

Eisenbahntarife, das einen vollständigen und schnellen Überblick über alle auf den deutschen Eisenbahnen bestehenden Tarife für den Personen- und Güterverkehr ermöglicht, ist nach dem Stande vom 1. Januar 1909 neu herausgegeben worden. Die Neuausgabe ist 202 Druckseiten stark, im Verlage von Julius Springer in Berlin N. 24, Monbijouplatz 3, erschienen und zum Preise von 5 Mk für das Stück von dort zu beziehen.

— **Wagenbeistellungskonferenz.** In der Zeit vom 3. bis 5. März findet, wie der „Berl. Akt.“ mitteilt, in München die europäische Wagenbeistellungskonferenz statt, in der auf Grund der Entwürfe für den Sommerfahrplan 1909 die Beschlüsse über die Führung der verschiedenen direkten Kurswagen sowie Schlaf- und Speisewagen in den einzelnen Verbindungen gefaßt werden. Zu dieser Konferenz werden sich etwa 150 Vertreter der am europäischen Wagendurchgangsverkehr beteiligten Eisenbahnverwaltungen einfinden.

— **Kolonialbahnvorlage im Reichstag.** Diesem ist der Vertrag über den Bau der Eisenbahn von Seeheim nach Kalkfontein (Südwestafrika) sowie das Abkommen über die Aufstellung des ausführlichen Entwurfes und Kostenanschlags für den Bau der Eisenbahn von Lomé nach Atakpame (Togo) sowie über den Bau der Teilstrecke Lomé-Game dieser Bahn zugegangen.

— **Die preußische Besoldungsvorlage.** Von dieser ist die Besoldungsordnung im Abgeordnetenhaus in 2. Lesung mit einigen Änderungen nach dem Kommissionsbeschuß angenommen worden. Die Regierung hat sich bereit erklärt, die Beschlüsse bei der Beratung im Herrenhause zu vertreten, und es ist daher anzunehmen, daß dort die Annahme demnächst erfolgt, so daß das Inkrafttreten des Gesetzes zum 1. April d. J. nunmehr gesichert ist.

— **Abänderung und Ergänzung der Bureauordnung für die Inspektionen.** Durch einen Erlaß des preußischen Eisenbahnministers vom 24. Januar wird zur weiteren Entlastung der Inspektionsvorstände und gleichzeitig zur Vereinfachung und Beschleunigung des Geschäftsganges genehmigt, daß in ähnlicher Weise, wie dies bei den Bureaus der Königlichen Eisenbahndirektionen zufolge der Erlasse vom 5. Januar 1907 (E.-V.-Bl. S. 3/5) und vom 4. Mai 1908 (IV. A. 8. 58) geschehen ist, auch den Bureaus der Betriebs-, Maschinen-, Werkstätten- und Verkehrsinspektionen Geschäfte einfacherer Art zur selbständigen Erledigung übertragen werden können. Demgemäß erhält Absatz (3) § 13 der Bureauordnung für die Inspektionen (V.-V. S. 375) unter Abänderung und Ergänzung des bisherigen Wortlautes folgende Fassung:

„Die Eisenbahndirektion kann anordnen, daß Vorerhebungen von den Inspektionsbureaus veranlaßt werden, namentlich zur Aufklärung und Behebung von Anständen und Mängeln in Nachweisungen, Listen und Anzeigen der Dienststellen und zur Ergänzung des Sachverhaltes aus Anlaß von Eingaben der Dienststellen, Beamten, Arbeiter, Dienstbewerber und anderer Einsender. Nach geschehener Aufklärung und Vervollständigung sind die Schriftstücke dem Vorstand zur weiteren Verfügung vorzulegen. Entscheidungen sind in jedem Falle vom Vorstände selbst zu treffen. Nach näherer Bestimmung der Eisenbahndirektion können ferner alle vom Vorstände allgemein oder im besonderen Falle angeordneten Benachrichtigungen und Aufforderungen an Dienststellen, Beamte, Arbeiter, an Bahnärzte, Rollfuhrunternehmer und andere, mit der Eisenbahnverwaltung in ständigem Verkehr stehende Personen und Firmen, sowie auch Feststellungen regelmäßiger und minder wichtiger Art im inneren Geschäftsbetrieb unmittelbar von den Bureaubeamten unter Anbringung eines Beglaubigungsvermerks veranlaßt werden. Von dieser Ermächtigung ist insbesondere in den Fällen Gebrauch zu machen, in denen es sich um mehrere Benachrichtigungen handelt, die durch eine Verfügung angeordnet sind.“

Es bleibt der Prüfung und Entscheidung der Königlichen Eisenbahndirektionen überlassen, ob sie die vorstehenden Anordnungen gleichmäßig für alle Inspektionen ihres Bezirks, oder nur für einzelne derselben treffen wollen. Die Erledigung von Geschäftssachen durch die Inspektionsbureaus kann auch im Verkehr mit den Bureaus der eigenen Direktion sowie mit denen der übrigen Königlichen Eisenbahndirektionen zugelassen werden. Sie darf jedoch nicht angewandt werden bei Schreiben an andere Behörden. Der Vorstand ist dafür verantwortlich, daß die Befugnis zur Erledigung von Geschäftssachen in der angegebenen Weise nur solchen Bureaubeamten übertragen wird, die volle Gewähr für eine ordnungsmäßige Erledigung bieten. Er hat sich durch öftere Revisionen davon zu überzeugen, daß die Beamten die ihnen übertragenen Arbeiten dieser Art sachgemäß und in kürzester Frist erledigen, sowie daß sie sich dabei innerhalb der festgesetzten Grenzen halten. Der Erlaß führt dann in zwei Übersichten Angelegenheiten auf, die beispielsweise sich zur vorbereitenden Behand-

lung durch die Bureaus (Übersicht I) und zur Abfertigung mit Beglaubigungsvermerk (Übersicht II) eignen.

Weiter heißt es in dem Erlaß: 2. Da sich die Bestimmungen über die Entlastung der Vorstände größerer Betriebs- und Verkehrsinspektionen durch Übertragung von Geschäften einfacherer Art an die Betriebsingenieure und Verkehrskontrolleure zur selbständigen Erledigung bewährt haben, so veranlasse ich die Präsidenten der Königlichen Eisenbahndirektionen, den Kreis dieser Geschäfte dort, wo ein Bedürfnis dafür besteht, in angemessener Weise zu erweitern. Selbstverständliche Voraussetzung hierbei bleibt, daß den Vorständen durch eine weitere Übertragung von Geschäften an ihre Vertreter nicht die Übersicht über die Handhabung des Dienstes und die Verwendung des Personals beeinträchtigt wird, da sie nach wie vor für die Sicherheit des Betriebes in vollem Umfange verantwortlich bleiben.

Unter den gleichen Voraussetzungen will sich der Herr Minister ferner damit einverstanden erklären, daß die Befugnis zur selbständigen Erledigung von Geschäften einfacherer Art in Anwesenheit des Vorstandes auch den Betriebsingenieuren derjenigen größeren Maschinen- und Werkstätteninspektionen erteilt wird, bei denen die Präsidenten ein Bedürfnis hierfür anerkennen.

Außer den in früheren Erlassen bezeichneten Angelegenheiten, von denen namentlich die mit der Anforderung, Verwaltung und Abgabe der Materialien, Drucksachen und Dienstgeräte verbundenen Arbeiten noch in weiterem Umfange, als dies bisher geschehen, den Vertretern der Vorstände zur selbständigen Erledigung übertragen werden können, eignen sich zur Bearbeitung durch die Betriebsingenieure und Verkehrskontrolleure (Firma: Vorstand der Inspektion; Unterschrift: Name des Vertreters mit dem Zusatz: In Vertretung [abgekürzt: I. V.], ohne Amtsbezeichnung) beispielsweise noch folgende Angelegenheiten: Anfragen bei Aufstellung der Fahrpläne für Arbeitszüge; Verwendung der Arbeitswagen und Kontrolle ihrer Ausnutzung; Belohnungen für aufgefundenen Schäden an Betriebsmitteln; Bearbeitung des Schriftwechsels mit Bewerbern und Mietern von Lagerplätzen usw. über Mietzahlung, Pfandgeldhinterlegung, Stempelzahlung, Vertragsvollziehung, Übersendung der Nebenaufertigung u. a. m., Mitteilungen an Interessenten über den Zeitpunkt von Ausschreibungen; Wagenbeschädigungsangelegenheiten; Heißläufermeldungen; Anforderung von Ersatzstücken, soweit nicht fremde Verwaltungen in Frage kommen; Verteilung der eingehenden reparaturbedürftigen Lokomotiven an die Werkmeister; Anträge auf Gewährung ermäßigter Wiegegebühren; Anträge auf Erteilung von Zeitkarten u. a. m.

Entsprechend der in einem früheren Erlaß für die Verkehrsinspektionen gegebenen Anordnung ist allgemein Vorsorge zu treffen, daß die nach dem Geschäftsplan dem Vertreter des Inspektionsvorstandes zugewiesenen Sachen vom Vorstände selbst zu bearbeiten sind, wenn darin Entscheidungen von grundsätzlicher Bedeutung oder besonderer Wichtigkeit zu treffen sind.

Zum 1. August d. J. sieht der Minister einem Bericht darüber entgegen, bei welchen Inspektionen von der Ermächtigung zur Übertragung von Geschäftssachen zur selbständigen Erledigung an die Inspektionsbureaus und an die Vertreter der Vorstände Gebrauch gemacht worden ist, welche Arbeiten den Bureaus und den Vertretern überlassen worden sind und wie sich die Maßnahmen bewährt haben.

— **Der Unfall auf der Berliner Hochbahn am 26. September 1908 vor Gericht.** Wie wir in Nr. 77 S. 1220 f. Jahrg. 1908 d. Ztg. berichteten, hat auf dem Gleisdreieck der Berliner Hochbahn durch den Absturz eines Wagens ein schwerer Betriebsunfall stattgefunden, bei welchem 18 Menschen getötet und ebenso viele körperlich verletzt wurden. Die Staatsanwaltschaft hatte dieserhalb Anklage erhoben gegen die Zugführer Karl Schreiber und Gustav Wende, und es ist jetzt am 6. Februar in dieser Sache nach einer vor der dritten Strafkammer des Landgerichts II zu Berlin geführten dreitägigen Verhandlung die Entscheidung ergangen, daß Schreiber zu einer Gefängnisstrafe von einem Jahr und neun Monaten verurteilt wurde, wovon jedoch drei Monate durch die erlittene Untersuchungshaft als verbüßt anzurechnen sind. Der Angeklagte Wende wurde freigesprochen. — Bei den Verhandlungen bildete die Frage, ob die Einrichtungen des Gleisdreiecks an sich als betriebsgefährlich anzusehen seien, was von der Verteidigung behauptet und unter Beweis gestellt war, eine große Rolle. In dieser Beziehung waren jedoch die Sachverständigen-Gutachten ausschlaggebend, von denen wir hier das des Professors an der Technischen Hochschule Cauer zu Charlottenburg, nach der „Voss. Ztg.“ mitteilen. Professor Cauer meinte: „Man kann nicht sagen, daß die Gleisanlagen des Gleisdreiecks verfehlt sind. Gleiche Anlagen befinden sich auch an manchen Stellen der Staatsbahnen. Wenn hier gesagt worden, daß das Gleisdreieck doch auch als großartige Leistung der Technik ge-

prüfen sei, so ist darauf hinzuweisen, daß diese Ober- und Unterführung auf dem Gleisdreieck in erster Reihe im Interesse der erhöhten Leistungsfähigkeit angelegt worden ist. Dabei konnte man aber gewisse Punkte, wo die Gleise zusammenlaufen, nicht vermeiden. So lange auf Eisenbahnen gefahren wird, wird es auch Eisenbahnunfälle geben. Man kann nicht sagen, daß das Gleisdreieck besonders gefährlich wäre, es kann nicht als Pflichtwidrigkeit der Verwaltung erachtet werden, daß sie das Gleisdreieck nicht schon längst beseitigt hat. Eine Gefahr läßt sich nicht immer ganz vermeiden, man kann nur bestrebt sein, die großen Gefahrenpunkte zu beseitigen.“ Der Sachverständige hat, wie er auf Befragen weiter bekundet, aus der Beweisaufnahme nicht den Eindruck gewonnen, daß bei der Hochbahn besonders zahlreiche Störungen vorgekommen seien. Wenn alles Material von einem siebenjährigen Betriebe zusammengetragen wird, so erscheint es natürlich größer, als es in Wirklichkeit ist. Einzelne Sachen, die hier vorgebracht worden, sind grobe Verstöße, wie sie überall vorkommen; sind als solche auch von der Gesellschaft geahndet worden. „Man kann der Verwaltung nicht nachsagen, daß sie in dieser Beziehung zu nachsichtig gewesen sei. Verspätungen sind bei dem Schnellbahnverkehr nicht zu vermeiden, sie kommen auch auf der Stadtbahn vor. Was die hier von der Verteidigung mehrfach herangezogenen selbsttätigen Sicherheitseinrichtungen betrifft, so ist man in Deutschland und überhaupt in Europa im allgemeinen für diese selbsttätigen Einrichtungen nicht sehr eingenommen, sie haben auch in Amerika die Betriebssicherheit nicht besonders vermehrt. Nach einem über diese Frage handelnden Werke kommt in Amerika auf 4800 Signalbewegungen eine Störung.“ Die Richter gewannen indessen die Überzeugung, daß die Verhandlungen bezüglich des Versuchs des Entlastungsbeweises so gut wie nichts ergeben haben. In der Begründung hob der Vorsitzende Landgerichtsdirektor Schneider hervor, daß das Gericht durch die dreitägige Beweisaufnahme den Sachverhalt als vollständig klargestellt angesehen habe. Die Verteidigung des Angeklagten habe hauptsächlich darin bestanden, daß er behauptet, sein Signal habe auf „Fahrt“ gestanden. Das Gericht hält dies jedoch durch die Beweisaufnahme für völlig widerlegt. Dagegen hält es für festgestellt, daß das Signal des Bülowstraßen-Zuges auf „Fahrt“ gestanden, und der Angeklagte Schreiber das Haltsignal für seinen Zug überfahren hat. Dies hat sich auch aus der nachträglichen Stellung der Weiche und der übrigen Signalvorrichtungen mit voller Bestimmtheit feststellen lassen.

— **Wagengestellung für Kohlen, Koks und Briketts.** Im Januar d. J. sind an O- und Oc-Wagen (zu 10 t) bei 24½ Arbeitstagen gegen 25½ Arbeitstage im gleichen Monat des Vorjahres:

I. im Ruhrbezirk:

	von den Zechen angefordert	den Zechen		d. s. arbeits-tätig gestellt
		recht-zeitig gestellt	nicht gestellt	
1909	522 465	522 465	—	21 325
1908	600 853	569 659	31 194	22 339
mithin 1909 gegen 1908	— 78 388 = 13 %	— 47 194 = 8,3 %	— 31 194	— 1 014 = 4,5 %

Die Zufuhr zu den Häfen betrug:

	Ruhrort	Duisburg	Hochfeld	zusammen	Dortmund
1909	35 494	14 601	362	50 457	253
1908	21 962	9 708	2042	33 712	127
mithin 1909 gegen 1908	+ 13 532	+ 4893	— 1680	+ 16 745	+ 126

II. in Oberschlesien:

	von den Zechen angefordert	den Zechen		d. s. arbeits-tätig gestellt
		recht-zeitig gestellt	nicht gestellt	
1909	204 658	204 658	—	8353
1908	215 057	214 954	99	8429
mithin 1909 gegen 1908	— 10 395 = 4,8 %	— 10 296 = 4,8 %	99	— 76 = 0,9 %

III. in Niederschlesien:

1909	34 014	34 014	—	1388
1908	34 508	34 508	—	1353
mithin 1909 gegen 1908	— 494 = 1,4 %	— 494 = 1,4 %	—	+ 35 = 2,6 %

IV. im Saarbezirk:

1909	65 950	66 917	33	2731
1908	69 960	69 619	341	2730
mithin 1909 gegen 1908	— 3010 = 4,3 %	— 2702 = 3,9 %	— 308	+ 1

V. in allen vier Bezirken:

1909	828 087	828 054	33	33 798
1908	920 374	888 740	31 634	34 853
mithin 1909 gegen 1908	— 92 287 = 10 %	— 60 686 = 6,8 %	— 31 601	— 1 055 = 3 %

— **Ergebnisse der Wagengestellung für Kohlen, Koks, Briketts und Preßsteine in den mittleren Braunkohlenbezirken.** Von den in den mittleren Braunkohlenbezirken an die Strecken der Eisenbahndirektionen Erfurt, Halle und Magdeburg anschließenden Braunkohlengruben, Kokereien und Brikettfabriken sind vom 16. bis 31. Januar in 13 Arbeitstagen 63 339 (im gleichen Zeitraum des Vorjahres in 14 Arbeitstagen 71 635) und auf den Arbeitstag durchschnittlich 4872 Wagen (5117) zu 10 t mit Braunkohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden. Während des gleichen Zeitraums konnten nicht rechtzeitig gestellt werden keine (123) Wagen. Es wurden demnach vom 16. bis 31. Januar d. J. auf den Arbeitstag 245 Wagen weniger und im ganzen 8296 Wagen oder 11,58 % weniger zum Versand gebracht als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

— **Versuchsfahrten mit der selbsttätigen Güterzug-Schnellbremse (System Hardy) bei langen Güterzügen.** Die Direktion der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft veranstaltet solche Versuchsfahrten am 12. und 13. d. M. auf den Strecken Blankenburg-Halberstadt und Blankenburg-Tanne (Harz Zahnradbahn). Am ersten Tage sollen zunächst Versuche am stillstehenden Zuge gemacht werden. Der Zug wird aus einer 1 C-Lokomotive für Personenwagen, 4 Personenwagen (Beobachtungswagen), 20 beladenen Kalkdeckelwagen, 22 leeren offenen Güterwagen und 11 Personenwagen (darunter 3 vierachsige), zusammen 120 Achsen, bestehen. Dann wird eine Versuchsfahrt von Blankenburg nach Halberstadt stattfinden und am Nachmittag eine weitere Versuchsfahrt auf der Harz-Zahnradbahn von Blankenburg nach Hütterode und zurück mit einem 270 t schweren Doppelzuge, bestehend aus 2 Lokomotiven und 15 Wagen = 30 Achsen. Am zweiten Tage wird die Versuchsfahrt mit einem Zuge von 120 beladenen Achsen gemacht werden. Während der Fahrten werden Betriebs-, Schnell- und Notbremsungen mit Messungen der Bremswege stattfinden. Über den Verlauf der Versuchsfahrten werden wir berichten.

— **Sitzung des sächsischen Eisenbahnrats.** Der für die 10. Wahlperiode neu gebildete sächsische Eisenbahnrat trat am 4. d. M. unter Vorsitz des Generaldirektors v. Kirchbach zu seiner ersten Sitzung zusammen. Er erhielt Mitteilung über die am 1. April d. J. ins Leben tretende Staatsbahngüterwagen-gemeinschaft und über die wichtigeren Änderungen der an demselben Tage in Kraft tretenden Verkehrsordnung sowie über einen Beschluß der letzten Generalkonferenz, Tierfrachten betreffend. Alsdann beschäftigten ihn zwei Tariffragen. In der einen wegen Versetzung der zu technischen Zwecken bestimmten Melasse in den Spezialtarif III gab der Eisenbahnrat sein Gutachten gegen eine Minderheit von 6 Stimmen im beifälligen Sinne ab. In der anderen Frage wegen Aufnahme von Terpentintöl in das Verzeichnis der zur Beförderung in Kesselwagen zugelassenen Güter entschied man sich mit großer Mehrheit gegen 3 Stimmen dahin, den Antrag zu befürworten. Hierauf wählte der Eisenbahnrat seinen ständigen Ausschuß. Zum Schluß erfolgte eine Besprechung des Sommerfahrplans und einer großen Zahl von Fahrplanwünschen.

— **Ausrufen von Zugverspätungen in den Warteräumen.** Im Bereiche der sächsischen Staatsbahnen werden von jetzt an auf denjenigen Stationen, wo die Personenzüge in den Warteräumen abgerufen werden, auch die Zugverspätungen, soweit sie gemäß der Fahrdienstvorschriften § 33 unter 12 durch Anschlag bekannt zu machen sind, in den Warteräumen ausgerufen. Das Ausrufen hat soweit möglich zu der Zeit zu geschehen, zu der bei pünktlichem Verkehre das Abrufen der Abfahrt erfolgen würde. Die Abfahrt selbst wird dann ebenfalls noch abgerufen.

— **Württembergische Nebenbahnen.** Der Verwaltungsbericht der württembergischen Verkehrsanstalten für das Etatsjahr 1907 enthält eine Übersicht über die Betriebs- und Verkehrsverhältnisse der vom Staat gebauten und betriebenen Nebenbahnen. Die Betriebslänge der zehn Vollspurnebenbahnen hat betragen 131,33 km, die der fünf Schmalspurnebenbahnen 101,28 km, je wie im Vorjahr. Der Überschuß der Betriebseinnahmen über die Be-