

ist diese Leistung jetzt übertroffen. Den Längenrekord hält zur Zeit die 286,7 km lange Strecke Berlin (Lehrter B.)-Hamburg mit zwei Zügen, von denen der eine 3 Stunden 20 Min., der andere 3 Stunden 22 Min. gebraucht. Das ergibt eine Reisegeschwindigkeit von 86 km in der Stunde. Ferner wird die Strecke Berlin-Hannover jetzt durch zwei Züge zwischen Berlin und Breslau übertroffen, einmal in der Streckenlänge durch den Zug D 19, der von Berlin bis Liegnitz 266,6 km mit einer Reisegeschwindigkeit von 78,8 km ohne Anhalten durchfährt, und sodann in der Geschwindigkeit durch den Zug D 18, der für die 248,3 km lange Strecke Breslau-Frankfurt a/O. 2 Stunden 58 Min. gebraucht und sonach mit 83,7 km Stundengeschwindigkeit verkehrt. Frankreich mit 263 km längster Fahrstrecke ist also jetzt durch drei Züge geschlagen. England freilich hat mit 360 km langer Fahrstrecke noch einen weiten Vorsprung. Ob und wann dieser einzuholen ist, erscheint fraglich, denn in England wird diese Leistung nur dadurch erreicht, daß die Lokomotiven während der Fahrt aus langen, zwischen den Schienen eingebauten Wassertrogen Wasser aufnehmen. Unsere klimatischen Verhältnisse gestatten die Nachahmung dieses Systems nicht, denn im Gegensatz zu dem auf der meerumspülten britischen Insel herrschenden milden Winterklima haben wir stets mit Frostperioden zu rechnen, während deren die Tröge regelmäßig zufrieren würden.

Von den deutschen Eisenbahnen werden Strecken von mehr als 200 km Länge ohne Aufenthalt nur auf den preußischen mit den erwähnten 10 Zügen durchfahren (6 Berlin-Hannover, 2 Berlin-Hamburg, 2 Berlin-Breslau). Nahe an 200 km heran kommen Züge auf den Strecken München-Nürnberg mit 198,7 km und Berlin-Dresden mit 188,6 km. Den Schnelligkeitsrekord für Deutschland hält aber immer noch die 161,7 km lange Strecke Berlin-Halle, die von zwei Zügen in 1 Stunde 50 Min. mit 88,2 km Stundengeschwindigkeit zurückgelegt wird.

— **Betriebsstörung auf dem Gleisdreieck der Berliner Hochbahn.** Eine aufsehenerregende einstündige Betriebsstörung auf der Hochbahn entstand am 17. d. M. abends kurz nach 7 Uhr dadurch, daß bei einem Zuge, der von der Bülowstraße nach der Möckernbrücke fuhr, im Gleisdreieck vorzeitig eine Weiche umgestellt wurde. Hierdurch kamen zwei Achsen des zweiten Wagens aus dem Gleis, und der dadurch unfahrbar gewordene Zug versperrte den nachfolgenden Zügen die Fahrt nach der Möckernbrücke und nach dem Leipziger Platz. Personen sind nicht verletzt worden. Der Materialschaden ist geringfügig. Die Fahrgäste einiger vor den Stationen zum Halten gekommenen Züge mußten den Weg bis zum nächsten Ausgang zu Fuß zurücklegen. Die Freimachung der gesperrten Gleisstrecke dauerte bis kurz nach 8 Uhr abends, worauf der Betrieb nach allen Richtungen wieder aufgenommen wurde, doch mußten die Fahrgäste zwischen Osten und Westen und umgekehrt noch einige Zeit über den Leipziger Platz fahren und dort umsteigen. Soweit der amtliche Bericht der betriebführenden Direktion. Der Unfall zeigt von neuem, daß auf elektrischen Schnellbahnen mit sehr rascher Zugfolge Weichenanlagen, mögen sie auch mit noch so vollkommenen Sicherheits- und Signalvorrichtungen ausgestattet sein, immer einen Gefahrpunkt bilden. Ist der Unfall diesmal auch ohne nennenswerte Folgen geblieben — nach der Darstellung des Lokalanzeigers sollen einige Fahrgäste durch Glassplitter leicht verletzt sein — so wird man doch bei der Kunde von dem Unfall es von neuem mit Freuden begrüßen, daß die Tage des Gleisdreiecks gezählt sind.

— **Berliner Untergrundbahnpläne und der Opernhausneubau.** Der „Berl. Lokal-Anz.“ meldet folgendes: Auf Grund eines Erlasses des Eisenbahnministers hat der Berliner Polizeipräsident jetzt mit den beteiligten Instanzen Verhandlungen über die Führung von Untergrundbahnen zum Neubau des königlichen Opernhauses eingeleitet. — Der Minister hatte schon vor einiger Zeit bei der Stadt Berlin angeregt, die geplante städtische Untergrundbahn Moabit-Rixdorf derart umzuleiten, daß sie unmittelbar vor dem neuen Opernhaus eine Station erhält und nicht, wie bisher geplant, durch die Dorotheenstraße, sondern unter dem Brandenburger Tor und den Linden nach der Stadt geführt wird. Nachdem hinsichtlich des Geländes für den Opernhausneubau die Entscheidung zugunsten des Krollschen Grundstücks und der Nachbargrundstücke endgültig gefallen ist, entstand die Frage, dem neuen Opernhaus auch eine Schnellbahnverbindung nach dem Westen Großberlins zu sichern. Die Aufgabe ist in Anbetracht der ziemlich isolierten Lage des Krollschen Grundstücks nicht gerade leicht zu lösen. Nach den Vorschlägen des Eisenbahnministers soll die von der Stadt Schöneberg und, unabhängig von dieser, von der Firma Siemens & Halske projektierte Untergrundbahn Nollendorfsplatz-Weißensee in ihrer Linienführung so geändert werden, daß die Bahn ihren Weg durch die Siegesallee nimmt, in einer großen Schleife nach Westen den Königsplatz unterfährt und ebenso wie die Berliner städtische Untergrundbahn Moabit-Rixdorf vor dem neuen Opernhaus einen Bahnhof erhält. Beide Unter-

grundbahnhöfe wären entweder nebeneinander oder übereinander anzuordnen, sodaß ein Umsteigeverkehr zwischen der Moabiter und der Schöneberger Linie ermöglicht wird. Die Fahrgäste, die aus dem Westen kommen, können auf dem Untergrundbahnhof „Opernhaus“ nach Moabit umsteigen. Die Schöneberger Linie soll dann nach dem Vorschlage des Ministers vom Königsplatz am Reichstag vorbei, längs des Weidendamm nach der Weidendammer Brücke und nach Überführung der städtischen Nord-Südbahn zur Georgenstraße geleitet werden. Der dortige Bahnhof könnte Verbindung mit dem Nord-Südbahnhof „Friedrichstraße“ erhalten. Die Schöneberger Bahn erhält dann ihre Fortsetzung durch die Kaiser-Wilhelm Straße und über den Alexanderplatz nach Weißensee. Der Weg durch die Kaiser-Wilhelm-Straße ist zur Entlastung der Königstraße gewählt. Im Sinne dieser Vorschläge hat das Polizeipräsidium jetzt den Magistraten von Berlin und Schöneberg, der Eisenbahndirektion und der Firma Siemens & Halske das neue, durch Karten erläuterte Material zugehen lassen und diese an der Frage unmittelbar beteiligten Instanzen zu einer Meinungsäußerung über die Durchführbarkeit der veränderten Projekte aufgefordert.

— **Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn.** Nach dem Geschäftsbericht für das Jahr 1910 sind die Einnahmen aus dem Personenverkehr von 433 057 auf 457 836  $\mathcal{M}$  gestiegen. Der Güterverkehr erbrachte 1 038 615 (i. V. 959 242)  $\mathcal{M}$ . Aus den übrigen Einnahmequellen sind 237 504 (214 647)  $\mathcal{M}$  erzielt worden. Insgesamt belaufen sich die Betriebseinnahmen auf 1 733 956 (1 606 947)  $\mathcal{M}$  und die Betriebsausgaben auf 1 098 393 (1 104 027)  $\mathcal{M}$ . Der Anleihedienst erforderte 380 260 (338 869)  $\mathcal{M}$ . Von dem Überschuß sind in Abzug zu bringen: zu Tantiemen 2719 (1259)  $\mathcal{M}$ , zur preußischen Eisenbahnsteuer 6766 (5191)  $\mathcal{M}$ ; hiernach verbleiben 194 725 (110 194)  $\mathcal{M}$ , deren Verwendung in folgender Weise vorgeschlagen wird:  $3\frac{1}{2}\%$  Dividende = 178 500  $\mathcal{M}$  ( $2\frac{3}{4}\%$  = 102 200  $\mathcal{M}$ ), Vortrag 16 226 (8194)  $\mathcal{M}$ . Die Steigerung des Verkehrs hat sich in den ersten Monaten des laufenden Jahres fortgesetzt.

— **Verkehrseinnahmen der sächsischen Staatseisenbahnen.** Die vorläufig festgestellten Verkehrseinnahmen betragen im Monat April d. J. 14 080 800  $\mathcal{M}$ , das sind 1 182 000  $\mathcal{M}$  mehr als im gleichen Monat des vergangenen Jahres. Von der gesamten Einnahme entfallen 5 176 800  $\mathcal{M}$  (1 125 000  $\mathcal{M}$  mehr) auf den Personenverkehr und 8 904 000  $\mathcal{M}$  (57 000  $\mathcal{M}$  mehr) auf den Güterverkehr. Die gesamten Verkehrseinnahmen der sächsischen Staatseisenbahnen vom 1. Januar bis 30. April d. J. betragen nach vorläufiger Feststellung 52 512 566  $\mathcal{M}$ , das sind 3 428 125  $\mathcal{M}$  mehr als im gleichen Zeitraume des Vorjahres. Hierzu trugen bei: der Personenverkehr 16 943 500  $\mathcal{M}$  (986 362  $\mathcal{M}$  mehr) und der Güterverkehr 35 569 066  $\mathcal{M}$  (2 441 763  $\mathcal{M}$  mehr). Die große Mehreinnahme aus dem Personenverkehr im April d. J. von 27,77% ist teils auf den Umstand zurückzuführen, daß das Osterfest im Jahre 1911 in den April, im Vorjahr dagegen in den März fiel, so daß der April 1911: 5 Sonntage und 2 Feiertage, der April 1910 aber nur 4 Sonntage umfaßte; teils beruht die Mehreinnahme auf einer günstigen Verkehrsentwicklung. Die im Güterverkehr (hauptsächlich im direkten Verkehr) erzielte Mehreinnahme ist ebenfalls durch Verkehrssteigerung entstanden. Dabei ist zu berücksichtigen, daß, wie vorher erwähnt, in den Monat April d. J. 3 Werktage weniger fielen, als in den gleichen Monat des Vorjahres.

— **Die Vorschriften für den Bahnarztendienst bei den württembergischen Staatseisenbahnen (und der Bodenseedampfschiffahrt) sind neu herausgegeben worden.** An Neuerungen sind hervorzuheben: die höher geprüften Hilfsbeamten (Referendare usw.) sind nicht mehr unter das bahnärztlich zu behandelnde Personal aufgenommen; der Personenkreis der Familie, der Anspruch auf bahnärztliche Behandlung hat, ist schärfer umgrenzt und etwas erweitert worden; bei groben Verstößen gegen Anordnungen des Bahnarztes und bei ungebührlichem Benehmen gegen ihn kann die bahnärztliche Behandlung vorübergehend entzogen werden; die Gebühr für die Untersuchung der Anwärter auf Beamten- und Unterbeamtenstellen ist von 3 auf 4  $\mathcal{M}$ , die für die Untersuchung der im Arbeiterverhältnis verbleibenden Personen von 1 auf 2  $\mathcal{M}$  erhöht worden. Die Tauglichkeitsvorschriften und die Krankheitsgruppen für die Krankenstatistik sind als Anhang aufgenommen.

— **Zollrevision auf den Bodenseedampfschiffen.** Zur Bequemlichkeit der Reisenden findet auch in diesem Sommer wieder über die Zeit des stärkeren Reiseverkehrs bei den nachstehenden Schiffskursen die zollamtliche Abfertigung des Reisegepäcks während der Überfahrt auf dem Dampfschiff statt, und zwar vom 1. Mai ab bei dem Kurs 186: Rorschach ab 12.25, Friedrichshafen an 1.23, und vom 1. Juli ab bei den Kursen 168: Romanshorn ab 12.55, Friedrichshafen an 1.40, 189: Friedrichshafen ab 1.55, Rorschach an 3.00.