Betrieb, während am 9. Februar 1920 die 15 km lange Verbindung nach Lemahabang (Wadas) fertig wurde. Diese Linie hatte bei Lamarin Anschluß an die Linie Krawang—Rengasdengklok.

Daß Ing. M. H. Damme, Generaldirektor der Staatseisen- und Trambahnen in Niederländisch-Indien im Oktober 1918 Anlaß gefunden hatte (siehe oben), die Linie von Rogodjampi nach Bentjoelock mit der Kapspur — 1,067 m — bauen zu lassen, anstatt als Schmalspurbahn (0,6 m), wie der Gesetzgeber es gutgeheißen hatte, hatte seine guten Gründe¹. Es stellte sich doch mehr und mehr heraus, daß der Schmalspurtyp nicht die Vorteile bot, die man erwartet hatte. Über dies Thema schrieb Ing. M. H. Damme 1918²:

„Daß die Staatskleinbahnen mit 1,067 m Spurweite von Madioen nach Ponorogo mit Abzweigungen und von Tasikmalaja nach Singaparna in der Weise, in der sie anfänglich betrieben wurden, nicht geeignet waren, den Bau von Kleinbahnen zu rechtfertigen in Gegenden, wo aus finanziellen Rücksichten nur ein Betrieb in bescheidenstem Maßstab in Frage kam, unterliegt keinem Zweifel und es ist denn auch nach einer besseren Lösung gesucht worden.

Zu diesem Zweck wurde ein Versuch gemacht mit den sog. Schmalspurkleinbahnen, von denen die Linie Tjikampek—Tjilamaja

¹ Im Kolonialbericht von 1918 lesen wir (Seite 255, Spalte 1): „Im Hinblick auf die hohen Kosten, die mit dem Bau der Schmalspurlinie Rogodjampi—Kalisetail verbunden sind, wurde erwogen, diese Linie in Kapspur auszuführen, wobei dann von dem alten Oberbau, der durch Einbau schwereren Oberbaus auf der Hauptbahn freikommen würde, Gebrauch gemacht werden könnte.“ Und in dem von 1919 (S. 291, Spalte 1): „Im Zusammenhang mit der Schwierigkeit der Beschaffung von Oberbaumaterialien und rollendem Material und deren großen Kosten, sowie infolge der veränderten wirtschaftlichen Umstände und der Meinungsänderung bezüglich der Spurweite von 60 cm wurde beschlossen, die vorgeschlagene Schmalspurlinie Rogodjampi—Kalisetail nur bis Bentjoelock, 20 km südlich von Rogadjampi, zu bauen, jedoch dann in der Kapspur. Im Berichtsjahr ist mit dem eigentlichen Bau begonnen worden.“

² Vgl. Mitteilungen der Staatseisen- und Trambahnen, Allg. Teil Nr. 8 in der „Einleitung“.

die erste war, der dann die Linien Tjikampek—Wadas und Rambi-poedji—Poeger folgten.

Obwohl diese Linien, was Einkünfte betrifft, die Erwartungen weit übertrafen, traten doch auch die Nachteile, die mit dieser Lösung verbunden sind, sehr ernsthaft an den Tag, und erhob sich bei einer Zahl von Sachverständigen Zweifel an der Zweckmäßigkeit dieser Art von kleinen Zubringerlinien. Man bezweifelte, ob die Baukosten wohl so niedrig gehalten werden konnten, wie anfänglich gedacht war, ohne auf zu hohe Unterhaltungskosten zu kommen; diese Kosten selbst zeigten in jeder Hinsicht eine bedenkliche Neigung zur Steigerung, während die Schwierigkeiten, die mit dem Wechsel der Spurweite verbunden waren, sich bei der Zunahme eines direkten durchgehenden Verkehrs in steigendem Maße fühlbar machten.

Auf der anderen Seite erhob sich die Frage, ob die Normen, die bis dahin bei Kleinbahnen mit der 1,067 m Spur angewandt wurden, für Gegenden mit sehr mäßigem Verkehr nicht noch zuviel das Vorbild der Hauptlinien zum Maßstab nahmen, ob nicht eine wesentlich leichtere Konstruktion von Bahn und Material möglich war und ob auch die Betriebsweise nicht erheblich vereinfacht werden konnte.

Wie sehr indische Normal- und Schmalspurbahn sich einander nähern, zeigte sich u. a. bei der Vorbereitung der Einrichtung der Strecke Besitang—Pangkalan Soesoeh, die projektiert war für die 75-cm-spurige Atjeh-Kleinbahn, zum Mitgebrauch durch die 1,067-m-spurige Deli-Bahn (Nord-Sumatra). Es stellte sich damals heraus, daß die normalen Abmessungen des Bahnkörpers für beide Netze völlig gleich waren, wie auch die der Schienen, die auf der Atjeh-Bahn allmählich an die Stelle der leichteren Schienen kamen, so daß der einzige Unterschied in einer etwas schwereren und breiteren Konstruktion der Brücken usw. und in etwas längeren Schwellen bestand.

Da noch verschiedene Pläne für Kleinbahnen in verkehrsschwachen Gegenden auf Java und in Süd-Sumatra in der Vorbereitung sind, schien es dringend nötig zu sein, die bisherigen Erfahrungen zu sammeln und zu ordnen, um ein Urteil über die verschiedenen Faktoren dieses Problems zu erhalten, das erforderlich ist, um den Charakter der weiter anzulegenden Linien so zweckmäßig wie möglich zu bestimmen.

Diese Erwägungen haben mich dazu geführt, auf der Konferenz vom 1. August 1915 diese Frage auf die Tagesordnung zu bringen und zu allererst Auftrag zu geben, drei Gutachten über die drei Arten von Kleinbahnen zusammenzustellen, die jetzt in Betrieb sind, nämlich:

1. die Kleinbahnen mit 1,067 m Spurweite
(Berichterstatter der Bauingenieur A. Tom, der bereits früher für dieses Thema Interesse gezeigt und sich bei der Verwaltung der Linie Rambipoedji—Poeger verdient gemacht hatte);
2. die Schmalspurbahnen
(Berichterstatter der Maschineningenieur H. Hubregtse, der auf Atjeh jahrelang an der Kleinbahnverwaltung aktiv teilgenommen hat und zu dessen Verkehrs- und Betriebsamt auch auf Java die Linie Tjikampek—Tjilamaja und später Tjikampek—Wadas lange Zeit gehörte);
3. die Atjeh-Kleinbahn (0,75 m Spurweite)
(Berichterstatter der Maschineningenieur bei der Atjeh Tram E. W. Douwes Dekker).“

Der Zweck wurde im Protokoll der erwähnten Konferenz folgendermaßen umschrieben:

„Die Gutachten haben den Zweck, die Bildung einer Meinung zu ermöglichen über die Vor- und Nachteile der verschiedenen Arten, mit denen Anschluß an die Eisenbahn gewonnen werden kann, über die Baukosten, die zu wählende Spurweite, die Wahl des Materials, die Möglichkeit, leichteren Oberbau, leichteres Material oder besonders eingerichtetes Material zu benutzen usw.; ferner bezüglich der Betriebsweise (billige Gebäude, Weglassen von Komfort, Vereinfachung der Verwaltung usw.), endlich bezüglich der Forderungen, die von vornherein gelten müssen, damit das Material ausgewechselt werden kann.

Die Berichte bilden die Einleitung zu der genaueren Überlegung, die zu den erforderlichen Entscheidungen führen soll. Die Betrachtungen und Meinungen, die darin enthalten sind, sind zum Teil völlig subjektiv, die Verantwortung für sie verbleibt ganz dem Berichterstatter¹.“

Speziell Tom stand den Schmalspurbahnen sehr kritisch gegenüber. Er verglich sie bezüglich der Bau- und Unterhaltskosten, des Betriebs usw. mit den durch den Staat und Privatgesellschaften gebauten Kleinbahnen mit 1,067 m Spurweite und kam auf Grund ausführlicher Berechnungen zu dem Schluß, daß, wenn die Bahn gut angelegt sei, um einen einigermaßen bedeutenden Verkehr übernehmen zu können, die Kosten

¹ Die Gutachten wurden im Druck herausgegeben als Allgemeine Mitteilung der Staatseisenbahnen in Niederländisch-Indien Nr. 8. Gutachten betreffend Vor- und Nachteile der verschiedenen Kleinbahnarten (Batavia, Papyrus 1916).

sich von denen von Normalspurkleinbahnen (1,067 m) verhältnismäßig wenig unterschieden. Mit Recht wurde darauf hingewiesen, daß das Umladen große Kosten an Personal und Material mit sich brächte. Auch die Unterhaltungskosten unterschieden sich nicht viel und waren sogar höher bei Schmalspur als bei Kapspurkleinbahnen, vor allem wenn der Oberbau für die gebrauchten Lokomotiven zu schwach war. Was die Betriebskosten anlangte, so wurde berichtet, daß die Baukosten von Rambipoedji—Poeger (mit der Zweigstrecke) 1914 reichlich 662 000 fl betrugten und daß auf diese ein Gewinn von 7,32 % erzielt wurde. Für Tjikampek—Tjilamaja wurde auf gut 400 000 fl Baukosten gerechnet, so daß ein Gewinn von 10½ % erzielt wurde. Die Linie Tjikampek—Wadas kostete mehr als 223 500 fl, worauf ein Gewinn von nur 0,80 % kam.

Die folgende Tabelle gibt eine Übersicht über die Betriebsergebnisse der Kleinbahnlinien:

Linie	Einnahmen aus dem Personenverkehr je Tagkm	Einnahmen aus dem Güterverkehr je Tagkm	Total der Einnahmen je Tagkm	Ausgaben je Tagkm	Gewinn je Tagkm	Überschuß in Prozenten des Anlagekapitals
Madioen-Ponorogo ¹	4,—	5,74	9,74	4,30	5,44	6,52
Tasikmalaja-Singaparna ¹	5,38	2,22	7,60	4,29	3,31	4,45
Krian-Gempolkrep ¹	1,65	3,96	5,61	3,80	1,81	1,75
Djatibarang-Indramajoe ¹	8,82	10,13	18,95	7,64	11,31	15,60
Rambipoedji-Poeger ²	5,28	2,56	7,84	4,42	3,42	7,32
Tjikampek-Tjilamaja ²	6,84	3,17	10,01	5,73	4,28	10,50
Tjikampek-Wadas ²	3,29	0,77	4,06	3,75	0,31	0,80

Ing. Tom schloß daraus, daß der einzige Vorteil von Schmalspurkleinbahnen die niedrigeren Baukosten gegenüber den Kosten von 20 000 fl bis 30 000 fl je km bei Kleinbahnen mit 1,067 m Spurweite seien; demgegenüber stünden die folgenden Nachteile:

1. Umladen der Güter,
2. viel Verkehrsverlust, hauptsächlich bei kurzer Entfernung,
3. teure Übergabe-Bahnhofsanlagen,
4. die Kosten für eine besondere Rangiermaschine auf dem Anschlußbahnhof sowie eine Anlage für leere zu beladende Normalspurwagen,
5. unwirtschaftliche Ausnutzung der Schmalspurfahrzeuge,
6. bei Mangel an Schmalspurfahrzeugen ist vorübergehende Aushilfe von anderen Strecken unmöglich,

¹ 1,067 m Spurweite.

² 0,6 m Spurweite.

7. Beförderung schadhafter Fahrzeuge über die Hauptlinie nach den Ausbesserungswerken der Hauptlinie,
8. bei Kapspurkleinbahnen können alte Fahrzeuge der Hauptlinie gebraucht werden, bei Schmalspur ist dieses nicht möglich,
9. eine Schmalspurbahn hat viele besondere Ersatzteile nötig,
10. erweist sich eine Schmalspurbahn als nicht ausreichend, dann dauert es noch Jahre, bevor der Umbau in Kapspur ausgeführt wird, und hat man noch lange mit einer unzureichenden Linie seine liebe Not.

Ing. Tom schloß seinen Bericht folgendermaßen ab:

„Jeder, der je eine Schmalspurbahn unter seiner Verwaltung gehabt hat, erkennt darin eine kümmerliche Angelegenheit und gibt Kapspurlinien bei weitem den Vorzug.“

Die Frage, in welchen Gegenden und unter welchen Umständen der Bau von Schmalspurbahnen dem von Kapspurbahnen vorzuziehen sei, konnte seiner Ansicht nach sehr kurz beantwortet werden, nämlich folgendermaßen: „Eine Schmalspurbahn kann nur da angelegt werden, wo der Bau einer Linie ebenso gut ganz unterbleiben kann.“

Was die Linie Rambipoedji—Poeger betrifft, riet er, so bald wie möglich zum Umbau auf Kapspur zu schreiten. Dasselbe sei mit der Linie Tjimampek—Tjilamaja der Fall, während die Anlage der Linie Tjikampek—Wadas ebenso gut hätte unterbleiben können, da sie, obwohl eben erst gebaut worden, schon verbessert werden müsse, um an den Unterhaltungskosten gehörig sparen zu können.

Bei dem Zweck meiner Ausführungen kann der dritte Bericht von Ing. E. W. Douwes Dekker über die Atjeh-Kleinbahn ohne weiteres außer Betracht gelassen werden. Etwas anders liegt die Sache mit dem zweiten Gutachten, dem des Maschineningenieurs H. Hubregtse, der in der Mißbilligung der Schmalspurkleinbahnen nicht weniger weit ging als sein Kollege Bauingenieur Tom; er wies darauf hin, daß das Tarifsystern befriedigend funktioniere, ebenso wie der Betrieb, aber für höchst unbefriedigend erachtete er die technische Ausrüstung, was sowohl für die Bahnanlage als für die Fahrzeuge gelte; auch auf den deutsch-afrikanischen Schmalspurbahnen sollte man diese Enttäuschungen als Folge der zu leichten Bauweise erlebt haben¹. Als der Verkehr auf der Linie Tjikam-

¹ Nämlich auf der Feldbahn Swakopmund—Karibib. Bei der Otavibahn war ein Schienengewicht von 15 kg vorgesehen und der Raddruck der Lokomotiven auf 3,25 t beschränkt. Hubregtse verwies auf das Werk von Professor Hans Meyer über die Eisenbahnen im Tropisch-Afrika, das 1902 bei Duncker und Humblot in Leipzig herausgegeben war.

pek—Tjilamaja einen großen Aufschwung nahm, nahm man seine Zuflucht zu Lokomotiven, die für die provisorisch angelegte Bahn mit Schienen von 12 kg und zu wenig und zu kurzen Schwellen einen zu hohen Raddruck hatten. Die ursprünglichen Bl-Lokomotiven von Arthur Koppel mit $3\frac{1}{2}$ t Raddruck zeigten sich als zu schwach. Die 1910 bestellten Gölsdorf-Lokomotiven mit vier gekuppelten Achsen, die 1915 nach der Linie Rambipoedji—Poeger übersiedelten, hatten eine Achsenbelastung von 4,3 t. Die C-Tenderlokomotiven mit Überhitzer von der Sächsischen Maschinenfabrik, die 1915 in Dienst gestellt wurden, waren gleichfalls zu schwer. Die Fahrzeuge, die auf den Drehgestellen aufgebaut werden, auf denen vorher die Kippwagen der Feldbahn gestanden hatten, waren eigentlich ungeeignet, ebenso die Zug- und Stoßeinrichtungen und die Bremsvorrichtungen. Durch alle diese Mängel entstanden viele Entgleisungen und die Unterhaltungskosten waren sogar höher als die auf der Hauptlinie. Auch den Fahrzeugen hafteten große technische Mängel an. Was die Kosten der 0,6 m-Kleinbahnen angeht, kam Hubregtse zu ungefähr gleichen Schlüssen wie sein Kollege Tom. In seiner Zusammenfassung schrieb er auf S. 106 der Mitteilungen:

„Die Baukosten der 0,60 m Spurweite sind, wenn die Bahn gut angelegt wird, tatsächlich geringer als die der normalen Kapspurweite (1,067 m), und zwar ist in der Ebene

1. die Bahn usw. ungefähr 30 % billiger als Kapspur und
2. das rollende Material aber einige Prozente, und wenn, wie es in der ersten Zeit bei Anlage von Nebenlinien des Hauptnetzes der Staatseisenbahnen auf Java wohl stets der Fall sein wird, nicht über altes Material der Hauptlinie verfügt werden kann, sogar reichlich 100 % teurer in der Anschaffung als bei Kapspur, wodurch die gesamte Baurechnung je km ungefähr 1000 fl höher bleibt als bei Kapspur.

Die Betriebskosten sind, wenn es sich um eine Abzweigung der Hauptlinie handelt, aber bei Kapspur erheblich geringer als bei gut angelegter Schmalspur, und zwar ungefähr 0,73 fl je Tageskm weniger bei einer Zuglänge, Zug- und Verkehrsdichte wie bei den Linien Tjikampek—Tjilamaja und Tjikampek—Wadas. Bei größerer Zuglänge und Zugdichte fällt der Vorteil zugunsten der Kapspur noch erheblich größer aus. Bei schlechter Anlage und unzulänglichen Fahrzeugen wird diese Differenz noch stark steigen.

Aus diesen Gründen ist es nicht möglich, auf flachen Schmalspurlinien, die als Seitenlinie einer Hauptlinie mit abweichender Spur-

weite angelegt sind, niedrigere Tarife einzuführen als auf Kapspurlinien, wenn beide Linien auf dieselbe Weise betrieben werden, da die höheren Betriebskosten die Ersparnis an Baukosten vollkommen wieder zunichte machen.

Daß der Bevölkerung mit einer Schmalspurlinie besser gedient ist, steht also, bei Nebenlinien in flachem Terrain, vollkommen in Widerspruch mit der Wirklichkeit. Eine Kapspurbahn ist dort in jeder Hinsicht im Vorteil gegenüber einer Schmalspurbahn.

Letztere bietet dem Publikum weniger Komfort, befördert weniger schnell und macht auf der Anschlußstation Umladung, mit allen damit verbundenen Mühen und Kosten, notwendig.

Die Brutto-Einnahmen werden bei Kapspur außerdem auch stets höher sein als bei Schmalspur.

Aus diesen Gründen empfiehlt Schmalspur sich für Nebenlinien im Flachlande am allerwenigsten.

Ferner gerät man bei späterem Umbau auf Kapspur zu sehr erheblichen Ausgaben, wodurch die gesamte Baurechnung der Nebenlinie noch mehr steigt und viel höher wird als sie bei direkter Kapspuranlage geworden wäre. Nach diesem Umbau wird also die Verzinsung des Anlagekapitals immer geringer sein als bei direkter Kapspuranlage.

Die durch den doppelten Bau entstehenden Sonderkosten, die zu Lasten der Endbaurechnung kommen, sind sicher auf 4000 fl je Kilometer zu schätzen. Die Linie wird also je km mindestens 20 000 fl anstatt 16 000 fl gekostet haben.“

Selbst für isolierte Netze, wie z. B. auf ziemlich kleinen Inseln wie Bali und Lombok, erachtete Ing. Hubregtse die 0,60 m-Spur für unerwünscht. Er schloß sein Plädoyer mit folgenden Worten:

„Die 0,60 m-Spurweite hat erhebliche Nachteile, die sie zur Personenbeförderung ungeeignet machen. Für vorübergehende kleine Linien zur Massenbeförderung, die häufig verlegt werden müssen (Baubahnen u. dgl.), ist sie dagegen geeigneter und kommen die Nachteile nicht so zum Ausdruck. Dennoch nehmen viele Zuckerfabriken, um diesen Nachteilen zu entgehen, lieber die Spurweite von 0,70 oder 0,75 m als die von 0,60 m.“

Diese drei Gutachten, die zur Kritik dem Bauingenieur P. A. Roelofsen, der inzwischen mit Untersuchungen betreffend die vorhandenen Wasserkräfte und die Elektrifizierung beauftragt worden war, dem geistigen Vater des Schmalspurkleinbahnwesens auf Java, zur Verfügung gestellt wurden, gaben diesem die Gelegenheit, seinen Standpunkt näher

zu entwickeln. In seinem Gutachten bemerkte er mit Recht, daß die technische Ausrüstung der Linien sehr mangelhaft gewesen sei, wodurch die schwachen Seiten wohl zu sehr in den Vordergrund getreten wären¹. Er wies darauf hin, daß das Bestreben nach einem Ausgleich der Rechnung dazu führe, sich nach einer billigeren Kleinbahnart umzusehen als der mit Kapspur, zumindest wenn man das Verkehrswesen erweitern und das Zugvieh schonen sollte.

Weiter schrieb er:

„Die Erfahrung bei den vorhandenen Kleinbahnarten der Staatseisenbahnen hat nun gelehrt, daß der Betrieb der leichten Art mit 60 cm Spurweite den Kinderkrankheiten noch nicht entwachsen ist und noch mehr technische Schwierigkeiten mit sich bringt als die einer Kleinbahn der für Java gewöhnlichen Art (1,067 m). Das war wohl einigermaßen vorauszusehen, doch man hüte sich davor, dieser Tatsache zu viel Gewicht beizumessen. An sich betrachtet macht sie nur wünschenswert, Betrieb und auch Bau mehr technische Sorgfalt und vor allem mehr ungeteilte Aufmerksamkeit zu schenken, z. B. durch Heranziehung besonders geeigneten Personals, das seine Aufgabe darin erblickt, diese Schwierigkeiten zu meistern.

Bei der Entscheidung zwischen den beiden bisher auf Java angewendeten Arten von ländlichen Kleinbahnen mit leichtem Verkehr kommt es auf folgendes an:

1. Kann eine Schmalspurbahn ein größeres Verkehrsgebiet mit demselben Kapital versorgen?
2. Kostet der Betrieb einer Schmalspurlinie bei leichtem Verkehr soviel mehr, daß ihr wirtschaftliches Einflußgebiet durch Anwendung höherer Tarife eingeschränkt werden muß (wie es z. B. in stärkerem Maße bei Kraftwagendiensten der Fall ist)?
3. Sind die Bedürfnisse der Bevölkerung mit der kleineren Geschwindigkeit und dem geringeren Komfort, den die Schmalspurbahn bieten kann, in ausreichendem Maße zu befriedigen?

Nacheinander wurden diese drei Fragen besprochen und in für die Schmalspurbahn günstigem Sinn beantwortet. Das Gutachten auf Seite 15 der Allgemeinen Mitteilung der Staatseisenbahnen Nr. 8 a lautete:

¹ In Druck herausgegeben als Allgemeine Mitteilung der Staatseisenbahnen Nr. 8 a (Wetevreden, Druckerei Papyrus 1918) S. 2. Es ist merkwürdig, daß nicht nur in Niederländisch-Indien, sondern überall, wo Bahnen dieser Art gebaut wurden, dieselben technischen Fehler gemacht wurden; deshalb kamen sie in Mißkredit. Prof. Blum hat hierauf mit Recht in seinem Artikel „Die Bedeutung der Schmalspur“ in Nr. 52/53 der Zeitung des Vereins Mittel-europäischer Eisenbahnverwaltungen, Jahrg. 1942, hingewiesen.

„1. Um in einem Lande von so großer Ausdehnung und mit so dringendem Bedarf an Ausbau des Schienennetzes mit den beschränkten Geldmitteln, die dafür für den Staatseisenbahnbetrieb zugestanden werden, soviel wie möglich den Verkehrsbedürfnissen der Bevölkerung entgegenzukommen, kann an vielen Stellen mit Vorteil von einer weniger kostspieligen Kleinbahnart als der normalen Gebrauch gemacht werden.

2. Wenn einer dazu geeigneten Personalregelung, der Technik und dem Betrieb dieser Bahn die nötige Sorgfalt gewidmet wird, wird die Schmalspurart noch mehr als jetzt die Fähigkeit zeigen, billigen Anforderungen zu entsprechen; im übrigen bleibt es wünschenswert, auch einer viel leichteren und elastischeren Kleinbahnart mit der gebräuchlichen Spurweite die Aufmerksamkeit zuzuwenden.

3. Umfang und Art der örtlichen Verkehrsbedürfnisse und die zu erwartende Schnelligkeit, mit der diese Bedürfnisse zunehmen werden, müssen in jedem Falle die Wahl der Art beherrschen.

4. Diese Wahl ist ein Problem von überwiegend wirtschaftlicher Art; technischer Dogmatik räume man dabei keinen Platz ein.“

Der Generaldirektor der Staatseisenbahnen, Ing. M. H. Damme, meinte, daß durch die „unbarmherzige Kritik“ der Berichterstatter es sich sonnenklar herausgestellt habe, daß hinsichtlich des Baus und Betriebes dieser Art Kleinbahn unzweckmäßig zu Werk gegangen war, wohl leichtes Material und leichte Züge erwünscht seien, aber diesen Stiefkindern mehr Aufmerksamkeit gewidmet werden müsse, z. B. durch Unterstellung des Betriebes unter einen erfahrenen Kleinbahnfachmann. Ing. Damme schloß seine Folgerungen damit, daß die 0,60 m-Kleinbahn vorläufig „nicht erheblich ausgedehnt werden möchte, es sei denn, daß ein besonderer Fall eintrete, indem mehr als die üblichen Vorteile von ihr zu erwarten seien“.

Nach vorstehendem wird es deutlich sein, warum beschlossen wurde, die Linie Rogodjampi—Kalisetail nicht als Schmalspurbahn, sondern als ländliche Kapsurkleinbahn von Rogodjampi nach Bentjoelock zu bauen.

Nach Fertigstellung der Schmalspurbahnen von Krawang nach Rengasdengklok und Wadas war das Schmalspurnetz 1920 lang:

Tjikampek—Tjilamaja	27 km
Tjikampek—Wadas	16 km
Krawang—Rengasdengklok	21 km
Lamaran—Wadas	15 km
Rambipoedji—Poeger mit Abzweigung Baloeng—Amboeloe	40½ km
	<hr/>
	119½ km

Das war die größte Länge, die das Schmalspurnetz gehabt hat, da später das Stück Baloeng—Poeger abgebrochen und die Strecke Baloeng—Rambipoedji zur indischen Normalspur von 1,067 m umgebaut wurde (siehe unten). Nur die 14 km lange Nebenlinie Baloeng—Amboeloe blieb als Schmalspurkleinbahn in Betrieb, so daß das Schmalspurnetz jetzt 93 km lang ist, verteilt über ein 79 km langes Netz in Krawang (West-Java) und eine 14 km lange getrennt davon liegende Linie in Ost-Java.

Trotz der im Distrikt Krawang angelegten vier Schmalspurkleinbahnen blieb der Zustand des Verkehrswesens weiterhin unbefriedigend. Januar 1920 wurde von der Regierung eine interdepartementale, aus Mitgliedern der verschiedenen Verwaltungen zusammengesetzte Kommission zum genaueren Studium der Frage einberufen. Vorsitzender wurde der Resident von Batavia, J. D. Hunger, derselbe, der April 1923 vom Völkerbund zum finanziellen Berater der Albanischen Regierung ernannt wurde¹. Einige Monate nach ihrer Einsetzung erstattete diese Kommission ihr Gutachten, dessen Schlußantrag u. a. dahin ging, in Nord-Krawang mit größter Beschleunigung fünf Straßen zu bauen und die Frage der Anlage und des Umbaus der Kleinbahnen genauer zu untersuchen. Der Umbau betraf die Linie Tjikampek—Tjilamaja auf die 1,067-m-Spur und ihre Verlängerung in das Gebiet von Cheribon, mit Anschluß an die Hauptlinie Tjikampek—Cheribon, die 1912 fertiggestellt worden war.

Wegen der inzwischen eingetretenen Krise und der Notwendigkeit, andere Linien eher zu bauen, ist aus diesem Antrag, was die Kleinbahnen anlangt, nie etwas geworden.

Ungeachtet der Anlage der Schmalspurlinie Rambipoedji—Poeger und ihrer Seitenlinie blieb auch der Verkehrszustand in Süd-Djember ungenügend. Untersuchungen und Berechnungen, die 1922 ausgeführt wurden, erwiesen, daß im Zusammenhang mit dem vorhandenen noch ungenügenden Verkehr der Umbau des Schmalspurnetzes in ein Netz mit 1,067 m Spurweite aus finanziellen Gesichtspunkten nicht zu verantworten war, daß aber eine Kapspurverbindung an die Linie Klakah—

¹ Auch in seiner albanischen Periode war Hunger ein großer Befürworter von Wegebau in diesem wegearmen Land, ebenso von Bewässerungsanlagen; d. h. bei Aufrechterhaltung des Haushaltsgleichgewichts, dafür war er nun einmal ein genau rechnender Holländer. Übrigens stand er in diesem Punkt an der Seite der Professoren Sederholm und Calmès. Vgl. J. Swire: *The Rise of a Kingdom*, S. 464 (Williams and Norgate Ltd., 38 Great Ormond street, London W. C. 1, 1929). Wie vielleicht bekannt ist, konnte er durch die abenteuerliche Politik der albanischen Regierung keine Ordnung in den chaotischen Zustand der Finanzen des Landes bringen und suchte darum bereits im Februar 1924 bei Minister Pandela Evangheli seine Entlassung nach.

Pasirian von Loemadjang über Kentjong nach Menampoe infolge des Baues von zwei großen Zuckerfabriken durch die „Handelsvereinigung Amsterdam“ in diesen vormals vollkommen wüsten Gegenden, nämlich der Fabrik „Goenoengsari“ bei Kentjong und der Fabrik „Bedadoeng“ bei Toetoel, wohl rentabel sein würde. Bei dem ungünstigen Stande der Finanzen des Landes in der Krisenzeit wurde aber noch kein Antrag auf Ausführung des Baues gestellt. Der Kolonialminister Dr. D. Fock wollte die Kapitalsausgaben unter allen Umständen niedrig halten¹. Wohl wurde noch eine Verbindung von Mangli nach der Hauptstrecke der Ostlinien nach Amboeloe erkundet. Vom Bau wurde wegen der hohen Kosten abgesehen².

1925 wurden die nötigen Gelder für die Anlage einer Kleinbahnlinie mit 1,067 m Spurweite von Loemadjang über Kentjong nach Poeger nachgesucht und bewilligt (Gesetz vom 4. Januar 1926) (siehe Karte 2).

In einer Note zu den Etatsposten wurde beiläufig folgendes bemerkt:

„Schon 1923 wurde durch die Staatseisen- und Kleinbahnen ein Plan ausgearbeitet zur Anlage einer Kleinbahn in der Ebene östlich von Loemadjang, der von diesem Distriktszentrum nach Kentjong im Südwesten der Residenz Besoeki führen sollte. Dabei zeigte es sich, daß von dieser Linie ein solcher Betriebsüberschuß erwartet werden konnte, daß die Rentabilität des Anlagekapitals nach einigen Betriebsjahren als gesichert erachtet wurde. Infolge der durch den finanziellen Zustand des Landes erforderlichen Beschränkung der Kapitalausgaben ruhte der Plan nichtsdestoweniger vorläufig. Inzwischen ist auch in den Kreisen der Großunternehmer das Vertrauen in die Zukunft offenbar zurückgekehrt, so daß jetzt die Errichtung neuer Zuckerfabriken in dieser Gegend erwogen wird, zunächst in Kentjong und wahrscheinlich auch im Gebiet von Poeger. Die bezüglich der erstgenannten Fabrik von der „Handelsvereinigung Amsterdam“ entworfenen Pläne haben bereits festere Form angenommen, so daß kaum noch Zweifel an ihrer Ausführung bestehen. Im Zusammenhang damit liegt es in der Absicht, sobald mit dem Bau der Zuckerfabrik in Kentjong begonnen ist, ebenfalls mit dem Bau der in Rede stehenden Kleinbahn anzufangen. Eine revidierte Rentabilitätsberechnung bezüglich dieser Verbindung, wobei der von der neuen Fabrik zu erwartende Zuckerverkehr mit in Rechnung gebracht ist, hat gezeigt, daß, auch wenn die entworfene Linie südostwärts von

¹ Es ist interessant zu lesen, wie der damalige Chef des Departements der Gouvernementsbetriebe, Ing. P. A. Roelofsen, derselbe der seinerzeit den Anstoß zur Anlage der Schmalspurbahnen gegeben hatte, diese Finanzpolitik bekämpfte. Dieses Thema liegt aber außerhalb dessen, was in diesem Artikel behandelt wird.

² Kolonialbericht von 1926, S. 250.

Kentjong weiter durchgeführt und an die Schmalspurlinie Rambipoedji—Poeger angeschlossen wird, ein Betriebsüberschuß von reichlich $8\frac{1}{2}$ % der Baukosten (Bauzinsen einbegriffen) erwartet werden kann. Wenn die gebräuchliche jährliche Reserve für Erneuerungskosten und Abschreibung von $1\frac{1}{2}$ % des Anlagekapitals berücksichtigt wird, wird also noch eine Nettoverzinsung von 7 % des benötigten Kapitals erzielt.

Der Anschlußpunkt der neuen Linie an die Schmalspurbahn Poeger—Rambipoedji steht noch nicht ganz fest. Vorläufig ist Poeger als Endpunkt angenommen. Es ist aber nicht ausgeschlossen, daß in Verbindung mit den auch im Bedadoenggebiet bestehenden Plänen zu neuen Zuckerunternehmen anstatt Poeger ein nördlicher gelegener Endpunkt für die neue Linie gewählt werden wird.

Die Länge der als einfache Kleinbahn für ländlichen Verkehr mit Kapspurweite anzulegenden und zu betreibenden Linie ist ungefähr 42 km. Die Baukosten sind unter Einschluß der Bauzinsen auf 2 615 000 fl veranschlagt, die in ungefähr $2\frac{1}{2}$ Jahren zu verarbeiten sind.“

Für 1926 wurde ein Betrag von 1 000 000 fl nötig erachtet¹. Während des Baus wurde aber als Endpunkt nicht Poeger, sondern Baloeng an der Schmalspurbahn gewählt. Dies und jenes führte dahin, daß die 26 km lange Nebenbahnlinie (Bezeichnung nach der letzten Eisenbahn- und Straßenbahn-Gesetzgebung²) Loemadjang—Toetoel am 1. Juni 1928, die 21 km lange Linie Toetoel—Baloeng am 1. November 1928 in Betrieb genommen wurde.

Später wurde damit begonnen, die 12 km lange Linie Rambipoedji bis Baloeng von Schmalspur auf Kapspur von 1,067 m umzubauen. Diese letztere Arbeit wurde am 1. November 1929 beendet. Am 1. März 1929 wurde die Schmalspurlinie Baloeng—Poeger abgebrochen. Die Gründe, die dazu geführt haben, sind weder in den Jahresberichten der Staatseisenbahnen, noch in den Kolonialberichten aufgenommen³.

¹ In der Volksratsitzung vom 4. Juli 1925 (Verhandlungen erste Außerordentliche Sitzung) hatte Mr. 's Jacob dem Bau mit Hinblick auf den großen Zuckerverkehr Beifall gezollt (S. 716) und Mr. Talma hatte auf Beschleunigung des Baus gedrungen (S. 719).

² Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1931, S. 619.

³ Als Folge der Krise haben die „Handelsvereniging Amsterdam“ und die Staatseisenbahnen wenig Freude an diesen Fabriken erlebt. 1927 kam „Goenoengsari“ bei Kentjong in Betrieb; sie erzeugte damals 6600 Tonnen Zucker, 1928 26 700 Tonnen, 1929 24 500 Tonnen, 1930 32 400 Tonnen, 1931 31 100 Tonnen und 1932 34 000 Tonnen. Dann wurde sie geschlossen. „Bedadoeng“ bei Toetoel, die für eine noch größere Erzeugung angelegt war, hat nur drei Jahre gearbeitet, nämlich 1929, 1930 und 1931, und lieferte damals 22 100 bzw. 30 900 bzw. 27 300 Tonnen Zucker.

Die Kosten des Umbaus und des Abbruchs betragen 514 000 fl, bzw. 220 000 fl. Die Baurechnung von rund 30 000 fl auf ein km der 12 km langen Linie Baloeng—Rambipoedji wurde dadurch erhöht, nämlich um rund 40 000 fl je km. Die Linie kam dadurch wesentlich teurer zu stehen als die anderen Kapspurkleinbahnen, z. B. die von Rogodjampi nach Bentjoeloek, die auf sehr einfache, aber befriedigende Weise angelegt waren und deren Kosten insgesamt 49 000 fl je km betragen. Wie untenstehende Tabelle zeigt, betrug die Baurechnung der Schmalspurkleinbahnen 1928 20 926 fl je km, die der Kapspurkleinbahnen 62 131 fl je km, wobei, wenn man diese Ziffern miteinander vergleicht, nicht vergessen werden darf, daß die erste Schmalspurbahn ungewöhnlich billig angelegt wurde, die ersten Kapspurkleinbahnen (z. B. Madioen—Ponorogo) außergewöhnlich teuer.

Die Länge des ganzen Schmalspurbahnnetzes in West- und Ost-Java betrug Ende 1929, wie oben bereits erwähnt wurde, 93 km; daran hat sich seitdem nichts geändert.

Es muß merkwürdig erscheinen, daß nie eins der privaten Eisenbahn- und Straßenbahnunternehmen sich zu dieser Kleinbahnart hingezogen gefühlt hat und daß, wo auch immer im Gebiet von Loemadjang und Poeger, Privatpersonen Eisenbahn- und Kleinbahnkonzessionen für den öffentlichen Verkehr nachsuchten — aus denen aus verschiedenen Gründen nie etwas geworden ist —, immer eine Spurweite von 1,067 m vorgesehen war; die Kleinbahn Madjenang—Meloewoeng, von der im Anfang dieses Artikels die Rede war, ist eigentlich die einzige Ausnahme, daß eins der Schmalspurfabriknetze, wie sie auf Java im Zuckergebiet so viel vorhanden waren, dem öffentlichen Verkehr übergeben wurde; wie erwähnt, hatte sie eine Spurweite von 0,7 m. Wohl ein Beweis dafür, daß das Privatkapital dem Schmalspurtyp von 0,6 m sehr abweisend gegenüber stand.

In den Betrachtungen über die Gesetzentwürfe und die Betriebsergebnisse während der ersten Jahre der Schmalspurkleinbahnen wurden in vorstehendem einige Zahlen über die Baukosten, die Einnahmen, die Ausgaben, den Gewinn und die Verzinsung genannt. Es ist der Mühe wert nachzuprüfen, inwiefern die großen Erwartungen sich verwirklichten, als die Strecken einige Jahre in Betrieb waren, also von 1920 ab. In den Jahresberichten der Staatseisenbahnen finden wir das noch 10 Jahre lang verzeichnet, ebenso wie in den Berichten betreffend das Eisenbahn- und Kleinbahn-

wesen in Niederländisch-Indien (die Herausgabe letzterer wurde nach 1930 aus finanziellen Gründen eingestellt). Leider ist das Anlagekapital nicht nach Linien auseinander gehalten, sondern ist nur ein Posten genannt für die vier Linien in West- und die eine Linie in Ost-Java zusammen; daher kommt es, daß als eine Verzinsung nur eine Gesamtzahl angegeben werden kann. Obwohl die Einnahmen und Ausgaben für West- und Ost-Java gesondert angegeben sind, woraus u. a. hervorgeht, daß der Nettoüberschuß der Ost-Java-Linie (Rambipoedji—Poeger) höher war als der der Krawanglinien, soll zwecks besserer Übersicht in untenstehendem das Netz als ein Ganzes betrachtet werden.

Jahr	Anlagekapital		Einnahmen	Betriebskosten	Gewinn	Verzinsung ¹
	insgesamt	je km				
	fl	fl	fl	fl	fl	%
1920	2 132 614	17 846	615 168	479 033	136 135	6,4
1921	2 230 213	18 663	673 349	548 018	125 331	5,62
1922	2 262 579	18 934	698 251	712 995 ²	14 744	—
1923	2 366 362	19 802	666 602	432 698	233 904	10
1924	2 429 994	20 335	652 420	544 681	107 739	4,4
1925	2 442 467	20 439	693 491	545 546	147 945	6
1926	2 440 001	20 419	591 076	524 731	66 345	2,7
1927	2 500 660	20 928	641 013	514 928	126 085	5,04
1928	2 500 660	20 928	661 902	484 523	177 379	7
1929	2 284 279 ³	19 863	544 360	485 258	59 102	2,6

Bei Einführung der neuen Eisenbahn- und Kleinbahngesetzgebung wurden in den Jahresberichten mit Eingang von 1929 die Zahlen bezüglich der Kapspurkleinbahnen zu denen der Eisenbahnen gefügt. Die Übersicht wird aber sehr erschwert, weil vom gleichen Jahre ab die 14 km lange Schmalspurbahn Baloeng—Amboeloe in dieser Hinsicht zu den Kapspurkleinbahnen gerechnet wurde, so daß die folgenden Zahlen nur auf das 79 km lange Netz in West-Java (die vier Krawanglinien) Bezug haben.

¹ In Wirklichkeit waren die Prozentsätze kleiner, da die Zuweisungen an den Erneuerungsfonds, Wiederherstellung außergewöhnlicher Schäden und die (ungenügenden) Abschreibungen nicht berücksichtigt wurden.

² In jenem Jahre wiesen die Ausgaben für Bahn und Maschinen eine vorübergehende, sehr starke Steigung auf.

³ Anfang November 1929 war das Schmalspurnetz in Ost-Java auf 14 km verkürzt (siehe oben im Text).

Jahr	Anlagekapital		Einnahmen	Betriebskosten	Gewinn	Verzinsung ¹
	insgesamt fl	je km fl				
1930	1 559 457	19 740	340 890	260 573	80 317	5,15
1931	1 559 457 ²	19 740	244 430	210 504	33 896	2,17
1932	1 559 457 ²	19 740	191 106	170 910	20 196	1,29

Ab 1932 geben die Jahresberichte keine gesonderten Zahlen der Schmalspurbahnen mehr, da sie mit den Kapspurkleinbahnen und Eisenbahnen 2. Klasse (Sekundärbahnen) als zu den sog. „Nebenbahnlinien“ gehörig gerechnet wurden, über die statistische Zahlen nur als Ganzes veröffentlicht sind. Man kann aber annehmen, daß die Schmalspurbahnen mit 0,6 m Spurweite durch die Krise und den stets zunehmenden Kraftwagenwettbewerb schwer getroffen worden sind und wahrscheinlich sogar mit Verlust gearbeitet haben. Die geringe zugelassene Fahrgeschwindigkeit (im Laufe der Zeiten auf höchstens 20 km stündlich erhöht) machte sie besonders empfindlich.

Indem wir das Ganze überblicken, können wir feststellen, daß der Schmalspurtyp von 0,60 m in Niederländisch-Indien nie ein Erfolg geworden ist. Soviel Freude man bis auf eine einzige Ausnahme an den Kleinbahnen mit einer Spurweite von 1,067 m (und 0,75 m) erlebt hat, soviel Enttäuschungen haben die Bahnen mit 0,60 m Spurweite gebracht, sowohl weil sie im Beginn technisch nicht zweckmäßig verwaltet wurden, als auch weil sie in einer Zeit aufkamen, in der der Bau von Fahrstraßen kräftig in Angriff genommen wurde und der Kraftwagen bereits begann, sich des Verkehrs zu bemächtigen, so daß dem Publikum mit der naturgemäß geringen Geschwindigkeit und der mäßigen Bequemlichkeit beim Gebrauch der Schmalspurbahnen ebensowenig gedient war wie mit dem notwendigen Umladen von Gütern bei durchgehendem Verkehr mit den anschließenden Bahnen mit 1,067 m Spurweite.

Die Schlußfolgerungen, zu denen Reichsbahndirektionspräsident Dr.-Ing. Remy in seiner Studie über die afrikanischen Bahnen, sowie auch Professor Dr.-Ing. Blum in seinen Betrachtungen über die Schmalspurbahn von 0,60 m in dem öfters erwähnten Zeitschriftartikel (S. 675) kommt, werden also durch die Erfahrungen, die man in Niederländisch-Indien gemacht hat, durchaus betätigt.

¹ Vgl. Fußnote 1 S. 289.

² Es ist angenommen, daß in den letztgenannten zwei Jahren die Baurechnung nicht erhöht ist; in Wirklichkeit ist das wohl der Fall gewesen, so daß aus diesem Grunde auch die Verzinsungszahl zu hoch angegeben ist.

Der Einfluß des Krieges auf den Geltungsbereich des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr.

Von

Abteilungspräsident Dr. jur. Wyszomirski, Köln.

I. Gegenstand der Untersuchung.

In den Kundmachungstarifen, die den zwischenstaatlichen Eisenbahngüterverkehr von, nach und durch Staaten regeln, die im Verlauf des Krieges von Deutschland besetzt worden sind, finden sich Bestimmungen, die von den Grundsätzen des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr (IÜG.) mehr oder weniger erheblich abweichen. Beispielsweise enthalten die für den Güterverkehr mit Belgien und Frankreich bestehenden Tarife Bestimmungen, durch die die Lieferfristen (Art. 11 IÜG.) aufgehoben und das Recht des Absenders zur Abänderung des Frachtvertrages durch nachträgliche Verfügung (Art. 21 IÜG.) oder zur Angabe des Interesses an der Lieferung (Art. 35 IÜG.) ausgeschlossen werden. Die gleichen Einschränkungen finden sich auch in den Kundmachungstarifen für die Durchgangsverkehre zwischen den Niederlanden und Italien sowie zwischen Belgien und Italien oder zwischen Belgien und der Schweiz. Überdies regeln die genannten Tarife die Frachtberechnung abweichend von den Grundsätzen des Art. 10 IÜG. in der Weise, daß im Falle der Umleitung von Sendungen aus betrieblichen Rücksichten die Fracht über den tatsächlich benutzten Fahrweg zu berechnen ist, und zwar selbst dann, wenn der Absender einen anderen Weg im Frachtbrief vorgeschrieben hat (Art. 10 lit. a IÜG.).

Außergewöhnliche Zeiten erfordern nun einmal auch außergewöhnliche Maßnahmen. Es handelt sich durchweg um gewisse, durch die derzeitige Betriebslage bedingte Einschränkungen, die nach Beendigung des Krieges über kurz oder lang zweifellos wieder verschwinden werden. Da ein Teil der Vertragsstaaten während des Krieges z. B. die Lieferfristen für den eigenen Binnenverkehr aufgehoben hat, erscheint es nicht gerechtfertigt, den internationalen Wechsel- und Durchgangsverkehr reglementarisch günstiger zu behandeln als den Binnenverkehr.

Andererseits gilt das IÜG. im Verkehr zwischen den Vertragsstaaten, die das Übereinkommen ratifiziert und in ihrem Gebiet mit Gesetzeskraft eingeführt haben¹, grundsätzlich für alle Sendungen von Gütern, die mit durchgehendem Frachtbrief zur Beförderung auf einem Wege aufgegeben werden, der die Gebiete mindestens zweier Vertragsstaaten berührt und ausschließlich Strecken umfaßt, die in der nach Art. 58 dieses Übereinkommens aufgestellten Liste (der dem Übereinkommen unterstehenden Strecken) verzeichnet sind (Art. 1 § 1 IÜG.), im allgemeinen als z w i n g e n d e s Recht. Demgemäß bestimmt Art. 9 § 2 Abs. 2 IÜG. ausdrücklich, daß die Bestimmungen der Tarife nur insoweit gelten, als sie diesem Übereinkommen nicht widersprechen; andernfalls sind sie nichtig.

Diese Voraussetzungen sind beispielsweise im Verkehr zwischen Italien und den Niederlanden scheinbar gegeben, weil alle an diesem Verkehr beteiligten Staaten das IÜG. ratifiziert und in ihrem Gebiet mit Gesetzeskraft eingeführt haben und außerdem die in Frage kommenden Eisenbahnstrecken in der Liste der dem Übereinkommen unterstehenden Strecken verzeichnet sind.

Es ist daher kein Wunder, daß gerade im Anschluß an die Veröffentlichung des Kundmachungstarifs Niederlande—Italien in der ausländischen Fachpresse die Frage erörtert worden ist, ob die erwähnten Tarifbestimmungen, die mit den angegebenen Artikeln des IÜG. in Widerspruch stehen, überhaupt rechtswirksam sind oder ob sie nicht vielmehr gemäß Art. 9 § 2 Abs. 2 IÜG. nichtig sind.

Zu dieser Frage wird in der Schweizer Fachpresse insbesondere auf die Bestimmung des Art. 61 IÜG. hingewiesen, wonach die dem Übereinkommen angehörenden Staaten und Eisenbahnen — abgesehen von gewissen, besonders genannten Ausnahmefällen — nur sogenannte Zusatzbestimmungen erlassen können, die aber die Vorschriften des Übereinkommens nicht abändern dürfen. Lediglich in den Verkehren nach, von und durch Staaten, die dem IÜG. n i c h t beigetreten sind (z. B. Serbien), könnten alle gewünschten Abweichungen vom IÜG. durch Kundmachungstarife eingeführt werden, weil in diesen Verkehren das IÜG. nicht als v ö l k e r r e c h t l i c h e r Staatsvertrag, sondern nur auf Grund einer Vereinbarung unter den beteiligten Verwaltungen als Vertragsrecht mit

¹ Von den Signatarstaaten hatte bis Anfang 1943 nur Spanien die Voraussetzungen für das Inkrafttreten des IÜG. nicht erfüllt. Nachdem jedoch die spanische Regierung am 22. Februar 1943 die Ratifikationsurkunden bei der schweizerischen Regierung hinterlegt hat, ist das IÜG. seit 1. April 1943 auch für Spanien rechtsverbindlich.

gewissen Abänderungen gelte. Da aber im Verkehr Niederlande—Italien alle beteiligten Staaten dem IÜG. formell und rechtskräftig beigetreten sind, kommt der Artikel zu dem Ergebnis, daß die in dem Kundmachungstarif enthaltenen Abänderungen der Bestimmungen des IÜG. rechtlich nicht wirksam seien¹.

Es bedarf keines besonderen Hinweises auf die grundlegende Bedeutung der aufgeworfenen Frage. Denn wenn die in der Schweizer Fachpresse vertretene Auffassung richtig wäre, würden alle Kundmachungstarife, die den Wechsel- und Durchgangsverkehr mit den von Deutschland besetzten europäischen Ländern regeln, nichtig sein, weil sie alle Bestimmungen enthalten, die von dem IÜG. irgendwie abweichen.

Während die Vertreter dieser im Schrifttum vorherrschenden Ansicht davon ausgehen, daß „nach allgemein anerkannter Auffassung der Kriegszustand die Aufrechterhaltung des IÜG. nicht beeinträchtigt“, haben die Eisenbahnverwaltungen für jeden einzelnen Verkehr zunächst die Frage untersucht, ob in diesem Verkehr das IÜG. trotz des Krieges noch mit Gesetzeskraft gilt oder nur auf Grund besonderer Vereinbarung zwischen den beteiligten Eisenbahnverwaltungen als Vertragsrecht Anwendung finden könne. Denn darüber, daß das IÜG., soweit es für den internationalen Verkehr noch mit Gesetzeskraft gilt, nicht durch Tarifbestimmungen abgeändert werden kann, besteht natürlich keinerlei Zweifel. Ebenso unstrittig ist ferner, daß das IÜG. als solches trotz des Krieges mit allen seinen Einrichtungen, wie dem Zentralamt für den internationalen Eisenbahnverkehr (Art. 57 IÜG.) und der von diesem geführten Liste der dem Übereinkommen unterstehenden Strecken fortbesteht.

Meinungsverschiedenheiten bestehen lediglich über die Frage, welchen Einfluß der Krieg auf den Geltungsbereich des IÜG. hat.

Um diese Frage richtig beurteilen zu können, bedarf es zunächst eines näheren Eingehens auf die rechtliche Natur des Übereinkommens.

¹ Vgl. den Artikel „Kundmachungstarif Niederlande—Italien“ in der Schweizer Zeitschrift „Transport“ (Verlag Oscar Bauer, Basel), 5. Jahrg., Nr. 4 vom 22. Januar 1943, S. 1711. In Nr. 5 derselben Zeitschrift vom 29. Januar 1943 (S. 1728 f.) werden zwar die Ausführungen durch den Hinweis ergänzt, daß die Praxis der meisten europäischen Eisenbahnverwaltungen den Standpunkt einnimmt, daß das IÜG., als völkerrechtlicher Vertrag, zwischen zwei miteinander im Kriege stehenden Staaten als außer Kraft gesetzt gilt und daher keine rechtliche Wirkung mehr haben könne. Gleichzeitig wird aber darauf aufmerksam gemacht, daß in der Literatur über die Frage selbst Zweifel herrschen, und daß es daher nicht uninteressant wäre, diese Zweifelsfragen näher zu beleuchten. — Gleicher Ansicht: Schweizerische Verkehrs- und Tarif-Zeitung Nr. 8 vom 20. April 1943 und Nr. 9 vom 5. Mai 1943.

II. Die rechtliche Natur des IÜG.

Das IÜG. ist bekanntlich ein von mehreren Staaten abgeschlossener völkerrechtlicher Vertrag (sogenannter Kollektivvertrag), der als solcher zunächst nur die als Vertragsparteien beteiligten Staaten selbst, also weder dritte Staaten, noch Eisenbahnen oder Verkehrtreibende, bindet. Allerdings übernehmen die Vertragsstaaten, soweit sie das Übereinkommen ratifizieren, zugleich die Verpflichtung, den im Übereinkommen festgelegten Rechten und Pflichten für die einzelnen Verkehrtreibenden und Eisenbahnen innerhalb ihres Hoheitsgebietes vom Inkrafttreten des Übereinkommens an (vgl. Art. 68 IÜG.) auch innerstaatliche Geltung zu verschaffen. Dieser Verpflichtung genügen die Vertragsstaaten, indem sie den Staatsvertrag in ihren Gesetzblättern veröffentlichen. Erst durch diesen staatsrechtlichen Akt der Publikation im Gesetzblatt erlangt das Übereinkommen neben der durch die Ratifikation begründeten völkerrechtlichen Bindung der Vertragsstaaten untereinander auch innerstaatliche Wirksamkeit für die einzelnen Verkehrtreibenden und Eisenbahnen im Hoheitsgebiet des betreffenden Staates. Dabei ist es unerheblich, ob die Veröffentlichung in der feierlichen Form eines Gesetzes oder in der einer einfachen Bekanntmachung¹ im Gesetzblatt erfolgt, weil das Übereinkommen selbst nach seinem Inhalt und Wortlaut unzweideutig den Willen der vertragschließenden Staaten erkennen läßt, daß die darin festgelegten Rechte und Pflichten für Eisenbahnen und Verkehrtreibende unmittelbare Geltung haben sollen. Es bedarf daher zu diesem Zweck keines besonderen Gesetzesbefehls des Vertragsstaates mehr, sondern es genügt die in Deutschland gewählte Form der Verkündung des Wortlautes des Übereinkommens mit Angabe des Tages seiner Ratifikation durch Deutschland (12. Juli 1935) und seines Inkrafttretens (1. Oktober 1938).

Durch die Verkündung des Staatsvertrages im Gesetzblatt hat demnach das Übereinkommen für alle Eisenbahnen und Verkehrtreibenden im Bereich der Vertragsstaaten Gesetzeskraft erlangt, soweit sie am internationalen Verkehr im Sinne des Art. 1 § 1 IÜG. teilnehmen.

Auf diese Weise ist in allen Vertragsstaaten ein zwar auf verschiedenen Rechtsquellen beruhendes, inhaltlich aber übereinstimmendes allgemeines Verkehrsrecht für den internationalen Eisenbahnverkehr in Kraft getreten, das als internationales Vertragsrecht dem Landesrecht

¹ In Deutschland sind z. B. die beiden Berner Übereinkommen vom 23. Oktober 1924 durch Gesetz vom 30. Mai 1925 (RGBl. 1925, Teil II, S. 183 ff.) und die Römer Übereinkommen vom 23. November 1933 durch Bekanntmachung des Reichsministers des Auswärtigen und des Reichsverkehrsministers vom 28. August 1935 (RGBl. 1935, Teil II, S. 523 ff.) veröffentlicht worden.

vorgeht, soweit es nicht selbst auf die Landesgesetzgebung verweist¹. Innerhalb seines Anwendungsbereiches gilt es demnach unbedingt und ausschließlich, ist also zwingend und unabdingbar. Soweit das IÜG. eine Rechtsmaterie regelt, ist mithin die Anwendung jeder anderen Rechtsnorm ausgeschlossen, und zwar gleichviel, ob es sich um Bestimmungen der Landesgesetze oder der Eisenbahntarife handelt (vgl. Art. 1 § 1 in Verbindung mit Art. 9 § 2 IÜG.).

Diese absolute Geltung hat das IÜG. gegenüber den Eisenbahnen und Verkehrtreibenden eines Vertragsstaates als Bestandteil der Rechtsordnung dieses Staates, im Verhältnis der Vertragsstaaten untereinander aber als internationales Vertragsrecht.

Seine innerstaatliche Rechtswirksamkeit regelt sich nach den staatsrechtlichen Bestimmungen der einzelnen Vertragsstaaten, sein zwischenstaatlicher Geltungsbereich dagegen nach allgemeinen völkerrechtlichen Grundsätzen. Hiernach ist also die Frage, zwischen welchen Staaten das Übereinkommen während des Krieges anwendbar ist, unabhängig von der staatsrechtlichen Frage seiner innerstaatlichen Wirksamkeit allein nach den Regeln des Völkerrechts zu entscheiden.

III. Der zwischenstaatliche Geltungsbereich des IÜG.

Wohl noch kein völkerrechtlicher Kollektivvertrag hat so viele Veränderungen in den Reihen seiner Vertragsstaaten innerhalb verhältnismäßig kurzer Zeit erfahren wie das IÜG. und das gleichzeitig mit ihm unterzeichnete Internationale Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr (IÜP.).

Von den Signatarstaaten war zunächst Österreich infolge seiner Wiedervereinigung mit dem Deutschen Reich noch vor dem Inkrafttreten des Übereinkommens als selbständiger Staat entfallen. Damals war man sich aber — wie Geheimrat Schmid in Bern hervorhebt² — darüber klar, daß dadurch an der weiteren Rechtswirksamkeit des IÜG auf den früher österreichischen Strecken trotz des Wechsels der Gebietshoheit keine Änderung eingetreten sei. Die beim Zentralamt für die internationale Eisenbahnbeförderung in Bern geführte Liste der dem Übereinkommen unterstehenden Strecken (Art. 58 IÜG.) wurde zwar berichtigt, es wurde dabei aber ausdrücklich festgestellt, „daß diese Änderungen (der Liste) für die Beteiligung der betreffenden Strecken am IÜG. durchweg ohne Be-

¹ Vgl. Entsch. des Schweizerischen Bundesgerichts, 2. Ziv.-Abt., vom 31. Mai 1922 in EE., Band 40, 42.

² Ztg. d. Vereins Mitteleurop. Eisenb.-Verw. 1942, S. 390 f.

deutung seien¹“. Diese Auffassung entsprach zweifellos auch der Rechtslage, weil das Deutsche Reich nach dem Anschluß freiwillig als Rechtsnachfolger des früheren Bundesstaates Österreich in diese völkerrechtlichen Bindungen eintrat und auch die österreichischen Landesgesetze zunächst unverändert in Kraft blieben. Damit behielt also auch das IÜG. für das früher österreichische Gebiet sowohl völkerrechtlich wie staatsrechtlich zwischenstaatliche und innerstaatliche Rechtswirksamkeit. Die Berichtigung der Liste hatte demnach keine konstitutive, sondern nur eine deklaratorische Bedeutung².

Am 1. Oktober 1938 trat alsdann das neue IÜG. in Deutschland (einschließlich des früher österreichischen Gebietes), Belgien, Bulgarien, Dänemark, der Freien Stadt Danzig, Estland, Italien, Jugoslawien, Lettland, Liechtenstein, Luxemburg, den Niederlanden, Norwegen, Polen, Portugal, Rumänien, Schweden, Schweiz, Ungarn sowie im ehemaligen Gebiet der früheren Tschecho-Slowakei in Kraft. Hierzu kamen am 1. Dezember 1938 noch Finnland und Griechenland sowie am 23. Dezember 1939 Litauen und endlich am 1. April 1943 Spanien.

Hinsichtlich der im Verlauf der Jahre 1938/39 unter die Hoheit des Deutschen Reiches zurückgekehrten Freien Stadt Danzig und des Sudetengaus war die Rechtslage die gleiche wie beim Anschluß Österreichs. Auch bei Einrichtung des Protektorats Böhmen und Mähren wird allgemein das Fortbestehen des IÜG. für die Strecken der Protektoratsbahnen angenommen.

Anders war die Rechtslage bei der Unabhängigkeitserklärung der Slowakei, weil diese nicht durch Staatsvertrag die bislang dem IÜG. unterstellten Strecken der früheren Tschecho-Slowakei in eigene Verwaltung übernahm, sondern auf Grund des freien Entschlusses des slowakischen Volkes. Hier kann von einem Eintritt in die von der ehemaligen Tschecho-Slowakei eingegangenen völkerrechtlichen Bindungen im Wege der Rechtsnachfolge keine Rede sein. Vielmehr bedurfte es zum z w i s c h e n - staatlichen Wirksamwerden des IÜG. für den Verkehr mit dem neu gegründeten Staate erst der rechtsverbindlichen Annahme des Beitritts der Slowakei als Vertragsstaat gemäß Art. 59 IÜG³ und der Eintragung

¹ Zeitschr. für den internat. Eisenbahnverkehr 1938, S. 305.

² Daraus folgt aber freilich nicht, daß — wie Rosenberg (Ztg. d. Vereins Mitteleurop. Eisenb.-Verw. 1942, S. 228) annimmt — auch im Falle von Veränderungen in der Staatszugehörigkeit einzelner Gebiete infolge kriegerischer Ereignisse die Rechtswirksamkeit des IÜG. weiterbestehen bleibt. Denn man wird nicht annehmen können, daß der erobernde Staat in die vom eroberten Staat eingegangenen völkerrechtlichen Bindungen eintreten will, es sei denn, daß er selbst diese Bindungen als fortbestehend anerkennt.

³ Vgl. Rosenberg a. a. O. S. 229 u. Schmid a. a. O. S. 391.

der Strecken der Slowakischen Eisenbahnen in die Liste der dem Übereinkommen unterstehenden Strecken gemäß Art. 58 IÜG. Dagegen behielt das IÜG. im Rahmen der zunächst fortbestehenden, ehemals tschechoslowakischen Landesgesetze im Gebiet der Slowakei seine innerstaatliche Rechtswirksamkeit, konnte allerdings bis zu dem im Art. 58 § 2 IÜG. bezeichneten Zeitpunkt nicht als Gesetz, sondern nur als Vertragsrecht Anwendung finden. Die Eintragung der slowakischen Eisenbahnstrecken in die Liste hatte hiernach zweifellos konstitutive Bedeutung¹. Andererseits bedurfte es nach ihrem Wirksamwerden staatsrechtlich keiner neuen Publikation des Übereinkommens im slowakischen Gesetzblatt, weil das IÜG. ohnehin noch als Landesgesetz im Gebiet der Slowakei galt.

Wie dieses Beispiel zeigt, ist es durchaus möglich, daß das IÜG. für ein Land zwar staatsrechtlich, aber nicht völkerrechtlich wirksam ist. Es kann daher auch der Fall eintreten, daß das IÜG. in zwei Vertragsstaaten als Landesgesetz rechtswirksam eingeführt ist, trotzdem aber für den internationalen Eisenbahngüterverkehr zwischen diesen beiden Staaten oder im Transitverkehr über ihr Gebiet nicht anwendbar ist, weil die völkerrechtliche Bindung im Verhältnis der beiden Staaten untereinander erloschen ist.

Dieser Fall ist — so gesucht er auch vielleicht auf den ersten Blick erscheinen mag — jedenfalls im Kriege durchaus keine Seltenheit. Denn nach allgemein anerkannten völkerrechtlichen Grundsätzen sind Staatsverträge zufolge der ihnen stillschweigend innewohnenden *clausula rebus sic stantibus*² nur so lange verbindlich, als die bei ihrem Abschluß vorausgesetzte Lage unverändert fortbesteht. Mit Eintritt des Kriegszustandes zwischen den Vertragschließenden hört jede völkerrechtliche Bindung zwischen den Kriegführenden untereinander auf, es sei denn, daß sie nach dem im Vertrag selbst zum Ausdruck gebrachten Willen der Vertragsparteien auch für den Kriegsfall gelten soll³.

Allerdings findet sich im Schrifttum auch die Ansicht vertreten, daß völkerrechtliche Kollektivverträge anders zu behandeln sind als völkerrechtliche Einzelverträge, und daß insbesondere ein völkerrechtlicher Kollektivvertrag privatrechtlichen Inhalts so lange in Kraft bleibt, als er nicht von sämtlichen Staaten, die ihn unterzeichnet haben,

¹ Vgl. Zeitschr. f. d. internat. Eisenbahnverkehr 1940, S. 451.

² Vgl. v. Bismarck, Gedanken u. Erinnerungen, Volksausgabe (1909), Bd. 2, S. 287.

³ Vgl. Beer, Krieg und Völkerrecht in Niemeyers Zeitschr. für internationales Recht 1915, S. 323. Strupp, Gegenwartsfragen des Verkehrsrechts, ebenda S. 339.

außer Kraft gesetzt wird. Nach dieser Auffassung kann dem Umstande, daß zwischen einzelnen Signatarstaaten der Kriegszustand ausbricht, irgendwelcher Einfluß auf die Rechtswirksamkeit des geschlossenen Vertrages nicht beigelegt werden. Hinsichtlich des IÜG. wird dies daraus gefolgert, daß das durch Art. 57 IÜG. errichtete Zentralamt auch während des Krieges fortbesteht und die in Art. 58 vorgesehene Liste der dem Übereinkommen unterstehenden Strecken auf dem laufenden hält¹.

Indessen hat diese Auffassung bisher weder in der Rechtsprechung noch in der Praxis Anerkennung gefunden. Es kann ihr nur insoweit beigetreten werden, als ein völkerrechtlicher Kollektivvertrag natürlich nicht wie ein gewöhnlicher zweiseitiger Staatsvertrag infolge des Kriegszustandes zwischen zwei Vertragsstaaten völlig außer Kraft tritt, weil die völkerrechtliche Bindung ja nur zwischen den miteinander im Kriegszustand befindlichen Staaten erlischt, im Verhältnis zwischen diesen und den übrigen Vertragsstaaten aber fortbesteht²). Daraus folgt also für das IÜG., daß das Zentralamt und die Liste der dem Übereinkommen unterstehenden Strecken selbstverständlich auch während des Krieges fortgeführt werden müssen, ohne daß daraus eine Anerkenntnis dafür hergeleitet werden kann, daß der Vertrag auch im Verhältnis der kriegführenden Staaten untereinander rechtswirksam bliebe. Vereinzelt wird in der Fachliteratur zu dieser Frage auch die Ansicht geäußert, daß durch den Krieg zwar die Ausschaltung des zivilen Verkehrs und das „Ruhens“ seiner Rechtsgrundlagen bewirkt werde. Mit dem Zeitpunkt aber, da die Militärbehörde ihre Machtbefugnisse an zivile Behörden wieder abgebe, trete das zivile Recht wieder in Wirksamkeit. Damit trete auch das internationale Recht wieder unverändert in Kraft, soweit nicht internationale Beziehungen ganz abgebrochen werden³.

Diese Auffassung steht jedoch mit der bisherigen Rechtspraxis nicht im Einklang. Jedenfalls waren nach Abschluß des Ersten Weltkrieges die Signatarstaaten des damaligen IÜ. nicht der Ansicht, daß das Übereinkommen mit dem Friedensschluß und der betrieblichen Wiederaufnahme des durch den Krieg unterbrochenen Verkehrs ohne weiteres auch im Verhältnis der kriegführenden Parteien zueinander wieder in Kraft trete. Vielmehr hielt man es für notwendig, das IÜ. ausdrücklich zu erneuern⁴. Es kann daher nicht von einem „Ruhens“ der völkerrecht-

¹ Vgl. Fuld in EE., Bd. 35, S. 204 ff.; Jur. Wochenschrift 1917, S. 472; Rosenberg a. a. O., S. 228; Loening IÜG. Bem. 5 zu Art. 62 §§ 1 und 2, S. 994.

² Vgl. Entscheidung des Schweizerischen Bundesgerichts, 2. Ziv.-Abt. vom 31. Mai 1922; EE., Bd. 40, S. 42.

³ Vgl. Rosenberg a. a. O., S. 228.

⁴ Vgl. die Art. 282 ff., insbes. Art. 289 u. 366 des Versailler Friedensdiktats.

lichen Bindungen im Verhältnis der miteinander kriegführenden Staaten die Rede sein. Vielmehr muß man feststellen, daß das IÜG. mit Kriegsausbruch im Verhältnis der kriegführenden Parteien untereinander außer Kraft getreten ist. Der gleiche Standpunkt wird auch in der Praxis der deutschen Gerichte in ständiger Rechtsprechung eingenommen¹.

Hiernach ist beispielsweise heute im Verkehr zwischen Deutschland und der Schweiz oder zwischen Deutschland und Italien oder zwischen Deutschland und Schweden oder zwischen Italien und der Schweiz oder zwischen Ungarn und Italien über Deutschland usw. das IÜG. selbstverständlich trotz des Krieges sowohl innerstaatlich wie zwischenstaatlich noch unverändert rechtswirksam. Dagegen hat es für den Verkehr zwischen den gegeneinander kriegführenden Staaten mit Ausbruch des Krieges seine völkerrechtliche Geltung verloren². Wegen Wegfalls der völkerrechtlichen Bindung seit Eintritt des Kriegszustandes besteht also für Deutschland hinsichtlich des internationalen Eisenbahnverkehrs mit Frankreich (seit 3. September 1939), Norwegen (seit 9. April 1940), den Niederlanden und Belgien (seit 10. Mai 1940) sowie mit Jugoslawien und Griechenland (seit 6. April 1941) kein Vertragsverhältnis mehr, d. h. die genannten Länder gehören für Deutschland — und ebenso natürlich auch umgekehrt Deutschland für diese Länder — nicht mehr zum Kreise der Vertragsstaaten im Sinne des Art. 1 § 1 IÜG. Damit hat das IÜG. für den gegenseitigen Eisenbahnverkehr dieser Länder auch seine innerstaatliche Wirksamkeit verloren, und zwar obwohl es in allen genannten Ländern nach wie vor als Landesgesetz gilt und daher im Verkehr mit den nicht gegeneinander kriegführenden Staaten auch weiterhin als solches Anwendung findet.

Durch den Krieg ist mithin zwar nicht das Fortbestehen des IÜG. als solchen, wohl aber sein zwischenstaatlicher Geltungsbereich erheblich beeinträchtigt worden, und zwar in doppelter Beziehung: Einmal hat sich die Zahl der Vertragsstaaten allein schon dadurch vermindert, daß einige Staaten, die das IÜG. ratifiziert haben, ihre selbständige staatliche Existenz im Lauf der Ereignisse eingebüßt haben und damit aus den

¹ Vgl. z. B. Urteil des LG. I Berlin vom 13. Januar 1916 (Speditions- und Schiffszeitung, XXIV. Jahrg., Nr. 16, S. 122 f.) und EE., Band 33, S. 201 f.; RG. II. Ziv.-Sen. vom 23. Januar 1917 (RGZ. 89, 342; OLG. Hamburg vom 24. Februar 1921 (Speditions- und Schiffszeitung, 29. Jahrg., Nr. 42, S. 1042) und Eger a. a. O., Band 39, S. 39 ff.

² Vgl. Spiess, Zeitung des Vereins Mitteleurop. Eisenb.-Verw., 83. Jahrg., Seite 3.

Reihen der Vertragsstaaten des Übereinkommens ausgeschieden sind¹. Sodann aber ist der zwischenstaatliche Geltungsbereich des IÜG. weiter dadurch eingeschränkt worden, daß das Übereinkommen nur noch für den Verkehr zwischen den nicht gegeneinander kriegführenden Vertragsstaaten völkerrechtlich wirksam ist und dementsprechend für die Verkehrtreibenden und Eisenbahnen auch nur in diesen Verkehrsbeziehungen noch innerstaatliche Gesetzeskraft besitzt.

IV. Schlußfolgerungen.

Aus den vorstehenden Ausführungen ergibt sich, daß das IÜG. z. B. im Verkehr zwischen Deutschland und Frankreich oder zwischen Deutschland und Belgien oder zwischen Deutschland und den Niederlanden oder zwischen Italien und den Niederlanden über Deutschland bzw. über Belgien — Deutschland und die Schweiz usw. seit Eintritt des Kriegszustandes nicht mehr als völkerrechtliches Vertragsrecht mit Gesetzeskraft gilt². Es kann daher keine Rede davon sein, daß das Übereinkommen auch im Verhältnis der kriegführenden Staaten zueinander noch fortbesteht und nach Wegfall der durch den Krieg bedingten Verkehrsunterbrechung wieder unverändert in Kraft tritt³. Jedenfalls steht die Rechtsprechung der maßgebenden deutschen Gerichte übereinstimmend und konsequent auf dem Standpunkt, daß das IÜG. durch den Eintritt des Kriegszustandes im Verhältnis der kriegführenden Staaten zueinander außer Kraft getreten ist⁴.

Demgemäß wurde der vor dem Kriege allerdings nur dürftig entwickelte deutsch-französische Gütertarif mit Wiederaufnahme des öffentlichen Güterverkehrs nach Abschluß des Waffenstillstandes mit Frankreich aufgehoben und durch einen Kundmachungstarif ersetzt, der — abgesehen von den eingangs erwähnten Abweichungen — die Anwendung des IÜG. vorsieht. Ebenso wurde auch der im Verkehr mit Belgien bestehende deutsch-belgische Gütertarif am 6. September 1940 als „bis auf weiteres nicht anwendbar“ erklärt und mit dem gleichen Tage ein Kundmachungstarif mit gewissen Einschränkungen gegenüber dem IÜG. eingeführt. Und zwar wurden diese Abweichungen von den Vorschriften des Übereinkommens eingeführt, obwohl das IÜG. durch Verordnung des

¹ Ausgeschieden sind folgende Vertragsstaaten: die frühere Tschecho-Slowakei, Österreich, die Freie Stadt Danzig, Litauen, Lettland, Estland, Polen, Luxemburg und Jugoslawien.

² Ebenso: Spiess a. a. O., S. 3.

³ A A: Fuld a. a. O., S. 207; Rosenberg a. a. O., S. 228, und anscheinend auch Schmid, Transport, 5. Jahrg., Nr. 1 vom 1. Januar 1943, S. 1660.

⁴ Vgl. z. B. OLG. Hamburg vom 24. Februar 1921 in EE., Band 39, S. 39, und RG. vom 14. November 1923, RGZ. 107, S. 283.

deutschen Militärbefehlshabers für die besetzten Gebiete in Belgien und Frankreich ausdrücklich als Landesgesetz aufrechterhalten worden ist. Das war nur möglich, weil eben dieses Gesetz aus den im vorstehenden Abschnitt III angegebenen Gründen für den Verkehr mit Deutschland nicht mehr rechtswirksam war und daher nur auf Grund besonderer Vereinbarung zwischen den beteiligten Eisenbahnverwaltungen als Vertragsrecht in Frage kam.

Im Verkehr mit Norwegen und den Niederlanden hat man zwar die bisherigen Verbandsgütertarife bei der Wiederaufnahme des öffentlichen Eisenbahngüterverkehrs im wesentlichen unverändert beibehalten. Man war sich dabei aber darüber klar, daß das IÜG. wegen des Kriegszustandes nur noch als Vertragsrecht Anwendung finden kann.

Das gleiche gilt entsprechend auch für den Verkehr zwischen Italien und den Niederlanden über Deutschland, Belgien und die Schweiz, weil sowohl zwischen Deutschland und den Niederlanden als auch zwischen Deutschland und Belgien der Kriegszustand besteht und daher für diese drei Staaten im Verhältnis zueinander das IÜG. nicht mehr rechtswirksam ist. Infolgedessen konnte der am 1. Februar 1943 in Kraft getretene Kundmachungstarif Niederlande—Italien entgegen der in der ausländischen Fachpresse vertretenen Ansicht¹ das IÜG. sehr wohl mit den erwähnten Abweichungen als vertragsrechtliche Grundlage für den Abschluß von Beförderungsverträgen festlegen, obwohl alle beteiligten Staaten seinerzeit das Übereinkommen formell ratifiziert haben. Denn darüber, daß im Verkehr von, nach und durch Staaten, für die völkerrechtlich im Verhältnis zueinander das IÜG. wegen des Kriegszustandes nicht mehr rechtswirksam ist, alle gewünschten Abänderungen am IÜG. vorgenommen werden können, besteht kein Zweifel. Das wird auch in der ausländischen Fachpresse ausdrücklich anerkannt².

Wollte man auch diese Möglichkeit der Einführung vom IÜG. abweichender Vorschriften während des Kriegszustandes ausschließen und gleichzeitig erreichen, daß das Übereinkommen entgegen der bisherigen Rechtspraxis künftig auch für die gegeneinander kriegführenden Staaten seine völkerrechtliche Wirksamkeit behält, so wäre es erforderlich, dies im IÜG. selbst — etwa durch entsprechende Ergänzung des Art. 62 — zweifelsfrei zum Ausdruck zu bringen. Ob das freilich zweckmäßig wäre und die Billigung der beteiligten Staaten finden würde, muß bezweifelt werden, weil die Wiederaufnahme des öffentlichen Güterverkehrs während des Krieges natürlich unter ganz anderen Voraussetzungen erfolgt als in Friedenszeiten. Gewisse Abweichungen von den auf normale Ver-

¹ Vgl. Anmerkung 1 S. 293.

² Vgl. Transport, Nr. 5 vom 29. Januar 1943, S. 1728.

hältnisse zugeschnittenen Vorschriften des Übereinkommens werden also im Verkehr von, nach oder über Staaten, die gegeneinander Krieg führen, stets unvermeidlich sein.

Auch das IÜG. läßt gewisse Ausnahmen von der allgemeinen Beförderungspflicht der Eisenbahnen zu, „wenn das öffentliche Wohl oder zwingende Gründe des Betriebs es erfordern“ (Art. 5 § 5). Solche Gründe dürften im Kriege stets gegeben sein. Hiernach kann die zuständige Behörde z. B. Verkehrssperren verhängen oder anordnen, daß gewisse Sendungen „nur bedingungsweise zugelassen werden“. Welcher Art die bei der Zulassung des Verkehrs gestellten Bedingungen gegebenenfalls sein dürfen, ist im IÜG. nicht gesagt. Zweifellos können sich die Eisenbahnen auf Grund dieser Bestimmung zwar das Recht vorbehalten, die zugelassenen Sendungen aus betrieblichen Gründen von dem tarifmäßigen oder vom Absender vorgeschriebenen Wege abzulenken und über einen anderen Weg zu fahren. Dagegen dürfte es nicht möglich sein, auch die Frachtberechnung über den tatsächlichen Fahrweg, die Aufhebung der Lieferfristen, das Verbot nachträglicher Verfügungen oder der Angabe des Interesses an der Lieferung auf Art. 5 § 5 IÜG. zu stützen.

Kleine Mitteilungen.

Eisenbahngesetz für die Alpen- und Donau-Reichsgaue und den Reichsgau Sudetenland. In den fünf Jahren, die seit der Wiedervereinigung der Ostmark mit dem Reich bzw. der Übernahme der Verwaltung der sudetendeutschen Gebiete vergangen sind, wurden fast alle im Altreich geltenden reichsrechtlichen Eisenbahnrechtsvorschriften in diesen beiden neuen Gebieten eingeführt. So gelten in den Alpen- und Donau-Reichsgauen und im Reichsgau Sudetenland das Reichsbahngesetz, die Eisenbahn-Verkehrsordnung, die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung, die Eisenbahn-Signalordnung, die Befähigungsvorschriften der Eisenbahn-Betriebs- und Polizeibeamten, das Haftpflichtgesetz für Personen- und das für Sachschaden und das Kreuzungsgesetz. Soweit jedoch Teile des Eisenbahnrechts im Altreich bisher nur landesrechtlich geregelt sind, blieb vorerst auch in den beiden neuen Reichsgebieten die landesrechtliche Regelung bestehen. Hauptsächlich handelte es sich dabei um Rechtsvorschriften für nichtreichseigene Eisenbahnen, zum Teil enthielten diese aber auch Bestimmungen, die für die Reichsbahn Geltung hatten.

Bei Einführung des Reichsrechtes konnten nicht immer die in den Alpen- und Donau-Reichsgauen und im Reichsgau Sudetenland geltenden rechtlichen Bestimmungen ausdrücklich bezeichnet werden, die durch das neu eingeführte Recht außer Kraft getreten sind. Es ergab sich daher die Notwendigkeit, die entstandene Rechtsunsicherheit zu beseitigen. Gleichzeitig sollte auch das in Geltung gebliebene Landesrecht den geänderten Verhältnissen angepaßt und modernisiert werden. Dies geschah durch das Gesetz über die Eisenbahnunternehmen in den Alpen- und Donau-Reichsgauen und im Reichsgau Sudetenland (Eisenbahngesetz) vom 30. April 1943 (RGBl. II S. 137), das am 1. Juli 1943 in Kraft tritt¹. Gleichzeitig wurden 18 Gesetze und Verordnungen, die zumindest formell noch galten, außer Kraft gesetzt.

Das Eisenbahngesetz basiert im wesentlichen auf den Bestimmungen des vormaligen österreichischen Eisenbahnkonzessionsgesetzes in der Fassung vom Jahre 1929 und der Eisenbahnbauverordnung vom Jahre 1879. Es enthält u. a. auch die bei Einführung der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung des Altreichs noch in Geltung gebliebenen Bestimmungen der vormaligen österreichischen Eisenbahnbetriebsordnung vom Jahre 1851 (insbesondere über Anliegerbauten). Da für die Straßenbahnen das Personenbeförderungsgesetz gilt, werden sie vom Eisenbahngesetz nicht erfaßt.

¹ Der Wortlaut des Gesetzes ist auf S. 309 ff. abgedruckt.

Für die Reichsbahn sind besonders wichtig die Bestimmungen des § 8 I c des Gesetzes, wonach das Eisenbahnunternehmen Vorkehrungen gegen Schäden zu treffen hat und für solche Schäden haftet; weiter die Bestimmung des § 8 I d über die Wiederherstellung der durch den Bau der Eisenbahn gestörten öffentlichen Verkehrsanlagen und schließlich § 23, der das Verhalten in der Nähe der Eisenbahn regelt.

Das Gesetz teilt die Eisenbahnen in Haupt- und Nebenbahnen, Anschlußbahnen und sonstige Eisenbahnen ein.

Die Kleinbahnen des österreichischen Rechts wurden zu Nebenbahnen erklärt, wobei ihnen jedoch die bisher gewährten (meist in der Genehmigungsurkunde verankerten) Rechte ausdrücklich erhalten blieben (§ 7 Abs. 2). Der Grund hierfür war, daß der österreichische Kleinbahnbegriff mit dem des Altreichs nicht völlig übereinstimmte, und daß die Hoheitsrechte über die österreichischen Kleinbahnen sowohl in administrativer als technischer Hinsicht in gleicher Weise dem Reichsverkehrsminister zustehen wie über die übrigen privaten Eisenbahnen, so daß in dieser Hinsicht eine Sonderregelung für Kleinbahnen nicht erforderlich ist.

Auch der Begriff der beschränkt-öffentlichen Eisenbahnen des österreichischen Rechts wurde fallen gelassen, da er dem Altreichsrecht nicht bekannt ist (§ 2 Abs. 2). Für die Beförderung von Personen auf Eisenbahnen, die nicht Haupt- oder Nebenbahnen sind, wurde durch entsprechende Bestimmungen bei den Anschlußbahnen bzw. sonstigen Eisenbahnen vorgesorgt (§§ 24 und 25).

Die Anschlußbahnen (§ 2 Abs. 1 II) entsprechen im wesentlichen den Privatanschlußbahnen des preußischen Rechts, wobei allerdings nach dem bisher in den Alpen- und Donau-Reichsgauen geltenden Recht auch die Grubenanschlußbahnen zu den der Eisenbahnhoheit des Reichsverkehrsministers unterliegenden Anschlußbahnen gehören.

Die Haupt- und Nebenbahnen, die Anschlußbahnen und die sonstigen Eisenbahnen, auf denen eine Personenbeförderung zugelassen ist, unterliegen der Genehmigung und der administrativen und technischen Beaufsichtigung durch den Reichsverkehrsminister als Eisenbahnbehörde, der seine Zuständigkeit auch auf den Reichsbevollmächtigten für Bahnaufsicht oder auf Reichsbahnbehörden übertragen kann (§ 3). Nur die Eisenbahnen, die weder in übergangsfähiger Gleisverbindung stehen noch eine, wenn auch nur beschränkt-öffentliche Personenbeförderung durchführen, unterliegen der Genehmigung und Aufsicht anderer Behörden (z. B. Forst-, Bergbehörde, Landrat usw.). Aber auch bei ihrer Bewilligung ist von der zuständigen Behörde ein Gutachten des Reichsbevollmächtigten für Bahnaufsicht einzuholen, wenn diese Eisenbahn öffentliche Wasserläufe, öffentliche Wege, Brücken und dergleichen oder eine der eisenbahnbehördlichen Aufsicht unterliegende Eisenbahn kreuzt oder berührt.

Der den Hauptinhalt des Gesetzes bildende Abschnitt über Haupt- und Nebenbahnen behandelt die Vorarbeiten, die Genehmigung (früher Konzession), die Planfeststellung (früher eisenbahnbehördliches Baugenehmigungsverfahren), die Betriebsbewilligung (früher Benützungskonsens) und das Verhalten in der Nähe der Eisenbahn.

An dem Heimfallrecht, demzufolge die Eisenbahn nach Ablauf der Genehmigungsdauer (in der Regel 90 Jahre) entschädigungslos an das Reich fällt, wurde festgehalten (§ 6 Abs. 4 und § 11). Die Planfeststellung wurde der des Altreichs weitgehend angeglichen, dabei aber das Schwergewicht bei der mündlichen Verhandlung belassen, da sich dies bisher sehr bewährt hat (§ 15). Auch die Ermächtigung des Leiters der Bauverhandlung, die Planfeststellung bei anstandslosem Ergebnis im Namen der Eisenbahnbehörde sofort nach Beendigung der Bauverhandlung an Ort und Stelle vorzunehmen, wurde beibehalten (§ 14 Abs. 3). Von Interesse ist auch die Bestimmung, daß die von der Eisenbahnbehörde zu genehmigenden Hochbauten vorher durch die höhere Verwaltungsbehörde vom Standpunkt der Bauordnung und der örtlichen Interessen zu begutachten sind (§ 19).

Wichtig sind weiter auch die Bestimmungen über das Verhalten in der Nähe der Eisenbahn (§ 23). Sie sollen eine Gefährdung der Bahn und Beeinträchtigung ihrer Entwicklung möglichst verhindern.

Hinsichtlich der Anschlußbahnen und der sonstigen Eisenbahnen ist hervorzuheben, daß ihnen das Enteignungsrecht zusteht, wenn die Eisenbahnbehörde ihre Gemeinnützigkeit anerkannt hat (§ 24 Abs. 2 und § 25 Abs. 1).

Dr. Jarisch.

Die türkische Südbahn. (Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen, Jahrg. 1939, S. 508 u. ff. und die Karte der türkischen Staatsbahnen, Jahrg. 1938, S. 743.)

Nach Fertigstellung der normalspurigen Eisenbahnstrecke von Haifa über Beirut nach Tripolis in Syrien, die während des jetzigen Krieges vom englischen Militär gebaut wird und von der die Inbetriebnahme der ersten Teilstrecke von Haifa nach Beirut bereits gemeldet ist, wird eine durchgehende normalspurige Eisenbahnverbindung zwischen Ägypten einerseits und Syrien, der Türkei und dem Irak andererseits hergestellt werden. Über den Suezkanal ist zwischen El Kantara Ost und El Kantara West an Stelle der bisherigen Fähre eine Drehbrücke gebaut worden, so daß ein direkter Wagendurchgang von den ägyptischen Staatsbahnen möglich wird. Unter normalen Friedensverhältnissen ist der zivile Personen- und Güterverkehr zwischen Ägypten und dem Irak so gering, daß sich der Bau einer normalspurigen Eisenbahnverbindung, der wegen verschiedener Geländeschwierigkeiten verhältnismäßig teuer wird, nicht gelohnt hätte. Der zivile Verkehr zwischen Syrien und dem Irak wurde bisher durch den gut entwickelten Autoverkehr durch die syrische Wüste vollständig ausreichend bedient. Von Damaskus und Jerusalem bestehen bereits Autostraßen nach Bagdad. Die neu entstehende durchgehende Eisenbahnverbindung soll also offenbar zur Verbindung der englischen militärischen Stützpunkte in Ägypten, Syrien und dem Irak dienen.

In dieser neuen zwischenstaatlichen Eisenbahnverbindung ist die türkische Südbahn, die von Tschoban bey an der türkisch-syrischen Westgrenze bis Nissibine an der türkisch-syrischen Ostgrenze

führt, ein wichtiges Glied. Während die auf palästinischem, syrischem und irakischem Gebiet liegenden Eisenbahnstrecken bereits unter englischer Hoheit stehen, ist die türkische Südbahn Eigentum des türkischen Staates. Sie verläuft auf der türkisch-syrischen Grenze derart, daß das Gleis und die Bahnanlagen noch auf türkischem Gebiet liegen. Während die Türkei alle übrigen im Lande liegenden Eisenbahnen in Staatsbetrieb genommen hat, hat sie bisher für ihre Südbahnstrecke ein so geringes Interesse gezeigt, daß sie den Betrieb auf dieser einer französischen Betriebsgesellschaft überlassen hat. Veranlaßt ist das geringe Interesse der Türkei an dem Betrieb auf der Südbahn offenbar dadurch, daß der Anschluß an das übrige türkische Staatsbahnnetz nur auf dem auf syrischem Gebiet liegenden Gleiszügel Medain Ekbes—Aleppo—Tschoban bey zu erreichen ist.

Als nach dem vorigen Weltkrieg Frankreich in die Räumung von Kilizien und Südkurdistan zugunsten der Türkei einwilligte, überließ letztere den Betrieb auf den ihr gehörigen früheren Bagdadbahnstrecken Adana—Aleppo—Nissibine der französischen Eisenbahnbetriebsgesellschaft Bozanti-Aleppo-Nissibine. Als dann später der Bau der türkischen Bahnstrecke von Fevsipaşa nach Diyarbakir weitere Fortschritte machte, wurde wieder eine Neuregelung der Betriebsverhältnisse auf den früheren Bagdadbahnstrecken im türkisch-syrischen Grenzgebiet vorgenommen. Die Strecke Adana—Fevsipaşa ging in den Betrieb der türkischen Staatsbahnen über. Die Betriebsgesellschaft Bozanti-Aleppo-Nissibine wurde aufgelöst. An ihre Stelle trat eine neue, nach türkischen Gesetzen gegründete Betriebsgesellschaft mit französischem Kapital, der der Betrieb auf der Strecke Fevsipaşa—Medainekbez und der Strecke Tschoban bey—Nissibine, der jetzigen Südbahn, übergeben wurde.

Auf einer kürzlich in Kairo abgehaltenen Konferenz von Vertretern der ägyptischen, palästinischen, syrischen, türkischen und irakischen Eisenbahnen ist neben der Regelung anderer Fragen des neu entstehenden durchgehenden Verkehrs auch eine Änderung der Betriebsverhältnisse auf der türkischen Südbahn beschlossen worden. Der Betrieb auf dieser Bahn soll hinfort nicht mehr von der privaten Gesellschaft geführt, sondern von der türkischen Staatsbahn übernommen werden.

Dieckmann.

Die englische Kriegsbahn Kosseir—Keneh. Neben verschiedenen anderen Kriegsbahnbauten der Engländer von Alexandria zur libysch-ägyptischen Grenze haben die Engländer auch von dem ägyptischen Hafen Kosseir am Roten Meer eine Bahn nach Keneh an der ägyptischen Staatsbahnstrecke Assuan—Kairo gebaut. Diese Bahn soll zur Entlastung des Hafens von Suez dienen und die Möglichkeit geben, bei einer Sperrung des Suezkanals Transporte vom Roten Meer über die ägyptischen Bahnen zu den Kriegsschauplätzen in Nordafrika zu leiten.

Dieckmann.

Eröffnung der türkischen Bahnstrecke Zonguldak—Kozlu. (Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen Jahrg. 1941, Heft 2.) Das Kohlenbecken von Zonguldak am Schwarzen Meer ist bereits früher durch die Bahnstrecke über Filyos—Irmak an das türkische Staatsbahnnetz angeschlossen worden. Die Brennstoffversorgung Inneranatoliens wurde dadurch von der Zufuhr aus dem Schwarzen Meer unabhängig. Das Kohlenrevier von Zonguldak genügte aber den heutigen gesteigerten Anforderungen nicht mehr. Es wurde daher im April 1940 mit dem Bau einer Eisenbahn nach dem 4,5 km entfernten zweitwichtigsten Kohlenbezirk von Kozlu begonnen, wo sich größere und ergiebigere Steinkohlenlagerstätten befinden. Diese Strecke ist jetzt fertig geworden und am 2. Mai 1943 in Betrieb genommen worden. Die verhältnismäßig lange Bauzeit der nur kurzen Strecke erklärt sich dadurch, daß ein außerordentlich schwieriges Gelände am Steilufer des Schwarzen Meeres zu durchqueren war. Es waren zwei Tunnel, von denen der eine 1350 m, der andere 260 m lang ist, zu bauen. Das Kohlenrevier von Kozlu erhält durch diese neue Strecke Verbindung mit dem Hauptkohlenhafen Zonguldak am Schwarzen Meer.

Dieckmann.

Ein historisches Dokument des Eisenbahn-Partikularismus findet sich in dem Staatsvertrag vom 27. August 1870 zwischen Österreich-Ungarn (zugleich in Vertretung für Liechtenstein), Bayern und der Schweiz über die Eisenbahnen von Lindau über Bregenz nach St. Margarethen und von Feldkirch nach Buchs (Österr. RGBl. 1871 S. 23). Im Schlußprotokoll zu diesem Staatsvertrag heißt es unter X.:

„Auf besonderen Wunsch der k. und k. österreichischen Regierung erklärt sich die königlich bayerische Regierung bereit, wenn sie von der königlich württembergischen Regierung hiezu veranlaßt werden sollte, mit dieser behufs der Fortsetzung der Bodensee-Gürtelbahn von Lindau nach Friedrichshafen wiederholt in Verhandlung zu treten, jedoch unter der ausdrücklichen Voraussetzung, daß dieselbe der bayerischen Regierung zur Verbesserung ihrer Bahnverbindung mit dem Bodensee eine Bahnführung auf württembergischem Gebiete von der Landesgränze bei Memmingen in der Richtung nach Hergatz in der von Bayern gewünschten Trace gestatte.“

Man hatte also schon vor über 70 Jahren erkannt, daß in der sehr wichtigen Fernverkehrsverbindung München— und Augsburg—Lindau der Weg über Memmingen gegenüber dem über Kempten für die Betriebsführung namhafte Vorzüge hat: er ist fast 25 km kürzer und hat nur einen Scheitelpunkt in 670 m Höhe gegenüber dem Kemptener Weg mit zwei Scheitelpunkten von 830 m (bei Günzach) und 790 m (Oberstaufen) mit einer dazwischen liegenden Senke von 695 m (Illerbrücke bei Kempten). Nur der Widerstreit der Interessen Württembergs und Bayerns hatte durch Jahrzehnte die Ausnutzung des günstigeren Wegs verhindert.

Kittel.

Rechtsprechung und Gesetzgebung.

Gesetzgebung.

Deutsches Reich.

Bekanntmachung des Gesetzes über die Eisenbahnunternehmen in den Alpen- und Donau-Reichsgauen und im Reichsgau Sudetenland (Eisenbahngesetz).

Vom 30. April 1943.

Auf Grund der Verordnung über die Einführung reichsrechtlicher Eisenbahnvorschriften in den Alpen- und Donau-Reichsgauen vom 6. Februar 1941 (RGBl. I S. 74) und der Verordnung über die Einführung reichsrechtlicher Eisenbahnvorschriften im Reichsgau Sudetenland vom 30. April 1943 (RGBl. I S. 281) werden im Einvernehmen mit dem Reichsminister des Innern die nachstehend unter den Nrn. 1 bis 18 bezeichneten, in den Alpen- und Donau-Reichsgauen und im Reichsgau Sudetenland geltenden Rechtsvorschriften über die Eisenbahnunternehmen unter Bedachtnahme auf die geänderten Verhältnisse, die Rechtsangleichung und die Verwaltungsvereinfachung in neuer, zusammenhängender Fassung bekanntgemacht.

Die neue Fassung erhält die Bezeichnung:

„Gesetz über die Eisenbahnunternehmen in den Alpen- und Donau-Reichsgauen und im Reichsgau Sudetenland (Eisenbahngesetz)“

und gilt vom 1. Juli 1943 an. Mit dem gleichen Tage tritt in den Alpen- und Donau-Reichsgauen und im Reichsgau Sudetenland die bisher geltende Fassung der nachstehend bezeichneten Rechtsvorschriften außer Kraft:

1. das Eisenbahnkonzessionsgesetz in der Fassung der Verordnung vom 27. Dezember 1928 (BGBl. Nr. 2/1929),
2. das Bundesgesetz über die Auflösung von Verträgen über die Betriebsführung von Eisenbahnen vom 26. September 1923 (BGBl. Nr. 536),
3. das Bundesgesetz über die Erweiterung des Wirkungskreises des Wirtschaftskörpers „Österreichische Bundesbahnen“ vom 26. September 1923 (BGBl. Nr. 541),
4. das Bundesgesetz über die Einlösung von Privatbahnen vom 21. November 1928 (BGBl. Nr. 311),
5. die Artikel III und IV des Bundesbahnbudgetsanierungsgesetzes vom 5. Januar 1932 (BGBl. Nr. 17),
6. die Verordnung über beschränkt-öffentliche Eisenbahnen vom 27. Dezember 1928 (BGBl. Nr. 3/1929),
7. die Privatbahnbudgetsanierungsverordnung vom 9. Juni 1933 (BGBl. Nr. 235),
8. die §§ 1, 2, 64, 68, 88, 99 und 100 der österreichischen Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1851 (RGBl. Nr. 1/1852),

9. das Gesetz über Bahnen niederer Ordnung vom 8. August 1910 (RGBl. Nr. 149),
10. die Verordnung über die Verfassung und Behandlung der Eisenbahnbautwürfe vom 25. Januar 1879 (RGBl. Nr. 19),
11. die Verordnung über die Verfassung und Behandlung der Bautwürfe für Lokalbahnen und Schleppbahnen vom 29. Mai 1880 (RGBl. Nr. 57),
12. die Verordnung, betreffend die Eisenbahnbrücken, vom 28. August 1904 (RGBl. Nr. 97),
13. die Verordnung über Verfahrensvereinfachungen bei Bauten von geringerer Bedeutung vom 23. August 1922 (BGBl. Nr. 662),
14. die Bundesbahnbauverordnung vom 7. Februar 1924 (BGBl. Nr. 54),
15. das Gesetz über die Bahnen (Eisenbahngesetz) vom 20. Mai 1937 (tschechosl. SdGuV. Nr. 86) — samt allen Durchführungsverordnungen —, soweit es nicht bereits in der Verordnung vom 3. Mai 1940 (RGBl. I S. 713), vom 13. Juli 1940 (RGBl. I S. 988), vom 25. September 1940 (RGBl. I S. 1279) und vom 30. April 1943 (RGBl. I S. 281) aufgehoben ist, jedoch mit Ausnahme der Beilage, betreffend die Neufassung des Enteignungsgesetzes von 1878,
16. das Gesetz über die Ergänzung des Eisenbahnnetzes durch den Bau von Lokalbahnen vom 27. Juni 1919 (tschechosl. SdGuV. Nr. 373),
17. das Gesetz, betreffend die Übernahme der Privateisenbahnen in die Verwaltung des Staates, vom 22. Dezember 1920 (tschechosl. SdGuV. Nr. 690) und
18. das Gesetz, betreffend die Regelung einiger rechtlicher und finanzieller Verhältnisse der privaten Lokalbahnen im Betriebe des Staates, vom 17. März 1931 (tschechosl. SdGuV. Nr. 56).

Berlin, den 30. April 1943.

Der Reichsverkehrsminister
Dorpmüller

* * *

**Gesetz über die Eisenbahnunternehmen
in den Alpen- und Donau-Reichsgauen und im Reichsgau Sudetenland
(Eisenbahngesetz).**

Vom 30. April 1943.

I. Allgemeine Bestimmungen.

§ 1.

Geltungsbereich.

(1) Dieses Gesetz gilt für die nichtreichseigenen Eisenbahnen in vollem Umfang. Für die dem Gesetz über die Deutsche Reichsbahn (Reichsbahngesetz) vom 4. Juli 1939 (RGBl. I S. 1205) unterliegenden Eisenbahnen gelten nur die Bestimmungen der §§ 2, 3 Abs. 4, § 5 Abs. 7, § 8 unter I Buchst. c, d und e, § 8 unter III und IV und §§ 20, 21 und 23, und zwar sinngemäß.

(2) Auf die im Inland gelegenen Grenzstrecken ausländischer Eisenbahnverwaltungen werden die Vorschriften dieses Gesetzes nur insoweit angewendet, als die einschlägigen Verträge nicht abweichende Bestimmungen enthalten.

§ 2.

Einteilung der Eisenbahnen.

(1) Die Eisenbahnen werden eingeteilt in:

I. Haupt- und Nebenbahnen,

d. s. die für den allgemeinen Verkehr von Ort zu Ort bestimmten Eisenbahnen,

II. Anschlußbahnen,

d. s. Eisenbahnen, die ganz oder zur Hauptsache den Verkehr eines einzelnen Unternehmens oder einer bestimmten Anzahl von Unternehmen von und zu Haupt- und Nebenbahnen vermitteln und mit ihnen derart in unmittelbarer oder mittelbarer Gleisverbindung stehen, daß ein Übergang von Fahrbetriebsmitteln stattfinden kann, und

III. sonstige Eisenbahnen.

Ob eine Eisenbahn als Haupt- oder Nebenbahn, als Anschlußbahn oder als sonstige Eisenbahn anzusehen ist, bestimmt der Reichsverkehrsminister.

(2) Eisenbahnen, die bisher als Kleinbahnen behandelt worden sind, gelten in Zukunft als Nebenbahnen. § 7 Abs. 2 findet auch auf sie Anwendung. Eisenbahnen, die bisher beschränkt-öffentliche Eisenbahnen waren, gelten je nach ihrer Beschaffenheit in Zukunft als Anschlußbahnen (§ 24) oder sonstige Eisenbahnen (§ 25).

§ 3.

Genehmigungs- und Aufsichtsbehörde.

(1) Genehmigungs- und Aufsichtsbehörde für die Haupt- und Nebenbahnen, die Anschlußbahnen und die sonstigen Eisenbahnen, wenn auf letzteren ein beschränkt-öffentlicher Verkehr zugelassen ist, ist der Reichsverkehrsminister als Eisenbahnbehörde. Er kann seine Zuständigkeit auf nachgeordnete Stellen (Reichsbevollmächtigte für Bahnaufsicht und Reichsbahnbehörden) übertragen.

(2) Genehmigungs- und Aufsichtsbehörde für die übrigen Eisenbahnen ist der Landrat, in Stadtkreisen der Oberbürgermeister, sofern nicht nach sonstigen Vorschriften eine andere Behörde hierzu berufen ist. Wenn eine solche Eisenbahn öffentliche Wasserläufe, öffentliche Wege, Brücken u. dgl. oder eine Eisenbahn der im Abs. 1 bezeichneten Art kreuzt oder berührt, darf die zuständige Behörde die Bewilligung zum Bau und Betrieb nur auf Grund eines Gutachtens des Reichsbevollmächtigten für Bahnaufsicht erteilen.

(3) Die Genehmigungs- und Aufsichtsbehörde sorgt für die Ordnung und Sicherheit des gesamten Eisenbahnbetriebs und -verkehrs, überwacht die Einhaltung der hiermit im Zusammenhang stehenden gesetzlichen und sonstigen Vorschriften und erläßt die hierzu erforderlichen Anordnungen.

(4) Höhere Verwaltungsbehörde im Sinne dieses Gesetzes sowie der §§ 23 und 27 des Reichsbahngesetzes ist der Reichsstatthalter. Er kann seine Zuständigkeit auf nachgeordnete Stellen übertragen.

II. Haupt- und Nebenbahnen.

§ 4.

Rechtsgrundlage.

Der Bau und Betrieb von neuen Haupt- und Nebenbahnen ist im allgemeinen Aufgabe des Reichs. Zum Bau und Betrieb einer nichtreichseigenen Haupt- oder Nebenbahn ist

1. die Bewilligung der Vorarbeiten,
2. die Verleihung des Bau- und Betriebsrechts (Genehmigung),
3. die Planfeststellung und
4. die Betriebsbewilligung

erforderlich.

1. Vorarbeiten.

§ 5.

Bewilligung der Vorarbeiten.

(1) Die Bewilligung der Vorarbeiten ist durch die Hand des örtlich zuständigen Reichsbevollmächtigten für Bahnaufsicht beim Reichsverkehrsminister zu beantragen. Dem Gesuch ist ein Plan des Unternehmens, der die Linienführung der beabsichtigten Eisenbahn erkennen läßt, beizugeben; ferner ist anzugeben, innerhalb welcher Zeit die Vorarbeiten begonnen und vollendet werden sollen.

(2) Die Bewilligung darf nur erteilt werden, wenn weder gegen die Person des Antragstellers noch gegen das Unternehmen Bedenken bestehen. Sie kann für dieselbe Linie verschiedenen Personen erteilt werden. Von der erteilten Bewilligung ist der höheren Verwaltungsbehörde Kenntnis zu geben.

(3) Die Bewilligung wird höchstens für die Dauer eines Jahres erteilt und erlischt sodann. Sie kann erneuert werden.

(4) Durch die Bewilligung erhält der Antragsteller das Recht, auf fremdem Grund und Boden die zur Vorbereitung des Bauentwurfs erforderlichen Vermessungsarbeiten unter möglichster Schonung fremder Rechte und Interessen vorzunehmen. Er haftet für den hierdurch verursachten Schaden.

(5) Wird dem Antragsteller das Betreten von Gebäuden oder eingefriedeten Grundstücken oder die Beseitigung von Hindernissen verwehrt, so entscheidet auf Antrag eines Beteiligten der Landrat, in Stadtkreisen der Oberbürgermeister, über die Notwendigkeit und Zulässigkeit der beabsichtigten Handlung.

(6) Durch die Bewilligung erhält der Antragsteller weder ein Vorrecht auf die Erteilung der Genehmigung noch ein sonstiges ausschließliches Recht.

(7) Für die Vornahme von Vorarbeiten für reichseigene Eisenbahnen bedarf es keiner Bewilligung; Abs. 2, letzter Satz, Abs. 4 und 5 gelten entsprechend.

2. Genehmigung.

§ 6.

Erteilung der Genehmigung.

(1) Die Genehmigung ist durch die Hand des örtlich zuständigen Reichsbevollmächtigten für Bahnaufsicht beim Reichsverkehrsminister zu beantragen. In dem Antrag ist nachzuweisen,

1. daß der Antragsteller die Bewilligung der Vorarbeiten erhalten hat;
2. daß die geplante Eisenbahn den öffentlichen Interessen dient;
3. wie die erforderlichen Geldmittel beschafft werden sollen.

(2) Dem Antrag ist ein Plan des ganzen Unternehmens, ein Bauentwurf, ein Kostenvoranschlag, ein Bau- und Betriebsprogramm und eine Wirtschaftlichkeitsberechnung mit Verkehrsschätzung beizugeben.

(3) Die Genehmigung darf nur erteilt werden, wenn die geplante Eisenbahn und ihre Einzelheiten den geltenden Vorschriften entsprechen und öffentliche Interessen oder Rechte Dritter nicht entgegenstehen. Vor Erteilung der Genehmigung ist der höheren Verwaltungsbehörde Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben.

(4) Die Genehmigung wird für eine bestimmte Zeit, höchstens für 90 Jahre, erteilt. Diese Frist beginnt mit dem Tag der Betriebseröffnung der ersten Teilstrecke. Der Reichsverkehrsminister kann auf Antrag des Genehmigungsinhabers die Dauer einer erteilten Genehmigung verlängern.

§ 7.

Rechte des Eisenbahnunternehmens.

(1) Die Genehmigung gewährt, sofern die Genehmigungsurkunde nichts anderes bestimmt, folgende Rechte:

- a) das Recht, die Eisenbahn nach dem festgestellten Bauentwurf zu erbauen und die hierzu nötigen Hilfsbahnen und sonstigen Hilfsanlagen zu errichten;
- b) das ausschließliche Recht auf den Bau und Betrieb der Eisenbahn insofern, als es während der Genehmigungsdauer niemandem gestattet werden darf, eine andere Haupt- oder Nebenbahn zu errichten, die dieselben End- oder Zwischenpunkte ohne Berührung neuer wichtiger Verkehrspunkte verbinden würde;
- c) das Recht der Enteignung gemäß den hierfür bestehenden Gesetzen;
- d) das Recht, auf der Eisenbahn Personen und Güter nach den Bestimmungen der Eisenbahnverkehrsordnung und der sonstigen für den Eisenbahnverkehr geltenden Vorschriften zu befördern;
- e) das Recht, alle Eisenbahnzwecken dienenden Neben- und Hilfsbetriebe zu errichten und zu betreiben sowie alle Arbeiten, die Eisenbahnzwecken dienen, vorzunehmen.

(2) Die bereits bestehenden Eisenbahnen bleiben im Genuß jener Erleichterungen und Begünstigungen, die ihnen in der Genehmigung und in den der Genehmigung zugrunde liegenden Gesetzen zuerkannt worden sind, soweit diese Erleichterungen und Begünstigungen nicht inzwischen bereits aufgehoben worden sind.

§ 8.

Pflichten des Eisenbahnunternehmens.

Die Genehmigung begründet, sofern die Genehmigungsurkunde nichts anderes bestimmt, außer den in den allgemeinen Gesetzen enthaltenen Verpflichtungen folgende besondere Verbindlichkeiten:

I. Hinsichtlich des Baues und Betriebs der Bahn:

- a) das Eisenbahnunternehmen hat die Eisenbahn nebst den Betriebsmitteln und dem sonstigen Zubehör nach den Vorschriften und Anordnungen der Eisenbahnbehörde zu erbauen und nach den Bedürfnissen des Verkehrs ordnungsmäßig zu unterhalten, zu erneuern und zu ergänzen;
- b) das Eisenbahnunternehmen hat die Eisenbahn während der Genehmigungsdauer nach den Vorschriften und Anordnungen der Eisenbahnbehörde zu betreiben;
- c) das Eisenbahnunternehmen hat Vorkehrungen zu treffen, daß durch Bau, Bestand oder Betrieb der Eisenbahn keine Schäden an öffentlichem und privatem Gut entstehen. Es haftet, unbeschadet der Haftung nach anderen gesetzlichen Vorschriften, für Schäden, die durch den Bau oder Bestand der Eisenbahn an den benachbarten Grundstücken verursacht werden;
- d) wenn in anderen als den im Gesetz über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen vom 4. Juli 1939 (Reichsgesetzbl. I S. 1211) geregelten Fällen durch den Bau der Eisenbahn öffentliche Wege, Brücken, Stege oder sonstige Verkehrsanlagen gestört oder unbenutzbar werden, hat das Eisenbahnunternehmen nach dem Ergebnis der Planfeststellung die Verkehrsanlage wiederherzustellen. Diese Anlagen haben diejenigen zu unterhalten und zu erneuern, denen die Unterhaltung und Erneuerung der früheren Anlage oblag. Den Teil der Kosten, um den die Unterhaltungs- und Erneuerungskosten durch den Bau der Eisenbahn vergrößert worden sind, hat das Eisenbahnunternehmen zu tragen. Wenn die Wiederherstellung der Verkehrsanlage Bauten, z. B. Brücken, Dämme u. dgl., notwendig macht, die früher nicht vorhanden waren, hat das Eisenbahnunternehmen nicht nur die Kosten der ersten Herstellung, sondern auch jene der künftigen Unterhaltung und Erneuerung zu tragen. Die vorstehenden Bestimmungen finden keine Anwendung, soweit eine andere Vereinbarung besteht oder getroffen wird;
- e) für das Zusammentreffen von Eisenbahn und Bergbau gelten die vom Reichsverkehrsminister gemeinsam mit dem Reichswirtschaftsminister erlassenen Sondervorschriften;
- f) das Eisenbahnunternehmen hat einen Betriebsleiter (Obersten Betriebsleiter) zu bestellen, der der Bestätigung durch die Eisenbahnbehörde bedarf und ihr für die Ordnung und Sicherheit des Eisenbahnbetriebs verantwortlich ist;
- g) die Fahrpläne sind vor ihrer Veröffentlichung und Einführung der Eisenbahnbehörde zur Genehmigung vorzulegen, soweit sie es für erforderlich hält.

II. Hinsichtlich des Verkehrs:

Die Tarife für die Personen- und Güterbeförderung und für die Nebengebühren sind der Eisenbahnbehörde zur Genehmigung vorzulegen. Sie kann jederzeit Änderungen der Tarife anordnen, wenn sie dies im öffentlichen Verkehrsinteresse für erforderlich und für das Unternehmen für tragbar hält.

Das Eisenbahnunternehmen ist auf Verlangen der Eisenbahnbehörde verpflichtet, in dem von dieser zu bestimmenden Umfang und unter den

von dieser festzustellenden Bedingungen mitzuwirken, daß für die Beförderung von Personen und Gütern, die sich auf mehrere aneinander anschließende reichseigene oder nichtreichseigene Haupt- oder Nebenbahnen erstreckt, direkte Abfertigung eingerichtet wird und durchgehende Tarife eingeführt werden. Die Tarifvereinbarungen und ihre Änderungen bedürfen der Genehmigung der Eisenbahnbehörde; sie kann Änderungen verlangen, wenn sie dies im öffentlichen Verkehrsinteresse für erforderlich und für das Unternehmen für tragbar hält. Kommt auf ein solches Verlangen binnen einer von der Eisenbahnbehörde festgesetzten Frist keine Einigung zustande, so kann diese den Tarif, wie sie ihn für die beteiligten Unternehmen unter billiger Berücksichtigung aller Verhältnisse für tragbar hält, verbindlich festsetzen.

III. Hinsichtlich des Verhältnisses zu anderen Eisenbahnen:

Das Eisenbahnunternehmen hat den Anschluß oder die Mitbenutzung seiner Anlagen durch angrenzende Eisenbahnen zu gestatten. Es hat mit den anderen Eisenbahnunternehmen über die Ordnung aller durch den Anschluß oder die Mitbenutzung geschaffenen oder berührten Betriebs-, Verkehrs- und Rechtsverhältnisse eine Vereinbarung zu treffen, die der Eisenbahnbehörde vorzulegen ist.

Sollte ein gütliches Übereinkommen nicht zustande kommen oder die Vereinbarung den öffentlichen Interessen nicht entsprechen, so hat die Eisenbahnbehörde von Amts wegen mit verbindlicher Kraft die erforderlichen Verfügungen zu treffen, insbesondere auch über die Kostenfrage zu entscheiden.

IV. Hinsichtlich des Verhältnisses zur Deutschen Reichspost:

Das Eisenbahnunternehmen hat die Sendungen der Deutschen Reichspost, ihre Bediensteten und Eisenbahnwagen zu befördern sowie die Errichtung von Fernmeldeleitungen der Deutschen Reichspost auf Grund und Boden der Eisenbahn zu gestatten.

Die Einzelheiten dieser Leistungen sind durch Vereinbarung zwischen der Deutschen Reichspost und dem Eisenbahnunternehmen zu regeln. Kommt eine Einigung nicht zustande, so entscheidet der Reichsverkehrsminister gemeinsam mit dem Reichspostminister.

V. Sonstige Verpflichtungen:

- a) Die Veräußerung von Grund und Boden, der dem Heimfall (§ 11) unterliegt, bedarf der Genehmigung der Eisenbahnbehörde; das gleiche gilt für die Belastung solcher Grundstücke und für die Vermietung und Verpachtung mit einer mehr als einjährigen Kündigungsfrist;
- b) die Verpachtung der Eisenbahn sowie die Überlassung des Betriebs an Dritte bedarf der Genehmigung der Eisenbahnbehörde;
- c) das Eisenbahnunternehmen bedarf zur Aufnahme von Anleihen mit Sicherstellung auf den Bahnbestand und, wenn es als Aktiengesellschaft betrieben wird, zu Maßnahmen der Kapitalbeschaffung nach den §§ 149 bis 174 des Aktiengesetzes der Genehmigung des Reichsverkehrsministers;

- d) das Eisenbahnunternehmen hat über alle Teile seiner Verwaltung und seines Geschäftsbetriebs Buch zu führen, den in dieser Hinsicht erteilten Weisungen der Eisenbahnbehörde Folge zu leisten, dieser Behörde alle Auskünfte zu erteilen, insbesondere auch die für die Aufstellung der Eisenbahnstatistik nötigen Angaben vollständig und rechtzeitig zu liefern, und den sich ausweisenden Vertretern der Eisenbahnbehörde in alle geschäftlichen Aufzeichnungen, Bücher und sonstigen Belege Einsicht zu gewähren.

§ 9.

Einstellung des Betriebs.

(1) Auf Antrag des Genehmigungsinhabers oder des Betriebsunternehmers kann der Reichsverkehrsminister die gänzliche oder teilweise, vorübergehende oder dauernde Einstellung des Betriebs auf Eisenbahnstrecken gestatten, die im Vergleich des Verkehrsumfanges und der Betriebseinnahmen zu den Betriebsausgaben der betreffenden Strecke einen unverhältnismäßig großen Betriebsabgang haben.

(2) Vor der Entscheidung über den Antrag ist, wenn ihn der Betriebsunternehmer gestellt hat, der Genehmigungsinhaber zu hören und in allen Fällen der höheren Verwaltungsbehörde Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben.

(3) Zur Auflassung einzelner Bahnhöfe oder Haltepunkte ist die Bewilligung der Eisenbahnbehörde erforderlich. Diese hat vor ihrer Entscheidung der höheren Verwaltungsbehörde Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben.

§ 10.

Wechsel in der Person des Genehmigungsinhabers.

Die Genehmigung ist nicht übertragbar und nicht vererblich. Dem Erwerber einer Eisenbahn oder den Erben eines Genehmigungsinhabers kann eine neue Genehmigung, jedoch nur für die restliche Dauer der ursprünglichen Genehmigung, verliehen werden.

§ 11.

Erlöschen der Genehmigung; Heimfall und Einlösung.

(1) Die Genehmigung erlischt,

- a) wenn der Zeitraum beendet ist, für den sie verliehen wurde;
- b) wenn das Reich das Eigentum an der Eisenbahn vor Ablauf der Genehmigungsdauer erwirbt;
- c) wenn der Betrieb nach § 9 dauernd eingestellt wird und infolgedessen der Reichsverkehrsminister die Genehmigung für erloschen erklärt;
- d) wenn die Genehmigung nach § 26 Abs. 1 für erloschen erklärt wird;
- e) wenn der Genehmigungsinhaber stirbt oder wenn seine Rechtspersönlichkeit erlischt;
- f) wenn die Frist nicht eingehalten wird, die für die Vollendung der Eisenbahn oder einzelner Bahnstrecken sowie für die Eröffnung des Betriebs in der Genehmigungsurkunde vorgeschrieben ist, sofern nicht die Eisenbahnbehörde die Frist verlängert hat.

(2) Mit dem Erlöschen der Genehmigung infolge Ablaufs der Genehmigungsdauer nach Abs. 1 Buchst. a geht das Eigentum an der Eisenbahn (Grund und Boden, zugehörige Bauwerke und Zubehör) samt den aus dem Be-

trieb stammenden Forderungen und den vorhandenen Kassenbeständen, mit Ausnahme eines mit Genehmigung der Eisenbahnbehörde gebildeten, für die Aktionäre bestimmten Heimfallfonds, kraft Gesetzes unentgeltlich und — abgesehen von den aus dem Bau und Betrieb stammenden Verbindlichkeiten — schulden- und lastenfremd auf das Reich über (ordentlicher Heimfall). Das Unternehmen hat die Eisenbahn in betriebsfähigem Zustand zu übergeben.

(3) Wenn die Genehmigung nach Abs. 1 Buchst. c oder d für erloschen erklärt wird, geht das Eigentum an der Eisenbahn in dem im Abs. 2 umschriebenen Umfang samt den aus dem Betrieb stammenden Forderungen und den vorhandenen Kassenbeständen, mit Ausnahme eines mit Genehmigung der Eisenbahnbehörde gebildeten, für die Aktionäre bestimmten Heimfallfonds, kraft Gesetzes unentgeltlich und bloß mit den Verbindlichkeiten, die aus dem Bau oder Betrieb stammen und den Lasten, die mit Zustimmung der Eisenbahnbehörde bürgerlich eingetragen worden sind, auf das Reich über (außerordentlicher Heimfall).

(4) Der Reichsverkehrsminister kann im Einvernehmen mit dem Reichsminister der Finanzen auf den Heimfall verzichten.

(5) Beim Erlöschen der Genehmigung in den Fällen des Abs. 1 Buchst. e und f verbleibt das Eigentum an den dem Eisenbahnbau oder Eisenbahnbetrieb gewidmeten unbeweglichen und beweglichen Sachen (vorbehaltlich einer Enteignung) dem Genehmigungsinhaber oder dessen Rechtsnachfolger.

(6) Der Reichsverkehrsminister kann im Einvernehmen mit dem Reichsminister der Finanzen eine Bahn jederzeit vor Ablauf der Genehmigungsdauer nach den hierfür geltenden Genehmigungsbedingungen und sonstigen Vorschriften einlösen.

3. Planfeststellung.

§ 12.

Bau und Veränderung von Eisenbahnanlagen.

(1) Die Pläne für den Bau neuer oder die Veränderung bestehender Eisenbahnanlagen der nichtreichseigenen Eisenbahnen werden, wenn diese nicht von der Deutschen Reichsbahn betrieben werden, nach den folgenden Bestimmungen festgestellt. Für die Feststellung der Pläne bei nichtreichseigenen Eisenbahnen, die von der Deutschen Reichsbahn betrieben werden, gelten die für Reichseisenbahnanlagen geltenden Bestimmungen.

(2) Eisenbahnanlagen sind Bauten, feste technische Einrichtungen und Grundstücke einer Eisenbahn, die ganz oder teilweise, unmittelbar oder mittelbar der Abwicklung oder Sicherung des Verkehrs oder Betriebs dienen. Ein räumlicher Zusammenhang mit Schienenverkehrsanlagen ist nicht erforderlich.

(3) Ob eine Anlage als Eisenbahnanlage anzusehen ist, entscheidet in Zweifelsfällen der Reichsverkehrsminister.

§ 13.

Bauentwurf.

(1) Beim Bau einer neuen Eisenbahnanlage ist ein Bauentwurf aufzustellen. Dieser hat in der Regel zu bestehen aus:

einem Lageplan im Maßstab 1 : 1000, aus dem die betroffenen Grundstücke nach Eigentümer und Plannummer sowie die Lage der Hoch- und Kunstbauten ersichtlich sind,

einem Plan für die Einpassung der Eisenbahnanlagen in die Landschaft,
 einem Längenschnitt im Maßstab 1:2000 für die Längen und 1:200 für
 die Höhen,
 einer Sammlung der maßgebenden Querschnitte,
 Festigkeits- und hydraulischen Berechnungen,
 Längen- und Querschnitten der verlegten Wasserläufe und der Wege, deren
 Höhenlage eine wesentliche Änderung erfährt,
 dem Bauwerksverzeichnis,
 einem technischen Bericht zur Begründung und Erläuterung des Bau-
 entwurfs,
 einem Verzeichnis der in Anspruch genommenen Grundstücke und Rechte
 mit Angabe der Grundeigentümer, Gemarkungen (Katastralgemeinden)
 und zuständigen Kreise,
 einem Verzeichnis der im Feuerbereich gelegenen Gebäude mit den nötigen
 Querschnitten, Angabe des gegenwärtigen Bauzustandes und der vor-
 geschlagenen Herstellungen,
 Zeichnungen und Beschreibungen über die Bau- und Betriebsart der Be-
 triebsmittel.

(2) Der Bauentwurf ist dem Reichsbevollmächtigten für Bahnaufsicht in dreifacher Ausfertigung vorzulegen.

(3) Welche weiteren Unterlagen erforderlich sind, bestimmt die für die Planfeststellung zuständige Behörde im Einzelfalle.

(4) Bei Veränderungen bestehender Eisenbahnanlagen sind die Bestimmungen der Abs. 1 bis 3 sinngemäß anzuwenden.

§ 14.

Prüfung des Bauentwurfs.

(1) Der Reichsbevollmächtigte für Bahnaufsicht hat die Pläne vorerst daraufhin zu prüfen, ob sie vom eisenbahnfachlichen Standpunkt im allgemeinen zur Ausführung geeignet sind, ob sie den Geschäftsbereich der höheren Verwaltungsbehörde oder einer anderen Behörde berühren und, wenn eine Enteignung erforderlich ist, ob die Herstellung im Interesse des öffentlichen Eisenbahnverkehrs notwendig ist.

(2) Treffen diese Voraussetzungen zu, so stimmt der Reichsbevollmächtigte für Bahnaufsicht dem Bauentwurf grundsätzlich zu, ordnet erforderlichenfalls eine Bauverhandlung (§ 15) an und übersendet der höheren Verwaltungsbehörde die hierfür erforderlichen Unterlagen (§ 13).

(3) Wenn bei der Bauverhandlung Meinungsverschiedenheiten nicht bestehen oder beseitigt worden sind, kann der Leiter der Bauverhandlung, sofern sich der Reichsbevollmächtigte für Bahnaufsicht nicht die Planfeststellung selbst vorbehalten hat, die Planfeststellung im Namen der Eisenbahnbehörde vornehmen. Diese Planfeststellung ist an die Bedingung gebunden, daß die bei der grundsätzlichen Zustimmung (Abs. 2) gemachten Auflagen erfüllt werden.

(4) Berühren die Pläne den Geschäftsbereich der höheren Verwaltungsbehörde oder einer anderen Behörde nicht, so kann der Reichsbevollmächtigte für Bahnaufsicht die Pläne ohne Anordnung einer Bauverhandlung feststellen.

§ 15.

Bauverhandlung.

(1) Die Durchführung der Bauverhandlung obliegt der höheren Verwaltungsbehörde. Sie setzt den Tag der Bauverhandlung im Einvernehmen mit dem Reichsbevollmächtigten für Bahnaufsicht fest und verständigt hiervon die sonst beteiligten Behörden und Dienststellen, insbesondere die Verwaltungsbehörde, in deren Bereich die Planung fällt, sowie die bekannten Beteiligten.

(2) Die Pläne sind wenigstens während zwei Wochen in den in Betracht kommenden Gemeinden zur allgemeinen Einsicht offenzulegen; zugleich ist durch eine in der Gemeinde in ortsüblicher Weise bekanntzumachende Verlautbarung der Tag und Ort der Einsicht mit dem Hinweis bekanntzugeben, daß Einwendungen, die nicht spätestens vor Schluß der Bauverhandlung vorgebracht werden, nicht berücksichtigt werden. Die höhere Verwaltungsbehörde kann auf Antrag des Reichsbevollmächtigten für Bahnaufsicht kürzere Fristen festsetzen. Bei Bauten, die aus Gründen des Staatswohls geheimzuhalten sind, dürfen die Pläne nur in dem vom Reichsbevollmächtigten für Bahnaufsicht zugelassenen Umfang offengelegt werden.

(3) Gegenstand der Bauverhandlung ist die Begutachtung des Bauvorhabens vom Standpunkt aller von der Plangestaltung berührten Interessen. Ist zur Ausführung des Bauentwurfs eine Enteignung erforderlich und zugelassen, so ist die Bauverhandlung in der Regel mit der Enteignungsverhandlung zu verbinden, in der Gegenstand und Umfang der Enteignung festgestellt und die gegen die Enteignung erhobenen Einwendungen erörtert werden. Findet keine Bauverhandlung statt, so ist eine Enteignung nach den hierfür bestehenden Vorschriften durchzuführen. Einwendungen, die die Entschädigung betreffen, sind der Feststellung im Enteignungsverfahren vorzubehalten.

(4) Auf das Verfahren bei der Bauverhandlung finden die für die höhere Verwaltungsbehörde geltenden Verfahrensvorschriften Anwendung. Über den Verlauf und das Ergebnis der Bauverhandlung ist eine Niederschrift, getrennt nach Gemarkungen, anzufertigen. Änderungen, über die im Laufe der Verhandlung Einverständnis erzielt wird, sind mit blauer Farbe in die Pläne einzutragen und vom Reichsbevollmächtigten für Bahnaufsicht auf den Plänen zu bescheinigen. Das Bauwerksverzeichnis ist entsprechend zu berichtigen. Die höhere Verwaltungsbehörde hat die Niederschrift über die Bauverhandlung sowie die mit einem Vermerk über die Begutachtung versehenen Pläne samt den sonstigen Unterlagen (§ 13) an den Reichsbevollmächtigten für Bahnaufsicht zu senden und diesem ihre eigene und die Stellungnahme der etwa beteiligten Behörden bekanntzugeben.

§ 16.

Einwendungen von Parteien.

(1) Einwendungen von Parteien, die die höhere Verwaltungsbehörde und in Übereinstimmung mit ihr der Reichsbevollmächtigte für Bahnaufsicht nicht für begründet erachten, hat der Reichsbevollmächtigte für Bahnaufsicht durch schriftlichen Bescheid unter Hinweis auf die möglichen Rechtsmittel zurückzuweisen. Der Bescheid ist den Parteien über die höhere Verwaltungsbehörde zuzustellen.

(2) Gegen diesen Bescheid steht den Parteien innerhalb von zwei Wochen die Beschwerde (Berufung) an den Reichsverkehrsminister zu, die bei der höheren Verwaltungsbehörde einzureichen und von dieser dem Reichsverkehrsminister über den Reichsbevollmächtigten für Bahnaufsicht zu übersenden ist.

(3) Über die Beschwerde (Berufung) entscheidet, falls der Reichsbevollmächtigte für Bahnaufsicht ihr nicht abhilft, der Reichsverkehrsminister.

§ 17.

Feststellung der Pläne.

(1) Der Reichsverkehrsminister stellt den Plan fest:

- a) beim Bau oder bei wesentlicher Änderung von Haupt- oder Nebenbahnen,
- b) sonst nur, wenn zwischen der höheren Verwaltungsbehörde oder einer anderen beteiligten Behörde und dem Reichsbevollmächtigten für Bahnaufsicht Meinungsverschiedenheiten bestehen,
- c) bei Beschwerden (Berufungen) gegen Entscheidungen des Reichsbevollmächtigten für Bahnaufsicht,
- d) im Falle sonstiger allgemeiner oder fallweiser Anordnung.

(2) In allen anderen Fällen stellt der Reichsbevollmächtigte für Bahnaufsicht oder der Leiter der Bauverhandlung (§ 14 Abs. 3) die Pläne fest.

(3) Von der Planfeststellung ist der höheren Verwaltungsbehörde Kenntnis zu geben.

§ 18.

Wirkung der Planfeststellung.

(1) Die Planfeststellung umfaßt die endgültige Entscheidung über alle gegen die Pläne erhobenen und nicht bereits ausgetragenen Einwendungen sowie über alle sonst von der Plangestaltung berührten Interessen.

(2) Die Planfeststellung hat bindende Wirkung gegenüber jedermann, insbesondere auch gegenüber den Verwaltungsbehörden und den Gerichten.

(3) In der Planfeststellung soll eine Frist gesetzt werden, innerhalb der der Bau ausgeführt sein muß. Wenn diese Frist nicht eingehalten und von der Eisenbahnbehörde nicht eine Fristverlängerung bewilligt worden ist, tritt die Planfeststellung außer Wirksamkeit.

§ 19.

Hoch- und Kunstbauten.

(1) Bei Bauvorhaben für Hoch- und Kunstbauten, die Eisenbahnanlagen sind, ist die Lage dieser Bauten Gegenstand der Planfeststellung.

(2) Die Hoch- und Kunstbauten sind vom Reichsbevollmächtigten für Bahnaufsicht baupolizeilich zu genehmigen. Vor dieser Genehmigung sind die Hochbauten durch die höhere Verwaltungsbehörde vom Standpunkt der Bauordnung und der örtlichen Interessen zu begutachten. § 14 Abs. 3 findet sinngemäß Anwendung.

§ 20.

Feuersichere Herstellungen.

Über die beim Bau neuer Eisenbahnen sowie bei Neuanlage weiterer Gleise durchzuführenden feuersicheren Herstellungen wird bei der Planfeststellung entschieden.

§ 21.

Wege und Wasserläufe.

(1) Geänderte, verlegte oder neu hergestellte Wege und Wasserläufe sind den zur künftigen Unterhaltung gemäß § 8 unter I Buchst. d Verpflichteten förmlich zu übergeben.

(2) Wird die Übernahme verweigert, so hat der Reichsbevollmächtigte für Bahnaufsicht eine Einigung anzustreben und diese durch schriftlichen Bescheid zu beurkunden; kommt eine Einigung nicht zustande, so entscheidet er im Einvernehmen mit der höheren Verwaltungsbehörde, bei Reichswasserstraßen mit der für die Reichswasserstraßenverwaltung zuständigen Mittelbehörde.

4. Betriebsbewilligung.

§ 22.

(1) Vor Eröffnung des Betriebs auf einer nichtreichseigenen neuen Haupt- oder Nebenbahn, einer Anschlußbahn, auf der Personen befördert werden, oder einer sonstigen Eisenbahn, auf der ein beschränkt-öffentlicher Verkehr zugelassen ist, hat der Reichsbevollmächtigte für Bahnaufsicht einen Ortsaugenschein (Abnahme) unter Teilnahme der höheren Verwaltungsbehörde vorzunehmen.

(2) Gegenstand der Abnahme ist die Feststellung, ob ein sicherer Eisenbahnbetrieb gewährleistet ist. Insbesondere ist zu prüfen, ob die Bahn den festgestellten Plänen entsprechend ausgeführt ist, die Auflagen erfüllt wurden, die Betriebsmittel betriebssicher beschaffen, die im Betriebsdienst zu verwenden Bediensteten entsprechend befähigt und zuverlässig, die feuersicheren Herstellungen durchgeführt sind, die Übergabe der geänderten, verlegten oder neu hergestellten Wege und Wasserläufe ordnungsmäßig stattgefunden hat und ob die erworbenen Grundflächen in den Besitz der Bahn übergegangen sind.

(3) Auf Grund des Ergebnisses der Abnahme erteilt der Reichsbevollmächtigte für Bahnaufsicht die Betriebsbewilligung.

(4) Ist der Leiter der Bauverhandlung zur Planfeststellung im Namen der Eisenbahnbehörde ermächtigt (§ 14 Abs. 3), so kann er auch ermächtigt werden, zugleich mit der Planfeststellung die Betriebsbewilligung zu erteilen.

(5) Bei neuen Anschlußbahnen ohne Personenbeförderung und bei Veränderung bestehender Eisenbahnanlagen kann der Reichsbevollmächtigte für Bahnaufsicht die Betriebsbewilligung ohne Abnahme lediglich auf Grund einer Vollendungsanzeige erteilen.

(6) Die Betriebsbewilligung nach den Abs. 3 bis 5 ist an die Bedingung der ordnungsmäßigen Ausführung des Bauentwurfs gebunden.

(7) Bei nichtreichseigenen Eisenbahnen, die von der Deutschen Reichsbahn betrieben werden, hat diese dafür einzustehen, daß die Eisenbahnanlagen einschließlich der Bauten und die Betriebsmittel allen Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen. Abnahmen durch andere Behörden finden nicht statt.

5. Verhalten in der Nähe der Eisenbahn.

§ 23.

(1) Es ist verboten, in der Umgebung der Eisenbahn Anlagen auszuführen oder sonstige Handlungen vorzunehmen, die den Bestand der Eisenbahn oder ihr Zubehör oder die regelmäßige und sichere Betriebsführung gefährden, die freie Aussicht auf Signale und Wegübergänge beeinträchtigen oder die Gefahr

der Entstehung oder der Ausbreitung eines Brandes verursachen können (Gefährdungsbereich).

(2) Bahnfremde Bauanlagen jeder Art in einer Entfernung bis zu 12 m von der Mitte des äußersten Gleises, bei Bahnhöfen innerhalb der Bahnhofsgrenze und bis zu 12 m von dieser, sind in der Regel verboten (Bauverbotsbereich). Die Eisenbahnbehörde kann Ausnahmen bewilligen.

(3) Bauanlagen jeder Art in einer Entfernung bis zu 50 m von der Mitte des äußersten Gleises sind feuersicher herzustellen und zu unterhalten, wenn die Eisenbahn auch nur zeitweise mit Dampflokomotiven betrieben wird (Feuerbereich). Besonderen örtlichen Verhältnissen kann durch eine Verkleinerung oder Vergrößerung dieses Ausmaßes Rechnung getragen werden. Bei Bauanlagen in der Umgebung bestehender Eisenbahnen trifft diese Verpflichtung die Besitzer der Bauanlagen, beim Bau neuer Eisenbahnen sowie bei Neuanlage weiterer Gleise die Eisenbahn. Für Bauanlagen, die bereits genehmigt sind, bleibt die bisherige Regelung bestehen.

(4) Unterliegen die in den Abs. 1 bis 3 genannten Herstellungen und Anlagen einem polizeilichen Genehmigungsverfahren, so darf diese Genehmigung nur nach vorheriger Zustimmung der Eisenbahnbehörde erteilt werden,

- a) wenn es sich um Herstellungen oder Anlagen handelt, die im Bauverbotsbereich liegen oder die nach Sondervorschriften zu beurteilen sind (Mineralöl-, Azetylen- oder Karbidanlagen, Sprengmittellager, Stauwerke u. dgl.);
- b) wenn die Eisenbahnbehörde sich ihre Zustimmung aus besonderen Gründen vorbehalten hat, oder
- c) wenn die für die Genehmigung zuständige Behörde den Forderungen des Eisenbahnunternehmens nicht in vollem Umfang stattzugeben beabsichtigt.

III. Anschlußbahnen.

§ 24.

(1) Zum Bau und Betrieb einer Anschlußbahn ist die Planfeststellung und Betriebsbewilligung durch die Eisenbahnbehörde erforderlich. Die Anschlußbahn ist nach den Vorschriften und Anordnungen der Eisenbahnbehörde zu erbauen und zu betreiben.

(2) Anschlußbahnen steht das Enteignungsrecht nach den hierfür bestehenden Gesetzen zu, wenn die Eisenbahnbehörde ihre Gemeinnützigkeit anerkannt hat. In diesem Falle kann sie auch die Bewilligung der Vorarbeiten erteilen. § 5 findet entsprechend Anwendung.

(3) Die Bestimmungen des § 8 unter I Buchst. c, d und e und der §§ 12 bis 23 finden Anwendung.

(4) Für Anschlußbahnen, die nicht von einer Haupt- oder Nebenbahn betrieben werden, gilt außerdem die Bestimmung des § 8 unter I Buchst. f. Die Vorschriften für die Betriebsführung auf derartigen Anschlußbahnen (Betriebsvorschriften) bedürfen vor ihrer Einführung der Genehmigung des Reichsbevollmächtigten für Bahnaufsicht.

(5) Für die Beförderung von Personen auf einer Anschlußbahn ist die Genehmigung des Reichsbevollmächtigten für Bahnaufsicht erforderlich. Hierbei ist der Kreis der zu befördernden Personen in einer den allgemeinen Verkehr ausschließenden Weise abzugrenzen. Die Beförderungsbedingungen sind

dem Reichsbevollmächtigten für Bahnaufsicht vor dem Inkrafttreten mitzuteilen, gehörig bekanntzumachen und auf alle Benutzer der Anschlußbahn gleichmäßig anzuwenden.

IV. Sonstige Eisenbahnen.

§ 25.

(1) Zum Bau und Betrieb sonstiger Eisenbahnen ist die Bewilligung der Genehmigungsbehörde (§ 3 Abs. 2) erforderlich. Die Eisenbahn ist nach den Vorschriften und Anordnungen der Genehmigungs- und Aufsichtsbehörde zu erbauen und zu betreiben. § 24 Abs. 2 gilt entsprechend.

(2) Der Reichsbevollmächtigte für Bahnaufsicht kann auf solchen Eisenbahnen für bestimmte Zeit einen beschränkt-öffentlichen Verkehr zulassen. Für solche Eisenbahnen gelten die Bestimmungen des § 8 unter I Buchst. c, d und e und des § 24 Abs. 4 und 5 Sätze 2 und 3 sinngemäß.

V. Strafbestimmungen.

§ 26.

(1) Wenn das Eisenbahnunternehmen ungeachtet wiederholter Ermahnung die Anordnungen der vorgesetzten Behörden nicht befolgt oder wesentlichen Bestimmungen der Gesetze oder der Genehmigung zuwiderhandelt, so kann die Eisenbahnbehörde über dasselbe im Aufsichtswege Geldbußen zugunsten des Reichs bis zum einmaligen Höchstbetrag von 3000 RM verhängen oder die Zwangsverwaltung der Eisenbahn auf Gefahr und Kosten des Eisenbahnunternehmens anordnen; in besonders schweren Fällen kann der Reichsverkehrsminister die Genehmigung für erloschen erklären.

(2) Der Zwangsverwalter wird von der Eisenbahnbehörde bestellt. Er ist zu allen gerichtlichen und außergerichtlichen Geschäften und Rechtshandlungen befugt, die die ihm übertragene Aufgabe mit sich bringt. Insbesondere kann er alle Handlungen vornehmen, die erforderlich sind, um die Eisenbahn nach den Rechtsvorschriften und den Bestimmungen der Genehmigung ordnungsmäßig zu betreiben und zu unterhalten. Er untersteht der Eisenbahnaufsicht in gleichem Umfang wie das Eisenbahnunternehmen. Die Aufsichtsbehörde kann ihm Weisungen für die Führung der Zwangsverwaltung erteilen.

VI. Schlußbestimmungen.

§ 27.

Verhältnis zu anderen Rechtsvorschriften.

In anderen Rechtsvorschriften enthaltene Bestimmungen, die für Eisenbahnanlagen eine Genehmigung durch andere Behörden oder eine Beteiligung anderer Behörden bei der eisenbahnbehördlichen Planfeststellung vorsehen, bleiben unberührt.

§ 28.

Vollzug des Gesetzes.

(1) Der Reichsverkehrsminister kann zur Durchführung dieses Gesetzes Rechts- und Verwaltungsvorschriften erlassen.

(2) Entscheidungen der Verwaltungsbehörden nach diesem Gesetz unterliegen nicht der Nachprüfung durch die ordentlichen Gerichte. Zur Entscheidung über Ersatzansprüche nach § 5 Abs. 4 Satz 2 und § 8 unter I Buchst. c sind die ordentlichen Gerichte zuständig.

Bücherschau.

Besprechungen.

von Nánássy, Dr. jur. Béla. „Das Internationale Eisenbahnfrachtrecht“, Erläuterungen zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 23. November 1933. 732 Seiten. Verlag: Verkehrswissenschaftliche Lehrmittelgesellschaft Reinhold Rudolph, Leipzig C 1, Goethestr. 6; Preis 32,— RM.

Es ist eine kriegsbedingte Erscheinung, daß auch auf dem rechtswissenschaftlichen Gebiet Neuerscheinungen größerer Werke und Neubearbeitungen von Kommentaren selten geworden sind. Was das internationale Eisenbahnfrachtrecht anbetrifft, so war dieser Mangel schon vor dem Krieg besonders fühlbar, weil es zu dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr (IÜG) in seiner heute geltenden Fassung vom Herbst 1933 in deutscher Sprache bisher überhaupt noch keinen Kommentar gab. In französischer Sprache war nur ein Lehrbuch von Maurice Travers im Jahre 1938 herausgegeben worden, das aber kein Kommentar im eigentlichen Sinne ist. Wenn nunmehr im vierten Kriegsjahr allen äußeren und inneren Schwierigkeiten zum Trotz im Verlag der Verkehrswissenschaftlichen Lehrmittelgesellschaft Reinhold Rudolph ein umfangreicher, bestens ausgestatteter Kommentar unter dem Titel „Das internationale Eisenbahnfrachtrecht“ aus der Feder eines bekannten Fachgelehrten auf diesem Gebiet, des Kgl. Ung. Regierungsrats Dr. Béla von Nánássy erschienen ist, so ist diese Tatsache allein schon als ein besonderes Ereignis zu bewerten. Die Herausgabe eines Kommentars zum IÜG in der heutigen Zeit ist gerade auch um deswillen von nicht zu unterschätzender Bedeutung, weil durch ihn die durch den Krieg unterbrochene Tradition der internationalen Zusammenarbeit von Wissenschaft und Praxis auf einem der wichtigsten Gebiete des internationalen Privatrechts wenigstens in einem gewissen Umfang gewahrt wird. Wenn einmal die Beziehungen zwischen den Vertretern der europäischen Staaten und Eisenbahnen auf dem Gebiet des internationalen Eisenbahnverkehrsrechts wieder angeknüpft werden, dann wird der vorliegende Kommentar ein wertvoller Wegweiser sein. Für die zukünftige praktische Arbeit wird es sich dabei als höchst vorteilhaft erweisen, daß von Nánássy mit peinlicher Genauigkeit bei jedem Artikel die von der Römischen Revisionskonferenz beschlossenen Änderungen des bisherigen Textes einzeln aufgeführt hat.

Aber auch für die Jetztzeit ist es zu begrüßen, daß die Lücke, die bisher in der wissenschaftlichen Behandlung des internationalen Eisenbahnfrachtrechts bestand, nunmehr in einer gediegenen und gründlichen Form geschlossen worden ist. Der Kommentar wird deshalb auch für die praktische Arbeit der Gegenwart unentbehrlich sein.

Mit Recht hebt der Verfasser des Kommentars selbst auf Seite 629 hervor, daß durch den Krieg als solchen zwischen einzelnen Vertragsstaaten an der Gültigkeit des IÜG an sich nichts geändert wird. Ebenso wie im ersten Weltkrieg, so ist auch diesmal die Frage nicht ganz unumstritten. Nach der herrschenden, von Wyszomirsky in einem Aufsatz über den Kundmachungstarif Niederlande—Italien in den Deutschen Verkehrs-Nachrichten (Allg. Tarif-Anz. 1943, Nr. 54) dargelegten Auffassung wird zwar das IÜG in seiner Struktur als Kollektivvertrag durch den Krieg nicht berührt. Solange sich aber einzelne Staaten im Kriegszustand miteinander befinden, tritt ein „Ruhe“ in der Rechtswirksamkeit internationaler Staatsverträge und damit auch des IÜG ein, das auch dann noch fortwirkt, wenn die Kriegshandlungen zwischen diesen Staaten beendet sind und die Regierungsgewalt von der Militärbehörde auf die Zivilbehörden übergegangen ist. Wenn der Ungarische Oberste Gerichtshof hiervon abweichend in einem Ende 1942 ergangenen Urteil die Auffassung vertritt, daß das IÜG als solches durch den Krieg zwischen allen europäischen Staaten außer Kraft gesetzt worden sei, so muß dieser nur vereinzelt dastehenden Meinung entschieden widersprochen werden, wie dies Schmid in zutreffenden Ausführungen getan hat (Allg. Tarif-Anz. 1943, Nr. 55), der dabei auch darauf hinweist, daß sich noch keiner der Vertragsstaaten die unrichtige Auffassung des Ungarischen Obersten Gerichtshofs zu eigen gemacht hat. Es wäre begrüßenswert gewesen, wenn von Nánássy dieser zur Zeit nicht unwichtigen Frage eine etwas eingehendere Untersuchung gewidmet hätte.

Auch dort, wo heute das IÜG noch uneingeschränkt zwischen den im Frieden miteinander lebenden Staaten in Geltung ist, ist der Krieg mit seinen tiefen Eingriffen in das wirtschaftliche Leben an den Vorschriften des IÜG nicht spurlos vorübergegangen. In weitgehendem Maße haben Staaten und Eisenbahnen neben Festsetzung von Zuschlagsfristen zu den im IÜG vorgesehenen Lieferfristen von ihrem Recht, sonstige Abweichungen vom IÜG zugunsten der Eisenbahnen vorzusehen, Gebrauch gemacht. So spricht Schmid im Allg. Tarif-Anz. 1940, Nr. 146 mit Recht von einem Notrecht der Eisenbahnen, wonach diese nach Anordnung der zuständigen Behörde ihre Beförderungspflicht beschränken können oder Sendungen nur unter besonderen Bedingungen anzunehmen brauchen, wenn das öffentliche Wohl oder zwingende Gründe des Betriebs es erfordern. Die rechtliche Grundlage für solche Maßnahmen bietet Artikel 5 IÜG, dem man allerdings im Interesse der Rechtssicherheit keine allzu weite Auslegung geben und von dem man nur in dringenden Notfällen Gebrauch machen sollte, zumal die Eisenbahnen nach Artikel 65 IÜG bereits zu einer Reihe von Notmaßnahmen (insbesondere Einführung des Frankaturzwangs und Ausschluß von Nachnahmen) berechtigt sind, die allerdings im Gegensatz zu den Maßnahmen auf Grund von Art. 5 dem Zentralamt für den internationalen Eisenbahnverkehr mitgeteilt werden müssen und erst nach einem bestimmten Zeitpunkt in Kraft treten, nachdem sie das Zentralamt den einzelnen Staaten mitgeteilt hat.

Es wird die Aufgabe einer späteren Zeit sein, die Erfahrungen mit diesen Sondermaßnahmen auf Grund des Art. 5 IÜG zu verwerten und hier erforderlichenfalls für die Zukunft gewisse Lücken der Gesetz-

gebung zu schließen. Gedacht ist hier an eine Verpflichtung der einzelnen Staaten zur Mitteilung der oben gekennzeichneten Ausnahmegestimmungen an das Berner Zentralamt, auch soweit es sich nicht um Maßnahmen auf Grund des Art. 65 handelt, damit dieses in der Lage ist, sie allen anderen Vertragsstaaten mitzuteilen und auf diese Weise eine größere Gewähr für ihre Kenntnis bei allen europäischen Eisenbahnen und Verfrachtern zu erzielen. Von Nánássy weist auf Seite 47 selbst darauf hin, daß solche Mitteilungen an das Zentralamt „am Platze sind“, rechtlich vorgeschrieben sind sie allerdings nicht.

Was nun den Kommentar selbst anbetrifft, so konnte von Nánássy bei seiner Arbeit einen reichen Erfahrungsschatz verwerten, denn er hat nicht nur an der Römischen Revisionskonferenz im Herbst 1933, sondern bereits an der Berner Konferenz des Jahres 1923 als Vertreter Ungarns teilgenommen. Die Römische Revisionskonferenz verdankt ihm eine Reihe von eingehend durchdachten Revisionsanträgen und anregenden Erörterungen hierüber. Es ist deshalb auch kein Zufall, daß gerade von Nánássy¹ als erster Schriftsteller nach dieser Konferenz eine wissenschaftliche Diskussion über eine Änderung des Revisionsverfahrens eröffnet hat, von der zu hoffen ist, daß sie nach dem Krieg in irgendeiner Form Verwirklichung findet.

Wie der Verfasser im Vorwort hervorhebt, war es ihm vor allem daran gelegen, die in der IV. (Römischen) Revisionskonferenz beschlossenen Neuerungen und Abänderungen des IÜG mit aller Ausführlichkeit zu erläutern und dabei auch den bisherigen Text eingehend zu kommentieren. Im Unterschied zu anderen gleichartigen Werken hat er dabei auf die Zitierung und Besprechung von Gerichtsurteilen fast gänzlich verzichtet, weil dies bereits in den Kommentaren zu der früheren Fassung des IÜG eingehend geschehen sei und zu dem jetzigen Text bisher kaum irgendwelche wichtigeren Entscheidungen ergangen seien. Man wird diesem Verfahren zwar nicht allgemein beipflichten können, weil ja gerade im internationalen Verkehr auf die Kenntnis und Verfolgung der höchstrichterlichen Rechtsprechung aller europäischen Staaten im Interesse der Rechtsvergleichung großer Wert gelegt werden muß und es zu den Aufgaben eines Kommentars gehört, von sich aus zu den von der Judikatur vertretenen Auffassungen über die Auslegung des IÜG Stellung zu nehmen. Angesichts der durch den Krieg geschaffenen Lage und des Mangels an neueren Urteilen über das IÜG wird man das Fehlen von Zitaten aus der Rechtsprechung nicht als einen besonderen Mangel empfinden, zumal der Kommentar bei wichtigen Streitfragen allgemeine Hinweise auf die Stellung der Judikatur enthält. Die einschlägige europäische Literatur hat der Verfasser, soweit zu überblicken ist, wohl erschöpfend angeführt und eingehend ausgewertet.

Da das IÜG keine erschöpfende Kodifikation des internationalen Eisenbahnfrachtrechts darstellt, muß eine Kommentierung in weitem Umfange auf das landesrechtliche Eisenbahnverkehrsrecht zurückgreifen.

¹ Vgl. Berner Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr 1938 Nr. 11; ferner die Aufsätze Schmidts im Allg. Tarif-Anz. 1929, Nr. 33, S. 941 und 1938, Nr. 52, S. 1546 und des Rezensenten in der Berner Zeitschrift 1939, Nr. 2.

Hier hat der Verfasser in erster Linie die deutsche EVO neben den entsprechenden im allgemeinen inhaltsgleichen Vorschriften des Ungarischen Eisenbahnbetriebsreglements herangezogen und dabei auch in weitestem Maße die deutsche Literatur des Eisenbahnfrachtrechts berücksichtigt und kritisch beleuchtet. Zu bedauern ist dabei allerdings, daß er die im Jahre 1942 erschienene neueste (6.) Auflage des Kommentars von Weirau ch nicht erwähnt, der neben Goltermann als einziger die jetzige Fassung der EVO von 1938 kommentiert, sondern nur eine ältere Auflage dieses Kommentars vom Jahre 1928 zitiert.

Die Anlage des Kommentars ist äußerlich dadurch gekennzeichnet, daß sich von Nánássy nicht auf eine kasuistische Erläuterung der einzelnen rechtlichen Bestandteile der Artikel des IÜG beschränkt, sondern größere Sachgebiete in zusammenhängender Darstellung zu wissenschaftlichen Abhandlungen zusammenfaßt, die besondere Überschriften tragen, was die Übersichtlichkeit des Buches stark fördert. Das Werk trägt also seinen Titel „Das internationale Eisenbahnfrachtrecht“ mit vollem Recht.

Das internationale Beförderungsrecht für Privatwagen wird in dem Kommentar an der Hand der neuen Anlage VII zum IÜG, der „Internationalen Ordnung für die Beförderung von Privatwagen“ (IOP) überhaupt zum ersten Male eingehend wissenschaftlich behandelt. Mit Recht betont dabei von Nánássy, daß es sich bei der IOP um einen ersten Versuch handelt, die ihrer Natur nach sehr schwierige Angelegenheit im internationalen Verkehr gesetzlich zu regeln, und man kann ihm in vollem Umfange darin beipflichten, daß diese Anlage VII einer gründlichen Überprüfung bei der nächsten Revisionskonferenz bedarf. Es ist hier die alte Erfahrung bestätigt worden, daß eine Angelegenheit erst dann im internationalen Verkehr geregelt werden sollte, wenn ausreichende Erfahrungen in ihrer Behandlung durch die Landesgesetzgebung im Binnenverkehr vorliegen. Für den Privatwagenverkehr hat sich nun in Deutschland und wohl auch in den anderen europäischen Ländern der eigenartige Zustand ergeben, daß er zwar im internationalen Verkehr gesetzlich geregelt ist, im innerdeutschen Verkehr dagegen auch jetzt noch nicht. Denn die zur Angleichung an das neue IÜG neu gefaßte EVO vom 8. September 1938 hat davon abgesehen, den Privatwagenverkehr gesetzlich zu regeln, weil, wie die amtliche Begründung der EVO hervorhebt, „zunächst abzuwarten sein dürfte, inwieweit sich die Bestimmungen der neuen Anlage VII in der Praxis bewähren“. Das innerdeutsche Privatwagenrecht bleibt vielmehr nach § 3 Abs. (2) EVO auch weiterhin der Regelung im Wageneinstellungsvertrag überlassen.

Aus der Fülle des sonstigen Inhalts des Buches können im folgenden nur einige Fragen gestreift werden. Es kann behauptet werden, daß es wohl kaum eine Streitfrage gibt, zu welcher der Verfasser nicht in dem Bestreben Stellung genommen hat, den Interessen der Eisenbahnen wie denen der Verfrachter in gleicher Weise gerecht zu werden. In einer der wichtigsten Grundfragen des Eisenbahnfrachtrechts, nämlich der Abgrenzung der Rechte und Pflichten des Empfängers von denen des Absenders, hat sich von Nánássy ganz besonders bemüht, eine klare und erschöpfende Darstellung aller Zweifelsfragen zu geben. Die Römische

Revisionskonferenz hat hier ja auch in gewissem Umfange bisherige Unklarheiten beseitigt, indem sie festgelegt hat, daß der Empfänger nur die sich aus dem Frachtvertrag „für ihn“ ergebenden Verpflichtungen zu erfüllen braucht, d. h. keine Beträge bezahlen muß, zu deren Zahlung der Absender auf Grund seines Frankaturvermerks verpflichtet ist. Bei der allgemeinen rechtlichen Konstruktion der Stellung des Empfängers im internationalen Frachtvertrag kann man jedoch nicht so weit gehen, wie dies von Nánássy in den Erläuterungen zu Artikel 16 tut (Seiten 219 ff.), von einem „Eintritt des Empfängers in den Frachtvertrag“ zu sprechen. Diese Auffassung hat im Gesetz keine Stütze und entspricht auch nicht der herrschenden Lehre. Ebenso wie für das deutsche Frachtrecht wird man in Anbetracht der gleichlautenden Bestimmungen des IÜG den Standpunkt vertreten müssen, daß sich die Rechte und Pflichten des Empfängers ausschließlich nach dem Gesetz richten und er selbst nicht in der Lage ist, den Inhalt des Frachtvertrags von sich aus irgendwie abzuändern. Die Rechte des Empfängers werden vielmehr allein durch den sich aus dem Inhalt des Frachtbriefs ergebenden, vom Absender mit der Eisenbahn abgeschlossenen Frachtvertrag bestimmt. (So auch Weirauch, EVO 6. Auflage, Anmerkung 12 zu § 75.) Demgemäß unterscheidet das IÜG ebenso wie die deutsche EVO streng zwischen den Verfügungen des Absenders und den Anweisungen des Empfängers. (Vgl. Artikel 21 § 4.) Die Ausführungen in der Erläuterung 6 zu Artikel 16 (S. 221), in denen von Verfügungen des Empfängers gesprochen wird, finden insofern im IÜG keine Stütze. Unabhängig von dem Recht des Empfängers, Anweisungen zu erteilen, kann er einen Dritten bevollmächtigen, das Gut oder den Frachtbrief für ihn anzunehmen. Dabei handelt es sich aber lediglich um eine Vollmachtserteilung, wie sie in der Regel bei allen Rechtsgeschäften möglich ist und die im allgemeinen Recht ihre Grundlage findet. Man kann also auch hier nicht von einem frachtrechtlichen Verfügungsrecht des Empfängers sprechen.

Was die Abgrenzung des Verfügungsrechts des Absenders von demjenigen des Empfängers anbetrifft, so ist hier die Regelung des IÜG, wie der Rezensent schon in mehreren Aufsätzen dargelegt hat (vgl. insbesondere Vereinszeitung 1930, S. 1093), nichts weniger als klar, weil das IÜG seit der Fassung vom Jahre 1923 den Tatbestand der Geltendmachung der Rechte aus dem Frachtvertrag durch den Empfänger neben der Frachtbriefeinlösung als Erlöschungsgrund für das Verfügungsrecht des Absenders eingeführt hat. Bereits Fritsch hat in dieser Zeitschrift (1924, S. 601) auf das Bedenkliche dieser Regelung hingewiesen. Von Nánássy, der sich hier einer Kritik enthält, stellt in den Erläuterungen zu Artikel 21, § 4 die verschiedenen Möglichkeiten für das Erlöschen des Verfügungsrechts des Absenders zusammen und betont dabei mit Recht, daß der Empfänger Anweisungen über das Gut erst erteilen kann, nachdem er das Verfügungsrecht über das Gut erlangt hat und daß die Anweisung des Empfängers sich nur innerhalb der vom Absender mit der Eisenbahn abgeschlossenen Verträge bewegen könne (Seite 295). Strittig ist nun die Frage, ob solche Empfängeranweisungen von der Eisenbahn beachtet werden müssen, wenn der Empfänger den Frachtbrief noch nicht eingelöst hat. Ist in der Erteilung einer solchen Anweisung bereits

die Geltendmachung der Rechte aus dem Frachtvertrag zu erblicken? Der Wille des Empfängers, über das Gut zu verfügen, liegt jedenfalls in der Erteilung einer Anweisung darüber, was mit dem Gut geschehen soll (z. B. Aushändigung an einen Dritten oder Weiterabfertigung mit neuem Frachtbrief). Der Verfasser ist nicht näher auf diese Fragen eingegangen, betont aber, daß „die Eisenbahn Empfängeranweisungen nur beachten muß, wenn der Empfänger in den Vertrag eingetreten ist“. In der Praxis wird sich aber nun leider dieser Zeitpunkt nur sehr schwer feststellen lassen, wenn der Empfänger den Frachtbrief noch nicht eingelöst hat. Die EVO in der jetzigen Fassung versucht hier eine klare Lösung, indem sie die bloße Geltendmachung der Rechte aus dem Frachtvertrag durch den Empfänger als Erlöschungsgrund für das Verfügungsrecht des Absenders nicht mehr gelten, sondern das Verfügungsrecht des Empfängers grundsätzlich erst mit der Übergabe des Frachtbriefs an ihn entstehen läßt. Den Bedürfnissen der Praxis entsprechend sieht die EVO in § 72 (11) des weiteren vor, daß das Verfügungsrecht des Absenders auch dann erlischt, „sobald eine Empfängeranweisung nach § 75 (6) wirksam geworden ist“. Eine Anweisung des Empfängers wird aber nach § 75 (6) erst dann wirksam, wenn das Gut am Bestimmungsbahnhof angekommen und bis zu ihrer Ausführung keine entgegenstehende nachträgliche Verfügung des Absenders bei der Empfangsabfertigung eingegangen ist. Liegt keine Empfängeranweisung vor, so bleibt das Verfügungsrecht des Absenders bis zur Einlösung des Frachtbriefs durch den Empfänger wirksam, auch wenn dieser der Eisenbahn gegenüber das Verlangen gestellt hat, in den Besitz von Gut und Frachtbrief zu kommen, d. h. seine Rechte aus dem Frachtvertrag geltend gemacht hat. Vor Einlösung des Frachtbriefs kann der Empfänger also nur durch die Erteilung einer schriftlichen Empfängeranweisung verfügungsberechtigt werden, sofern bis zu deren Ausführung keine gegenteilige nachträgliche Verfügung des Absenders vorliegt. Diese Regelung versucht, zwischen den Interessen des Absenders und des Empfängers einen billigen Ausgleich zu finden und den Übergang des Verfügungsrechts an klare, an der Hand von Unterlagen einwandfrei feststellbare Tatbestände zu knüpfen. Im internationalen Recht ist diese Frage einstweilen jedoch noch nicht mit der wünschenswerten Klarheit geregelt.

Eine andere Streitfrage ist die neuerdings im Schrifttum wieder mehrfach behandelte Frage, ob der Empfänger gegenüber Frachtnachzahlungsforderungen der Eisenbahn wegen zu niedrig berechneter Fracht den Aufrechnungseinwand erheben kann, weil er die niedrigere Fracht bereits in dem Preis der verkauften Ware eingerechnet habe und ihm insoweit ein Schaden erwachsen sei. Ohne auf nähere rechtliche Begründung einzugehen, betont von Nánássy auf Seite 256 zutreffend, „daß aus dem Wortlaut des IÜG ein solcher ausgleichender Entschädigungsanspruch nicht hergeleitet werden kann“. (Vgl. hierzu die eingehenden Ausführungen von Spiess in VAE 1942, S. 165 ff.) Nach meiner Meinung sollte an dieser klaren Regelung nichts geändert werden. Wenn von Nánássy im Anschluß an einen Artikel von Schmid (Allg. Tarif-Anz. 1938, Nr. 47) anscheinend der Meinung zuneigt, auf der nächsten Revisionskonferenz im Interesse der Verfrachter einen billigen Ausgleich

zu finden, indem man ihnen in gewissem Umfange einen Schadensersatzanspruch gegenüber Nachforderungen der Eisenbahn zubilligt, so dürfte dies einem klaren und folgerichtigen Gesetzesaufbau nicht förderlich sein.

In textlicher Beziehung gibt das Werk sowohl den deutschen wie den französischen Wortlaut des IÜG wieder, so daß der Leser sie ohne weiteres vergleichen kann. Es ist dabei sehr dankenswert, daß der Verfasser in den Erläuterungen zu Art. 64 (S. 635 ff.) eine Reihe von Unstimmigkeiten zwischen den beiden Texten anführt, die gelegentlich der nächsten Revision des IÜG zu überprüfen sein werden.

Besondere Erwähnung verdient die in jeder Hinsicht bestens gelungene sprachliche Bearbeitung des deutschen Textes durch Amtsrat im Reichsverkehrsministerium *St u m p f*.

Dem Kommentar ist eine Einführung aus der Feder des Vizedirektors des Berner Zentralamts für den internationalen Eisenbahnverkehr, Geheimrat *E. Schmid*, vorangestellt, die in knapper, übersichtlicher Form die Entstehungsgeschichte und die Weiterentwicklung der Übereinkommen in den verschiedenen Revisionskonferenzen behandelt. *Schmid* hebt dabei am Schluß mit Recht die Schwerfälligkeit des bisherigen Revisionsverfahrens hervor und betont die Notwendigkeit einer Änderung auf diesem Gebiet.

Das ausgezeichnete Werk, dessen Übersetzung in die französische und italienische Sprache in Bearbeitung ist, wird in allen interessierten Kreisen die ihm gebührende Beachtung finden und in der Nachkriegszeit die wissenschaftliche Grundlage für die Fortbildung des internationalen Eisenbahnfrachtrechts bilden.

Dr. K. Friebe.

Schubert, Dr. Karl, Abteilungspräsident der Reichsbahndirektion Berlin. „Der soziale Verkehrslastenausgleich im Güterverkehr zu Lande. (Das Grundproblem des deutschen Güterverkehrs und die Grundvoraussetzung für Raumordnung und Wirtschaftsplanung.)“ Heft 1 der verkehrswissenschaftlichen und volkswirtschaftlichen Arbeiten. Herausgegeben von Dr. Karl Bräuer, o. Professor für Volkswirtschaftslehre und Finanzwirtschaft an der Universität Leipzig und Direktor des Instituts für Verkehrswissenschaft. Jena, Gustav Fischer, 1943, 80 Seiten, Preis 4,50 RM.

Schuberts vorzügliche Arbeit kann unter zwei Gesichtspunkten betrachtet werden. Einmal vom rein wissenschaftlichen Standpunkt aus, zum anderen aber auch als Auseinandersetzung in dem noch immer nicht völlig entschiedenen Streite Eisenbahn—Kraftwagen. Wer Schuberts Wesen, Willen und Wirken kennt, wird nicht einen Augenblick zweifeln, wie er die Schrift zu lesen hat. Auch wenn der breite Titel, an dem der von grundsätzlichen Erwägungen geleitete Herausgeber vielleicht einen gewissen Anteil hat, es nicht ausdrücklich unterstriche, würde bei einer Arbeit Schuberts doch von vornherein eine Interpretation etwa in dem

Sinne abzulehnen sein, als ob hier hinter wissenschaftlichem Vorhang ein eigenwirtschaftliches Süppchen gekocht werden sollte. Mit seiner ganzen wissenschaftlichen Persönlichkeit ist es Schubert ernst um die zwei Einsatzformen, die er theoretisch an die Spitze seiner Ausführungen stellt: Die Verkehrseinrichtungen können eingesetzt werden in privatwirtschaftlich gewerbsmäßiger liberaler Form einerseits, und in Rechnungstragung der Notwendigkeiten der Volksgemeinschaft andererseits. Aus diesem Gegensatz als Ausgangspunkt sind streng konsequent alle Folgerungen gezogen: Selbstkostenberücksichtigung beim liberalen System, grundsätzliche Nichtberücksichtigung der Selbstkosten für den einzelnen Verkehrsfall beim zweiten System. Die zweite Einsatzform stattdessen gekennzeichnet durch den Ausgleich der Verkehrslasten oberhalb des einzelnen Verkehrsfalles, oberhalb des einzelnen Verkehrswerkzeuges und oberhalb der einzelnen Verkehrsanstalt. Durchführung dieses Verkehrslastenausgleichs durch Entfernungsausgleich (gütertarifpolitisch gesprochen vertikale Staffel), durch Warenbewertungsausgleich (gütertarifpolitisch gesprochen horizontale Staffel), Verkehrsdichtenausgleich (eisenbahntarifpolitisch gesprochen Einheitstarif für das ganze Netz), Ausgleich der virtuellen Bedingungen (eisenbahntarifpolitisch gesprochen keine Berg-, Brücken-, Damm-Zugschläge u. dergl. m.). Abgesehen schließlich von nach Lage besonderer Fälle nötig werdenden Einzelausgleichsmaßnahmen (eisenbahntarifpolitisch gesprochen Ausnahme Tarife) findet den Schlußstein des Ausgleichgebäudes Schubert dann noch in der Beförderungspflicht aller aktiv am Verkehr Teilnehmenden, d. h. aller Verkehrtreibenden. Allgemein tarifwissenschaftlich wird man sich auf diese letzte Formel nicht ohne weiteres festlegen können; hier kommt vielmehr die seit 12 Jahren in Fluß gekommene Rechtsfrage, ob der Tarif nicht schon an sich selbst Leistungspflicht bedeutet, in Betracht. Alle die, die hier auf positiven Standpunkt sich stellen — im Schrifttum also Spiess, Hohenschuh, Wismann, Stadelmayer, neuerdings vielleicht auch Wieacker — können das Feld für ökonomisch-politischen Austrag hier überhaupt nicht als gegeben erachten. Sie müssen vielmehr juristische Klärung verlangen, die ja dann praktisch zu ganz der gleichen „Beförderungspflicht“, freilich nicht öffentlich-, sondern privatrechtlich führen, im einzelnen Fall etwa bestehende gegenteilige Tarifbestimmungen als sinnwidrig angreifen würde. Sofern und soweit man aber im Punkte der Anerkennung der Tarifpflicht als einer auslobungsgleichen Pflicht negativ steht, wird man allerdings mit Schubert auch diesen seinen theoretischen Abschluß des Verkehrslastenausgleichs mit einer für das Verkehrsgebiet besonders ausgesprochenen Beförderungspflicht bejahen müssen.

Aus dem so für den Verkehrslastenausgleich gefundenen theoretischen Rahmen tritt Schubert dann in praktisch-ökonomische Erörterungen hinüber. Auch diese Programmpunkte sind absolut konsequent: Er verlangt für alle Verkehrsmittel ohne Ausnahme die Führung ihrer Verkehrsgeschäfte im Sinne des zweiten Einsatzstadiums, zumal er nachweist, daß jedes Verkehrsmittel für die Betriebsform auch des zweiten Einsatzstadiums sich eignet. Die zweite Einsatzform muß also nach Schubert im jeweiligen Verkehrs-Staatsgebiet ausschließlich betrieben

werden. Denn erste Einsatzform neben zweiter Einsatzform ist auf die Dauer unmöglich, wenn nicht der zweiten volkswirtschaftlichen Einsatzform Abbruch getan und sie schließlich sogar zu Bruch gebracht werden soll. Dies wird überzeugend dargetan; und lesenswert sind dabei insbesondere auch die Gründe nicht nur für das absolute Entweder-Oder, sondern auch die Schilderungen, wie, wenn die liberale Einsatzform im gleichen Verkehrsabschnitt mit dem grundsätzlichen Verkehrsausgleichsbetriebe teilweise geduldet wird, im praktischen Verlauf der Dinge ein, wenn vielleicht auch langsames, aber darum nicht weniger sicheres Zurückdrängen der sozial ausgleichsmäßig geführten Verkehrseinsatzform sich vollziehen muß. — Alle Schubertschen Sätze sind überzeugend dargetan. Zu wünschen bliebe höchstens noch eine ausdrückliche Absteckung der Grenzen des Entwickelten. Wenn das bezüglich der Einsatzmöglichkeit und -nötigkeit Gesagte wirklich für alle Verkehrsmittel gilt: Ist dann etwa Stand und Lage des Gütertarifs der in zweiter Einsatzform betriebenen Reichsbahn um die Mitte der zwanziger Jahre als ein labiles Gleichgewicht gegenüber der noch in liberaler Einsatzform betriebenen Küstenschiffahrt und Binnenschiffahrt anzusehen gewesen, die beide ja auch vom deutschen Binnenverkehr einen bemerklichen Prozentsatz bedienten? Oder ergeben sich für Schuberts Gesetze doch gewisse äußerste Grenzen aus Art und auch Umfang der Verkehrsmittel? Gilt seine Theorie z. B. auch ohne räumliche Grenzen für nächsten (Träger-, Radfahrer-, Nahkraft-)Verkehr? — Indessen sind dies nur im wahrsten Sinne des Wortes „am Rande“ liegende Bemerkungen. —

In der grundsätzlichen Gedankenführung Schuberts gibt es keinen Punkt, bei dem man ernsthaft einhaken kann. Trotzdem wird man, soweit die praktische Seite in Frage kommt, noch auf Schwierigkeiten aufmerksam machen dürfen, die bei aller grundsätzlichen Übernahme der Schubertschen Betrachtungsweise ungelöst bleiben. — Sehr schön ist das schon von früher her bekannte Taxameterdroschken-Beispiel Schuberts. Wenn man aus ihm aber die bei Schubert noch nicht ausdrücklich eingeschränkte Lehre allgemein ziehen wollte, daß es auf die technische Betriebsform überhaupt gar nicht ankäme, die verkehrs- und damit auch tarifpolitische Geschäftsführung vielmehr für jede Art technischer Ausführung des verkehrswissenschaftlichen Betriebes die gleiche sein und bleiben könne, so ist demgegenüber doch an das Gesetz der Größe der Zahlen zu erinnern. Man bedenke nur den sog. Werkverkehr: Der Werkverkehr ist uralte. Schon von jeher hat es in allen größeren Produktions- und Handelsbetrieben auch einen eigenen Beförderungsapparat — Fuhrpark — zur Kundenbedienung, zur Heranfahrt eigener Waren oder Rohstoffe und für den Zwischenverkehr zwischen verschiedenen Stationen der Produktion oder Filialen und dergl. mehr gegeben. Verkehrsbegrifflich und wirtschaftlich ist der ganze Werkverkehr des Kraftwagens, wie er sich heute entwickelt hat und vielleicht noch weiter zu entwickeln anschickt, nichts anderes als diese alte, stets an die Wirtschaftsformen (Produktion, Konsum, Handel, insbesondere auch Bank- und Lombardgeschäft) unmittelbar angeschlossene Beförderungsform. Ganz anders sind heute nur die Zahlengrößen, die Dimensionen. Gegenüber dem Pferdeverkehr der alten Zeit konnte sich die nationale Verkehrswirt-

schaft beruhigen. Die Verschiebung der strengen Begriffsgrenze der Betätigungsgebiete zuungunsten der Verkehrs- und zugunsten der Wirtschaftsformen: Produktion und Konsum — um den ausmachenden Betrag des Pferdeverkehrs war zu tolerieren. Gegenüber den Größen und Werten (Gold, Pharmazeutika usw.) der heute dabei in Frage kommenden Transporte und gegenüber der Weiterentwicklung von Auto und Flugzeug aber ist diese Toleranz aller-, allermindestens in Frage gestellt. Die Proportion zwischen dem in gegebenem Gebiete getätigten Gesamtverkehr und dem ebenda gepflogenen Werkverkehr kann sich durch den Eintritt neuer technischer Verkehrswerkzeuge, insbesondere des Kraftwagens also grundlegend verändern, und insofern sind dann Technik und Technik eben doch nicht schlechterdings vernachlässigbare Begriffe für die Verkehrswirtschaft und Politik, sondern die praktischen Kapazitäten schaffen bei aller Richtigkeit der theoretischen These Schuberts nichtsdestoweniger Veränderungen. Die Grenze zwischen Verkehrs- und Produktions- und Konsumwirtschaft ist überhaupt nicht von absoluter Unverschiebbarkeit.

Auch der Satz, daß ein Wettbewerb, der als gesund bezeichnet werden soll, nur zwischen gleichartigen, nicht zwischen ungleichen Partnern stattfinden könne, ist nicht in dieser Allgemeinheit, sondern nur in dem auf S. 59 unmittelbar ins Auge gefaßten Zusammenhang anzuerkennen. Die verschiedenen Wirtschaftsabschnitte stehen untereinander in Rückbeziehungswirkungen, die auch im Verkehrswettbewerb aus einer Art in die andere hinüber sich bemerkbar machen können. Aus dem Produktions- oder Konsumgebiet heraus ergeben sich Umstände, die den Verkehr wesentlich beeinflussen. Das Entstehen der Rübenzuckerindustrie hat z. B. den Binnenverkehr zu Wasser und zu Lande stark, und in stärkerem Maße befruchtet, als es die überseeischen Rohrzuckerhereinkünfte heruntergedrückt hat. Dagegen ist die große, hauptsächlich auf Chilesalpeter gestützte Segelschiffahrt durch unsere chemische Stickstoffindustrie schwerstens getroffen worden. Daß die Textil-Verkehrsaufgaben durch die Zellwolle sich verändert haben, ist Tagesschlagwort, sogar weit über die hier zunächst zur Behandlung gestellten Begriffe „Raumordnung und Wirtschaftsplanung“ hinaus. So wollen denn auch diese Ausführungen Schuberts unter der Klausel *ceteris paribus*, insbesondere was die Verkehrsgüter nach Zahl und Art betrifft, gelesen sein, ein Vorbehalt, der in der Schrift allerdings ausdrücklich wohl nirgends gemacht ist. Immer ergibt sich wieder die alte, heutzutage allerdings oft überhörte Weisheit: Verkehrswissenschaft und -wirtschaft sind nur Bestand- und Bruchteile der gesamten Volkswirtschaft und -wissenschaft, und ihre Gesetze sind deswegen nur in dieser Einordnung und in dieser Beschränkung zu würdigen.

So rollt schon die rein wissenschaftliche Betrachtung der Schubertschen Arbeit Probleme allergrößten Stiles auf, und schon und gerade aus diesem Gesichtspunkt heraus wird sie heute lebhaftest bewillkommet werden dürfen. Alles was polemisch aufgefaßt werden könnte, mag und soll in heutiger Zeit zurückgestellt bleiben. Die Arbeit hat es wirklich nicht nötig, als Tagesstreitschrift sich lesen zu lassen und gewertet zu werden; dazu trägt sie zuviel wirklich dauernden wissenschaftlichen Wert in sich. Außerdem aber würde aktuelle Behandlung auch über das

Tarifgebiet hinaus zu einem Eingehen auf das Problem der Organisation zwingen, zumal sich gerade diese Frage als Konsequenz aus Schuberts Erkenntnis der Nötwendigkeit der absoluten Einheitlichkeit der sozialen Verkehrsführung am allerüberwältigendsten aufdrängt, die soziale An- und Ausgleichung des betriebswirtschaftlich und technisch betont individuellen Kraftwagens aber besondere Fragen aufwirft. Der Kraftwagen ist nun einmal die höhere Potenz des alten Fuhrwerks, und Freiheit der Schiene hat praktisch nie, Freiheit der Straße aber lange bestanden.

Zu guter Letzt würde sich der Bewertung Schuberts im Streite der heutigen Meinungen auch die Erwägung entgegenstellen, daß bestimmt noch eine Reihe anderer Autoren zu dem aktuellen Problem Eisenbahn—Kraftwagen gehört zu werden brennen, hierfür wohl gar schon Hunderte von Seiten fertiger Ausarbeitung bereithalten, durch die Schwere der Zeit aber von ihrer Publikation zurückgehalten sind.

Dr. W. Spiess.

Hartmann, Georges, Licencié ès sciences commerciales Docteur ès-sciences économiques. „Les tarifs actuels des chemins de fer suisses pour le transport des marchandises agricoles et des animaux vivants (Etude technique, statistique et économique).“ Mit 30 Tabellentafeln. 219 Seiten. Freiburg (Schweiz) 1938. Galley & Co. Preis 7 Schweizer Franken.

Diese in französischer Sprache geschriebene Darstellung der gegenwärtigen Tariflage für landwirtschaftliche Produkte und Tiere in der Schweiz ist trotz allem eigentlich ein deutsches Buch. Das ist in der ganzen Anlage und vor allem auch in der Sprachtechnik immer wieder festzustellen. Kommt doch der Verfasser in fast keinem Fall oder Kapitel darum herum, mindestens in Klammer den von ihm verwendeten Tarifbegriffen die deutsch-sprachliche Bezeichnung beizufügen. Das fängt schon ganz zu Anfang mit „Ortstarif“ und „Saisontarif“ an und geht dann über „Streckentaxe“ und „Wettbewerbs-, Ausfuhr-, Einfuhr-, Durchfuhr- und Industrie-Tarif“ weiter zu den „Massengütertarifen“ und „Notstandstarifen“. Das ist selbstverständlich nicht sprachlich zufällig, sondern tatsächlich hat der Verfasser seiner Behandlung völlig die deutsche oder sagen wir die deutsch-schweizerische Tariflehre und Einteilung zu Grunde gelegt. Er betont auch selbst einmal, daß die schweizerische Tariftheorie sich eng an die deutsche anlehnt.

Das gilt übrigens nicht nur von dem Tarifwesen im engeren Sinne, sondern auch Hartmanns Ausführungen zur Wirtschaftslehre im allgemeinen entnehmen ihre Werte dem deutschen Sprach- und Wissensschatz. Der französische Traktat spricht von „Warenkunde“, er unterscheidet in seiner „Kostenlehre“ „subjektiven“ und „objektiven Wert“, arbeitet mit dem Begriff der „zusätzlichen Kosten“, behandelt „Standortstheorie“ und „Aktionsradius“, kurz und gut, sobald man sich etwas in das französische Buch hineingelesen hat, fühlt man sich völlig in dem eigenen deutschen Hause. — Freilich ergibt sich hieraus auch, daß das Buch dem deutschen

Fachmann notwendigerweise verhältnismäßig nur sehr wenig gedanklich wirklich Neues bringen kann. Es steht und schöpft eben alles aus dem uns eigenen alten wissenschaftlichen Boden. Immerhin ist es kein Buch eines eigentlichen Eisenbahnfachmanns, sondern aus bemerkenswert freier Anschauungsweise des Außenstehenden heraus geschrieben. So erklären sich auch gewisse uns fremdartig anmutende Betrachtungsweisen, wie etwa die, daß Hartmann völlige Unentgeltlichkeit des Eisenbahntransports annimmt, wo der Fachmann in begrifflich anderer Abgrenzung der Transporteinheit nur eine Frachtermäßigung sieht und in Hinblick auf Berufungsmöglichkeiten oder dergleichen auch anderes als Frachtreduktion nie anerkennen würde: Ausstellungsgüter, die die volle Fracht auf der Reise zur Ausstellung gezahlt haben, mögen bei Nachweis dieser vollen Frachtzahlung auf dem Hinweg, frachtfrei auf dem Rückweg befördert werden; der Eisenbahner wird dann doch nur eine 50 %ige Ermäßigung für die Ausstellungsbesichtigung als solche anerkennen. — Die Nichterwähnung der bekanntlich tarifarisch-systematisch höchst eigenartig, nämlich im Anschluß an den Personentarif geregelten Tarifierung der Hunde ist dem Verfasser um so mehr vorzuhalten, als er sonst mit der ganzen praktischen Unbekümmertheit des Nichtfachmannes über das tarifarische Ganze zu blicken und Überblick zu geben bemüht ist.

Das Buch beginnt und endet mit der großen, dem mitteleuropäischen Tarifpolitiker schon seit langem in innerstes Fleisch und Blut übergegangen Weisheit: Das Land lebt dank seiner Eisenbahn, und die Eisenbahn lebt dank ihres Landes. — Volks- und Eisenbahnbetriebswirtschaft gehen im letzten Grunde immer parallel. Nur Mittel, Wege und — nicht zuletzt: — Maß, die diesen beiden verschiedenen Gesichtspunkten jeweils entnommen werden, sind verschieden. Dem entsprechende Einsicht hat den Verfasser denn auch dahin geführt, den zweiten und dritten Abschnitt seines ersten grundsätzlich theoretischen Kapitels grundsätzlich nach betriebs- und volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten einander gegenüberzustellen, während die verkehrsgeographischen oder — wie wir heute in Deutschland in solchen Fällen gerne sagen: — die raumpolitischen Momente dieser Einteilung eingeordnet werden. Auch wurden letztere erklärlicherweise vielfach erst im 2. Kapitel untergebracht, das mehr die praktischen Verhältnisse und die gegenwärtige positive Tariflage der SBB. an zahlenmäßig teilweise sehr interessanten Darlegungen beleuchtet. Dem Titel entsprechend ist der entscheidende Akzent dabei selbstverständlich auf die agrarpolitische Seite des Schweizer Transportwesens gelegt. Immerhin ist die Arbeit nach dieser Richtung durchaus nicht einseitig. Im Gegenteil, es wurden auch andere Gesichtspunkte — manchmal sogar zu stark — berücksichtigt. Ob z. B. manches als außenpolitisch motiviert Dargestelltes nicht besser nur als lokalpolitisch veranlaßt bezeichnet werden sollte, mag sehr offene Frage bleiben. Aber mindestens spricht die Arbeit sich mit bemerkenswerter Offenheit auch in diesen Punkten aus. Daß die Tarifvergünstigungen der Schweizer Bundesbahnen zugunsten des Hafens Basel einen Betrag von etwa 500 000 Franken jährlich ohne Gegenwert ausmachen, ist nicht leicht zu überlesen. Die Arbeit

zeugt von einem außerordentlich peinlichen Studium der ganzen, speziell aber der schweizerischen im letzten Jahrzehnt so außerordentlich hochwertigen und fruchtbaren Tariftheorie. Wenn das Buch auch gerade gegenüber den hierunter zu verstehenden, an diesem Platze früher besprochenen großen Facherscheinungen nichts durchaus Neues bringt, so ist es doch eine beachtliche Zusammenfassung, die vor allem auch in den nicht deutsch-sprachlichen Gebieten der Schweiz kraft ihrer französischen Abfassung zur Verbreitung von Verständnis und Unterrichtung viel beitragen mag.

Dr. W. Spiess.

Die Regelung der Bauwirtschaft. Übersicht über die für die Baugenehmigung und Kontingentierung wichtigsten Bestimmungen des Generalbevollmächtigten für die Bauwirtschaft. In dessen Auftrag bearbeitet von Landesrat Dr. Baumeister und Regierungsoberinspektor Schwefel. Ausgabe März 1943. Verlag E. S. Mittler & Sohn in Berlin. 116 Seiten (Lose Blatt-Sammlung). Preis 2 RM.

Diese Schrift ist kein Buch im landläufigen Sinn. Sie besteht, abgesehen von einer kurzen Einführung, ausschließlich aus der Wiedergabe von Anordnungen und Richtlinien, die an sich bereits erlassen sind. Die Schrift, die sich als „Übersicht“ bezeichnet, ist eine amtliche Stoffsammlung, deren einführender Erlaß sagt: Die Übersicht ist anlässlich der Einschaltung der Baupolizeibehörden in die Regelung der Bauwirtschaft zusammengestellt worden und soll in erster Linie zur Unterrichtung dieser Behörden dienen.

Der Wert der Sammlung liegt in der Art, wie der Stoff von den Verfassern in sachkundiger Weise ausgewählt, zum Teil gekürzt und zusammengestellt wurde. So ist tatsächlich eine vollständige und doch kurze Übersicht über das, was auf dem weiten Gebiet der Bauwirtschaft und der Baustoffe gilt, geschaffen worden. Die Schrift wird außer für die Baupolizeibehörden auch für die Bauindustrie, die Baustoffindustrie, die Bauverwaltungen und die Kontingentträger von Nutzen sein. Darüber hinaus kann die Sammlung aber auch der Belehrung des Nachwuchses dienen, sei es im akademischen Unterricht, sei es beim Selbststudium. Denn gerade die Neuerungen, die die Kriegsverhältnisse in Technik und Wirtschaft gebracht haben, sind im allgemeinen in den sonst vorhandenen Lehrbehelfen nicht enthalten, und die Wissenschaft ist oft darauf angewiesen, sich die Übersicht über das, was gilt, erst mühsam zu erarbeiten. Deshalb ist es doppelt dankenswert, wenn so wie hier eine Behörde ihr zunächst rein für Verwaltungszwecke zusammengestelltes Material auf dem Weg über den buchhändlerischen Verlag einem weiteren Kreis zugänglich macht. Ähnliches haben wir erfreulicherweise auf dem Gebiet des Verkehrs in dem Verlag der Verkehrswissenschaftlichen Lehrmittelgesellschaft, deren Lehrstoff-Schriften gleichfalls gerade heute auch als Material für die wissenschaftliche Arbeit Bedeutung gewonnen haben.

Kittel.

Berufsbildungsplan für den Lehrberuf Eisenbahner (mittlerer nicht-technischer Dienst). Herausgegeben vom Reichsinstitut für Berufsausbildung in Handel und Gewerbe. Verlag B. G. Teubner, Leipzig und Berlin, 1942. 21 Seiten. 0,70 RM.

Im Weltkrieg ruhte die Berufserziehung fast ganz. Heute sind sich alle Beteiligten darüber einig, daß sie im totalen Krieg möglichst intensiv gestaltet werden muß. Erst vor wenigen Monaten hat die Akademie für Deutsches Recht den „Entwurf eines Gesetzes über die Berufserziehung der deutschen Jugend“ (Verlag W. Kohlhammer, Stuttgart und Berlin) veröffentlicht. Die Einstellung des nationalsozialistischen Deutschland zu den Fragen der Berufserziehung geht wohl am besten aus dem Vorspruch dieses Gesetzes hervor, in dem es u. a. heißt:

„Voraussetzung vollwertiger und dauerhafter Leistung ist eine planmäßige Berufserziehung. Diese ist zugleich notwendiger Bestandteil der Jugenderziehung, denn ihr gemeinsames Ziel ist, den jungen Deutschen zu einem charakterlich gefestigten und beruflich tüchtigen Volksgenossen heranzubilden, der den Beruf als natürliche und notwendige Aufgabe im Dienste der Volksgemeinschaft ausübt.

Jeder junge Volksgenosse ist verpflichtet, sich einer geordneten Berufserziehung zu unterziehen . . .

Die Berufserziehung wird im Betrieb und in der Berufsschule durchgeführt . . .“

Eine Stelle, die wesentliche Arbeit auf dem Gebiete der Berufserziehung geleistet hat und leistet, ist das Reichsinstitut für Berufsausbildung in Handel und Gewerbe in Berlin. Es ist aus dem früheren Deutschen Ausschuß für Technisches Schulwesen (kurz „Datsch“ genannt) hervorgegangen und im Jahre 1941 zu einem Gemeinschaftsorgan der Deutschen Arbeitsfront und der Organisation der gewerblichen Wirtschaft umgebildet worden. Es hat insbesondere die Aufgabe, Vorschläge für die Abgrenzung von Berufen zu erarbeiten, Unterlagen für die Berufsausbildung zu schaffen, Ausbildungs- und Prüfungsanforderungen auf diesem Gebiete zu entwerfen, das berufliche Schulwesen und die gegenseitige Abstimmung der betrieblichen und schulischen Ausbildung zu fördern. Im Rahmen dieser ihm übertragenen Aufgaben stellt das Reichsinstitut für die einzelnen Berufe die Berufsbilder, Eignungsanforderungen und Berufsbildungspläne auf und gibt dazu Lehrgänge und Werkstatthefte heraus. Diese für die Werkstatt- oder sonstige praktische Ausbildung bestimmten Ordnungsmittel werden nach der schulischen Seite hin ergänzt durch einheitliche Lehrpläne für die Berufsschulbildung („Reichslehrplan für Maschinenschlosser“ usw.). Nach dem Stande vom März 1943 gibt es annähernd 600 nach den Vorschlägen des Reichsinstituts anerkannte Lehr- und Anlernberufe in Handel und Gewerbe, für die das Institut nach und nach die nötigen Ausbildungsunterlagen herausgibt.

Die meisten Ausbildungsberufe (über 500) gehören naturgemäß zur Reichsgruppe Industrie. Als erster Lehrberuf der Reichsverkehrsgruppe Schienenbahnen ist der des Eisenbahners (mittlerer nichttechnischer Dienst) bei nichtreichseigenen Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs

anerkannt. Für diesen liegt nunmehr der Berufsbildungsplan vor. Das 21 Seiten umfassende Heftchen enthält zunächst

1. das Berufsbild. Der Eisenbahner muß eine dreijährige Lehrzeit und anschließend eine dreijährige Anwärterzeit durchmachen, die bei besserer Vorbildung auf je zwei Jahre gekürzt werden können. Die Arbeitsgebiete des mittleren nichttechnischen Dienstes (Eisenbahnassistenten, Eisenbahnsekretäre, Eisenbahnobersekretäre) umfassen den inneren und äußeren Bahnhofs-, Abfertigungs- und örtlichen Bahnverwaltungsdienst. Das Berufsbild enthält im einzelnen die Fertigkeiten und Kenntnisse, die in der Lehr- und Anwärterzeit zu vermitteln sind. Neben den rein fachlichen Kenntnissen, die sich für die Lehrzeit vor allem auf den Abfertigungs- und inneren Bahnhofsdiens erstrecken, ist das Erlernen der Stenographie und des Maschinenschreibens erwünscht. In der Anwärterzeit werden die Kenntnisse der Lehrzeit vertieft und es treten neu der Betriebs- und Kassendienst sowie das Eisenbahnrecht hinzu.
2. Die Einführung des Jugendlichen behandelt kurz ein weiterer Abschnitt, worauf
3. die Erziehung zum Dienst folgt. Hier wird u. a. auf die Notwendigkeit der körperlichen Ertüchtigung, der Charakterbildung und der Erziehung zur Gemeinschaft hingewiesen, Aufgaben, an denen neben der ausbildenden Eisenbahn und den Eltern die Berufsschule und die HJ. in Verbindung mit der DAF. beteiligt sind. Hervorgehoben seien die Erziehung zu Pünktlichkeit und Haltung, Arbeitsfreude und Verantwortungsgefühl, Leistungswillen und Berufsstolz, Kameradschaft und Gemeinschaftsgefühl.
4. Im Abschnitt Die berufliche Ausbildung wird zunächst allgemein auf die doppelte Seite des Eisenbahndienstes hingewiesen, die mehr kaufmännische und die betriebliche, z. T. mit Hoheitsbefugnissen verbundene. In dem besonderen Teil dieses Abschnittes wird dann der Umfang der zu vermittelnden Fertigkeiten und Kenntnisse im einzelnen umrissen, getrennt nach Lehr- und Anwärterzeit. Es ist ein großes und vielseitiges Gebiet, das der Eisenbahner beherrschen muß. Eine planmäßige Ausbildung ist deshalb unbedingt erforderlich, für die
5. in einem Zeitplanbeispiel als letztem Abschnitt eine nicht starre Richtlinie gegeben wird.

In allen Ausbildungsstadien müssen sich gute Ausbilder des Jugendlichen annehmen, die von diesem zu führenden Berichtshefte sollen ihnen laufend Aufschluß über den Stand der Ausbildung geben.

Der Zerteilung der Ausbildungszeit entsprechend hat der Jugendliche zwei Prüfungen abzulegen, die Anwärterprüfung am Ende der Lehrzeit vor der Wirtschaftskammer, die Abschlußprüfung am Ende der Anwärterzeit vor einem Prüfungsausschuß der ausbildenden Eisenbahn.

Die weiteren Ordnungsmittel für den Lehrberuf Eisenbahner sind noch nicht erschienen, aber der Berufsbildungsplan allein bedeutet schon eine gute Grundlage für eine zweckmäßige und einheitliche Ausbildung des Privateisenbahners. Die in ihm etwas reichlich vorhandenen Wiederholungen könnten vielleicht durch eine wesentliche Kürzung des Berufs-

bildes weitgehend vermieden werden. Dadurch würden gleichzeitig die besonders wertvollen Abschnitte „Erziehung zum Dienst“ und „Berufliche Ausbildung“ besser hervortreten.

Der vorliegende Berufsbildungsplan gibt auch manche Anregung für die Neufassung der Ausbildungsvorschriften und der Unterrichtsvorschrift der Deutschen Reichsbahn, die über kurz oder lang einmal kommen muß.

Dr. Blüher.

Greiser, Arthur. „Der Aufbau im Osten.“ Kieler Vorträge, gehalten im Institut für Wirtschaft an der Universität Kiel. Verlag Gustav Fischer, Kiel. 20 Seiten. Preis 1,50 RM.

Der Vortrag des Gauleiters und Reichsstatthalters im Warthegau Greiser gibt in knapper, anschaulicher Darstellung einen Überblick über den Aufbau im Osten, und zwar im Warthegau als dem Kernland der eingliederten Ostgebiete. Nach kurzer Erörterung der politischen Ziele des Aufbaus wird die wirtschaftliche Aufbauarbeit der beiden ersten Kriegsjahre unter besonderer Berücksichtigung der Seßhaftmachung deutscher Umsiedler, durch die innerhalb von zwei Jahren 300 000 Auslandsdeutschen eine neue Heimat gegeben wurde, behandelt. Der Vortragende betont mit eindringlichem Ernst, daß eine Jahrzehnte währende verantwortungsreiche und aufopfernde Pionierarbeit aller Berufsstände, nicht zuletzt auch der Wissenschaftler, notwendig sein wird, um die mit den Waffen erkämpften Ostgebiete dem deutschen Volk als wertvolle Bestandteile seines Lebensraumes zu sichern.

Büttner.

Baumbach, Dr. Adolf, Senatspräsident beim Kammergericht a. D. *Handelsgesetzbuch mit Nebengesetzen und Einführungsverordnungen ohne Seerecht.* Sechste, durchgesehene Auflage. Stand vom 1. Dezember 1942. Beck'sche Kurz-Kommentare Band 9. C. H. Beck'sche Verlagsbuchhandlung, München und Berlin 1943. 1078 Seiten. Taschenformat. Preis 14,80 RM.

Die fünfte Auflage des Werkes ist im Archiv für Eisenbahnwesen 1941, S. 691, besprochen worden. Für die Neuauflage wurde das Werk durchgesehen, in Einzelheiten berichtigt und auf den neuesten Stand gebracht. Aufbau und Inhalt sind unverändert geblieben, nur im Schlußanhang sind die Ost-Rechtspflege-Verordnung vom 25. September 1941 und die Zweite Durchführungsverordnung hierzu vom 6. November 1941, die das Handelsrecht behandelt, neu hinzugefügt.

Dr. Genest.

Couvé, Dr. rer. pol., Richard. *Die Eisenbahn-Güterabfertigung*, 7. neubearbeitete Auflage, 1943. Teil I = Abfertigungs- und Ladedienst, 281 Seiten mit 44 Abbildungen; Teil II = Haftung, Ermittlungsdienst, Tarifwesen, Güterwagendienst, Zollvorschriften, Dienstgut und Verkehrsstatistik, 223 Seiten mit 7 Abbildungen. Verlag Verkehrswissenschaftliche Lehrmittelgesell-

schaft, Leipzig C 1, Goethestraße 6. Preis je Heft 2,75 RM. Reichsbahn-Vorzugspreis 2,50 RM.

Im Jahrg. 1939 S. 1521/2 des Archivs wurde die 5. Auflage des oben genannten Lehrbuches und im Jahrg. 1942 S. 144/6 die 6. Auflage eingehend gewürdigt. Wenn schon nach so kurzer Zeit eine neue Auflage erforderlich wird, spricht diese Tatsache schon für sich genug. Die neue Auflage berücksichtigt die inzwischen eingetretenen Änderungen des gesamten Vorschriftenwerks der Reichsbahn. Mit peinlicher Sorgfalt, wie sie dem Verfasser eigen ist, hat er die gesamte Entwicklung weiterverfolgt und ist u. a. auch den zahlreichen Änderungen auf dem Gebiete des Tarifwesens gerecht geworden. Trotz einiger Erweiterungen nahm der Umfang des ersten Teiles nur um zwei Seiten und des zweiten Teiles sogar nur um eine Seite zu. Diese Beschränkung ist zu begrüßen. Ich bin sogar davon überzeugt, daß die Befreiung des Werkes von einigen weniger wichtigen Schilderungen nur von Nutzen wäre. Wie oft im Leben, zeigt sich auch hier in der Beschränkung der Meister. So ist, um nur ein Beispiel anzuführen, die ausführliche Schilderung der am 1. Oktober 1940 in Kraft getretenen Neuordnung der Ausnahmetarife für eine Wiederaufnahme in einer neuen Auflage nicht zu empfehlen.

Auch diese Neuauflage wird dem Buche neue Freunde zuführen.

Paszkowski.

Bahnpolizei. Lehrstoffhefte für die Dienstanfängerschule der Deutschen Reichsbahn. Lehrfach 5 a. B. Verkehrswissenschaftliche Lehrmittelgesellschaft Reinhold Rudolph, Leipzig C 1, Goethestraße 6. 56 Seiten. Preis 0,60 RM. Reichsbahn-Vorzugspreis 0,45 RM.

Lehrstoffhefte haben es nicht einfach; sie sollen für den Unterricht, zum Lernen, Wiederholen und Nachschlagen dienen, sie sind für verschiedene Kategorien von Dienstanfängern bestimmt und sollen endlich kurz sein (vgl. den Ausdruck Lehrstoffheft). Das ist schon nicht einfach, wenn es sich um die Darstellung technischer, also im wesentlichen anschaulicher und begrenzter Vorgänge handelt. Wo es aber darum geht, einen Ausschnitt aus dem Polizeiwesen zu geben, also einen Ausschnitt aus dem Leben selbst mit seiner Vielfalt von Erscheinungen, dort ist die Aufgabe, einen kurzen und doch erschöpfenden Überblick zu geben, wirklich schwer. Man muß dem Verfasser zugeben, daß ihm diese Aufgabe außerordentlich gut gelungen ist. Das Lehrstoffheft enthält auf 39 Seiten Text alles, was ein Bahnpolizeibeamter für seinen Dienst wissen muß, um mit Entschlossenheit zuzugreifen, ohne sich in der Wahl seiner Mittel zu vergreifen. Die Anlage dieser Schrift als Lehrstoffheft bedingt natürlich einen gewissen Mangel an Anschaulichkeit und Ausführlichkeit. Das kann aber hingenommen werden, da das Heft ja nicht zum Lesen, sondern zum Durcharbeiten und Aufsuchen der angegebenen Hinweise und als Hilfsmittel für den Unterricht geschrieben worden ist.

Es soll aber auch ein kleiner Mangel, den mir das Heft zu haben scheint, nicht verschwiegen werden. In der Praxis zeigt sich immer wieder, daß unsere Bahnpolizeibeamten recht gut über ihre Zuständigkeit und über ihre Zwangsmittel unterrichtet sind, nicht aber über die Tat-

bestände, die zu einem polizeilichen Einschreiten berechtigen. So werden in der Praxis vielfach fahrlässige Sachbeschädigungen (überhaupt nicht strafbar), Beleidigungen oder versuchte Übertretungen polizeilicher Bestimmungen mit bahnpolizeilichen Strafverfügungen belegt. Es wäre daher zweckmäßig gewesen, wenn das Lehrstoffheft darauf Rücksicht genommen hätte und im VII. Abschnitt (Bestrafung von Bahnpolizeiübertretungen) nicht nur die formelle Berechtigung zu bahnpolizeilichen Verfügungen, sondern auch die hauptsächlichsten Übertretungstatbestände an Hand der BO., der EVO., des Strafgesetzbuches usw. und ihre Konkurrenz mit Tatbeständen, die als Verbrechen oder Vergehen zur Zuständigkeit der Staatsanwaltschaft gehören, im Zusammenhang gebracht hätte.

von Strotha.

von Klot, Ernst. Deutsch-russisches Taschenwörterbuch für das Verkehrswesen. (Eisenbahn, Kraftverkehr, Schifffahrt, Technik.) Konkordia-Verlag Reinhold Rudolph, Leipzig C 1, Goethestraße 6. 196 Seiten. Preis 1,50 RM.

Seit nun fast zwei Jahren stehen Männer des deutschen Verkehrs draußen in den Weiten des russischen Landes. Sie alle werden mehr oder minder das Bedürfnis haben, sich — wenn auch nur in bescheidenem Umfange — der russischen Sprache bedienen zu können, sei es zur Verständigung mit russischen Hilfskräften oder sonstigen Einwohnern des Landes. Ihnen will das vorliegende deutsch-russische Taschenwörterbuch helfen. Es setzt keine Kenntnis der russischen Sprache voraus und bringt in dem knappen Umfang eines wirklichen „Taschenwörterbuchs“ die gebräuchlichsten Wörter der Umgangssprache und alle wichtigen Fachausdrücke aus dem technischen und geschäftlichen Verkehrsdienst. Diese Beschränkung des Stoffes, verbunden mit der klaren Druckanordnung erlaubt dem Benutzer, das jeweils Gewünschte in kürzester Frist ohne langes Suchen zu finden. Knappe Übersichten über den wichtigsten grammatischen Stoff, sowie über Maße, Gewichte und wichtigere Redewendungen vervollständigen das Büchlein. Die Bezeichnung der Aussprache — für das Russische eine recht heikle Angelegenheit — ist ebenfalls auf möglichst einfache Weise gelöst. Doch wären hier einige weitere Angaben, so besonders über die Aussprache des unbetonten o, das im russischen bekanntlich flüchtig, fast wie a, gesprochen wird, zur Klärung wohl wünschenswert gewesen. Da man sich aber die Aussprache doch am besten von einem Kundigen einmal kurz erklären lassen wird, beeinträchtigt dies die Brauchbarkeit wohl kaum.

Zingel.

Schramm, Dr.-Ing. habil. Gerhard. Der Gleisbogen. Seine geometrische und bauliche Gestaltung. 272 Seiten. 102 Abbildungen. 15 Tafeln. Verlag Otto Elsner, Berlin SW 68, Oranienstr. 140/142. Preis 6,40 RM.

Das vorliegende Werk bringt erstmalig eine abgeschlossene Darstellung aller Probleme, die bei der Gestaltung des Gleisbogens nach dem heutigen Stand der technisch-wissenschaftlichen Erkenntnisse neben der Erfüllung der Erfordernisse der Betriebssicherheit vor allem zur Erzie-

lung einer größtmöglichen Bau- und Betriebswirtschaftlichkeit von Gleis und Fahrzeug zu berücksichtigen sind.

Um das neue Buch in seiner Bedeutung voll würdigen zu können, dürfte ein kurzer Rückblick auf die Entwicklung des Oberbauwesens seit Bestehen der Deutschen Reichsbahn angezeigt sein.

Nach der Zusammenfassung der ehemaligen deutschen Länderbahnen zur „Deutschen Reichsbahn“ im Jahre 1920 stand das neue Unternehmen auf dem Gebiet des Oberbauwesens neben der aus der damaligen Notzeit geborenen Notwendigkeit der Entwicklung der Oberbauwirtschaft zur Planwirtschaft und ihrer Intensivierung im wesentlichen vor drei größeren Aufgaben:

1. Schaffung einer neuen wirtschaftlichen Oberbauform für schwere Züge (Achsdruk mindestens 20 t gegenüber bisher 16 t);
2. Schaffung einheitlicher und neuzeitlicher Weichen, vor allem mit größeren Zweiggleishalbmessern zur Erhöhung der Betriebssicherheit und Verbesserung der Betriebsflüssigkeit des Zugbetriebes im Bereich der Bahnhofsein- und -durchfahrten;
3. Vervollkommnung des Gleisbogens und seiner Elemente unter dem Gesichtspunkt einer wesentlichen Erhöhung der Höchstgeschwindigkeiten (160 km/Std. und 200 km/Std.) mit der zusätzlichen praktischen Aufgabe der sogen. Linienverbesserungen.

Die Aufgabe einer neuen Oberbauform fand in dem K-Oberbau in verhältnismäßig kurzer Zeit eine konstruktiv wertvolle und befriedigende Lösung und führte hiermit auch zu einem gewissen Abschluß.

Auch die Weiterentwicklung der Weichen wurde durch die Deutsche Reichsbahn zielbewußt unter Verlassen althergebrachter Anschauungen vorwärtsgetrieben und fand in der Einführung der „Reichsbahnweichen“ ein in baulicher und betrieblicher Hinsicht befriedigendes Ergebnis, welches in der Eisenbahnfachwelt weit über die deutschen Grenzen hinaus die gebührende Beachtung fand.

Ebenso wurde die dritte Aufgabe, die Gestaltung des Gleisbogens, von der Deutschen Reichsbahn tatkräftig angefaßt und bis heute zu einem beachtlichen Abschluß gebracht. Dem Fernstehenden mag dieses Gebiet vielleicht verhältnismäßig einfach, eng begrenzt und nicht so bedeutsam erscheinen; jeder Kenner des Eisenbahnbetriebes und Oberbauwesens weiß aber heute, daß z. B. Entschleunigungen über Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit ohne gleichzeitige Erörterung der Güte des Gleisbogens nicht mehr denkbar sind.

Es bedarf keines besonderen Hinweises, daß selbstverständlich auch die zweckentsprechende Gestaltung der Fahrzeuge für die betriebssichere und wirtschaftliche Durchführung hoher Fahrgeschwindigkeiten von wesentlicher Bedeutung ist; aber für die vom Standpunkt des Betriebes und Verkehrs so überaus wichtige Erzielung möglichst hoher Reiseschwindigkeiten spielt die Vervollkommnung des Gleisbogens eine ausschlaggebende Rolle, sie ist geradezu zu einer *conditio sine qua non* geworden.

In rechtzeitiger Erkenntnis dieser Zusammenhänge und ihrer Förderung konnte die Deutsche Reichsbahn bereits nach rd. zehnjährigem Be-

stehen den Schnelltriebwagenverkehr Berlin—Hamburg in betriebs-sicherer und betriebswirtschaftlicher Weise einrichten mit einer Höchstgeschwindigkeit von 160 km/Std. und einer für damalige Zeit auch im Flachland ganz außergewöhnlich günstigen Reisegeschwindigkeit von rd. 124 km/Std.

Damals harrten aber mit der Vervollkommnung des Gleisbogens im einzelnen zusammenhängende Fragen noch der Lösung. In planmäßiger Forschungsarbeit in Verbindung mit der Auswertung praktischer Betriebsbeobachtungen wurden im vergangenen Jahrzehnt weitere wertvolle Ergebnisse erzielt. Bei diesen Arbeiten hatte man die in früheren Zeiten übliche, vorwiegend statische und mehr bautechnische Betrachtungsweise mit Recht verlassen und die Probleme mehr von der fahrdynamischen und betrieblichen Seite angefaßt. Diese Ergebnisse brachten nicht nur für die reine Linienverbesserung erhebliche Vorteile und Erleichterungen, sondern auch das Entwerfen von Bahnhöfen und die noch dringlichere Aufgabe der Umgestaltung vorhandener Gleis- und Weichenanlagen wurden auf ganz neue Grundlagen gestellt, mit dem Erfolg einer wesentlichen Erhöhung ihrer baulichen und betrieblichen Güte.

Der Erfolg der bisherigen wissenschaftlichen Behandlung des Gleisbogens zeigt sich besonders deutlich an der einen Tatsache, daß heute die „Ausnutzung“ des Gleisbogens durch die Fahrgeschwindigkeit unter Berücksichtigung der als erträglich erkannten Seitenbeschleunigung von $0,6 \text{ m/sec}^2$ und unter entsprechender Wahl der Überhöhung durch die Beziehung

$$V \text{ km/Std.} = 4,5 \sqrt{H}$$

in betriebs-sicherer Weise möglich ist. Nach den Vorschriften der Eisenbahn-Bau- und -Betriebsordnung von 1908, die bis zum Jahre 1928 Gültigkeit hatte, war die entsprechende Beziehung

$$V \text{ km/Std.} = 3,6 \sqrt{H}.$$

Dem Verfasser des vorliegenden Werkes gebührt das große Verdienst, das Ergebnis der geschilderten Arbeiten erstmalig geordnet und zusammengefaßt zu haben. Diese systematische Sammlung des bisher in der Literatur nur verstreut zu findenden Stoffes hilft einem dringenden Bedürfnis der Oberbauliteratur ab. Der Hauptwert des Buches liegt in der gründlichen Behandlung aller Einzelfragen, wobei es der Leser besonders dankbar begrüßen wird, daß nur das Wesentliche und zum Verständnis unbedingt Notwendige gebracht wird. Ganz allgemein zeichnet sich das Werk durch eine seltene Klarheit des Aufbaues und des Textes aus. Dasselbe gilt für die vielen Abbildungen, Tabellen und 15 Tafeln im Anhang.

Es sei besonders vermerkt, daß der Verfasser selbst auf Grund langjähriger Tätigkeit an führenden Stellen im Oberbauwesen der Deutschen Reichsbahn einen wesentlichen Anteil an den erzielten Ergebnissen hat.

Wenn man das Inhaltsverzeichnis mit seinen 9 Abschnitten:

- I. Überhöhung und Überhöhungsrampen,
- II. Kreisbogen und Übergangsbogen,
- III. Gleisverzierungen,
- IV. Weichenbogen,

- V. Abstecken der Gleisbogen nach dem Winkelbildverfahren,
- VI. Bogengeometrie,
- VII. Das Prüfen der Bogen,
- VIII. Bauliche Gestaltung der Gleisbogen,
- IX. Bogenlauf der Fahrzeuge

betrachtet, erkennt man augenfällig die erschöpfende Behandlung des umfangreichen Stoffes. Auch die bewußt gewählte glückliche Mischung von „theoretischen“ und „praktischen“ Abschnitten kann man bereits aus dem Inhaltsverzeichnis entnehmen.

Wie der Verfasser im Vorwort selbst ausführt, ist das Buch für alle Ingenieure bestimmt, die mit dem Entwurf, Bau und Unterhaltung von Gleisen und dem Abstecken von Bogen aller Art zu tun haben, und für die Studierenden der Technischen Lehranstalten.

Im Hinblick auf die Fülle des Stoffes würde ein Eingehen auf Einzelheiten zu weit gehen.

Es soll aber nicht unterlassen werden, ausdrücklich auf den sehr beachtlichen Vorschlag des Verfassers (S. 26 ff.) hinzuweisen, statt der bisherigen Verwendung der Rechnungsgröße „Halbmesser“ den Begriff der „Krümmung“ in die rechnerischen Untersuchungen einzuführen.

Daß die bei den deutschen Eisenbahnen als Übergangsbogen altbewährte kubische Parabel eine Ehrenrettung erfährt, sei nur nebenbei als beachtlich vermerkt. Dieses Werturteil dürfte auch für die Ingenieure der Reichsautobahnen von Interesse sein, die im übrigen in diesem Buch für ihre besonderen Aufgaben der Liniengestaltung ganz allgemein wertvolle Anregungen finden.

Das Studium dieses Werkes bietet dem Gestalter von Gleisanlagen einschließlich der Verwendung der Weichen ganz neue Möglichkeiten; die Freiheit in der Entwurfsbearbeitung wird wesentlich erweitert. Um nur ein Beispiel herauszugreifen, ist man heute nicht mehr daran gehindert, wenn nötig, eine Bogenweiche innerhalb eines Übergangsbogens bzw. einer Überhöhungsrampe zu verlegen. Wenn sich an dieser Stelle zufällig ein Gefällwechsel befinden sollte, so kann der zugehörige Ausrundungsbogen unbedenklich auch an dieser Stelle, also innerhalb des Übergangsbogens und im Bereich der Weiche, angeordnet werden. Lediglich aus Sicherheitsgründen kommt es darauf an, daß die „Verwindung“ des Fahrzeuges hierbei nicht stärker wird als bei nicht ausgerundetem Gleis, was durch entsprechende Wahl der senkrechten Ordinaten der beiden Schienen unschwer sichergestellt werden kann.

So ist es heute nach den Erkenntnissen, die das Buch dem Leser u. a. vermittelt, dank der für die Praxis vorhandenen exakten Absteckungsvorschriften und örtlichen Überwachungsmethoden (Festpunkte) ohne Einschränkung und unter allen Umständen möglich, auch die verwickeltesten und scheinbar „schwierigsten“ Gleisbögen unter Wahrung der Betriebssicherheit und unter größtmöglicher Schonung von Gleis und Fahrzeug nicht nur zu entwerfen, sondern sie auch genau nach dem Entwurf zu bauen und in ihrer genauen Lage im rauhen Betrieb draußen zu erhalten.

Nach den eigenen Worten des Verfassers im Vorwort war „die Abgrenzung und Behandlung des Stoffes im Hinblick auf den verschieden-

artigen Leserkreis insofern nicht leicht, als erstens das Buch für den Praktiker leicht verständlich sein sollte und möglichst wenig durch theoretische Untersuchungen belastet werden durfte, zweitens aber ein wissenschaftliches Eindringen in den Gegenstand ermöglicht werden sollte und drittens der Umfang des Buches in mäßigen Grenzen gehalten werden mußte. Da ein vollkommener Ausgleich zwischen diesen Forderungen nicht möglich ist, wird das Buch unvermeidlicherweise nach der einen oder anderen Richtung hin Wünsche offen lassen“.

Mögen solche Wünsche kommen — vielleicht nach ausführlicherer Behandlung gewisser Gleichungen —, sie treten als belanglos zurück hinter dem überragenden Wert dieses Buches für die gesamte Oberbau-fachwelt. Praktiker und Theoretiker werden in gleicher Weise Nutzen aus seinem Inhalt ziehen.

Das Werk bildet einen Markstein in der deutschen Oberbau-geschichte.

Dr.-Ing. Reingruber.

Kommerell, Dr.-Ing., Otto. Erläuterungen zu den Vorschriften für geschweißte Stahlbauten. Mit Beispielen für die Berechnung und bauliche Durchbildung. 5. neu bearbeitete und erweiterte Auflage, II. Teil. Vollwandige Eisenbahnbrücken. 180 Seiten, 144 Abbildungen. Verlag Wilhelm Ernst & Sohn, Berlin W 9, Köthener Straße 38. Preis 5,— RM.

Der im Jahre 1940 erschienenen 5. Auflage des die Hochbauten behandelnden Teils I seiner Erläuterungen läßt der Verfasser nunmehr die 5. Auflage des Teils II über vollwandige Eisenbahnbrücken folgen. Seit dem Erscheinen der 4. Auflage des II. Teils im Jahre 1936 sind im Zusammenhang mit Schäden an einigen größeren Eisenbahn- und Straßenbrücken weitere Versuche durchgeführt worden, die wiederum manche neue Erkenntnisse auf dem Gebiete des Schweißens von Stahlbrücken gebracht haben. Die Ergebnisse dieser Modellversuche werden im 1. Abschnitt des Buches eingehend besprochen. Sie sind zusammen mit den Ergebnissen der Dauerfestigkeitsversuche mit Schweißverbindungen (veröffentlicht im „Kuratoriumsbericht“ 1935) richtunggebend für die Berechnung und bauliche Durchbildung geschweißter Stahlbauten. Im Anschluß daran werden die einzelnen Methoden und Vorschläge zur Prüfung der zum Schweißen zu verwendenden Baustähle behandelt. Ein weiterer Abschnitt ist den künftig bei der Deutschen Reichsbahn für zu schweißende Stahlbauten in Betracht kommenden Baustählen gewidmet. Dabei werden auch die vorläufigen Lieferbedingungen der Deutschen Reichsbahn für einen neuen beruhigt vergossenen Thomasstahl St 46 angeführt, der in seinen Eigenschaften etwa dem früheren St 48 entspricht. Der Hauptabschnitt des Buches enthält den Wortlaut der vorläufigen Vorschriften für geschweißte vollwandige Eisenbahnbrücken, deren einzelne Abschnitte jeweils im Anschluß an den Wortlaut erläutert werden. Am Schluß des Buches wird die Anwendung der Vorschriften an 12 Beispielen gezeigt.

Der Verfasser ist an der ganzen Entwicklung der Schweißtechnik in ihrer Anwendung auf Stahlbauten maßgebend und verdienstvoll be-

teiltigt gewesen. Seine nun schon in 5. Auflage vorliegenden und auf umfassender Sachkenntnis beruhenden Erläuterungen geben einen vorzüglichen Überblick über die bisherige Entwicklung des Schweißens von Stahlbauwerken. Beide Teile der Erläuterungen eignen sich ganz besonders für den praktischen Gebrauch durch Fachgenossen, die sich mit der Berechnung und mit dem Entwurf von zu schweißenden Stahlbauten zu befassen haben.

Ernst.

Wiedemann, Dr.-Ing., Karl: „Ausführung von Stollenbauten in neuzeitiger Technik. Winke für die Praxis.“ 132 Seiten. 87 Abbildungen. Zweite Auflage 1942. Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn, Berlin. Preis brosch. 11 RM.

Mit der Bezeichnung „Stollen“ belegt der Verfasser alle unterirdischen Gänge, also auch die für Gebirgsdurchstiche im Zuge von Verkehrswegen, die im allgemeinen als Tunnel bezeichnet werden. Wenn auch die Ausgestaltung des Stollens als Bauwerk nicht so sehr dem Wandel der Zeiten unterworfen war — es sei denn, daß man die Verdrängung der Auskleidung aus Mauerwerk durch eine Betonauskleidung als solche bezeichnen will — so ist doch besonders durch den Fortschritt der Maschinenbautechnik in Zusammenarbeit mit dem Stollenbauer im Bau von Spezialmaschinen im Verlauf der Jahre ein gewaltiger Aufschwung zu verzeichnen, der sich in der Ausführungsart der Stollen entsprechend ausgewirkt hat.

Gerade deswegen schenkt der Verfasser dem maschinellen Teil und seiner Auswirkung auf den Baubetrieb seine besondere Aufmerksamkeit. Aus der Praxis heraus hat er alle wichtigen Gesichtspunkte für den Bau eines Stollens zusammengestellt. Aufstellung des Arbeitsplanes, Angriff und Ausführung des Stollens, Profil und Rüstungen und ihre Berechnung, Beschreibung der Baumaschinen, Aufbereitung des Betons, Förderung, Bewetterung, Wasserhaltung, elektrische Kraftversorgung, Messungen und Aufschreibungen, insbesondere zur Gewinnung weiterer Erfahrungswerte und Vermessungsarbeiten werden behandelt und übersichtlich und mit guten Abbildungen dargestellt.

Gerade in einer Zeit, wo Landesverteidigung und Luftschutz dem Stollenbau gewaltige Aufgaben stellen, wo die Verhältnisse ganz besonders die wirtschaftlichste Ausnutzung der vorhandenen Mittel verlangen und auch Ingenieure mit derartigen Bauaufgaben betraut werden, die auf dem Gebiet des Stollenbaues nur wenig oder gar keine praktische Erfahrung besitzen, ist ein derartiges Buch von sehr großem Wert. Für den Ingenieur der Verwaltung, der auch besonders hinsichtlich der Bauzeiten interessiert ist, sind die zahlreichen Tabellen und Angaben von Erfahrungswerten von Nutzen.

Kurt Brückner.

Böhm, Franz, Dipl.-Ing. Das Betonieren bei Frost. Dritte überarbeitete Auflage. 126 Seiten, 76 Abbildungen. Verlag Wilhelm Ernst & Sohn, Berlin W 9, Köthener Straße 38. Berlin 1943. Preis 5,40 RM.

Die dritte Auflage des kleinen Buches bringt gegenüber der zweiten Auflage (1934) im wesentlichen nichts Neues, da die technischen Grund-

lagen des Betonierens bei Frost schon seit Jahren geschaffen und in den letzten Jahren keine neuen Arbeitsmethoden in der Durchführung von Winterarbeiten festzustellen sind. Das Buch ist aus der Praxis entstanden und für diese bestimmt; Theorie und Rechnung werden nur insoweit erörtert, als sie die Grundlagen für die praktische Ausführung bilden. Im einzelnen werden behandelt die Maßnahmen zur Verhinderung von Wärmeverlusten der Betonbildner (Wasser, Sand, Kies, Schotter und Zement), die Vorkehrungen zur Verhinderung von Wärmeverlusten des Betons selbst, die Arten der Wärmezufuhr zu den einzelnen Bestandteilen des Betons und zu diesem selbst und sonstige bei Durchführung von Winterarbeiten zu treffende Maßnahmen.

Das Buch, das durch straffere Zusammenfassung des Textes noch gewinnen könnte, hat in der Praxis bereits gute Dienste geleistet und wird zu seinem Teil sicher dazu beitragen, die dringend nötige Beseitigung der Winterruhe im Baugewerbe zu fördern. Ernst.

Lehrstoffhefte für die Dienstanfängerschule: Rangierdienst, Lehrfach b 5 I und b 5 II, 2. neubearbeitete Auflage, 22 und 56 Seiten. Preis 0,40 RM und 0,70 RM, Reichsbahn-Vorzugspreis 0,30 RM und 0,55 RM. **Bilden der Züge**, Lehrfach b 4, 66 Seiten. Preis 0,70 RM. Reichsbahn-Vorzugspreis 0,55 RM. Verlag: Verkehrswissenschaftliche Lehrmittelgesellschaft, Reinhold Rudolph, Leipzig C 1, Goethestraße 6.

Durch die Verkehrswissenschaftliche Lehrmittelgesellschaft wurden für den „Rangierdienst“ neugefaßte im Oktober 1942 abgeschlossene Lehrstoffhefte für die Lehrfächer b 5 I und b 5 II herausgegeben. Wenn für den „Rangierdienst“ 2 Heftchen geschaffen wurden, so ist der Grund dafür darin zu suchen, daß die kleinere Ausgabe, die dem Umfang nach etwa halb so groß ist wie die größere, demjenigen Kreis von Bediensteten dient, der nur mittelbar mit dem Rangierdienst zu tun hat. Dies sind die maschinentechnischen RI und RAss, Wagenmeister, Werkführer, Rottenführer, Ladeschaffner, Bahnwärter und Bahnhofsschaffner. Für sie genügt es, wenn sie die Begriffe Rangierfahrt, Rangieraufsicht, Rangierleitung und Rangiermannschaft kennen und über die Art der Ausführung des Rangierdienstes unterrichtet sind. Wesentlich umfangreicher ist das Lehrstoffheft b 5 II für diejenigen Bediensteten, die das „Rangieren“ unmittelbar durchzuführen haben, also die nichttechnischen und bautechnischen RI und RAss, Betriebswarte, Lokführer und Heizer, Weichenwärter, Zugschaffner, Triebwagenschaffner und vor allem für die Rangierer selbst. Für sie ist auch der Rangierbezirk ein wichtiger Begriff, sie müssen Zugbildungspläne, GzV, Wagenübergangspläne, Bahnhofsbienungspläne und Rangierpläne kennen und damit vertraut sein. Dabei sei darauf hingewiesen, daß gerade diese Grundlagen des Rangierdienstes an Hand von Beispielen etwas eingehender erläutert sein dürften. Ein weiterer Abschnitt behandelt die Rangiergeräte, Hilfsanlagen und Verständigungsmittel. Etwa die Hälfte des Heftchens b 5 II umfaßt das wichtigste Kapitel, nämlich die Ausführung des Rangierdienstes selbst. Es ist der für die Herausgabe dieser Heftchen eingesetzten Arbeits-

gemeinschaft zweifellos gelungen, in kurzer und klarer Form all das zu behandeln, was einfach jeder wissen muß, vom Rangierer bis zum Amtsvorstand. Richtige Rangiersignale, Verständigung des Lokpersonals mit Rangierleiter und mit Rangierpersonal, Bedienen von Weichen und Gleissperren, An- und Abkuppeln und Aufhalten und Sichern von stillstehenden Wagen sind lauter Dinge, die, wenn sie richtig vorgenommen werden, die Bewältigung der gestellten Aufgaben außerordentlich beschleunigen. Gerade die in diesem Abschnitt niedergelegten Vorschriften und Anweisungen können dem Personal beim Dienstunterricht nicht oft genug wiederholt und die Gefahren und Schwierigkeiten aufgezeichnet werden, die entstehen, wenn sie nicht beachtet werden.

Eine Reihe von Wiederholungsfragen schließen wie üblich auch diese beiden Heftchen ab.

Ebenfalls neu erschien das Lehrstoffheft b 4 „Bilden der Züge“ aus dem Abschnitt „Betriebsdienst“. Sein Inhalt soll allen nichttechnischen, bau- und maschinentechnischen RI, RAss, Betriebswarten, Lokführern, Zugschaffnern, Ladeschaffnern, Rangieraufsehern und Wagenmeistern ein lieber Helfer sein, den man im Zweifelsfalle gerne um Rat fragt. Das Heftchen ist aufgeteilt in drei Abschnitte, nämlich

Zugbildung im allgemeinen,
Bilden der Reisezüge,
Bilden der Güterzüge.

Gegenüber den früheren Ausgaben weist auch dieses Heftchen manche begrüßenswerte Verbesserung auf. Eine Reihe von Abbildungen im Text, vier Anlagen und zahlreiche Wiederholungsfragen runden diese Ausgabe zu einem brauchbaren Hilfsmittel für jeden Betriebsbeamten ab.

Keinath.

Fahrdienst auf den Betriebsstellen. Lehrstoffhefte für die Dienstanfängerschule. Verlag: Verkehrswissenschaftliche Lehrmittelgesellschaft, Reinhold Rudolph, Leipzig C 1, Goethestraße 6. 39 Seiten, 8 Abbildungen und 8 Anlagen. Preis: 0,50 RM. Reichsbahn-Vorzugspreis 0,40 RM.

In der bewährten Schriftenreihe der Verkehrswissenschaftlichen Lehrmittelgesellschaft ist im Lehrfach b 3 „Fahrdienst auf den Betriebsstellen“ die Stufe I neu bearbeitet worden.

Nach der in der Einführung bekanntgegebenen Zielsetzung ist das vorliegende Heftchen bestimmt als Unterrichtsmittel für Dienstanfänger im Betriebsdienst der ersten Stufe, d. s. Bahnwärter und Bahnhofschaaffner. Darüber hinaus soll es allen Bediensteten, die nicht unmittelbar am Fahrbetriebsdienst beteiligt sind, wie z. B. Wagenmeistern, Werkführern, Leitungsaufsehern, Ladeschaffnern usw., die wichtigsten Grundbegriffe des Fahrdienstes vermitteln. Der Unterrichtsstoff ist in so klaren, einfachen, leichtverständlichen, aber dennoch inhaltsreichen Sätzen behandelt, daß man das vorliegende Heft als „Fibel des Betriebsdienstes“ ansprechen kann.

Im ersten Abschnitt werden die Grundbegriffe: Betriebsbeamte, Haupt- und Nebenbahnen, lichter Raum, Züge u. a. erläutert. Anschließend wird dann die Tätigkeit und das Handwerkszeug der Fahrdienst-

leiter und Aufsichtsbeamten in knapper Form dargestellt: Bahnhofsbücher, Bahnhofsfahrordnung, Gleisbelegungsplan, Nachrichtenmittel, Dienstplan, Zugnummer und Fahrplan. Der dritte Abschnitt ist etwas ausführlicher den Vorgängen bei der Durchführung einer Zugfahrt gewidmet. Neben der Erläuterung des Zugmeldedienstes und der fahrdienstlichen Voraussetzungen des Zugfolgesystems (Blocksystems) werden die im Bahnhof und auf der freien Strecke (ein- und zweigleisig) erforderlichen Handlungen am Zuge im einzelnen erläutert. Schließlich werden nach kurzer Erwähnung der Besonderheiten des vereinfachten Nebenbahnbetriebes die Kleinwagenfahrten, die den angesprochenen Leserkreis besonders berühren, in ihrer betrieblichen Bedeutung behandelt. Einprägsame klare Abbildungen sowie Muster der wichtigsten betrieblichen Formblätter (Fahrordnungen, Fahrpläne und Befehle) ergänzen in zweckmäßiger Weise den Text des Lehrstoffheftes.

Bei dem erfreulich knappen Umfang des Heftes und dem klaren Inhalt wird sich die Neuauflage nicht nur bei den Schülern der Dienstankängerschulen, sondern besonders auch bei wißbegierigen Studierenden und Beamten anderer Sparten, die sich über die Grundlagen des Eisenbahnbetriebes unterrichten wollen, schnell zahlreiche Freunde erwerben.

Eisenbahnbedienstete, die sich unmittelbar vor Ablegung einer Prüfung schnell noch einmal klare Begriffsbestimmungen aus dem Eisenbahnbetriebsdienst einprägen wollen, werden das kleine Heft besonders dankbar in die Hand nehmen.

Rückel.

Einführung in die Kenntnis der Sicherungs- und Fernmeldeanlagen.

Lehrstoffheft der Dienstanfängerschule. 106 S., 62 Abb. Verlag: Verkehrswissenschaftliche Lehrmittelgesellschaft m. b. H., Leipzig C 1, Goethestraße 6. Preis: 0,75 RM. Reichsbahn-Vorzugspreis 0,65 RM.

Das Büchlein gehört zur Reihe der von der Deutschen Reichsbahn herausgegebenen Lehrstoffhefte, Abschnitt „Bautechnischer Dienst“. Klar und übersichtlich wird das Wesentliche aus dem Sicherungs- und Fernmeldewesen dargestellt. Zahlreiche Abbildungen erleichtern das Verständnis. Fachkenntnisse werden nicht vorausgesetzt.

Die 4. Auflage ist neu bearbeitet. Sie ist wesentlich umfangreicher als die vorhergehende Auflage. Insbesondere hat der Abschnitt „Fernmeldeanlagen“ eine erhebliche Erweiterung erfahren. Hier sind die letzten Neueinführungen (z. B. „Gr“ (Groß) = Fernschreiber, „K“ (Klein) = Fernschreiber, Lautsprecheranlagen u. a. m.) erfaßt. Die Zahl der Abbildungen ist erhöht. Sehr willkommen ist auch die Vermehrung der am Schlusse angefügten Wiederholungsfragen.

Das Heft ist für den Dienstanfängerunterricht für Reichsbahnbeamte des technischen und des nichttechnischen Dienstes bestimmt. Darüber hinaus eignet es sich aber auch zum Unterricht an Fachschulen und zum Selbstunterricht für jeden, der Lust und Liebe zur Eisenbahn besitzt.

Rebmann.

Das Archiv für Eisenbahnwesen wird herausgegeben im Reichsverkehrsministerium Berlin. Vom Reichsverkehrsminister und Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn sind mit der Herausgabe beauftragt: Ministerialdirigent Professor Dr. Kittel, Ministerialrat Dr. Spiess, Ministerialrat Dr. Sommer.

Springer-Verlag Berlin W 9 — Druck der Ernst Steingger Druck- und Verlagsanstalt, Berlin SW 68.



Die Betriebswissenschaft des Eisenbahngütertarifs

von

Dr. W. Spiess

- Reichsbahndirektor und Diplomkaufmann

(Sonderabdruck aus

„Archiv für Eisenbahnwesen“, 1939, Heft 2)

XII, 88 Seiten. 1939. RM 3.60

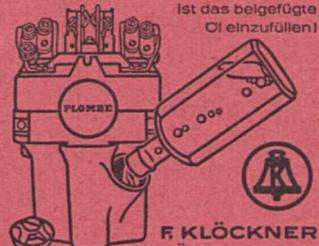
SPRINGER-VERLAG · BERLIN

Von der Pflege der
KLOCKNER *Schütze*

mit Maschinen-Lebensdauer

Ein ölgeschmiertes
KLOCKNER-Luftschütz bedarf überhaupt
keiner Pflege. Denn bei richtiger Auswahl
schaltet es zehn Jahre.

Nur bei der Inbetriebsetzung
ist das beigegefügte
Öl einzufüllen!



A 2

Die Entwicklung des Verkehrs

Von

Dr.-Ing. Otto Blum

o. Professor an der Technischen Hochschule Hannover

Erster Band:

Die Vergangenheit und ihre Lehren

Mit 26 Abbildungen im Text. VI, 261 Seiten. 1941. RM 16.80; Pappband RM 18.—

SPRINGER-VERLAG · BERLIN

Die Reichsbahn

Amtliches Nachrichtenblatt
der Deutschen Reichsbahn

Herausgegeben
im Reichsverkehrsministerium,
Berlin W 8, Voßstraße 35

Die Zeitschrift erscheint z. Zt. zweimal
im Monat

Vierteljahrs-Bezugspreis 4.10 Reichsmark
einschließlich 48 Rpf. Zustellgebühr

Einzelhefte 0.40 Reichsmark, bei Postversand
0.55 Reichsmark (einschließlich Verpackung)

VERLAG:

OTTO ELSNER
VERLAGSGESELLSCHAFT
BERLIN SW 68, Oranienstraße 140—142

In dem Amtlichen Nachrichtenblatt „Die Reichsbahn“, das die Deutsche Reichsbahn nunmehr im 17. Jahrgang herausgibt, wird laufend über die Verhältnisse der Deutschen Reichsbahn berichtet. Die Zeitschrift soll sowohl der Öffentlichkeit ermöglichen, sich über die Arbeit dieses größten Unternehmens der Welt zu unterrichten, als auch deren Gefolgschaft mit der Lage und den Zielen ihres Betriebes vertraut machen. Abhandlungen und kurze Beiträge geben einen Überblick über die Entwicklung des Verkehrs und Betriebs, über die finanziellen Ergebnisse, über Tarifrfragen, über die Personalverhältnisse und über alle sonstigen Gebiete aus dem Geschäftsbereich der Deutschen Reichsbahn.

Bücher von der Reichsbahn

Herausgegeben vom Pressedienst der
Deutschen Reichsbahn, Berlin W 8, Voßstr. 35.
Bisher erschienen:

- Heft 1 **Abfahren!**
Bilder vom Bahnhofsbetrieb
der Deutschen Reichsbahn
- Heft 2 **Die Reise der Kiste L. K. 221**
Bilder aus dem Güterverkehr
der Deutschen Reichsbahn
- Heft 5 **Reise bequem!**
Die Personenverkehr
der Deutschen Reichsbahn
- Heft 6 **Vom „Adler“ zur 2000 PS-
Maschine**
Die Dampf-Lokomotiven der
Deutschen Reichsbahn
- Heft 7 **ABC 4ü—Vpwh**
Die Personen- u. Güterwagen
der Deutschen Reichsbahn
- Heft 8 **Täglich 44 mal um den
Äquator**
Betriebs- und Verkehrs-
leistungen der Deutschen
Reichsbahn

Die Hefte 3 und 4 sind vergriffen.

Einzelheft 0,45 Reichsmark

VERLAG:

E. S. MITTLER & SOHN
VERLAGSBUCHHANDLUNG
BERLIN SW 68, KOCHSTRASSE 68/71

Auch in den Bahnhofsbuchhandlungen erhältlich.

Diese Hefte geben durch Wort und Bild in leicht verständlicher Form Einblick in das Getriebe der Reichsbahn. Sie werden sowohl von Erwachsenen als auch von der Jugend gern gelesen.

Der

DEUTSCHE REICHSBAHN-KALENDER

Herausgegeben vom Pressedienst des Reichsverkehrsministeriums

Erscheint alljährlich mit Bildern und erklärendem Text
im

KONKORDIA-VERLAG / LEIPZIG, Goethestraße 6

Das Archiv für Eisenbahnwesen wird herausgegeben im Reichsverkehrsministerium Berlin. Vom Reichsverkehrsminister und Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn sind mit der Herausgabe beauftragt: Ministerialdirigent Professor Dr. Kittel, Ministerialrat Dr. Spiess, Ministerialrat Dr. Sommer; für den Anzeigenteil: Albert Meyer, Berlin-Steglitz, Kühlebörnweg 5 — Pl. 2 —
Druck der Ernst Steingier Druck- und Verlagsanstalt Berlin SW 68 — Springer-Verlag Berlin W 9 —
Printed in Germany