

VERKEHRSTECHNIK

37. JAHRGANG DER ZEITSCHRIFT FÜR TRANSPORTWESEN UND STRASSENBAU

ORGAN DES VEREINS DEUTSCHER STRASSENBAHNEN / KLEINBAHNEN UND PRIVATEISENBAHNEN / E. V.

SCHRIFTFLEITER: PROFESSOR DR.-ING. ERICH GIESE · BERLIN
PROFESSOR DR.-ING. F. HELM / REG.- UND BAURAT W. WECHMANN

Bezugspreis: Vierteljährlich Mark 6.—, Einzelhefte Mark 1.50
Bestellungen können jederzeit aufgegeben werden
Die Verkehrstechnik erscheint am 5., 15. und 25. eines jeden Monats
Geschäftsstelle: Berlin SW, Kochstraße 22-26. Drahtanschrift: Ullsteinhaus Verkehrstechnik Berlin. Fernsprecher: Moritzplatz 11800-11852

Anzeigenpreis: $\frac{1}{1}$ Seite M 600.—, $\frac{1}{2}$ Seite M 310.—, $\frac{1}{4}$ Seite M 180.—. (Für Vorzugsplätze besondere Preise.) Die viergespaltene Millimeterzeile M 0.80. Rabatt laut Tarif. Erfüllungsort: Berlin-Mitte

★ VERLAG ULLSTEIN & CO ★ BERLIN UND WIEN ★

25. HEFT

5. SEPTEMBER

1920

Inhaltsverzeichnis.

Führung der Berliner Hoch- und Untergrundbahnen durch bebaute Viertel	345	Die Tätigkeit der Zentralarbeitsgemeinschaft des deutschen Transport- und Verkehrsgewerbes seit ihrer Gründung. Von Syndikus Dr. Mellentin, Berlin	352
Betriebs- und Hauptwerkstätten für Eisenbahnfahrzeuge. Eine Vergleichsstudie. Von Oberingenieur Wünsche, Berlin-Friedenau	350	Mitteilungen aus dem gesamten Verkehrswesen: Haupt-, Neben- und Kleinbahnen — Straßenbahnen	353
		Vereinsmitteilungen	355
		Personalnachrichten	356

Führung der Berliner Hoch- und Untergrundbahnen durch bebaute Viertel.

„Aller Anfang ist schwer.“ Mit diesen Worten schließt Geheimer Baurat Wittig, der Generaldirektor der Hochbahngesellschaft, sein sehr beachtenswertes Werk über die Führung der Berliner Hoch- und Untergrundbahnen durch bebaute Viertel*), in dem er seine beim Bau der Schnellbahnen gesammelten reichen Erfahrungen niedergelegt hat. Und in der Tat, wenn man sich all die Schwierigkeiten vergegenwärtigt, die beim Bau der Berliner Schnellbahnen zu überwinden waren, so wird man mit dem Verfasser zu der Auffassung gelangen, daß dieses Wort ganz besonders für die Entwicklung des Baues der elektrischen Stadtschnellbahnen seine volle Berechtigung hat.

Aus dem reichen Inhalt dieser lehrreichen Schrift sei folgendes hervorgehoben: Der Mangel an durchgehenden breiten Straßenzügen im Stadtinnern hat die Einführung der Schnellbahnen in Berlin sehr erschwert und verzögert, obgleich die Stadt Berlin als die Geburtsstätte des elektrischen Bahnbetriebes anzusprechen ist, denn sein Schöpfer, Werner von Siemens, hat unmittelbar nach der Vorführung seiner elektrischen Versuchsbahn auf der Berliner Gewerbeausstellung vom Jahre 1879 auch in Berlin zuerst die Anstalten getroffen, um die elektrische Betriebsweise dem großstädtischen Schnellverkehr dienbar zu machen. Bekanntlich stießen aber seine Vorschläge, eine leichtgebaute elektrische Schnellbahn durch die Friedrichstraße zu führen und die Leipziger Straße mit ein m eisernen Tragewerk für die Gleise der Hochbahn zu überspannen, auf unüberwindliche Schwierigkeiten, die sich hauptsächlich aus der zu geringen Straßenbreite und dem damit zusammenhängenden Widerspruch der Anwohner ergaben.

Weitere Studien, bei denen es sich vorerst

*) „Führung der Berliner Hoch- und Untergrundbahnen durch bebaute Viertel vom technischen und städtebaulichen Standpunkt“ von P. Wittig, Geh. Baurat, Direktor der Hochbahngesellschaft. Der Zirkel-Architektur-Verlag G. m. b. H., Berlin. 1920.

immer nur um Hochbahnen handelte, führten dazu, die Innenstadt mit ihren für diese Bahnform nicht genügend breiten Straßen zunächst zu verlassen und freiere Wege aufzusuchen. So entstand der Gedanke einer Hochbahnverbindung in der Südhälfte Berlins zwischen dem industriereichen Osten und dem im regen Ausbau begriffenen äußersten Westen. Die Eigenart des Stadtplanes zwang schon bei dieser ersten Linie zum Eindringen in die bestehende Bebauung. Die Bahnlinie mußte vom Osten (vom Landwehrkanal) nach dem Westen (zur Bülowstraße) in der Weise hinübergeleitet werden, daß sie durch ein Eckgrundstück am Tempelhofer Ufer auf das freie Gelände des Potsdamer Außenbahnhofes und von da durch die Randbebauung an der Dennewitzstraße wieder hinausgeführt wurde. Auf dem Bahngelände war hierbei die Möglichkeit gewonnen, durch eine Gleisdreieckanlage eine Linie zur Innenstadt abzuzweigen.

Abb. 1 zeigt die Durchfahrt der Hochbahn durch das Eckhaus Tempelhofer Ufer 30, Ecke Trebbiner Straße. Um störende Einflüsse des Bahnbetriebes von den zahlreichen Wohnungen des Hauses möglichst fernzuhalten, wurde der Viadukt so in die Durchfahröffnung eingebaut, daß er von den Grundmauern des Hauses ganz getrennt bleibt.

Der Austritt der Bahn aus dem Eisenbahngelände durch die Randbebauung an der Bülow- und Dennewitzstraße machte die Inanspruchnahme zweier bebauter Grundstücke notwendig; die Bahn überschreitet deren gemeinsamen Hof und mündet durch eines der Vorderhäuser, das nach dem Bahnprofil durchbrochen wurde, in den Straßenzug der Bülowstraße ein (Abb. 2 und 3). In der Durchbruchöffnung ruht der Bahnkörper auf eisernen Stützen, die wieder mit ihren Fundamenten von den Baulichkeiten des Hauses getrennt sind.

Die Abzweigung nach dem Potsdamer Platz sollte am Potsdamer Bahnhof als Untergrundbahn endigen. Da Straßenzüge, breit genug, um die für den Uebergang

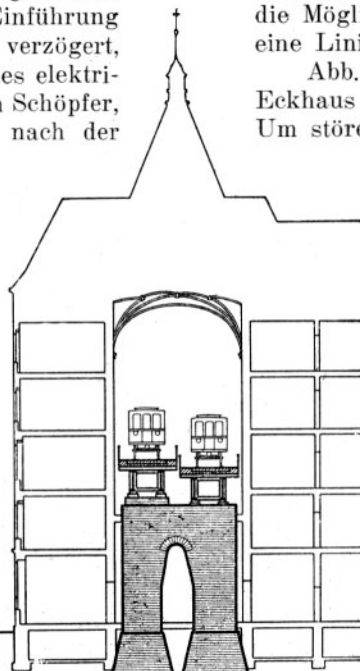


Abb. 1. — Hochbahndurchfahrt Tempelhofer Ufer 30.

von der Hochbahn zur Untergrundbahn anzulegende Rampe aufzunehmen, nicht vorhanden waren, wurden in der Köthener Straße sechzehn bebaute Grundstücke angekauft und von ihren Hinterhäusern der erforderliche Bahnstreifen abgetrennt. Neben dem Empfangsgebäude des Potsdamer Hauptbahnhofes hart an der Königgrätzer Straße endigte die nach der Innenstadt gerichtete Bahnstrecke. Es galt nunmehr, die Bahn für die Weiterführung in das Stadttinnere in die West-Ost-Richtung einzuschwenken. Der kürzeste und am meisten erwünschte Weg über den Leipziger Platz in die Leipziger Straße wurde wegen der zu geringen Breite der Leipziger Straße nach dem damaligen Stande der Technik von den Behörden nicht für zulässig erachtet. Die nach längeren Erwägungen und Verhandlungen zur Ausführung bestimmte

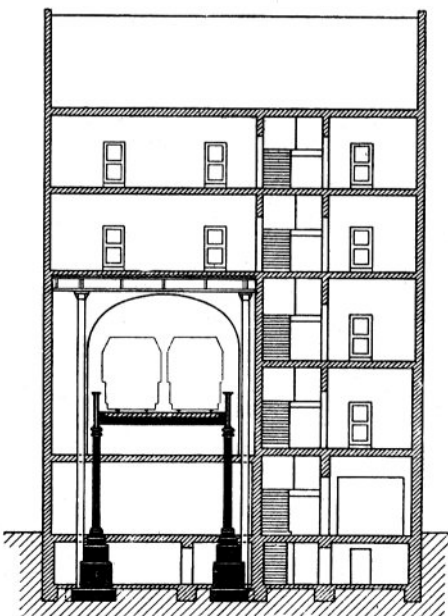
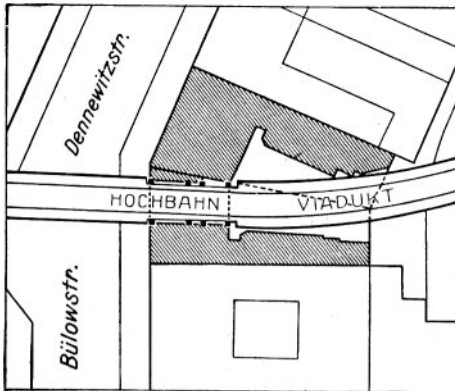


Abb. 2 und 3. — Hausdurchführung Bülowstraße 70.

Linie führte nach Unterführung des Hotels Fürstenerhof über den Leipziger Platz unter dem Warenhaus Wertheim und dem Reichsmarineamt hinweg zur Voßstraße. Diese Führung stellte die Bauleitung vor ganz neuartige Aufgaben. Beim Bau der Bahnanlagen unter dem Hotel Fürstenerhof (Abb. 4 und 5), die in einer geräumigen Bahnhofsanlage (Bahnhof Leipziger Platz) bestanden, mußten alle technischen Hilfsmittel aufgeboten werden, um die Uebertragung von Bahngeräuschen und Erschütterungen auf die Hotelräume zu verhüten; denn die Hochbahngesellschaft hatte sich zum vollen Mietersatz für jedes durch Geräusch geschädigte Gastzimmer verpflichten müssen. Die Ausführung erfolgte daher wieder unter Beachtung des Grundsatzes, sämtliche Teile der Bahnanlage von den Hauskonstruktionen zu trennen. Die Hausmauern wurden erheblich unter die Tiefenanlage der Tunnelsohle hinabgesenkt. Zur Aufnahme der Hauslast wurden zu beiden Seiten des Tunnels 3 m starke Parallelmauern ausgeführt. Die beträchtliche Spannweite von 18 m machte bei der nur geringen Konstruktionshöhe die Anordnung von eisernen Mittelstützen längs des Inselbahnsteiges notwendig, die ebenfalls von der Bahnanlage getrennt bleiben mußten. Aus diesem Grunde haben Sohle und Decke des Bahnhofsraumes an den Durchführungsstellen der Stützen rechteckige Aussparungen erhalten, zwischen denen Hohl Pfeiler aus Betonwänden die Eisenstützen mit einigem Abstand hülsenartig umfassen und den Bahnhofsraum abschließen. Die Fundamente dieser Mittelstützen reichen wie die Parallelmauern tief unter die Tunnelsohle hinab. Bei allen Bauteilen mußte natürlich das Augenmerk auf sorgfältigste Abdichtung gegen das Grundwasser gerichtet werden, dessen

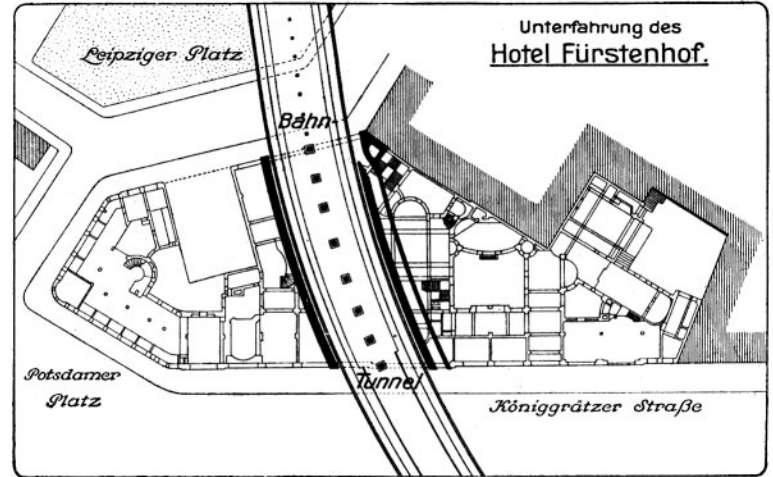


Abbildung 4.

Spiegel bis etwa zur halben Höhe des Bahnhofesraumes reicht. In die Ueberdeckung der Tunneldurchfahrt mit ihren hohen Trägern wurde eine starke Schicht Kies von mittlerer Korngröße und einem bestimmten Sandgehalt zur Schalldämpfung eingebracht. Auch die Hohlräume zwischen dem Tunnelkörper und der Hauskonstruktion sind mit diesem Stoff gefüllt.

Die gegen die Uebertragung von Schall und Erschütterungen getroffenen Maßregeln haben sich als außerordentlich wirksam bewiesen und hervorragend bewährt.

Unter dem Warenhaus Wertheim gestaltete sich die Ausführung einfacher, weil hier der Bahntunnel in zwei Einzeltunnel aufgelöst und dazwischen eine starke Mittelmauer für die Aufnahme der Gebäudelast errichtet werden konnte; die Spannweite für die überdeckten Träger wurde dadurch auf 6 m eingeschränkt.

Während bei der Untertunnelung des Fürstenerhofes und des Warenhauses Wertheim der Einbau der Bahnanlagen zugleich mit dem Neubau vorbereitet werden konnte, war bei der Durchfahrung des Reichsmarineamtes der Tunnel unter vorhandenen Gebäuden herzustellen, ohne deren Benutzung für Verwaltungs- und Wohnzwecke zu unterbrechen oder zu stören. Das angewandte Bauverfahren ist in den Grundgedanken durch die Abb. 6 veranschaulicht.

1. Sämtliche über dem Tunnelprofil liegenden Hausmauern wurden durch leicht eingelassene und vorübergehend durch

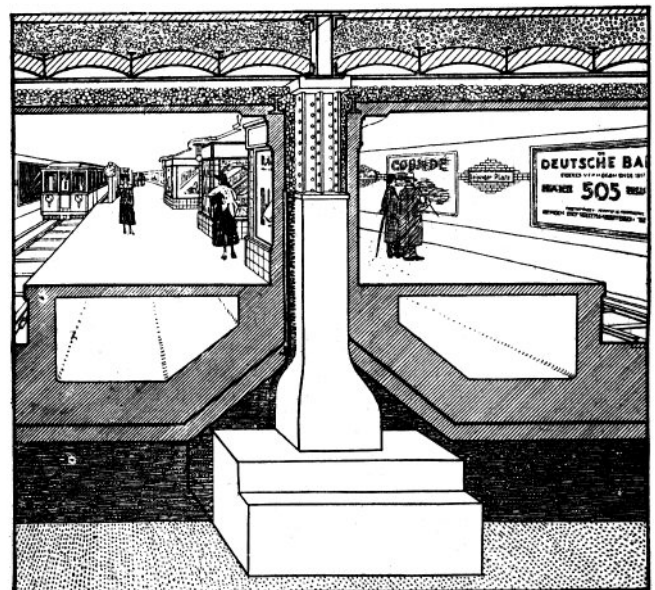


Abb. 5. — Mittelstütze unter dem Hotel Fürstenerhof.

Vermauerung gestützte, in der Längsrichtung verankerte Streichträger a—b und c—d und darüber durchgestoßene kurze Abfangträger armiert. (Bilder 1 und 2 der Abb. 6.)

2. Zur seitlichen Begrenzung der Tunneldurchfahrt und zugleich als Grundmauern für die abzufangenden Hauslasten wurden 2½ m starke Parallelmauern ausgeführt. Dies geschah vom Keller aus durch vorsichtiges Abteufen und Hochführen zahlreicher Pfeiler und durch Zwischenschaltung immer neuer Pfeiler, die in enger Aneinanderreihung und durch schließliche Ausfüllung der Zwischenräume den einheitlichen Mauerkörper ergaben. Die Ausführung von Einzelpfeilern wurde gewählt, um Bewegungen im tragenden Erdrich möglichst zu verhüten.

3. Nach Ausführung der Parallelmauern wurden die Auflagersteine der Streich- und Querträger (Bild 3 der Abb. 6) auf Topfschrauben angehoben und in dieser sicheren Abstützung untermauert.

4. Alles unter den Streichträgern liegende Mauerwerk wurde sodann abgebrochen. Da-

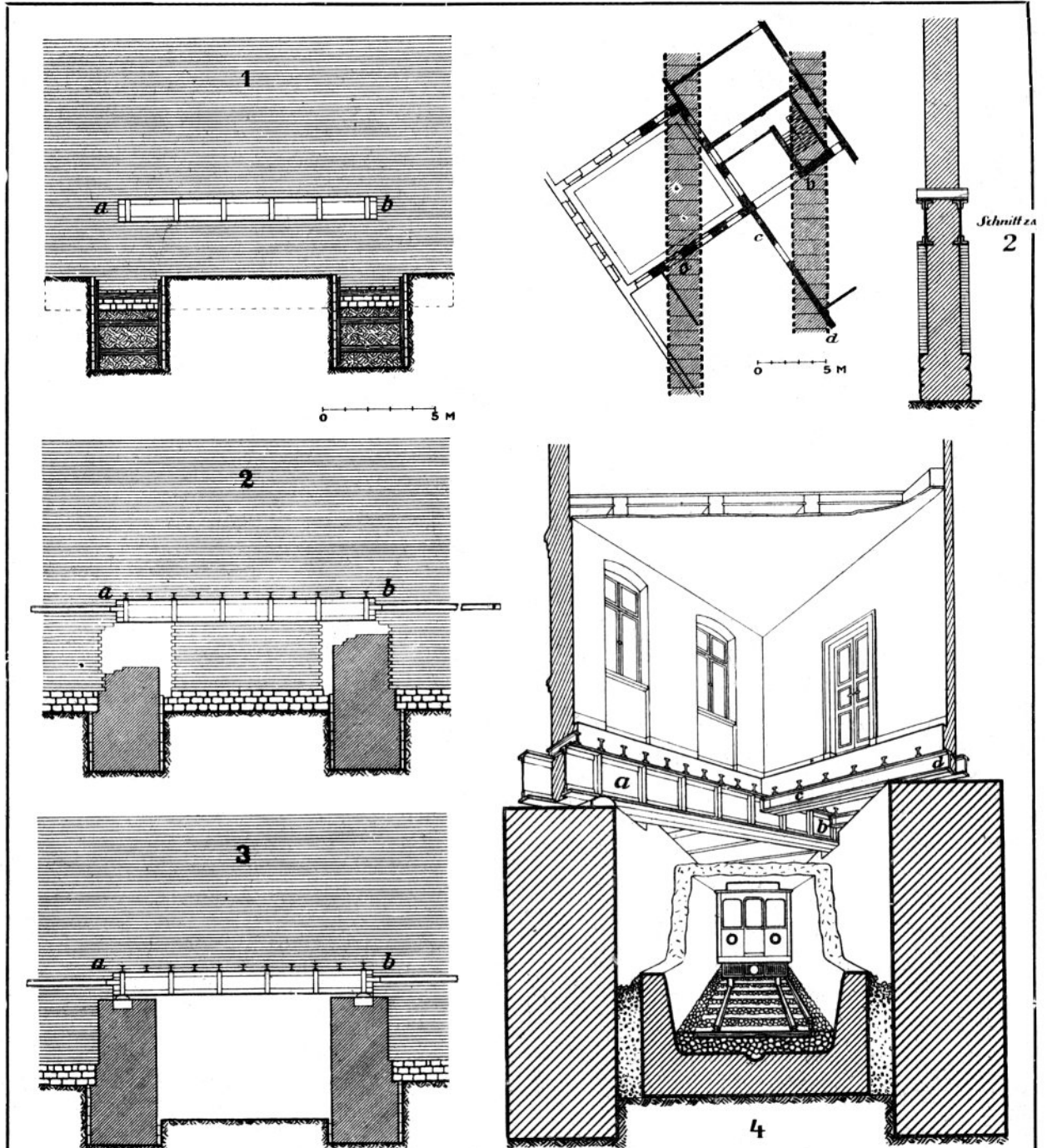


Abb. 6. — Hausunterführung für einen eingleisigen Tunnel.

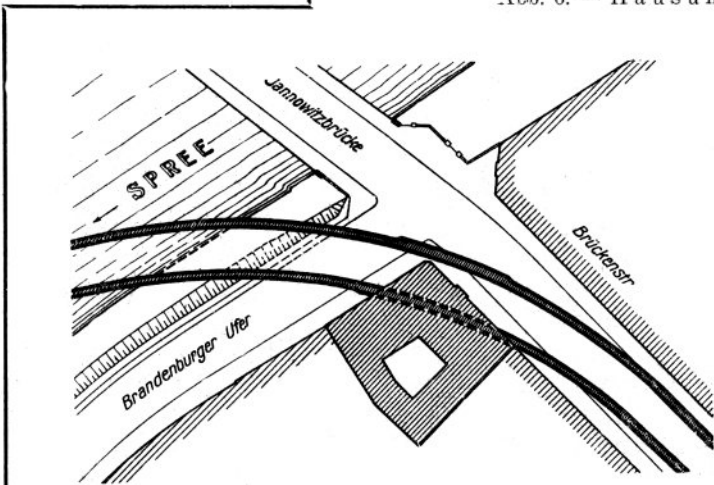


Abb. 7. — Tunnelunter dem Grundstück Brückenstraße, Ecke Brandenburger Ufer (A. E. G.-Schnellbahn).

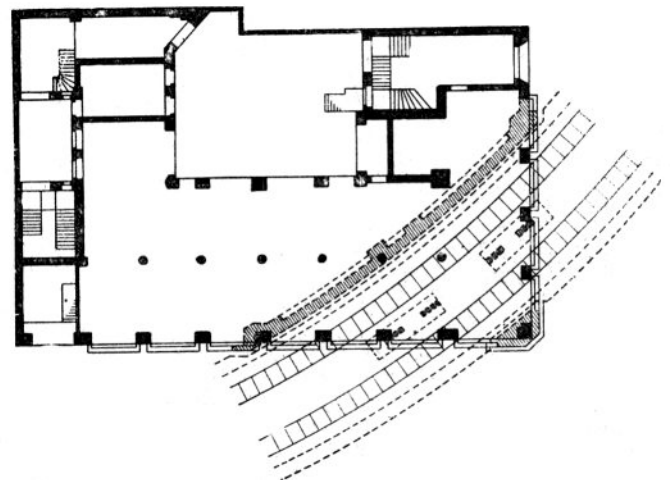


Abb. 9. — Grundriß des unterfahrenen Hauses Ecke Markgrafen- und Taubenstraße.

mit war der Durchfahrtraum freigelegt, in den dann der Tunnel eingebaut wurde (Bilder 3 und 4 der Abb. 6).

Um bei diesen unter bewohnten Räumen vorgenommenen Bauarbeiten Störungen zu verhüten, wurden die Arbeiten sehr langsam und unter sorgfältiger Vermeidung von Geräuschen ausgeführt.

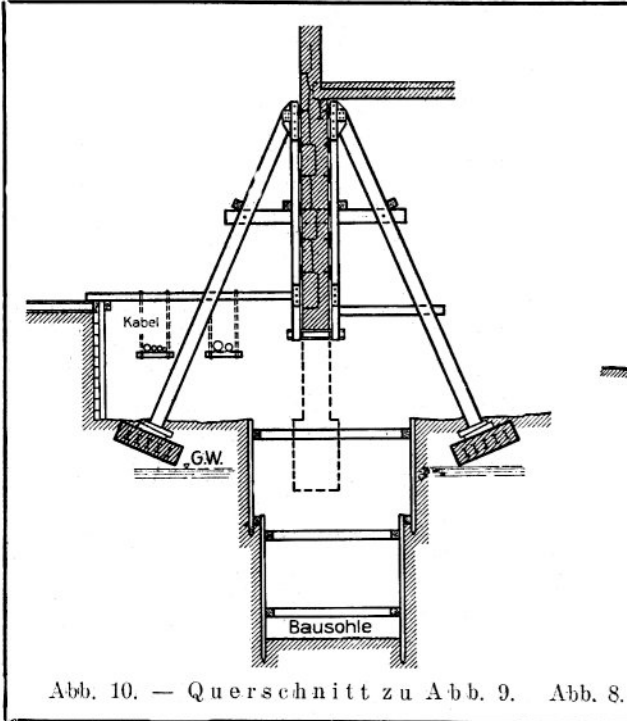


Abb. 10. — Querschnitt zu Abb. 9.

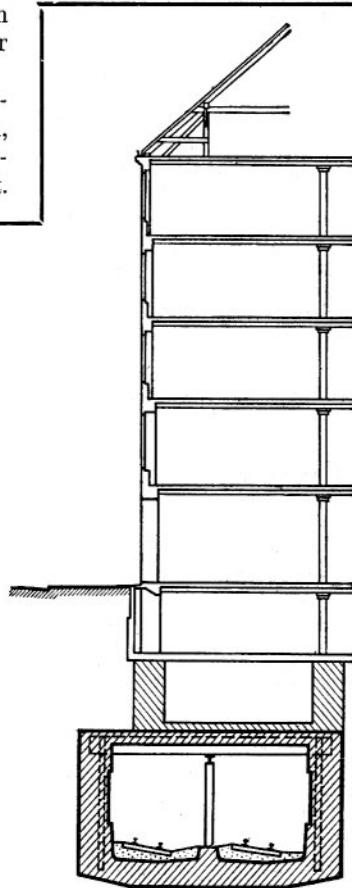


Abb. 8. — Querschnitt zu Abb. 7.

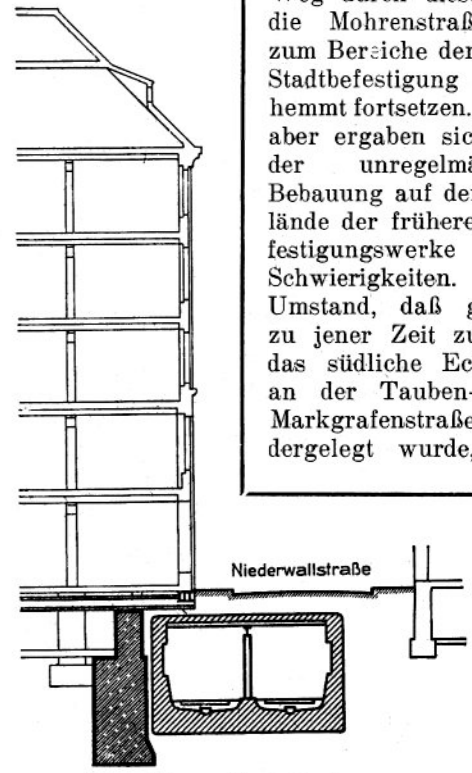


Abb. 12. — Gebäudeauskragung in der Niederwallstraße.

derung in die Voßstraße konnte die Bahn ihren Weg durch diese und die Mohrenstraße bis zum Bereiche der alten Stadtbefestigung ungehemmt fortsetzen. Dann aber ergaben sich aus der unregelmäßigen Bebauung auf dem Gelände der früheren Befestigungswerke neue Schwierigkeiten. Der Umstand, daß gerade zu jener Zeit zufällig das südliche Eckhaus an der Tauben- und Markgrafenstraße niedergelegt wurde, gab

Die Vorsicht ging so weit, daß bei dem Abbruch des Mauerwerks von Stemmarbeiten ganz Abstand genommen wurde; die Steine wurden in ihren Fugen durch elektrische Bohrer einzeln gelockert und dann behutsam herausgenommen.

Eine von dem vorstehend geschilderten Verfahren abweichende Bauausführung wird bei der Unterfahrung des Grundstücks Brückenstraße, Ecke Brandenburger Ufer durch die im Bau befindliche A.E.G.-Schnellbahn angewendet

werden. Nachdem die Bebauung dieses Grundstückes niedergelegt worden ist, sollen für die spätere Errichtung eines Neubaus Parallelmauern nicht vorgesehen werden, vielmehr ist beabsichtigt, das Gebäude unmittelbar auf den Tunnel zu stellen (Abb. 7 und 8). Hierbei war die Ueberlegung maßgebend, daß infolge der großen Bautiefe der Tunnel ausreichend stark belastet wird und daher eine merkliche Uebertragung von Betriebsgeräuschen auf die Wohnungen nicht zu befürchten ist; in um so höherem Maße würde aber der Kostenaufwand für die Parallelmauerkonstruktionen gewachsen sein.

Nach der Einmün-

Anlaß, die Linie vom Gendarmenmarkt unter diesem Eckgrundstück hindurch und entlang der Taubenstraße über den Hausvogteiplatz in die Niederwallstraße einzuführen. Leider konnte der Tunnel nicht gleichzeitig mit der Neuauführung des Hauses hergestellt, sondern mußte nachträglich unter sorgfältiger Absteifung des Mauerwerks eingebaut werden. Die hierbei getroffenen baulichen Maßnahmen zeigen die Abb. 9 und 10.

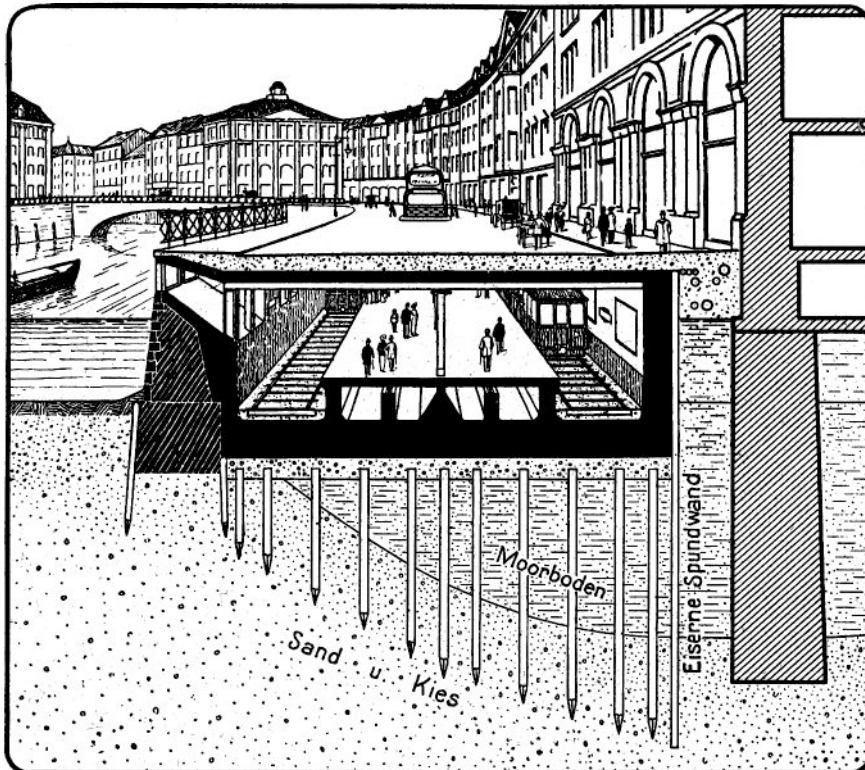


Abb. 13. — Schnitt durch den Bahnhof Spittelmarkt.

Die Führung der Bahn durch die teilweise nur 9,5 m breite Niederwallstraße (Abb. 11) stieß anfänglich auf ernste Bedenken. Maßgebende Ingenieure hielten zu jener Zeit die Herstellung des Bahntunnels, der unter die Grundmauern der dicht anstehenden Häuser und tief in das Grundwasser hinabreicht, für so gewagt, daß sie von der geplanten Linienführung durch diese schmale Straße abrieten. Die schwierige Tiefbauaufgabe ist schließlich durch eine Bauweise erfolgreich gelöst worden, bei der durch sorgfältigste Baugrubenabsteifung jede Lockerung des Bodens unter den Hausfundamenten vermieden wurde. An

der Einmündung der Niederwallstraße in den Spittelmarkt mußte das nördliche Eckgrundstück etwas angeschnitten werden (Abb. 12). Es geschah dies in der Weise, daß das Haus mit seiner Front über eine neu errichtete Stützmauer hinweg auf Trägerlagen über den Bahntunnel ausgekragt wurde.

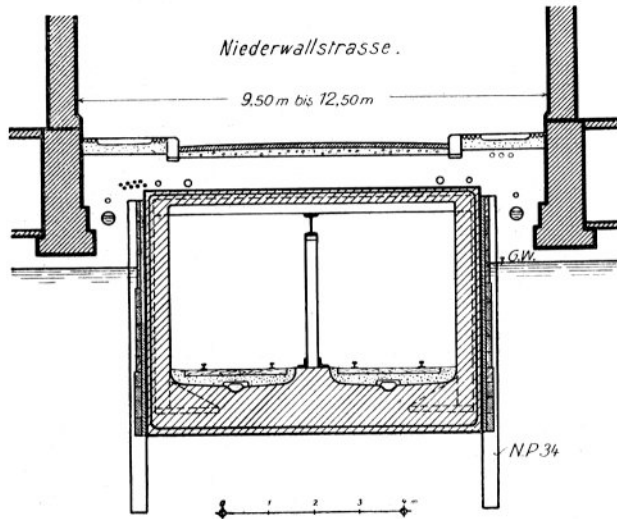
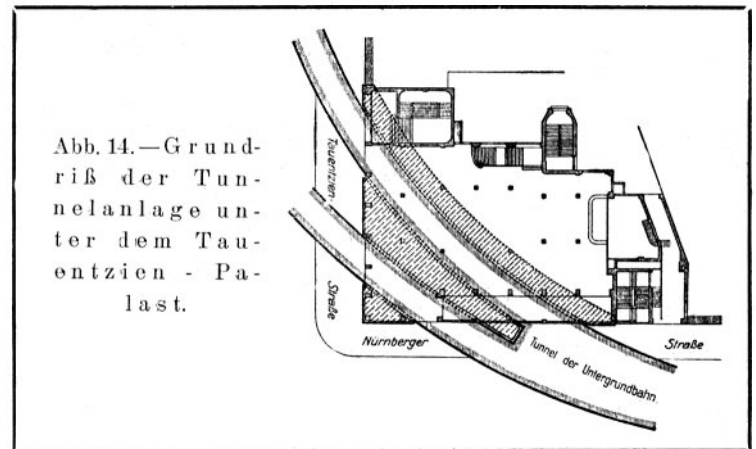


Abb. 11. — Tunnel in der Niederwallstraße.

Auch der Bau der Untergrundbahn in der Wallstraße erforderte in dem vom Spittelmarkt ausgehenden schmalen Teil dieser Straße besondere Vorsichtsmaßregeln. Hier mußte

zwischen der Ufermauer und der Häuserfront der Bahnhof Spittelmarkt eingebaut werden (Abb. 13). Eine 16 m tiefe eiserne Spundwand, zwischen Hausfront und Bahnhof niedergebacht, schützte die Gebäude vor nachteiligen Einflüssen der dicht davor in morastigem Untergrunde vorzunehmenden



Tunnelausführung. Der Herr Verfasser beschreibt alsdann den weiteren Verlauf der Bahn bis zum Alexanderplatz, unter anderem die Spreeunterführung, die ganz besonders starke Eingriffe in die vorhandene Bebauung notwendig machte, und schildert auch die Bauausführung der westlichen Erweiterungsstrecken. Beachtenswert ist hier die Unterführung des Tauentzien-Palastes.

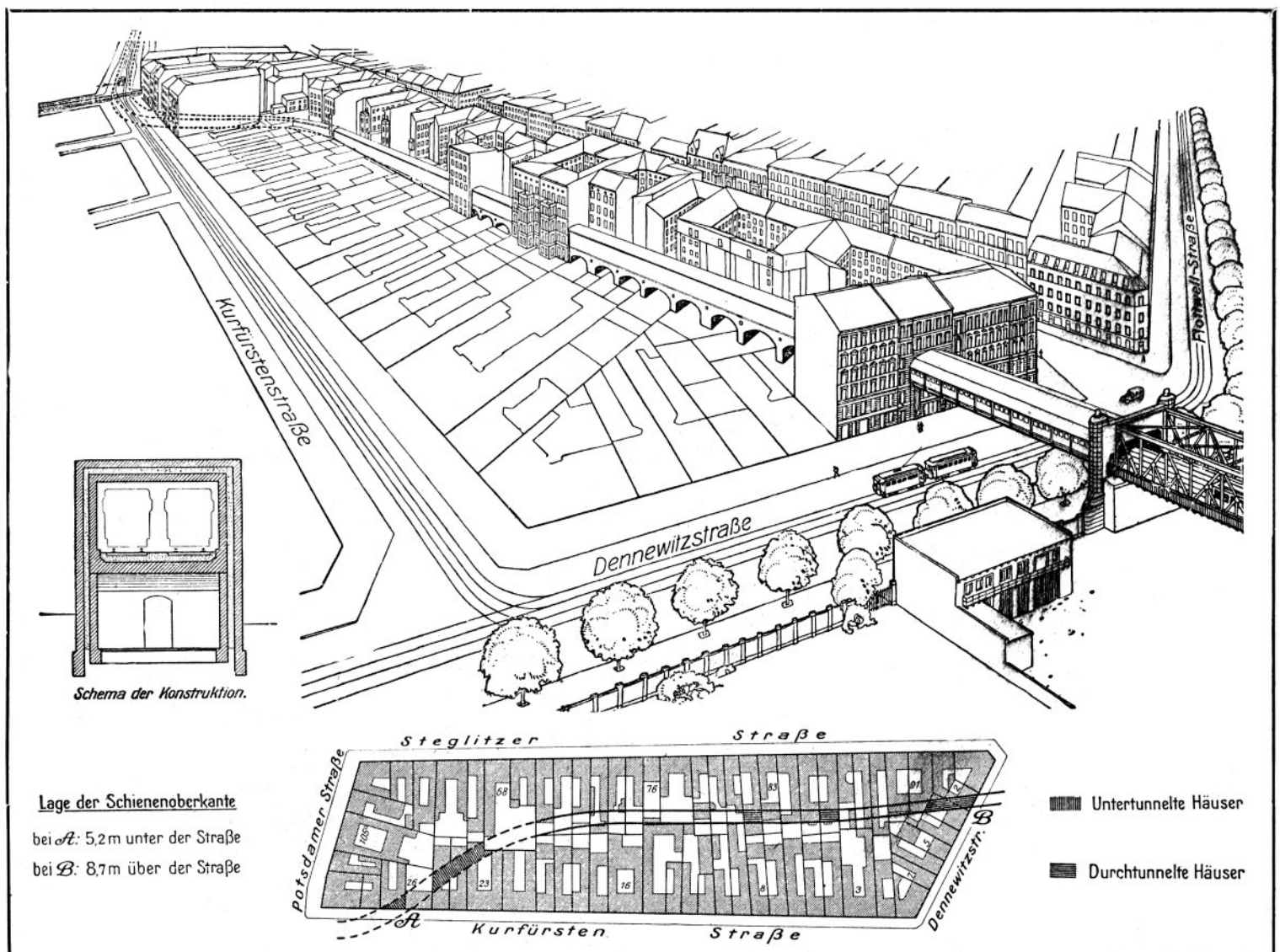


Abb. 15. — Umschlossene Hochbahnrampe in dem Häuserviertel zwischen Steglitzer u. Kurfürstenstr.

Die Seitenlinie nach Wilmersdorf, die von der Tauentzienstraße in scharfer Biegung südwärts zu führen war, zwang zur Unterfahrung der Eckgrundstücke an der Nürnberger Straße. Die alte Bebauung wurde niedergelegt, und an ihrer Stelle ist der Tauentzien-Palast entstanden, unter dem zwei eingleisige Tunnel in erheblicher Tiefe hindurchgeführt sind, die sich in der Nürnberger Straße zum zweigleisigen Tunnel vereinigen. Die Ausführung dieser bemerkenswerten Tunnelanlage, die mit ihren Parallelmauern unterhalb der Keller-sole mehr als die Hälfte der Hausgrundfläche einnimmt, zeigt Abb. 14.

Eine besonders eigenartige Anlage wird die jetzt im Bau befindliche Verstärkungslinie Wittenbergplatz—Gleisdreieck bieten. Es handelt sich darum, die Bahn von ihrer hohen Lage im Gleisdreieck auf einer längeren Rampe nach Abb. 15 so tief hinabzuführen, daß sie in der Kurfürstenstraße als Untergrundbahn ausmündet. Geeignete Straßenzüge standen für die Lösung dieser Aufgabe nicht zur Verfügung; so bot die Führung der Bahn durch das langgestreckte Häuserviertel zwischen der Steglitzer Straße und der Kurfürstenstraße den einzig möglichen Weg. Im ganzen wurden 30 Hausgrundstücke in Anspruch genommen. Durch zwei Häuser in der Dennewitzstraße tritt die Bahn als Hochbahn in den Häuserblock ein, senkt sich auf dem Hinterlande der Grund-

stücke der Steglitzer Straße unter teilweiser Durchfahung der Hintergebäude allmählich zur Hofhöhe hinab und tritt dann unter mehreren Wohngebäuden hindurch als Untergrundbahn in die Kurfürstenstraße ein.

Durch diese lange Reihe von Hausgrundstücken wird die Bahn nicht offen hindurchgeführt, sie ist über der Rampe durch Wände und Decke völlig umschlossen, um die benachbarten Häuser gegen Betriebsgeräusche zu schützen und zugleich den Bahnverkehr innerhalb des Häuserviertels dem Auge zu entziehen. Der so entstandene oberirdische Bahntunnel wird, um die Geräuschdämpfungen zu vervollkommen, noch durch eine besondere massive Umwandung eingeschlossen (Querschnitt Abb. 15, links); nach den bereits dargelegten Grundsätzen werden die Seitenmauern dieser Umhüllung für sich fundamementiert und ebenso wie die Decke gegen den Tunnel durch schalldämpfende Stoffe abgeschlossen.

Die auf den Grundstücken stehenden Baulichkeiten wurden für die Durchführung des Bahnweges teils niedergelegt, teils angeschnitten, in den Fällen aber, wo der immerhin erhebliche Kostenaufwand für die Durchtunnelung gerechtfertigt erschien, im Bahnprofil durchfahren oder untertunnelt. Durch vier Häuser wurde die Bahn in Viadukthöhe hindurchgeführt, drei größere bebaute Grundstücke an der Kurfürstenstraße wurden unterfahren. G—e.

Betriebs- und Hauptwerkstätten für Eisenbahnfahrzeuge. Eine Vergleichsstudie.

Von Regierungs- und Baurat Dr. G. Wagner, Duisburg.

Beide Arten von Eisenbahnwerkstätten, sowohl die Betriebs- wie die Hauptwerkstätten, dienen der Wiederherstellung der beschädigten Eisenbahnfahrzeuge (Lokomotiven und Wagen). Die Betriebswerkstätten ebenso wie die Betriebswagenwerkmeistereien — letztere sind ausschließlich für Wagen bestimmt, erstere in erster Linie für Lokomotiven und nur daneben, soweit möglich, für Wagen — stehen in unmittelbarer Verbindung mit den Bahnhöfen und sind daher leicht und schnell erreichbar; in ihnen sollen die Fahrzeuge mit leichten Beschädigungen wiederhergestellt werden. In den Hauptwerkstätten dagegen, die in der Regel nicht in so unmittelbarer Verbindung mit den Zufuhrbahnhöfen stehen wie die Betriebswerkstätten, werden die Fahrzeuge mit schwereren und schwersten Schäden ausgebessert. Außerdem sollen in letzteren auch die regelmäßigen amtlichen Untersuchungen der Fahrzeuge etwaiger Umbau und sonstige Arbeiten, die längere Zeit in Anspruch nehmen, ausgeführt werden. Der Charakter der Hauptwerkstätten als große technische Betriebe geht auch treffend aus ihrer geplanten künftigen Bezeichnung als „Ausbesserungswerke“ hervor.

Zur Abgrenzung des Geschäftsbereiches der Betriebswerkstätten und der Hauptwerkstätten bedarf es zunächst einer Festlegung des Begriffes eines leichten und schweren Fahrzeug-Schadens. Eine allgemeine, immer zutreffende feste Regel läßt sich naturgemäß nicht aufstellen. Ein entsprechendes Verzeichnis der einzelnen vorkommenden Schäden würde wegen ihrer vielseitigen Verschiedenheit zu umfangreich werden und doch nicht erschöpfend sein. So viel kann indes doch gesagt werden, daß man als leichte Schäden solche bezeichnen kann, deren Beseitigung in 1—2 Tagen möglich ist. Zur richtigen Abschätzung gehört natürlich eine gründliche Kenntnis und Erfahrung des in Frage kommenden Aufsichtspersonals hinsichtlich des Baues der Fahrzeuge und der Arbeitsverfahren für die Ausbesserung der vorkommenden Beschädigungen, ferner auch der Einrichtungen der hierfür in Betracht kommenden nächstgelegenen Werkstätten. Denn es kommt z. B. jetzt noch häufig vor, daß beschädigte Wagen einer Betriebswerkstätte zugeleitet werden, und daß sich dann dort herausstellt, daß diese

für die Beseitigung des betreffenden Schadens die erforderlichen Einrichtungen nicht besitzt, so daß der Wagen dann wieder in eine andere Werkstätte überführt werden muß. Derartige nutzlose Fehlläufe müssen unter allen Umständen vermieden werden. Ein sehr wichtiges betriebsförderliches Moment liegt also in der richtigen Beurteilung und Bezeichnung der Art der Schäden und der Weiterleitung an die richtige, für die Ausbesserung in Betracht kommende Stelle. In Erkenntnis der Bedeutung einer dementsprechenden Trennung der beschädigten Fahrzeuge — die folgenden Ausführungen gelten in erster Linie für Wagen — nach leichten und schweren Schäden ist seitens der früheren Preussischen Staatseisenbahnverwaltung bereits vorgeschrieben, daß bei den beschädigten Wagen die Schwere der Schäden in der Weise gekennzeichnet werden soll, daß bei den leichten Schäden eine Ecke der am Wagen anzuklebenden roten Schadenmeldung schräg abzuschneiden ist, so daß diese Wagen der nächstgelegenen Betriebswerkstätte zuzuführen wären. Diese Kennzeichnung erfüllt aber m. E. ihren Zweck nur unvollkommen, weil der Unterschied für das Rangierpersonal nicht deutlich genug in die Augen springt. Auch ist z. B. schon öfters festgestellt worden, daß die abgeschnittenen Ecken der Schadenmeldung unbefugt wieder angeklebt werden, um einen etwa unbequemen Wagen wieder loszuwerden. Eine Kennzeichnung der Art der Schäden mit verschiedenfarbigen Zetteln (z. B. blau und rot) dürfte daher zweckmäßiger sein.

Was nun die Art der Schäden betrifft, so ist bereits gesagt worden, daß viel Erfahrung und Fachkenntnis zu ihrer richtigen Beurteilung gehört. Eine eingehende Unterweisung des Personals an der Hand der praktischen Beispiele in den Werkstätten und eine häufige, regelmäßige Wiederholung kann hier bessere Dienste leisten als noch so eingehende Vorschriften.

Sind nun einerseits alle Maßnahmen getroffen für eine richtige Kennzeichnung und Weiterleitung der beschädigten Wagen nach der Schwere ihrer Schäden, so muß auf der anderen Seite dafür gesorgt sein, daß die Betriebswerkstätten, denen die Beseitigung der leichten Schäden obliegt, alle erforderlichen Einrichtungen hierfür besitzen. Die Hauptwerkstätten für die Beseitigung der schwereren und

schwersten Schäden und andere zeitraubende Arbeiten sind fast durchweg mit allen neuzeitlichen Maschinen und Gerätschaften gut ausgerüstet, dagegen läßt die Einrichtung vieler Betriebswerkstätten und Betriebswagenwerkmeistereien noch mancherlei zu wünschen übrig. Damit soll nicht gesagt sein, daß in diesen auch alle maschinellen Einrichtungen der Hauptwerkstätten vorhanden sein sollen, sie sollten aber alle diejenigen besitzen, die zur schnellsten Behebung der leichten Wagenschäden dienen, auch auf die Gefahr hin, daß sie nicht immer voll ausgenutzt sein sollten. Es ist z. B. nicht angängig, daß ein beladener beschädigter Wagen, wie festgestellt, fast eine Woche in einer Betriebswerkstätte verweilt, weil diese keine Achsschenkelbank und Achswindelwinde besitzt, mittels deren der betreffende Schaden in wenigen Stunden hätte beseitigt werden können.

Es würde zu weit führen, auf die einzelnen leichteren Wagenbeschädigungen und die zu ihrer Beseitigung erforderlichen Einrichtungen näher einzugehen. Die Praxis bildet auch hier die beste Lehrmeisterin. Aber bei einer bestimmten Art von leichten Schäden will ich ein wenig länger verweilen, weil hier durch Anwendung geeigneter Vorrichtungen die Wiederherstellungszeit erheblich abgekürzt werden kann, was besonders bei beladenen Wagen von größter Bedeutung ist. Gemeint sind die Heißläufer, das sind Wagen mit heißgelaufenen Achsschenkeln, wobei Lager oder Schenkel, oder beide zusammen Schaden erlitten haben können. Zur Behebung dieser Schäden brauchen, wenn passende Ersatzlager und Radsätze vorhanden sind, diese Teile nur ausgewechselt zu werden, was sich in kurzer Zeit bewerkstelligen läßt, wenn hierfür eine geeignete Vorrichtung zur Verfügung steht. Aber auch wenn keine passenden Ersatzlager und Radsätze zur Stelle sind, was meistens der Fall ist, kann das Ausgießen des alten Lagers und Glätten des etwas rauh gewordenen Achsschenkels in kurzer Zeit erledigt werden, wenn die hierfür erforderlichen Einrichtungen vorhanden sind. Das sind ein kleiner Schmelztiegel und eine einfache Achsschenkelbank. Bleibt daneben nur noch das Auswechseln (Aus- und Wiedereinsetzen) des betreffenden Radsatzes. Hierzu werden am vorteilhaftesten leicht fahrbare hydraulische Achswindelwinden verwendet, deren Wesen und Ausführung ich als hinreichend bekannt voraussetze. Der Wagenkasten des heißgelaufenen Wagens braucht hierbei nicht gehoben zu werden, weil der Radsatz nach unten herausgenommen und von unten wieder eingesetzt wird. Das Auswechseln selbst vollzieht sich ohne Mühe schnell und gefahrlos. Früher, als die Werkstätten noch nicht so vollkommen wie jetzt mit maschinellen Einrichtungen ausgerüstet waren, wurden die heißgelaufenen Achsen in der Weise ausgewechselt, daß der ganze Wagen (bei beladenen Wagen also mit der Ladung) mittels gewöhnlicher Wagenwinden hochgehoben und auf Böcke abgesetzt wurde. Sehr häufig wurde der Wagen auch nur an der Seite der heißgelaufenen Achse hochgehoben, wodurch der Kasten in eine schräge Lage kam, die bei beladenen Wagen leicht verhängnisvoll werden konnte. Dieses Verfahren ist gefährlich und sollte ganz untersagt werden. Aber trotzdem findet man hin und wieder jetzt noch Verteidiger desselben, und es ist Tatsache, daß in manchen Betriebswerkstätten mangels anderer Einrichtungen auch jetzt noch so verfahren wird. Hier tut Abhilfe dringend not. Ein Unfall mit tödlichem Ausgang, der sich vor Jahren in der Hauptwerkstätte Wedau zutrug, gab mir Veranlassung, das Heben beladener Wagen unter Benutzung gewöhnlicher Wagenwinden strengstens zu untersagen und mit allem Nachdruck auf die Einführung fahrbarer Achswindelwinden für jenen Zweck hinzuwirken.

Aus den vorstehenden Ausführungen ergibt sich, daß jede Betriebswerkstätte und insbesondere jede Betriebswagenwerkmeisterei mit mindestens einer Achswindelwinde und einer entsprechend langen Achswindelgrube ausgerüstet sein sollten. Die Länge der Grube richtet sich nach

der Zahl der erfahrungsgemäß täglich zu behandelnden Heißläufer. Bei längeren Gruben und verlangter großer Leistung ist die Fahrbahn mit mehreren Achswindelwinden auszurüsten. In der Hauptwerkstätte Wedau ist z. B. eine 80 m lange Grube mit 6 Wechselstellen und 3 Achswindelwinden vorhanden, die tagtäglich voll besetzt ist. Die Anlage ist ausführlich in einer früheren Veröffentlichung beschrieben.*)

Die Achswindelwinden sind mit einer dem Verfasser geschützten Sondervorrichtung zum Nachprüfen entgleister Radsätze (D. R. P. 311 311) ausgerüstet, die es ermöglicht, die Radsätze von entgleisten Wagen, ohne daß sie unter dem Wagen herausgeholt zu werden brauchen, was sonst erforderlich ist, einer genauen Nachprüfung auf zentrischen Lauf zu unterziehen. Aus Sicherheitsgründen ist diese Prüfung bei entgleisten Wagen vor ihrer Wiederinbetriebsetzung erforderlich und auch allgemein vorgeschrieben. Obige Sondervorrichtung ist gleichfalls bereits an anderer Stelle**) ausführlich beschrieben, so daß hier nicht näher darauf eingegangen zu werden braucht. Bemerkt sei nur noch, daß die Nachprüfung entgleister Radsätze auf zentrischen Lauf bei Benutzung jener Sondervorrichtung nur einen Bruchteil einer Stunde in Anspruch nimmt, somit derartige Wagen auch als leicht beschädigt im Sinne der obigen Ausführungen anzusehen sind.

Weiter sind obige Achswindelwinden mit einer gleichfalls geschützten Vorrichtung zum seitlichen Ein- und Aussetzen der auszuwechselnden Radsätze an beliebiger Stelle der Gleisgrube ausgerüstet. (D. R. P. 325 480.) Diese ermöglicht es, die ausgehobenen Radsätze bei längeren Gruben (wie es hier der Fall ist) an jeder beliebigen Stelle der Grube schnell, mühelos und gefahrlos seitlich aussetzen zu können. Das ist deshalb von besonderem Nutzen, weil es bei Wagen mit tief liegendem Bremsgestänge nicht möglich ist, mit dem auf der Winde ruhenden Radsatz unter ihnen bis zum freien Ende der Grube durchzufahren. Es wird also durch die Vorrichtung Weg, Zeit und Arbeit gespart. Für den gedachten Zweck wurden bisher verschiedentlich quer über die Grube gelegte Bretter verwendet oder tragbare Winkeleisen. Das erste Verfahren ist wegen des Fehlens jeder Führung des Radsatzes und der geringen Tragfähigkeit flacher Bretter höchst unsicher und gefahrvoll, das letzte wegen des fortwährenden Hin- und Herschaffens der beiden schweren Winkeleisen zeitraubend und mühevoll. Die letztgenannte Sondervorrichtung beseitigt jene Mißstände.

Nach obigen Ausführungen hätte die beschriebene Achswindelwinde allerdings ihren richtigen Platz bei einer Betriebswerkstätte oder Betriebswagenwerkmeisterei finden sollen, wohin sie auch eigentlich gehört. Indes zwangen seinerzeit besondere Gründe, sie zunächst in die Hauptwerkstätte Wedau zu legen. Sie wird aber schon in der nächsten Zeit anlässlich der Anlage einer neuen, der Hauptwerkstätte angegliederten, im Bahnhofsgelände liegenden Schnellausbesserung dorthin verlegt werden, so daß sie sich dann an ihrer betrieblich richtigen Stelle befindet.

Von Bedeutung ist alsdann noch, daß die Achsschenkelbank (bei größeren Anlagen müssen mindestens 2 Stück vorhanden sein), die zum Glätten der rauh gewordenen Achsschenkel nötig sind, sich tunlichst nahe bei der Achswindelgrube befinden, damit die Beförderungswege und -zeiten recht klein werden.

Was nun die jetzige große Zahl der Heißläufer betrifft, so liegt der Hauptgrund in der durch die Not gebotenen Verwendung von Ersatzlagerstoffen und -schmierstoffen. Daneben kommt aber auch der Umstand in Betracht, daß das neu ausgegossene Lager und der zugehörige, meist nachgearbeitete Achsschenkel vor der Rückgabe des Wagens

*) Vgl. „Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens“, 1918, Heft 21, S. 335.

**) Vgl. „Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens“, 1918, Heft 10, S. 154.

an den Betrieb keine genügende Gelegenheit zum allmählichen Einlaufen haben. Lokomotiven und Personenwagen legen zu diesem Zwecke besondere Probefahrten über längere Strecken zurück. Bei den Güterwagen dagegen sind mit Rücksicht auf ihre große Zahl Probefahrten nicht gut ausführbar. Daher erscheint es zweckmäßig, unter Verwendung einfacher Umlaufvorrichtungen die neu ausgegossenen Lager auf den zugehörigen Achsschenkeln einlaufen zu lassen. Der Belastungsdruck soll hierbei allmählich bis zur ungefähren Höhe des wirklichen Lastdruckes im Betriebe gesteigert werden. Einrichtungen dieser Art werden neuerdings von verschiedenen Firmen gebaut und eignen sich aus obigen Gründen besonders für Betriebswerkstätten.

Das hier herausgegriffene und ausführlicher behandelte Beispiel der Heißläufer möge zeigen, daß in bezug auf die Einrichtungen und Arbeitsverfahren noch manche betriebsfördernden Verbesserungen in den Betriebswerkstätten und insbesondere in den Betriebswagenwerkmeistereien möglich

sind. Bei eingehender Befassung mit diesem Gegenstande wird sich hier und dort noch manches finden, das verbesserungsbedürftig und verbesserungsfähig ist. Oberster Grundsatz muß aber hierbei stets bleiben: Alle leichten Schäden an den Fahrzeugen müssen in den Betriebswerkstätten und Betriebswagenwerkmeistereien beseitigt werden. Alle Maßnahmen technischer und organisatorischer Art müssen getroffen werden, die die restlose Durchführung dieses Grundsatzes ermöglichen und gewährleisten.

Ist dies dann tatsächlich erreicht, so werden dadurch die Hauptwerkstätten eine gewaltige Entlastung erfahren, die gleichbedeutend sein wird mit einer ganz erheblichen Steigerung ihrer Leistung in bezug auf die ihnen zustehenden schwereren Arbeiten. Und hiermit wird dann eine entsprechende Leistungserhöhung der Gesamtheit aller Werkstättenbetriebe erreicht werden, und zwar eine viel größere und wirtschaftlichere, als sie z. B. durch entsprechende Vergrößerung und Verbesserung der Hauptwerkstätten allein erreichbar wäre.

Die Tätigkeit der Zentralarbeitsgemeinschaft des deutschen Transport- und Verkehrsgewerbes seit ihrer Gründung.

Nach der Gründung der Arbeitsgemeinschaft als Zentralarbeitsgemeinschaft im November-Dezember 1919 war es ihre dringlichste Aufgabe, die Anerkennung der Gründung bei allen Organisationen und den Regierungsstellen durchzusetzen. Es ist ja bekannt, daß zunächst nur die Gründung einer Reichsarbeitsgemeinschaft im Rahmen der Zentralarbeitsgemeinschaft (Z. A. G.) der Industrie von allen in Frage kommenden Stellen geplant war. Dementsprechend hatten sich insbesondere sämtliche Industrieorganisationen und die Regierungsstellen nur auf eine Reichsarbeitsgemeinschaft des Transportwesens eingestellt. Noch heute müssen die wichtigsten Ressorts bei einzelnen Ministerien gelegentlich von Verhandlungen mühsam über die Selbständigkeit der Arbeitsgemeinschaft des Transportgewerbes aufgeklärt werden. Es folgt daraus der Mißstand, daß die Z. A. G. des Transportgewerbes auch jetzt noch häufig nicht zu wichtigen Beratungen von der Regierung hinzugezogen wird, weil die betreffende Regierungsstelle gutgläubig der Ansicht ist, daß die Einladung an die Z. A. G. der Industrie auch für das Transportwesen mit ausreicht. Die Geschäftsführung ist deshalb fortdauernd auf dem Sprunge, sich Eingang zu derartigen Beratungen zu verschaffen, was ihr auch ohne weiteres gelingt, nachdem die betreffenden Regierungsstellen persönlich aufgeklärt worden sind.

Man könnte die Frage aufwerfen, ob sich dieser schwierige Kampf um die Selbständigkeit, der durch das Gesetz über die Zusammensetzung des vorläufigen Reichswirtschaftsrates zu unseren Gunsten entschieden wurde, lohnte.

Da braucht nur auf den ersten und wichtigsten Erfolg der Arbeitsgemeinschaft, auf die Vertreterzahl des Transportgewerbes im vorläufigen Reichswirtschaftsrat hingewiesen zu werden. Die Z. A. G. des Transportgewerbes hat 18 Sitze im Reichswirtschaftsrat. Auch jedem Fernerstehenden wird ohne weiteres klar sein, daß das Transportgewerbe im Rahmen der Z. A. G. der Industrie niemals auch nur eine annähernd so große Zahl von Sitzen erreicht hätte. Es wäre so gekommen, daß das gesamte Transportwesen nicht einmal in allen seinen 5 Zweigen, insbesondere nicht das Straßen- und Kleinbahnwesen, im Wirtschaftsrat vertreten gewesen wäre. Denn für eine der 14 Reichsarbeitsgemeinschaften im Verbands der Z. A. G. der Industrie wären höchstens 8 Sitze herausgekommen. (S. den Entwurf des Gesetzes.) Wie wichtig aber eine umfassende Vertretung im Reichswirtschaftsrat ist, geht daraus hervor, daß es auch bei der jetzigen Zahl von Sitzen nur möglich geworden ist, 2 Vertreter, darunter einen der Straßen- und Kleinbahnen, in den wirtschaftspoliti-

sehen Ausschuß zu senden. In den Ausschüssen wird aber bekanntlich die Hauptarbeit des Wirtschaftsrates geleistet. Im Rahmen der Z. A. G. der Industrie wäre überhaupt kein Vertreter des Transportgewerbes in die Ausschüsse gekommen. Uebrigens ist es auch gelungen, einen Vertreter des Transportgewerbes, und zwar des Kleinbahngewerbes, in das Präsidium des Reichswirtschaftsrates zu bringen. Alles dies war nur möglich auf Grund der Selbständigkeit unserer Arbeitsgemeinschaft.

Eine weitere wichtige Aufgabe der Z. A. G. war es, dem Transportgewerbe einen Sitz in dem so wichtigen Eisenwirtschaftsbund zu verschaffen. Zunächst waren alle Versuche vergeblich. Derzeit wird aber eine Vorlage im Wirtschaftsministerium entworfen, die die Neuzusammensetzung des Eisenwirtschaftsbundes regelt. In dieser neuen Vorlage sind auf Betreiben der Z. A. G. und des Vereins deutscher Straßen-, Klein- und Privateisenbahnen auch Sitze für die Z. A. G. des Transportgewerbes vorgesehen. Ein Sitz soll von dem Verein unmittelbar besetzt werden.

Die weitere Tätigkeit der Z. A. G. brachte manche erfreulichen Erfolge. So gelang es, bei den Beratungen aller wichtigen Gesetze gehört zu werden. 2 Vertreter sind beteiligt bei der Beratung der Schlichtungsordnung, 2 Vertreter beraten das Angestelltenvertragsrecht mit. Beide Gesetze werden auch für das Transportgewerbe von besonderer Wichtigkeit sein, so daß eine Berücksichtigung der Wünsche des Transportgewerbes bei dem Entwurf der Gesetze unbedingt notwendig war. Auch neugeschaffene staatliche Organisationen, wie die Außenhandelsstelle für Schiffsbau und die Außenhandelsstelle für Exporthandel, sind mit Vertretern des Transportgewerbes von der Z. A. G. beschieden worden. Bisher gelang es noch nicht, Vertreter in die Sozialisierungskommission zu entsenden. Immerhin wird die große Vertreterzahl des Transportgewerbes im Reichswirtschaftsrat für eine sachgemäße Beratung und Behandlung der Sozialisierungsfragen sorgen.

Eine wichtige Frage trat an die Z. A. G. heran, als es sich darum handelte, für den Wiederaufbau Frankreichs tätig zu werden. Der Wiederaufbaukommissar wünschte die Erledigung sämtlicher Transportfragen für die Versendung der Wiederaufbaumaterialien nach Frankreich der Z. A. G. des Transportgewerbes zu übertragen. Es fanden eingehende Verhandlungen statt, in denen man sich auf die Einsetzung einer zehngliedrigen Kommission einigte, die die Verteilung und Regelung der Transporte auf die 5 Zweige des Transportgewerbes vornehmen sollte. Es wurde ein genauer Plan über

die Art der Geschäftsführung dieser Zentralstelle ausgearbeitet. Plötzlich wurde eine Ausführung dieses Planes dadurch unmöglich, daß die Franzosen die Annahme von Aufbaumaterialien ablehnten. Möglich ist es, daß in Zukunft diese Zentralstelle in Tätigkeit tritt. Anders ist es bei Fragen der Wiederherstellung. Für diese ist ein Ausschuß beim Minister eingesetzt worden, an dem die Z. A. G. des Transportgewerbes mit zwei Sitzen beteiligt ist.

Künftig wird die Z. A. G. des Transportgewerbes zu allen Kommissionsberatungen und Ausschüssen von volkswirtschaftlicher Wichtigkeit hinzugezogen werden. Die Gleichstellung mit der Z. A. G. der Industrie ist heute praktisch schon gegeben. Ein Hand-in-Hand-Arbeiten mit der Industrie besonders in Lohnfragen wird trotz aller Ablehnungsversuche stetig angebahnt, damit nicht wieder eine verschiedenartige Behandlung grundsätzlicher Fragen, wie in den Tagen des Kapp-Putsches hinsichtlich der Bezahlung der Streiktage, vorkommt. In nächster Zeit wird ja die Frage der Durchführung des Lohnabzugs für Steuerzwecke alle Arbeitsgemeinschaften beschäftigen müssen, weil überall die Absicht der Arbeitnehmer hervortritt, die Steuern auf die Arbeitgeber abzuwälzen. Die Vorgänge in der chemischen Fabrik vorm. Meister, Lucius und Brüning in Höchst a. M. am 29. Juli, auf Grund deren den Arbeitern die Uebernahme des zehnpromzentigen Lohnabzuges auf das Werk zugestanden wurde, sind ernste Anzeichen. Augenblicklich versuchen die Vertreter der Z. A. G. bei den Kommissionsberatungen über die Ausführungsbestimmungen des Gesetzes das möglichste, um eine Nachprüfung des ganzen Gesetzes zu erreichen. Sie gehen darin mit fast sämtlichen herangezogenen Vertretern der anderen Gewerbe einig.

Im Postbeirat, der sich demnächst wieder mit Tarifrägen befassen wird, ist die Z. A. G. mit 2 Mitgliedern vertreten.

In ihren Vorstandssitzungen hat sich die Arbeitsgemeinschaft mehrfach mit der Brotpreisfrage und der Zwangswirtschaft beschäftigt. Auf diese Ernährungsfragen wird dauernd geachtet und eine möglichste Ueberwachung der staatlichen Bewirtschaftung angestrebt. Vielleicht erreicht es unsere Z. A. G. infolge ihrer Bemühungen doch noch, daß die Reichsgetreidestelle ihren Betrieb wirtschaftlicher gestaltet. In der Frage der Fettbewirtschaftung sind die berechtigten Klagen, die von der Z. A. G. des Transportgewerbes gegen die unsach-

gemäße Verteilung und Aufstapelung erhoben wurden, durch die Aufhebung der Zwangswirtschaft ab 1. 8. behoben.

Die Z. A. G. wird in Zukunft dasjenige Organ sein, durch das das Verkehrsgewerbe am sichersten seine Wünsche der Regierung zu Gehör bringen kann. Wenn auch der Betrieb mit dem der Industrie nicht zu vergleichen ist (unsere Z. A. G. hat nur 3 hauptamtlich Angestellte), so ist doch die Stoßkraft der Organisation nicht minder groß, und sie ist überall auf dem Kampfplatze. Jedenfalls kann sie im Gegensatz zur Z. A. G. der Industrie von sich sagen, daß sie in ihrer Gesamtheit so vollständig zusammengesetzt ist, daß sie unbedingt arbeitsfähig ist. Die Z. A. G. der Industrie dagegen ist nur zu einem geringen Teile auf Arbeitnehmerseite voll vertreten, kann also durchaus nicht mit derselben Entschiedenheit beim Vortrag ihrer Beschlüsse der Regierung gegenüber betonen, daß durch ihren Beschluß der einige Wille der gesamten Arbeitgeber- und Arbeitnehmerschaft des Gewerbes zum Ausdruck kommt.

Es drängt sich die Frage auf, in welcher Weise die Arbeitsgebiete der Z. A. G. und des Reichswirtschaftsrates voneinander abgegrenzt sind. Soweit sich der Verlauf der Dinge bis jetzt voraussehen läßt, werden Anträge wichtiger Art, deren Beratung sich im Plenum des Wirtschaftsrates oder in seinen Ausschüssen längere Zeit hinzieht, zur Einberufung von Sitzungen der Z. A. G. Veranlassung bieten. Der Beschluß der Z. A. G. gilt dann ihren sämtlichen Vertretern im Wirtschaftsrat als Richtlinie bei den Abstimmungen. Andererseits werden Anträge aus der Mitte der Z. A. G. nach Beratung in den Vorstands- oder Ausschusssitzungen der Z. A. G. der Gruppe V des Wirtschaftsrates, zu der das Transportgewerbe gehört, zur Weiterverfolgung überwiesen oder unmittelbar von den Abgeordneten der Z. A. G. im Wirtschaftsrat vorgetragen. Jede Gruppe des Reichswirtschaftsrates hält Sondersitzungen ab. In der Gruppe V hat das Transportgewerbe etwa die Hälfte der Sitze, auch die Hälfte der Vorstandssitze, inne, so daß Anträge der Z. A. G. sich häufig zu Anträgen der gesamten Gruppe V im Reichswirtschaftsrat verstärken werden. Anträge einer Gruppe aber (10 Gruppen sind vorhanden) werden stets auf Tagesordnung zur Verhandlung kommen. Auf solche Weise stellen alle vorhandenen Zentralarbeitsgemeinschaften (Industrie, Landwirtschaft, Transportgewerbe) gewissermaßen eine Erweiterung des Reichswirtschaftsrates dar.

Dr. Mellentin, Berlin.

Mitteilungen aus dem gesamten Verkehrswesen.

Haupt-, Neben- und Kleinbahnen.

Der württembergische Eisenbahnerverband hielt letzthin in Ravensburg eine Verbandsversammlung ab, die von Verkehrsbeamten des ganzen Oberlandes sehr gut besucht war. Abg. Groß hob hervor, daß keine Aufgabe dringender und notwendiger sei, als Aufklärung im Volke zu schaffen. Ein ganz besonderes Interesse müßten aber die Verkehrsbeamten haben, daß sich der Betrieb wieder rentiere. Gelingen dies nicht, so bestehe die Gefahr, daß die deutschen Bahnen in Privatbesitz übergehen. In holländischen Banken lägen bereits zum Ankauf der deutschen Bahnen namhafte Beträge. Kämer die Bahnen in Privatbesitz, dann hätten die Eisenbahnbeamten ihre Rechte und alle ihre Errungenschaften, um die sie jahrelang gekämpft hätten, verloren. Eine Reduzierung des Personals sei unvermeidlich. Er sei auch dafür, daß der Betrieb von jenen Elementen gesäubert werde, denen es nur darum zu tun sei, am Samstag ihren Zahltag zu erhalten. Die Einreihung in eine höhere Lohnklasse sei ein glänzender Erfolg des Verbandes, der aber von vielen Mitgliedern nicht gebührend gewürdigt werde. Der Verbandssekretär warnte, lt. „Oberschw. Anzeiger“, davor, sich denen anzuschließen, die gegen den Abzug der Steuern agitieren; es seien vielfach solche, die überhaupt keine Steuern bezahlen wollen. Die Folgen der Nichtbezahlung der Steuern würden sich in erster Linie zuungunsten der Beamten zeigen.

Elektrische Kleinbahn im Mansfelder Bergrevier. Die Generalversammlung der Gesellschaft, deren Aktienmehrheit im ver-

flossenen Geschäftsjahr von der Allgemeinen Deutschen Kleinbahngesellschaft Berlin an den Provinzialverband der Provinz Sachsen und das Elektrizitätswerk Sachsen-Anhalt A.-G. in Halle übergang, setzte die Dividende für Vorzugsaktien auf 4½, für Stammaktien auf 3 v. H. fest. Mitgeteilt wurde, daß der Betrieb der von Helfta über Eisleben, Mansfeld nach Hettstedt führenden elektrischen Bahn in letzter Zeit, wie alle Straßen- und Kleinbahnunternehmungen, mit großen Schwierigkeiten zu kämpfen hatte; die Fahrpreiserhöhungen boten keinen ausreichenden Ausgleich für die gewaltige Steigerung aller Betriebsunkosten, der Rohstoffe und der Löhne. Eine Uebersicht über die Weiterentwicklung des Unternehmens, das außer der elektrischen Bahn durch seine Ueberlandzentrale bei Bahnhof Mansfeld eine große Reihe von Ortschaften im Mansfelder See- und Gebirgskreis sowie im Kreise Sangerhausen mit Strom versorgt, lasse sich zurzeit nicht gewinnen, doch hoffe man, den Kleinbahnbetrieb trotz aller Schwierigkeiten durchführen zu können.

Aufstellung einer neuen Eisenbahnenliste. Auf ein Kreisschreiben, mit dem das Zentralamt in Bern die Vertragsstaaten ersuchte, ihm tunlichst bald die Liste derjenigen Eisenbahnen zu übermitteln, die auf ihren resp. Gebieten dem intern. Uebereinkommen unterstellt sind, sind folgende Rückäußerungen eingegangen:

Deutschland, 21. 1. 20: muß zuwarten, bis die Uebernahme sämtlicher deutschen Staatseisenbahnen durch das Reich erfolgt ist und die Grenzen Deutschlands feststehen, und bean-

tragt, mit der Neuaufstellung der Liste ein halbes Jahr zuzuwarten.

Oesterreich, 28. 1. 20: muß zuwarten, bis verschiedene mit dem Staatsvertrag von St. Germain zusammenhängende Gebietsfragen gelöst sind.

Ungarn (Schreiben eingegangen 22. 3. 20): Das neue Verzeichnis kann erst nach dem Friedensschlusse zusammengestellt werden.

Belgien, 28. 2. 20: hat keine Bemerkungen zu seinem früheren Verzeichnis anzubringen.

Bulgarien, 6. 3. 20: hat ein neues Verzeichnis eingesandt.

Dänemark, 4. 2. 20: hat ein neues Verzeichnis eingesandt.

Frankreich, 18. 6. 20: hat ein neues Verzeichnis eingesandt, sowie als besonderen Abschnitt — einzuschalten zwischen „Rußland“ und „Serbien“ — die Eisenbahnen in dem Gebiete des Saarbeckens.

Italien, 20. 3. 20: hat ein neues Verzeichnis der dem intern. Uebereinkommen unterstellten Privatlinien eingesandt.

Luxemburg, 19. 3. 20: hat keine Bemerkungen zu seinem früheren Verzeichnis anzubringen.

Schweden, 24. 1. 20: hat ein neues Verzeichnis eingesandt.

Schweiz, 3. 3. 20: hat ein neues Verzeichnis eingesandt.

Eine Eisenbahndirektion als Selbstproduzentin von Schnittholz.

Aus Dresden erhalten wir die Meldung, die wir mit Vorbehalt wiedergeben, daß die dortige Eisenbahndirektion mit dem sächsischen Forstfiskus ein Uebereinkommen wegen unmittelbarer Ueberweisung von 25 000 Festmetern Rohholz aus den Staatsforsten zum Selbsteinschnitt auf Lohnsägewerken getroffen habe.

Prettin—Annaburger Kleinbahn - Aktiengesellschaft. In der Generalversammlung wurde beschlossen, den Sitz der Gesellschaft von Berlin nach Merseburg, Landeshaus 2, zu verlegen. Gleichzeitig wurde Landesbaurat Linsenhoff zum Vorstand der Gesellschaft gewählt.

Englische Eisenbahnstatistik. In England war es bis nach dem Kriege üblich, den statistischen Angaben über die Leistungen der Eisenbahnen die Begriffe: Zugmeile pro Zugstunde, Zugmeile pro Lokomotivmeile, mittlere Güterzugladung, mittlerer Förderweg pro Zug zugrunde zu legen. Nur wenige Gesellschaften, z. B. die North Eastern, bedienten sich der Tonnenmeile als Maßstab, die von den meisten anderen als „wertlos“ abgelehnt wurde. Neuerdings ist nun durch die Bemühungen mehrerer Eisenbahnausschüsse unter Zustimmung der statistischen Abteilung des Transportministeriums festgesetzt worden, daß von diesem Jahre an die Eisenbahngesellschaften einheitlich nachweisen sollen: a) Lokomotivmeilen und Lokomotivstunden, b) Netto-Tonnenmeilen, c) Personenmeilen, d) Wagenmeilen. Für den Januar 1920 sind die Ergebnisse auf Grund dieser neuen Einheiten erstmalig im April d. J. veröffentlicht worden. — Als Vorteil der Neuerung wird gerühmt, daß sich jetzt endlich die Kosten für den Verkehr auf den englischen Eisenbahnen würden feststellen lassen. („The Engineer“, 16. 4. 20.)

Straßenbahnen.

Eine Reichskonferenz der Straßenbahner, die im öffentlich-rechtlichen Beamtenverhältnis stehen, tagte am 8. und 9. August in München. Die Konferenz befaßte sich in der Hauptsache mit der Besoldungsfrage. Der Reichssektionsleiter des Straßenbahnerverbandes, Hermann Rathmann-Berlin, erstattete ein Referat über: Die Einreihung der beamteten Straßenbahner nach der Reichsbesoldungsordnung. Das Ergebnis der gründlichen Aussprache, die sich dem Referat anschloß, wurde in einer einstimmig gefaßten Entschließung niedergelegt. Die Organe des Verbandes wurden von der Konferenz verpflichtet, in allen Orten, wo die Besoldungsfrage für Straßenbahner mit Beamteneigenschaft zu regeln ist, für folgende Forderungen einzutreten:

„Die am 8. und 9. August in München stattgefundene Konferenz der beamteten Straßenbahner Deutschlands stellt fest, daß die Reichsbesoldungsordnung für die Straßenbahnbetriebe in den wesentlichsten Punkten nicht das Richtige trifft. Deshalb fordert die Konferenz von den kommunalen Körperschaften die Einreihung der Fahrbeamten (Führer und Schaffner) in die für sie in Betracht kommenden Gruppen der Reichsbesoldungsordnung, zum mindesten aber in Gruppe IV.

Die im Aufsichtsdienst tätigen und sonstigen noch vorhandenen Beamten sind dementsprechend einzureihen. Die Einwertung der hierfür in Frage kommenden Stellen ist im Einvernehmen

und mit Zustimmung der Angestellten- bzw. Beamtenräte vorzunehmen. Dasselbe gilt auch für die Festsetzung des Besoldungsdienstalters. Im zehnten Dienstjahre erfolgt in allen Kategorien die Aufrückung in die nächsthöhere Besoldungsgruppe. Bei eventuellen Versetzungen in andere Dienststellen dürfen Einkommenschmälerungen nicht eintreten.

Bei der Festsetzung des Besoldungsdienstalters sind die Dienstleistungen über ein Jahr anzurechnen. Bisher unberücksichtigt gebliebene Dienstzeit ist voll zu berücksichtigen. Dabei ist auch die bei Bahnen im Dienste von Privatunternehmen vor Uebernahme in kommunale Verwaltung und bei anderen Bahnen verbrachte Zeit voll anzurechnen. Etwaige, über die Bestimmungen der Reichsbesoldungsordnung hinausgehende Verbesserungen für kommunale Beamte haben sich auch auf die beamteten Straßenbahner zu erstrecken.

Beamtenanwärter, die aus dem Betriebe, bzw. aus der Werkstätte entnommen werden, sind so lange nach dem Tarifvertrag zu entlohnen, bis sie in planmäßige Stellen einrücken. Die im Arbeiterverhältnis zurückgelegten Dienstjahre sind auf das Besoldungsdienstalter anzurechnen. Für den Fahrdienst neu eingestellte Anwärter sind während des Probejahres mit 95 v. H. der Gehaltsgruppe zu entlohnen, in die sie nach Vollendung desselben eingestuft werden.“

Aus der Straßenbahnerbewegung. Eine äußerst wichtige Entscheidung fällt auf Antrag des Zentralverbandes der Gemeindearbeiter und Straßenbahner Deutschlands (christliche Gewerkschaft) das Amtsgericht Berlin-Mitte, Abteilung 3, am 28. Juli 1920. Eine größere Anzahl Straßenbahner hatten sich zum Zentralverband der Gemeindearbeiter und Straßenbahner Deutschlands überschreiben lassen. Seitens der Mitglieder des sozialdemokratischen Transportarbeiterverbandes wurde nun versucht, die übertretenen Mitglieder von der Arbeitsstelle zu verdrängen, um sie wieder ihrem Verbands zuzuführen. Der Zentralverband der Gemeindearbeiter und Straßenbahner hat dagegen entschieden Stellung genommen und die zu ihm Uebergetretenen vor der Brotlosmachung geschützt. Der Gerichtsbeschuß lautet: Den Antraggegnern wird jeder Versuch, den Antragsteller zum Austritt aus dem christlichen Verband der Gemeindearbeiter und Straßenbahner Deutschlands, Ortsgruppe Berlin, zu bewegen, unter Androhung einer Strafe bis zu 500 M. für jeden Fall der Zuwiderhandlung untersagt. Die Antraggegner haben die Kosten dieses Beschlusses zu tragen.

Gekündigte Bahnkonzessionen. Die französische Regierung kündigte auf Grund des Friedensvertrages die Konzessionen der in Baden gelegenen Linien der Straßburger Straßenbahngesellschaft von Bühl nach Kehl, verweigerte den Weiterbetrieb und entließ 40 badische Beamte. Auf Anordnung des Reichsverkehrsministeriums übernahm die Eisenbahngeneraldirektion Karlsruhe die Weiterführung des Betriebes und die Beamten.

Betriebsunfall auf der Berliner Hoch- und Untergrundbahn. Am 16. August 1920 gegen 4½ Uhr nachmittags ereignete sich auf dem Bahnhof Warschauer Brücke der Hoch- und Untergrundbahn ein Zusammenstoß zweier Züge. Der Vorgang hat sich wie folgt abgespielt:

Vom Bahnhof Warschauer Brücke sollte ein Zug nach Stralauer Tor fahren. Gleichzeitig erhielt ein von Stralauer Tor kommender Zug Einfahrt. Infolge falscher Stellung einer Weiche wurde der ausfahrende Zug auf das Gleis des einfahrenden Zuges abgelenkt und stieß mit diesem zusammen. Eine Abschwächung der Fahrgeschwindigkeit durch das Zugpersonal war bei der geringen Entfernung von etwa 15 m nicht mehr möglich. Das erste Untergestell des ausfahrenden Zuges entgleiste; die vorderen Triebwagen beider aus je vier Wagen bestehenden Züge wurden stark, die übrigen Wagen nur leicht beschädigt.

Zwei Fahrgäste erlitten Bein- und Brustquetschungen; außerdem meldeten sich etwa 50 durch Glassplitter leichter verletzte Fahrgäste. Der Betrieb ruhte zunächst auf der Strecke Kottbuser Tor—Warschauer Brücke und bis zur Beendigung der mehrere Stunden währenden Aufräumarbeiten nur auf der Endstrecke Stralauer Tor—Warschauer Brücke.

Ueber die Ursache ist zu bemerken, daß am Stellwerk Ausbesserungsarbeiten ausgeführt wurden und sowohl von dem damit beauftragten Stellwerksschlosser, als auch vom diensthabenden Weichensteller die für solche Fälle erlassenen Vorschriften nicht beachtet worden sind.

„**Gebührenpflichtiges Gepäck.**“ Seitdem auf vielen Straßenbahnen auch für mitgeführtes Gepäck ein Fahrpreis erhoben wird, bestehen über gebührenpflichtiges und Freigepäck Unklarheiten nicht nur zwischen dem Publikum und den Schaffnern, sondern auch unter den Schaffnern selbst und den Kontrolleuren. Von der Großen Berliner Straßenbahn wird zu dieser einer Klärung bedürftigen Frage mitgeteilt: Eine bestimmte Vorschrift, daß etwa Gepäckstücke, die eine bestimmte Größe (etwa 50 × 50 cm) überschreiten (wie in verschiedenen Fällen von den Schaffnern behauptet wurde), gebührenpflichtig seien, besteht nicht. Grundsätzlich ist jedes Paket, das keinen besonderen Platz beansprucht, auf den Schoß genommen oder unter den Füßen verstaut werden kann, ohne daß ein Mitfahrer behelligt wird, gebührenfrei zu befördern.

Die Bau der Mindener elektrischen Straßenbahn machte in den letzten Wochen wesentliche Fortschritte. Die Masten für die Leitung sind inzwischen restlos aufgestellt.

Schweriner Straßenbahn. Im Monat Juni betragen die Einnahmen der städtischen Straßenbahn rund 80 000 M. gegenüber einer Ausgabe von rund 125 000 M., so daß ein Zuschuß von 45 000 M. zu leisten war. Durch Entlassung von Personal konnte das Zuschußbedürfnis im Juli auf 4000 M. heruntergedrückt werden. Ueber die seit dem Bestehen der Bahn geleisteten Zuschüsse hat der Rat eine Zusammenstellung anfertigen lassen. Die Zuschüsse für die Straßenbahn in den Rechnungsjahren 1909-20 betragen zusammen rund 280 000 M. Die letzten vier Monate allein erforderten einen Zuschuß von rund 118 000 M.

Hamburger Hochbahn-A.-G. Zur Untersuchung der Lage und der Mittel, die zu einer Vermehrung der Einnahmen zu führen geeignet sind, soll eine paritätische Kommission eingesetzt werden, der Mitglieder der Hamburger Bürgerschaft, Vertreter der Gesellschaft und der Angestellten und ein sachverständiger Fachmann, gegebenenfalls von auswärts, angehören sollen. Die den Angestellten der Verkehrsbetriebe auszuzahlende dreimonatige Wirtschaftshilfe von zusammen 3 Mill. M. soll, da kein anderer Weg übrigbleibt, aus allgemeinen Staatsmitteln gedeckt werden, womit sich bereits die sozialdemokratische Fraktion der Bürgerschaft einverstanden erklärt hat, so daß diese Lösung feststeht. Die Dinge scheinen demnach darauf hinzutreiben, daß der bisherige gemischt-wirtschaftliche Betrieb des Unternehmens über kurz oder lang in die reine Staatsbetriebsform übergeführt werden wird, da die Aussicht, einen Ausgleich zwischen den Unkosten des Unternehmens und seinen Einnahmen zu schaffen, nur äußerst schwach ist.

Stuttgarter Straßenbahnen. Kürzlich wurden diejenigen Haltestellenstände mit einer markanten Bezeichnung in roter Farbe kenntlich gemacht, die als Teilstreckengrenzen für die Tarifberechnung sowohl der Fahrkarte als der Zeitkarten zu beachten sind. An den Innendecken der Straßenbahnwagen werden zurzeit Pläne angebracht, aus denen sämtliche Teilstreckengrenzen in Stuttgart und Eßlingen zu entnehmen sind und überdies die Fahrpreise, die auf dem gesamten Bahnnetz zur Anwendung kommen.

Vereinsmitteilungen.

Verein Deutscher Straßenbahnen, Kleinbahnen und Privateisenbahnen E. V., Berlin SW 11, Dessauer Str. 1.

Haftung der Straßenbahn für Sachschäden. Am 5. April 1919, abends um 11½ Uhr, wurde in H. ein dem Kläger gehöriger und von ihm selbst geführter, mit zwei Pferden bespannter Rollwagen von einem Straßenbahnwagen der Beklagten von hinten angefahren. Der Kläger und die beiden neben ihm sitzenden Leute wurden infolge des Zusammenstoßes vom Bock geschleudert, erlitten aber keinen Schaden. Dagegen wurden die beiden dem Kläger gehörigen Pferde so schwer verletzt, daß sie auf der Stelle getötet werden mußten. Der Kläger verlangte von der Beklagten den Ersatz des erlittenen Schadens. Das Landgericht Hamburg hat die Klage abgewiesen, das Oberlandesgericht Hamburg die Berufung gegen dieses Urteil zurückgewiesen. Es nimmt an, daß der Unfall durch grobe Fahrlässigkeit des Motorführers herbeigeführt ist, sieht jedoch als erwiesen an, daß die Beklagte bei Einstellung des Motorführers allen an sie billigerweise zu stellenden Anforderungen genügt hat, so daß eine Ersatzpflicht gemäß § 831 BGB. nicht gegeben sei. Die Tatsache, daß der Angeklagte im

Dienste behalten und der weitere Umstand, daß nach dem Unfall keine gründliche Untersuchung der Bremse, die angeblich schadhaft gewesen sein soll, veranlaßt worden ist, geben dem Gericht zu folgenden Ausführungen Anlaß:

Es erscheint zweifelhaft, ob der Vorstand der Beklagten auch in hinreichender Weise dafür Sorge getragen hat, daß die von ihm erlassenen, an sich ausreichenden Vorschriften auch wirklich beobachtet wurden. Die besten Vorschriften nützen nichts, wenn sie auf dem Papier stehen bleiben. Sie müssen auch im richtigen Geiste ausgeführt werden. Dafür zu sorgen, ist Pflicht des Vorstandes der Beklagten. Es besteht aber die Gefahr, daß die nachgeordneten Kontrollorgane versagen, wenn der Vorstand selbst nach einem so schweren Unfälle, wie er hier zur Erörterung steht, nicht energisch eingreift. Aber es ist nichts darüber bekannt und es ist auch nicht behauptet, daß die Beklagte auch bei anderen Unfällen eine gründliche Untersuchung ihrer Betriebseinrichtungen und ein sachgemäßes Vorgehen gegen die schuldigen Angestellten unterlassen habe. Darum kann dieser Einzelfall nicht genügen, um trotz der an sich genügenden Vorschriften den Exkulpationsbeweis der Beklagten für nicht geführt zu erachten.

Demnach muß die Berufung verworfen werden, obwohl es dem Rechtsbewußtsein der heutigen Zeit widerspricht, daß der in seiner Existenz fast ruinierte Kläger für seinen Schaden, der nur durch Fahrlässigkeit eines Angestellten der Beklagten und durch eine typische Gefahr ihres Betriebes verursacht ist, keinen Ersatz von ihr verlangen kann. Das Ergebnis ist um so unbefriedigender, als der Kläger von dem schuldigen Motorführer bei dessen Mittellosigkeit aller Voraussicht nach seinen Schaden nie ersetzt erhalten wird. Aber der Richter ist an die bestehenden Gesetze gebunden. Abhilfe schaffen kann nur der Gesetzgeber. Eine reichsgesetzliche Regelung der Haftung der Eisenbahnen für Sachschäden wird schon seit längerer Zeit von vielen Seiten gefordert (vgl. Eger in „D. J.-Ztg.“ 1908, S. 751). Aber auch die Landesgesetzgebung könnte hier helfend eingreifen. Denn Art. 105 E.-G. zum BGB. läßt die landesgesetzlichen Vorschriften unberührt, nach welchen der Unternehmer eines Eisenbahnbetriebes oder eines anderen mit gemeiner Gefahr verbundenen Betriebes für den aus dem Betrieb entstehenden Schaden im weiteren Umfange als nach dem BGB. verantwortlich ist. Eine große Zahl von Bundesstaaten hat auf Grund dieser Bestimmung durch ihre A.-G. zum BGB. eine von einem Verschulden unabhängige Haftung der Eisenbahnen für Sachschäden geschaffen (vergl. im einzelnen Staudinger Art. 105 E.-G. zum BGB.). Im besonderen hat das Lübeck durch § 60 des A.-G. zum BGB. getan. In Hamburg ist aber bisher ein gleiches Gesetz nicht erlassen. (Urteil des Hanseatischen Oberlandesgerichts vom 8. April 1920. Bf. VI 522/19.)

Hierzu sei bemerkt, daß kürzlich vom Verein Deutscher Straßenbahnen, Kleinbahnen und Privateisenbahnen E. V. beim Reichsjustizministerium der Antrag gestellt worden ist, die Neuregelung des Reichshaftpflichtgesetzes, die vor dem Kriege schon zu einem dem Bundesrat vorgelegten Entwurf geführt hat, alsbald wieder in Angriff zu nehmen. Nach jenem Entwurf sollte allerdings die Haftung der Eisenbahnen auf Ersatz von Sachschäden ausgelehnt werden, dagegen die Stellung der Straßenbahnen insofern verbessert werden, als ihre Haftung im Umfange der Haftung des Automobilhalters beschränkt werden sollte.

Keine Uebernahme von Privatbahnen durch das Reich. Vom Staatsrat von Thüringen ist dem Vorsitzenden des Ausschusses zur Herbeiführung des Uebergangs der Bachsteinschen Eisenbahn Weimar—Berka—Blankenhain—Kranichfeld auf das Reich ein Schreiben zugegangen, in dem mitgeteilt wird, „daß der Reichsverkehrsminister erklärt hat, er sei zurzeit nicht in der Lage, der Uebernahme von Privatbahnen auf das Reich näherzutreten. Bei der gegenwärtigen Finanzlage könnten Aufwendungen des Reichs, die nicht unbedingt nötig seien, nicht verantwortet werden.“

Die Betriebsleiterversammlung deutscher Privateisenbahnen und Kleinbahnen ladet ihre Mitglieder zur 5. Versammlung am Freitag, den 10., und Sonnabend, den 11. September, nach Wernigerode ein. Für die Tagesordnung ist u. a. vorgesehen:

Aenderung der Geschäftsordnung. — Verkehrsreklame. — Normalien für Dampflokomotiven. — Gründung eines Internationalen Vereins durch den Hauptverein Berlin.

Anmeldungen für die Teilnahme sind zu richten an Herrn Eisenbahndirektor Scharnhorst in Wernigerode.

Am Tage der Betriebsleiterversammlung, also am Donnerstag, dem 9. September, soll nachmittags 5 Uhr im „Deutschen Hause“

eine Besprechung von Vertretern derjenigen Kleinbahnen und Privateisenbahnen stattfinden, die noch Ansprüche gegen die Heeresverwaltung wegen Verlust von Betriebsmitteln geltend zu machen haben.

Arbeitsordnung für Kleinbahnen und Privateisenbahnen. Der Unterausschuß der Ausschüsse D und G, der mit der Aufstellung gemeinsamer Dienstvorschriften einer Reisekosten- und Prüfungsordnung und einer Arbeitsordnung beauftragt worden ist, hat die Arbeitsordnung für Kleinbahnen und Privateisenbahnen fertiggestellt. Sie wird vom Arbeitgeberverband in Druck gegeben werden und kann durch diesen oder, soweit die einzelnen Bahnen nicht Mitglieder des Arbeitgeberverbandes sind, durch den Verein bezogen werden. Wir machen unsere Vereinsverwaltungen noch darauf aufmerksam, daß eine Verpflichtung der Bahnbetriebe, zur Einführung einer Arbeitsordnung auf Grund des Betriebsrätegesetzes an sich nicht gegeben ist. Die Verpflichtung, eine Arbeitsordnung einzuführen, haben nur diejenigen Betriebe, die der Gewerbeordnung unterliegen; zu ihnen gehören die Bahnbetriebe bekanntlich nicht.

Die Dienstvorschriften sowie die Prüfungs- und Reisekostenordnung werden erst nach mehreren Monaten fertiggestellt werden können, weil hier ein umfangreiches Material zu verarbeiten ist.

Textil-Notstandsversorgung. Wir machen die Vereinsverwaltungen auf die von der Textil-Notstandsversorgung G. m. b. H., Berlin W 8, Kronenstr. 50/52, herausgegebenen Mitteilungen über die Textil-Notstandsversorgung aufmerksam. Die Mitteilungen enthalten wichtige Bestimmungen über den Bezug von Berufskleidung und werden von der genannten Gesellschaft unentgeltlich abgegeben.

Wagenmiete für die Tage des Generalstreiks. Infolge des Generalstreiks vom 15.—18. März d. J. waren die Kleinbahnen nicht in der Lage, die Staatsbahnwagen rechtzeitig zu entladen oder, soweit sie schon entladen waren, dem nächsten Staatsbahnhof zuzuführen. Da die Staatsbahn in zahlreichen Fällen für die Nichtrückgabe der Staatsbahnwagen in diesen Tagen die außerordentlich hohe Wagenmiete in Anrechnung gebracht hatte, richtete der Verein an den Reichsverkehrsminister eine Eingabe mit der Bitte, die Eisenbahndirektionen anzuweisen, von den Kleinbahnen in diesen Fällen Wagenmiete nicht einzufordern. Der Reichsverkehrsminister erteilte uns unter dem 21. Juli d. J. E III 31. Nr. 2603 folgenden Bescheid:

„Die Kleinbahnen sind von den Staatseisenbahnverwaltungen genau so wie andere Verkehrstreibende zu behandeln. Für sie gelten daher auch die gleichen Vorschriften, die für andere Staatsbahn-Interessenten erlassen sind.

Die Eisenbahndirektionen sind gelegentlich des Generalstreiks mit Erlaß vom 19. März d. J. — F. Nr. 140 — angewiesen worden, für die Zeit, in der die Be- und Entladung der Wagen durch den Ausstand der Eisenbahner verhindert wurde, von der Erhebung von Standgeld Abstand zu nehmen. Soweit darüber hinaus beim letzten Generalstreik Wagenstandgelder verwirkt worden sind, ist für die Eisenbahndirektionen der Erlaß vom 23. September 1919 — II. 24. Cg. 10 390 — maßgebend, der es bei Streiks den Eisenbahndirektionen überläßt, in ganz besonders gearteten Fällen nach eigenem Ermessen den ausnahmsweise aus Billigkeitsgründen zu erstattenden Betrag des Wagenstandgeldes festzusetzen.

Die Eisenbahnverwaltung ist nicht in der Lage, die Folgen eines Streiks, auf dessen Entstehen und Beendigung sie keinerlei Einfluß gehabt hat, allein zu tragen.

Ich habe daher keine Veranlassung, die den Eisenbahndirektionen erteilten Weisungen zu ändern.“

Nach dieser Antwort können die Eisenbahndirektionen also in Ausnahmefällen von der Berechnung der vollen Wagenmiete aus Billigkeitsgründen absehen.

Personalmeldungen.

Deutsches Reich. Der Direktor der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft Geheimer Baurat Professor Dr. Klingenberg in Charlottenburg, ist als Mitglied in das Kuratorium der Physikalisch-Technischen Reichsanstalt berufen worden.

Reichseisenbahnen. Der Reichspräsident hat den Ministerialrat Marx zum Ministerialdirektor im Reichsverkehrsministerium und den Regierungsbaumeister Leibbrand zum Regierungsrat ernannt.

Reichseisenbahnen. Preußen-Hessen. Ueber-

wiesen sind der Zweigstelle Preußen-Hessen des Reichsverkehrsministeriums: der Oberbaurat Martin in Essen zur Wahrnehmung der Geschäfte eines Referenten und der Regierungs- und Baurat Lamp in Osnabrück zur vorübergehenden Beschäftigung in der Stellung eines Referenten.

Beauftragt sind: der Oberbaurat (auftrw.), Regierungs- und Baurat Fritsche in Berlin mit der Wahrnehmung der Geschäfte des Leiters der General-Betriebsleitung Ost in Berlin, der Regierungs- und Baurat Grunzke in Köln mit der Wahrnehmung der Geschäfte eines Oberbaurats unter Belassung in seiner derzeitigen Beschäftigung bei der General-Betriebsleitung West in Essen, der Regierungsbaumeister Haldy in Essen mit der Wahrnehmung der Geschäfte des Vorstandes des Eisenbahn-Maschinenamts I daselbst.

Versetzt sind: die Regierungs- und Bauräte Klein, bisher in Schneidemühl, nach Berlin als Mitglied (auftrw.) des Eisenbahn-Zentralamts, Kleemann, bisher in Malmedy, nach Oberlahnstein als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts daselbst.

Dem Eisenbahnspektor Beck in Kreuznach ist die Stelle des Vorstandes des Eisenbahn-Maschinenamts daselbst verliehen.

Der Regierungsbauführer des Eisenbahn- und Straßenbauamtes Erich Zorn aus Mühlhausen i. Thür. ist zum Regierungsbaumeister ernannt worden.

Der Geheime Baurat Friedrich Bergemann, früher Mitglied der Eisenbahndirektion Magdeburg, ist gestorben.

Reichsvermögensverwaltung. Der Reichspräsident hat ernannt und bestellt: zum technischen Ministerialdirektor im Reichsschatzministerium den Ministerialrat Geheimes Oberbaurat Schubert; zu technischen Ministerialräten im Reichsschatzministerium den Geheimes Baurat Herrmann, Intendantur- und Baurat Krebs, die Regierungsbauräte Ludwig, Hans Müller, Busch, Marinebaurat Dr. Schäfer, Regierungsrat Seidl, Regierungsbaurat Ritter v. Pérignon; — zum Oberregierungsbaurat im Reichsschatzministerium den Regierungsbaurat Voß; — zu Regierungsbauräten in der Provinzialverwaltung des Reichsschatzministeriums den Militärbaumeister Ziemer und den bayr. Intendantur- und Bauassessor Serini.

Der Regierungsbaurat Herold vom Landesfinanzamt, Abteilung III in Darmstadt, ist gestorben.

Bayern. An der Technischen Hochschule München ist der ordentliche Professor an der Technischen Hochschule Karlsruhe Dr.-Ing. Wilhelm Schachenmaier zum ordentlichen Professor für Statik der Baukonstruktionen und Eisenbau in der Bauingenieurabteilung in etatmäßiger Eigenschaft ernannt, der Privatdozent der Mathematik an der Allgemeinen Abteilung Dr. Max Lagally wegen Annahme eines Rufes an die Technische Hochschule Dresden auf sein Ansuchen aus dem bayerischen Hochschuldienst unter Anerkennung seiner Dienstleistung entlassen und der Privatdozent der Physik an der Allgemeinen Abteilung Dr. Otto Ehrh. von und zu Aufseß mit dem Schluß des Sommerhalbjahres 1920 auf sein Ansuchen von der Dienstleistung als Privatdozent enthoben.

Hessen. Der ordentliche Professor für Ingenieurwissenschaften an der Technischen Hochschule Darmstadt, Geh. Baurat Dr.-Ing. Alexander Koch tritt unter Anerkennung seiner dem Staate geleisteten Dienste vom 1. Oktober d. J. an auf sein Nachsuchen in den Ruhestand.

Preußen. Der Geheime Baurat Marx im Reichsverkehrsministerium — Zweigstelle Preußen-Hessen — ist an Stelle des Präsidenten der Eisenbahndirektion Reiffen in Kassel zum Mitglied des Technischen Ober-Prüfungsamts ernannt.

Ueberwiesen sind: die Regierungsbaumeister Joosten der Regierung in Aurich und Gentzcke der Regierung in Düsseldorf als Hilfsarbeiter.

Die Regierungs- und Bauräte Geheimer Baurat Prieß bei der Regierung in Koblenz und Antonio Schmidt bei der Eisenbahndirektion in Altona sind in den Ruhestand getreten.

Dem Regierungs- und Baurat Klatt in Kiel ist die nachgesuchte Entlassung aus dem Staatsdienst erteilt.

Der Ingenieur Dr.-Ing. e. h. Heinrich Maccio in Siegen und der Regierungsbaumeister a. D. Wilhelm Brückner, Vorstandsmitglied der Westdeutschen Eisenbahngesellschaft, Köln, der Vereinigten Westdeutschen Kleinbahn-A.-G., Köln, und der Bröhlthal-Eisenbahn-Gesellschaft, Köln, sind gestorben.

Württemberg. Der Baudirektor Karl v. Zügel, früher bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen, ist gestorben.

(Schluß des redaktionellen Teiles.)