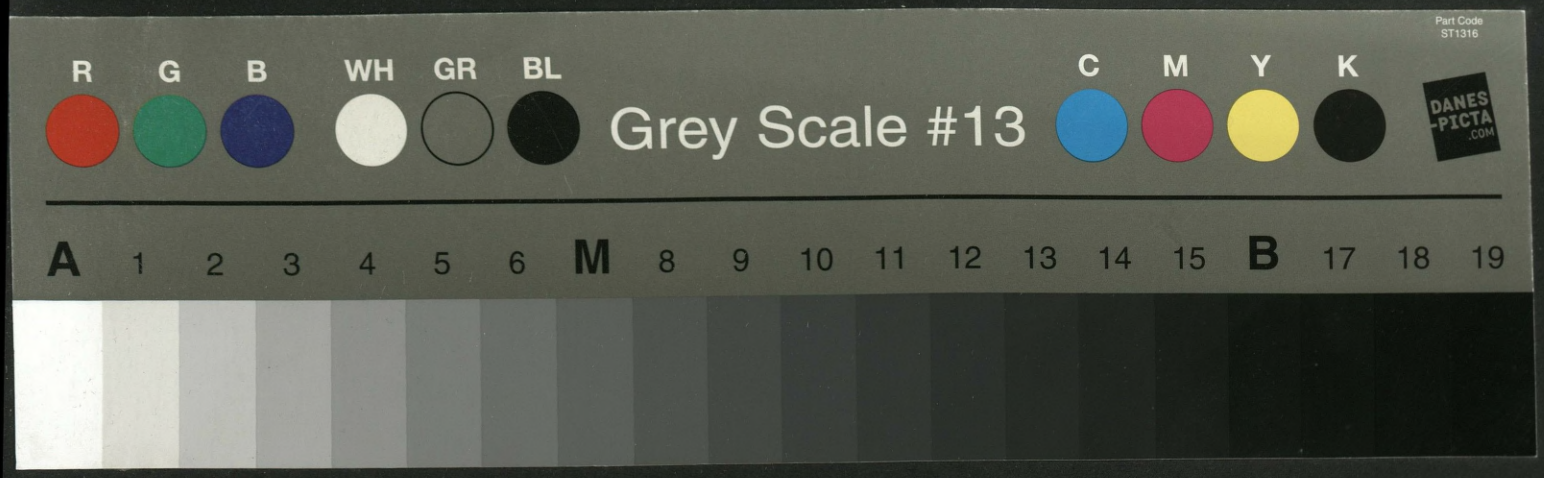

Part Code
ST1316
R G B WH GR BL
Grey Scale #13
C M Y K
DANES-PICTA.COM
A 1 2 3 4 5 6 M 8 9 10 11 12 13 14 15 B 17 18 19




Centimetres
Colour Chart #13
Blue Cyan Green
Yellow Red Magenta White 3/Color Black
DANES-PICTA.COM



1872/ 3931

Die Deutschen Eisenbahnen
1910 bis 1920

V

Herausgegeben
vom
Reichsverkehrsministerium

Mit 49 Abbildungen im Text und einer Kartenbeilage

XI. 2. 1

Berlin
Verlag von Julius Springer
1923

3931/III.
Biblioteka Okręgowego Koła
Towarzystwa Wiedzy Wojskowej
w Krakowie
48800
Bibl. Jen. płk. K. Świerczewskiego

Inhaltsverzeichnis.

Seite

Einleitung 1

Erster Abschnitt. Bahngebiet und Bahnbau.

Bahngebiet 4
Bahnbau 7
Bahnunterhaltung 10
Neubau 13
Bautätigkeit zur Befriedigung militärischer Anforderungen 18

Zweiter Abschnitt. Organisation und Verwaltung.

Preußen-Hessen 20
Bayern 24
Sachsen 28
Württemberg 28
Baden 29
Mecklenburg-Schwerin 29
Oldenburg 30

Dritter Abschnitt. Personalwesen.

Personalstand 1910 bis 1920 31
Entwicklung der Beamtenverhältnisse 53
Entwicklung der Arbeiterverhältnisse 70
Maßnahmen gegen die Personalschwierigkeiten während des Kriegs 87
Urlaubsbeschränkungen, Abänderung der Dienst- und Ruhezeiten 90
Einschränkung von Arbeiten 94
Personalmaßnahmen nach dem Krieg und infolge der Revolution 94
Der achtstündige Arbeitstag 95
Neueinstellung von Personal 98
Abschaffung der Akkordarbeit 100
Das Personal aus den verlorenen deutschen Gebietsteilen 100
Wohnungsnot und Versetzungschwierigkeiten 101
Die Arbeitseinstellungen und Eisenbahnerstreiks 101
Eisenbahnerverbände und Gewerkschaften. Beamtenräte. Fachausschüsse 109
Eisenbahnverwaltungen und Arbeiterschaft 114
Die Arbeiterversicherung 122
Wohlfahrtswesen.
Unterstützungen 138
Gesundheitsfürsorge 140
Familien- und Kinderfürsorge 140
Tuberkulosebekämpfung 141
Genesungs- und Erholungsheime 141
Aufenthalts-, Übernachtungs- und Baderäume 142
Wohnungswesen 142
Ernährungsfürsorge 143
Hausbrandversorgung 145
Bekleidungsangelegenheiten 145

Seite

Fürsorge für kriegsbeschädigte Eisenbahner 146
Beteiligung des Personals an der Kriegswohlfahrt 147

Vierter Abschnitt. Verkehr und Betrieb.
Vom Jahr 1910 bis zum Kriegsausbruch.
Personenverkehr 149
Verkehrswerbung 151
Güterverkehr 154
Heeresaufmarsch und öffentlicher Verkehr 157
Nach Beendigung des Aufmarsches bis August 1916 159
Vom August 1916 bis zum Waffenstillstand.
Verschlechterung der Verkehrsverhältnisse 161
Die Gegenmaßnahmen der Eisenbahnverwaltungen 163
Verkehrsentwicklung nach der Statistik 173
Vom Waffenstillstand bis zum Ende der Berichtszeit 186
Betriebsicherheit und Unfallstatistik 191
Eisenbahndiebstähle und ihre Bekämpfung 192

Fünfter Abschnitt. Tarifwesen.
Grundsätze der Tarifpolitik. Eisenbahn-Verkehrsordnung 194
Die Reichsverkehrsteuern 197
Die Änderungen der Tarife.
Personen- und Gepäcktarife 198
Einzelne Gebühren 202
Vereinsreiseverkehr 202
Monatskarten 202
Stadt-, Ring- und Vorortarife 203
Tarife für Sonderzüge, Feriensonderzüge, Personen-, Kranken- und Gepäckwagen 204
Kriegszuschläge und sonstige, zum Teil vorübergehende Bestimmungen zur Einschränkung des Personenverkehrs 204
Die Ausnahmetarife des Personenverkehrs 207
Der Personenverkehr und die Einnahmen aus dem Personenverkehr 208
Die Tarife für lebende Tiere und für Güter.
Die ermäßigten Kriegsausnahmetarife 209
Die Aufhebung oder Erhöhung bestehender Ausnahmetarife 213
Die allgemeine Aufhebung der Ausnahmetarife 219
Die allgemeine Erhöhung des regelmäßigen Gütertarifs 221
Die Erhöhung der Stückguttarife 225
Erster allgemeiner Kriegszuschlag von 15. v. H. auf alle Güter- und Tiertarife 227
Kriegszuschläge in den Jahren 1918, 1919 bis 1. April 1920 230
Die internationalen Tarife 235
Die feindlichen Staaten 235
Bulgarien, Serbien, Türkei, Rumänien 236
Neutrale Staaten 237
Die verbündeten Staaten Österreich und Ungarn 240
Der Personenverkehr der besetzten Gebiete 243
Rückblick 245

Sechster Abschnitt. Beschaffungswesen 248

Siebenter Abschnitt. Maschinentechnisches Gebiet.
Fahrzeuge.
Bestand an Fahrzeugen, Zu- und Abgänge, Leistungen und Beschaffungskosten 255
Bauart der Dampflokomotiven 263
Bauart der Wagen 267
Besondere Einrichtungen der Fahrzeuge aller Gattungen 270
Fahrzeuge der Schmalspurbahnen 272
Elektrische Zugförderung 272
Werkstättenwesen 275

Achter Abschnitt. Finanzwesen 285

Seite

Neunter Abschnitt. Privateisenbahnen 291

Zehnter Abschnitt. Kleinbahnen 295

Anhang. Die Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen (1871 bis 1918).

Bahngebiet 302
Organisation und Verwaltung 311
Personal 313
Verkehr 316
Betrieb 321
Finanzen 323
Das Ende der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen 325

Anlagen.

1. Umfang des Bahngebiets der deutschen Reichsbahn am 1. April 1920 328
2. Umfang des Bahngebiets der deutschen Staatseisenbahnen am 1. April 1913 329
3. Die nach dem Sommerfahrplan 1914 ohne Aufenthalt durchfahrenen Strecken. Schnellfahrende Züge zwischen den Hauptverkehrsorten nach dem Sommerfahrplan 1914 330
4. Zahl der Unfälle in den Jahren 1910 bis 1919 auf den Vollspurstrecken der deutschen Staatseisenbahnen sowie Zahl der verunglückten Personen 331
5. Zahl der in den Jahren 1910 bis 1919 beim Eisenbahnbetrieb auf den Vollspurstrecken der deutschen Staatseisenbahnen verunglückten Reisenden, Bahnbediensteten und anderen Personen 332
6. Größere Betriebsunfälle in den Jahren 1910 bis 1919 334
7. Die Eisenbahndiebstähle in den Monaten Dezember 1919 bis September 1920 336
8. Übersicht der aus Anlaß des Kriegs eingeführten Frachtvergünstigungen für den Güter- und Tierverkehr 338
9. Verbrauchsmengen und Preise der wichtigsten Betriebs- und Oberbaustoffe 364
10. Übersicht über den Bestand an Fahrzeugen mit Regel- und Schmalspur, die Leistungen dieser Fahrzeuge sowie die für ihre Beschaffung aufgewendeten Beträge 368
11. Übersicht über die Einführung der elektrischen Zugförderung bei den deutschen Staatseisenbahnen . . . 370
12. Entwicklung des Anlagekapitals der deutschen Staatseisenbahnen 370
13. Anteil der deutschen Staatseisenbahnen an den Staatsschulden der Länder und Verhältnis dieses Anteils zum Anlagekapital der Staatseisenbahnen 374
14. Betriebsergebnisse der deutschen Staatseisenbahnen 376
15. Verzeichnis der in der Zeit vom 1. April 1910 bis 31. März 1920 in Preußen genehmigten und eröffneten Privateisenbahnstrecken 380
16. Verzeichnis der in der Zeit vom 1. April 1910 bis 31. März 1920 in den deutschen Ländern — mit Ausnahme von Preußen — genehmigten und eröffneten Privateisenbahnstrecken 381
17. Verzeichnis der Privateisenbahnstrecken und der anderen Ländern gehörenden Staatsbahnstrecken in den einzelnen deutschen Ländern nach dem Stand vom 31. März 1920 382
18. Anlagekapital der Privateisenbahnen und seine Verzinsung 391
19. Von Preußen bewilligte Staatsbeihilfen für Kleinbahnen 392
20. Anzahl und Länge der zur Ausführung genehmigten Straßenbahnen 392
21. Anzahl und Länge der zur Ausführung genehmigten nebenbahnähnlichen Kleinbahnen 396
22. Anzahl und Länge der im Betrieb befindlichen Straßenbahnen 398
23. Anzahl und Länge der im Betrieb befindlichen nebenbahnähnlichen Kleinbahnen 400
24. Baukosten der zur Ausführung genehmigten Straßenbahnen 402
25. Baukosten der zur Ausführung genehmigten nebenbahnähnlichen Kleinbahnen 404
26. Die im Betrieb befindlichen Staats- und Privateisenbahnen sowie Kleinbahnen in Preußen am 1. April 1910, 1919 und 1920 406
27. Verzinsung des Anlagekapitals der Straßenbahnen, desgl. der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen 408
28. Übersicht über die mit dem Inkrafttreten des Vertrags von Versailles der Aufsicht des preußischen Staats entzogenen Kleinbahnen 409

Kartenbeilage: Übersichtskarte der Deutschen Eisenbahnen nach dem Stand vom 1. April 1920.

Einleitung.

Der nachfolgende Bericht schildert auf Grund amtlichen Materials die Entwicklung der deutschen Eisenbahnen in den Jahren 1910 bis 1920. Er schließt an die Berichte über die Verwaltung der öffentlichen Arbeiten in Preußen während der Jahrzehnte 1890 bis 1900 und 1900 bis 1910 an, die von den preußischen Ministern der öffentlichen Arbeiten in den Jahren 1901 und 1911 herausgegeben worden sind. Der vorliegende Bericht beschränkt sich auf das wichtigste Verkehrsmittel, die Eisenbahn, umfaßt aber außer den preußisch-hessischen auch die übrigen deutschen Staats-, Privat- und Kleinbahnen des Deutschen Reichs. Er ist im Reichsverkehrsministerium unter Mitwirkung der Eisenbahnverwaltungen der Staatsbahnen besitzenden Länder ausgearbeitet worden und bezieht sich teils auf die Kalenderjahre vom 1. Januar 1910 bis 31. Dezember 1919, teils auf die Rechnungsjahre vom 1. April 1910 bis 31. März 1920.

Nach dem Reichsgesetz vom 30. April 1920 (Reichs-Gesetzbl. S. 773) sind alle deutschen Staatsbahnen in den Besitz und die Verwaltung des Deutschen Reichs übergegangen. Bis dahin waren die deutschen Eisenbahnen auf Grund der Verfassung vom 16. April 1871 (Reichs-Gesetzbl. S. 63) der Aufsicht des Reichs im Interesse der Landesverteidigung und — mit Ausnahme von Bayern, das ein Reservatrecht hatte — im Interesse des allgemeinen Verkehrs unterworfen. Die Bundesstaaten verwalteten ihre Eisenbahnen selbständig. An Stelle des Staatsbahnsystems ist nunmehr das Reichsbahnsystem getreten.

Die deutschen Staatsbahnen blicken auf eine jahrzehntelange fortschreitende ruhmvolle Entwicklung zurück. Sie haben auch im letzten Jahrzehnt ihres Bestehens hervorragende Leistungen, besonders während des Kriegs, aufzuweisen, indem sie nicht nur die Kriegsführung auf das wirksamste unterstützt haben, sondern auch mit Erfolg bemüht gewesen sind, den allgemeinen Verkehr aufrecht zu erhalten und zu fördern. Erst nach dem Waffenstillstand und der Revolution sind sie zusammengebrochen und haben sich bis zum Übergang an das Reich nicht mehr erholen können. Aufgabe des Reichs ist es, eine Gesundung der Eisenbahnen herbeizuführen, und die Wege hierzu sind mit Erfolg beschritten worden. Der Reichsverkehrsminister erachtet es für seine Ehrenpflicht, die Leistungen der deutschen Eisenbahnen auch in diesen schweren Zeiten zum bleibenden Gedächtnis zu schildern und der Öffentlichkeit bekannt zu machen.

Das Jahrzehnt zerfällt in drei Abschnitte:

Die Zeit vom 1. April 1910 bis zum Beginn des Weltkriegs Anfang August 1914, die Zeit des Weltkriegs bis zum Waffenstillstand am 11. November 1918 und dem Vertrag von Versailles vom 28. Juni 1919, und die Nachkriegszeit bis zum Übergang auf das Reich. Die Kriegszeit läßt sich wieder in zwei Unterabschnitte teilen, vom August 1914 bis zum Herbst 1916,

in dem die Ausführung des Hindenburg-Programms einen entscheidenden Einfluß auf die Entwicklung der Eisenbahnen ausgeübt hat, und von da bis zum Abschluß des Waffenstillstands. In dem ersten Abschnitt finden wir die deutschen Eisenbahnen in dem Zustand normalen Fortschritts auf dem bisherigen Weg. Nur im Herbst 1912 waren lebhafte Betriebschwierigkeiten zu bekämpfen. Als Anfang August 1914 der Krieg ausbrach, vollzog sich die Mobilmachung und der Aufmarsch des Heeres ganz nach dem im Frieden von den Militär- und Eisenbahnbehörden festgesetzten Aufmarschplan. Auf den Eisenbahnen wurden die Transporte von den Eisenbahndirektionen in voller Ruhe, Ordnung, Pünktlichkeit und Sicherheit durchgeführt. Der allgemeine Güterverkehr wurde am 1. August, der allgemeine Personenverkehr in der Nacht vom 3. auf den 4. August eingestellt, und zunächst dienten die Eisenbahnen ausschließlich der Landesverteidigung. Was sie in dieser Beziehung in den vier Kriegsjahren geleistet haben, im Transport der Mannschaften, des Kriegsmaterials, der Gefangenen und Verwundeten, wie sie gewaltige Heeresmassen von dem äußersten Westen nach dem Osten und von Norden nach Süden befördert haben, wie sie in dem von Deutschland besetzten feindlichen Gebiet die Eisenbahnen wieder instandgesetzt haben, neue Strecken gebaut, die zerstörten Brücken wieder hergestellt und die dortigen Eisenbahnen verwaltet und betrieben haben, ist nicht Gegenstand dieses Berichts, denn diese Tätigkeit erfolgte unter militärischer Oberleitung.

Der Ausbruch des Kriegs kam völlig überraschend mitten im Sommer, als sich ein großer Teil der Bevölkerung in Bädern und Erholungsorten befand. Die Reisenden bemühten sich natürlich, so schnell als möglich in die Heimat zurückzukehren. Vielen gelang dies noch bis zum 4. August. Die übrigen waren zunächst darauf angewiesen, die ihnen gerade begegnenden Militärpersonenzüge zu benutzen. Für den Güterverkehr war es verhängnisvoll, daß der Krieg durch wirtschaftliche Maßnahmen in keiner Weise vorbereitet war. Genügende Vorräte von Lebensmitteln und anderen Lebensnotwendigkeiten sowie von Rohstoffen waren nicht vorhanden. Sobald der Aufmarsch des Heeres vollendet war, konnten die Eisenbahnen den allgemeinen Bedürfnissen wieder dienstbar gemacht werden. Die Einführung eines regelmäßigen, wenn auch beschränkten Personenverkehrs gelang schon in kurzer Zeit, und am 21. August 1914 konnten einige Schnellzüge eingelegt werden. Am 21. September tagte in Berlin eine Fahrplankonferenz, an der nicht nur die deutschen, sondern auch Vertreter der verbündeten und einiger neutralen Staaten teilnahmen, die einen Winterfahrplan für 1914 feststellten, der am 2. Dezember 1914 in Kraft trat. Im Dezember wurde schon ein Reichskursbuch herausgegeben. Während der Dauer des Kriegs ist es gelungen, den Personenverkehr einigermaßen aufrecht zu erhalten. Er gestaltete sich im letzten Kriegsjahr so lebhaft, daß er eingeschränkt und zum Teil eingestellt werden mußte. Viel schwieriger waren die Verhältnisse im Güterverkehr, der vornehmlich auch unter der Blockade zu leiden hatte. Er mußte neue, oft viel weitere Wege suchen, wodurch der Betrieb erschwert und verlängert wurde. Der Verkehr litt dann unter dem Mangel an Lokomotiven und Wagen und geschultem Personal. Zur Förderung und Erleichterung des Verkehrs wurden ermäßigte Ausnahmetarife eingeführt. Dieser Zustand dauerte bis zum Herbst 1916. Durch das sogenannte Hindenburg-Programm wurden die Eisenbahnen zur erneuten Abgabe von Personal und zu neuen gewaltigen Leistungen für Neubauten und für Beförderung des Kriegsmaterials in Anspruch genommen. Hierzu kam noch der harte Winter 1916/17, während dessen die Wasserstraßen fast vollständig versagten. In den Jahren 1917 bis 1918 trat eine leichte Besserung ein, bis im November 1918 der Waffenstillstand und die Revolution aufs neue die Eisenbahnverhältnisse verschlimmerten. Die Abgabe von Betriebsmaterial an die Feindstaaten, die plötzliche Einführung des Achtstundentags, die Wiedereinstellung eines neuen und zum Teil ungeübten Personals aus den vom Krieg zurückkehrenden Mannschaften hatten neue Erschwerungen zur Folge.

Die Erweiterung des Eisenbahnnetzes durch den Bau neuer Bahnen mußte während des Kriegs und in den ersten Jahren nach Friedensschluß fast völlig eingestellt werden, während in den Jahren 1910 bis 1914 die Bautätigkeit in der üblichen Weise fortgesetzt wurde. Die durch Anleihen bewilligten Mittel wurden fast ausschließlich verwandt zur Fortsetzung angefangener Bauten und zur Beschaffung von Betriebsmitteln. Von dem Eisenbahnpersonal, den Beamten und Arbeitern, mußte ein großer Teil seiner Dienstpflicht im Heer genügen. Die Lücken wurden ausgefüllt durch die Wiedereinstellung älterer, im Ruhestand befindlicher und neuer junger Personen und durch Frauen. Die Bezüge der Beamten und die Löhne wurden während des Kriegs erhöht; infolge der Einführung des Achtstundentags mußte die Zahl der Angestellten vermehrt werden. Die Arbeitsfreudigkeit, die besonders in den ersten Zeiten nach Beendigung des Kriegs sehr gesunken war, hat sich nunmehr wieder gehoben. Die Leistungsfähigkeit ist aber besonders in den Werkstätten sehr stark zurückgegangen. Die Finanzen der Eisenbahnen, die sich bis zum Kriegsbeginn durchaus normal entwickelt hatten, befanden sich in den ersten Kriegsjahren auch noch in einem verhältnismäßig günstigen Zustand. Die vorhandenen Reserven mußten allerdings aufgezehrt werden. Das Abflauen des Verkehrs und die von Jahr zu Jahr fortschreitende Erhöhung der Ausgaben hatten zur Folge, daß von 1917 an an Stelle der Überschüsse der Einnahmen über die Ausgaben Fehlbeträge traten, die einstweilen nur durch Erhöhungen der Tarife einigermaßen ausgeglichen werden konnten. Das Jahrzehnt war für die deutschen Eisenbahnen eine Zeit schwerer Prüfung. Aller angewandten Bemühungen ungeachtet wurden sie an das Reich in einem technisch und wirtschaftlich stark geschwächten Zustand übergeben und hinterließen dem Reich die schwere Aufgabe, allmählich wieder normale Zustände einzuführen. Die Schwierigkeiten, mit denen die deutschen Eisenbahnen in dem letzten Jahrzehnt zu kämpfen hatten, die gewaltigen Leistungen, durch die es gelang, dieser Schwierigkeiten allmählich einigermaßen Herr zu werden, sollen in nachfolgendem Bericht im einzelnen ohne Voreingenommenheit ausführlich geschildert und der Leser soll in den Stand gesetzt werden, sich selbst ein Urteil zu bilden, ob es den Eisenbahnen gelungen ist, unter den denkbar schwersten Umständen ihrer Aufgabe gerecht zu werden und der Landesverteidigung und dem Verkehr erfolgreich zu dienen.

Der Bericht zerfällt in folgende Abschnitte:

1. Bahngebiet und Bahnbau,
2. Organisation und Verwaltung,
3. Personalwesen,
4. Verkehr und Betrieb,
5. Tarifwesen,
6. Beschaffungswesen,
7. Maschinentechnisches Gebiet,
8. Finanzwesen,
9. Privateisenbahnen,
10. Kleinbahnen.

In einem Anhang werden die durch den Vertrag von Versailles vom Deutschen Reich getrennten früheren Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen dargestellt.

Erster Abschnitt.

Bahngebiet und Bahnbau.

Bahngebiet.

Nach dem durch das Reichsgesetz vom 30. April 1920 genehmigten Staatsvertrag sind an Staatsbahnen mit Wirkung vom 1. April 1920 in das Eigentum des Reichs

53648,86 km

Bahn- (Eigentums-) länge übergegangen, die sich nach der in der Anlage 1 gegebenen Zusammenstellung auf die ehemaligen Staatsbahnen der Länder verteilen. In der Anlage 2 ist zum Vergleich eine Tabelle über alle Staatseisenbahnen des Deutschen Reichs im Jahr 1913 beigefügt. Dem Zusammenschluß der deutschen Staatsbahnen zur Deutschen Reichsbahn waren im Berichtszeitraum von 1910 bis 1920 bei den einzelnen Länderbahnen folgende Veränderungen im Umfang des Bahngebiets vorausgegangen.

Das preußisch-hessische Staatseisenbahnnetz umfaßte einschließlich der aus Anlaß des Vertrags von Versailles abgetretenen Bahnen an Haupt-, Neben- und Schmalspurbahnen

Ende März 1920	40348,91 km,
„ „ 1910	37162,43 „ ,
mithin Zugang	3186,48 km.

Der Zugang erfolgte mit 91,27 km durch den Erwerb der Bergheimer Kreisbahnen und der Mödrath-Liblar-Brühler Eisenbahn auf Grund des Gesetzes vom 14. Juni 1912, im übrigen durch den Bau neuer Bahnen und Ergänzungstrecken.

Von den für Ende 1920 nachgewiesenen 40348,91 km Bahnstrecken liegen 4558,43 km in Gebieten, die im Rechnungsjahr 1919 nach dem Versailler Vertrag vom 28. Juni 1919 verloren gegangen sind. Nach ihrem Abzug ergibt sich für

Ende März 1920 eine Bahnlänge von 35790,48 km.

Von den mit den abgetretenen Landesteilen verloren gegangenen Eisenbahnen sind

an Belgien	129,79 km,
„ die Freie Stadt Danzig	145,32 „ ,
„ die Verwaltung des Memelgebiets	136,90 „ ,
„ den polnischen Freistaat	4115,19 „ ,
„ die Tschechoslowakei	31,23 „

übergegangen.

Ferner wurden nach dem Berichtszeitraum in Ausführung des Vertrags von Versailles abgegeben:

a) Im Saargebiet, auf dessen Regierung Deutschland 15 Jahre lang verzichten mußte, am 1. April 1920 an die den Völkerbund vertretende Regierungskommission des Saargebiets 298,22 km;

b) am 17. Juni 1920 nach dem Ergebnis der Volksabstimmung in den abgetretenen nordschleswigschen Landesteilen an Dänemark 250,14 km.

An neuen Bahnen und Ergänzungstrecken sind im ganzen 3095,21 km hinzugetreten, von denen Preußen 3036,10 km, Hessen 58,62 km und Baden 0,49 km hergestellt hat.

Von den auf Kosten Preußens gebauten 3036,10 km liegen in Preußen und den bis zum Friedensschluß preußischen Landesteilen 2920,93 km, in außerpreußischem Gebiet 115,17 km.

Von den Ende März 1920 vorhandenen 35790,48 km liegen

in Preußen	31469,01 km,
in anderen deutschen Staaten	4313,09 „ ,
im Ausland	8,38 „ .

Von den in Preußen liegenden 31469,01 km kommen

auf die östlichen Provinzen	14552,51 km,
auf die westlichen Provinzen	16916,50 „ .

Im letzten Jahrzehnt wurden 1940,37 km zweigleisig,
45,64 „ dreigleisig,
241,86 „ viergleisig und
2,58 „ sechsgleisig

ausgebaut.

Das bayerische Staatseisenbahnnetz umfaßte einschließlich der später abgetretenen Bahnen an Haupt-, Neben- und Schmalspurbahnen

Ende März 1920	8538,69 km,
„ „ 1910	7815,82 „ ,
mithin Zugang	722,87 km.

Der Zugang erfolgte mit 5,73 km durch den Erwerb der gemeindeeigenen Nebenbahn Röthenbach b. Lindau—Weiler (Algäu) auf Grund des Gesetzes vom 27. März 1920, im übrigen durch den Bau neuer Bahnen und Ergänzungstrecken.

Von den für Ende März 1920 nachgewiesenen 8538,69 km Bahnstrecken liegen 11,97 km in Gebieten, die im Haushaltsjahr 1919 nach dem Vertrag von Versailles verloren gegangen sind. Nach ihrem Abzug ergibt sich für Ende März 1920 eine Bahnlänge von 8526,72 km. Davon liegen

im rechtsrheinischen Bayern	7463,39 km,
in der Pfalz	921,95 „ ,
in anderen deutschen Staaten	94,13 „ ,
im Ausland	47,25 „ .

Die verlorengegangenen 11,97 km Bahnstrecke liegen in Elsaß-Lothringen und sind an Frankreich übergegangen.

Ferner wurden nach dem Berichtszeitraum in Ausführung des Vertrags von Versailles im Saargebiet am 1. April 1920 an die den Völkerbund vertretende Regierungkommission des Saargebiets 92,98 km abgegeben.

Durch Neubau sind im Berichtszeitraum an neuen Bahnen und Ergänzungstrecken 717,14 km hinzugetreten, von denen 707,32 km in Bayern und 9,82 km in außerbayerischen Gebieten liegen.

Im letzten Jahrzehnt wurden 148,82 km eingleisige Haupt- und Nebenbahnen zweigleisig ausgebaut und 4,80 km zweigleisige Hauptbahnen zur Gewinnung von Oberbaustoffen für Heereszwecke abgebrochen.

Das sächsische Staatseisenbahnnetz umfaßte an Haupt-, Neben- und Schmalspurbahnen

Ende März 1920	3370,04 km,
„ „ 1910	3315,53 „ ,
mithin Zugang	54,51 km.

Der Zugang erfolgte durch den Bau neuer Bahnen und Ergänzungstrecken sowie durch Änderung bestehender Längenverhältnisse und Linienverlegungen bei Bahnhofsumbauten.

Von den Ende März 1920 vorhandenen 3370,04 km liegen

in Sachsen	2992,68 km,
in anderen deutschen Staaten	317,23 „ ,
im Ausland	60,13 „ .

Im letzten Jahrzehnt wurden 74,89 km zweigleisig,
5,29 „ dreigleisig,
14,42 „ drei- und viergleisig
ausgebaut.

Das württembergische Staatseisenbahnnetz umfaßte an Haupt-, Neben- und Schmalspurbahnen

Ende März 1920	2155,37 km,
„ „ 1910	2018,91 „ ,
mithin Zugang	136,46 km.

Der Zugang erfolgte durch den Bau neuer Bahnen.

Von den Ende März 1920 vorhandenen 2155,37 km liegen

in Württemberg	1964,70 km,
in anderen deutschen Staaten	190,67 „ .

Im letzten Jahrzehnt wurden 67,42 km zweigleisig ausgebaut.

Das badische Staatseisenbahnnetz umfaßte einschließlich der an Frankreich abzutretenden 5 Rheinbrücken zwischen Baden und dem Elsaß an Haupt-, Neben- und Schmalspurbahnen

Ende März 1920	1858,18 km,
„ „ 1910	1740,19 „ ,
mithin Zugang	117,99 km.

Der Zugang erfolgte ausschließlich durch den Bau neuer Bahnen und Ergänzungstrecken.

Nach dem Vertrag von Versailles gingen im Sommer 1920 die rechtsseitigen Hälften der Rheinbrücken bei Hüningen, Neuenburg, Breisach, Kehl und Wintersdorf an Frankreich über, zusammen 0,89 km.

Von den Ende März 1920 vorhandenen 1858,18 km liegen

in Baden	1733,45 km,
in anderen deutschen Staaten	67,31 „ ,
im Ausland	57,42 „ .

Das mecklenburgische Staatseisenbahnnetz umfaßte an Haupt-, Neben- und Schmalspurbahnen

Ende März 1920	1177,50 km,
„ „ 1910	1098,73 „ ,
mithin Zugang	78,77 km.

Das oldenburgische Staatseisenbahnnetz umfaßte an Haupt-, Neben- und Schmalspurbahnen

Ende März 1920	681,76 km,
„ „ 1910	596,41 „ ,
mithin Zugang	85,35 km.

Der Zugang erfolgte mit 52,38 km durch den Erwerb der Wilhelmshaven—Oldenburger Eisenbahn, im übrigen durch den Bau neuer Bahnen und Ergänzungstrecken.

Die Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen umfaßten an Haupt-, Neben- und Schmalspurbahnen

Ende November 1918	1970,21 km,
„ März 1910	1875,30 „ ,
mithin Zugang	94,91 km.

Nach Abschluß des Waffenstillstands gingen Ende November 1918 in Elsaß-Lothringen 1921,45 km an Frankreich über, während 48,76 km in Preußen gelegene Teilstrecken beim Deutschen Reich verblieben.

Im ganzen sind infolge des Vertrags von Versailles an deutschen Staatseisenbahnen — ohne die früheren Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen — abgetreten

an Belgien	146,97 km,
„ die Freie Stadt Danzig	145,32 „ ,
„ die Verwaltung des Memelgebiets	137,05 „ ,
„ den polnischen Freistaat	4736,35 „ ,
„ die Tschechoslowakei	30,57 „ ,
„ Frankreich	12,86 „ ,
„ Dänemark	250,14 „ ,
zusammen (ohne die an Polen noch abzutretenden Bahnen in Oberschlesien)	5459,26 km;
außerdem vorübergehend an den Regierungsausschuß des Saargebiets	439,96 „ .
Insgesamt	5899,22 km.

Das deutsche Eisenbahnnetz nach dem Stand vom 1. April 1920 ist auf der Kartenbeilage dargestellt.

Bahnbau.

Bei Ausbruch des Kriegs war die Neubautätigkeit der deutschen Staatsbahnen sehr rege und umfangreich als Folgeerscheinung der anhaltenden Verkehrsteigerungen, die das aufblühende Wirtschaftsleben Deutschlands in den letzten Friedensjahren gebracht hatte. In

weit vorausschauender Baupolitik war die Anlage neuer Verkehrslinien, namentlich Güterverbindungsbahnen, der Bau zweiter, dritter, vierter usw. Gleise und die systematische Unterteilung der Hauptlinien durch den Güterverkehr regelnde Verschiebe- und Aufstellbahnhöfe, sowie die Vervollkommnung der Sicherungsanlagen bereits zum Teil durchgeführt und sollte weiterhin gefördert werden.

Die große europäische Auseinandersetzung konnte nicht ohne wesentlichen Einfluß auf diese angespannte Bautätigkeit der Staatsbahnen bleiben. Infolge der Ungewißheit des Kriegsausgangs fiel zunächst die Notwendigkeit der weiteren Ausführung mancher Baupläne weg, weil die verkehrspolitische Grundlage sich ins Ungewisse verschob. Auf die im Gang befindlichen Arbeiten übte sie in der ersten Zeit insofern schon Einfluß aus, als infolge der allgemeinen politischen Lage und der Einberufungen zum Heeresdienst die Bauarbeiten zeitweilig zum Stocken kamen. Von dem Augenblick an jedoch, als sich die längere Dauer des Kriegs voraussehen ließ, mußte die Bautätigkeit sich immer mehr einstellen auf die Rücksichten, die eine siegreiche Durchführung der Kriegsoperationen forderte. Je länger der Kampf sich hinzog, um so einschneidender mußten diese Rücksichten werden. Menschen und Baustoffe brauchte die Front in immer größerem Maß, sodaß schließlich in der Hauptsache nur noch Bahnanlagen geschaffen wurden, die für die Aufgaben des Kriegsbetriebs unerläßlich waren.

Die besonderen Bauten für militärische Zwecke waren zunächst bei Kriegsausbruch nur geringfügig. Sie erstreckten sich im wesentlichen auf die beschleunigte Herstellung von Verpflegungsanstalten und Rampen für den geregelten Aufmarsch. Abgesehen von diesen verhältnismäßig kleinen Bauausführungen reichten in der ersten Zeit des Kriegs sämtliche für den Friedensverkehr geschaffenen Bahnanlagen für die Anforderungen des Kriegsverkehrs aus, zumal bei diesen Anlagen schon Rücksicht auf die Landesverteidigung genommen war. Mit der Entwicklung des Kriegs zu einem Kampf Deutschlands gegen fast alle Großmächte der Welt, der einen bisher nicht gekannten Aufwand an Menschen und Material verursachte, vermehrten sich die Anlagen, die für Zwecke des Kriegs notwendig wurden. Die Zufälligkeiten der Kampfhandlungen stellten unvermittelt militärische Anforderungen auch an Bahnen und Bahnhöfe des heimischen Bahnnetzes, denen man bisher solche Aufgaben nicht zugedacht hatte. Es traten damit Änderungen der Verkehrsbeziehungen benachbarter Bahnen ein. Bisher unbedeutende Bahnhöfe erhielten plötzlich Aufgaben zugewiesen, denen sie nur nach wesentlicher Erweiterung gewachsen sein konnten, Bahnen mit geringer Streckenleistung mußten für größere Truppen- und Nachschubtransporte durch Schaffung von Kreuzungsgleisen, Aufstellgleisen und Blockstellen ausgebaut werden.

Alle diese militärischen Aufgaben waren mehr oder weniger fließend, sie änderten sich mit der Entfernung von der in manchen Teilen vor- und zurückgehenden Front und mit den sich stetig steigernden Anforderungen der Armee an die Leistungen der Bahnen. Provisorische Anlagen, wie Verpflegungsanstalten und Rampen, spielten hierbei nur eine untergeordnete Rolle. Weit wichtiger und umfangreicher war die Neuanlage von Sammelbahnhöfen für den Nachschub, Aufstellbahnhöfen für Truppenleerzüge, der Bau neuer Bahnen und die Erhöhung der Leistungsfähigkeit bestehender Bahnen. Es liegt auf der Hand, daß sich mit der Zunahme dieser Bautätigkeit, die für Heereszwecke notwendig wurde, die Bautätigkeit der Staatsbahnen im allgemeinen unter Bevorzugung der militärischen Bedürfnisse nach den Fronten zu im Osten und Westen zusammendrängte. Dagegen mußten in Mitteldeutschland, wo in der Hauptsache lediglich die von der Heeresleitung straff organisierte Kriegswirtschaft den Anreiz und die Notwendigkeit gab, auf eine Verbesserung der Bahnanlagen hinzuwirken, der Neubau und die Ergänzung der baulichen Anlagen zurückstehen.

Im wesentlichen war es möglich, die vorerst aus militärischen Rücksichten beschleunigt

Biblioteka Okręgowego Koła
Towarzystwa Wiedzy Wojskowej
w Krakowie

ausgeführten Anlagen so zu gestalten, daß sie auch für den Friedensverkehr notwendige und brauchbare Glieder im Gesamtnetz der deutschen Bahnen darstellten. Es trat aber notwendigerweise eine Verlagerung in der Güte und dem Umfang der Ausgestaltung der von den Forderungen des Kriegsbetriebs besonders berührten Teile des deutschen Bahnnetzes ein auf Kosten der übrigen Teile, bei denen mit Rücksicht auf die allgemein zunehmende Material- und Arbeiterknappheit einschneidende Einschränkungen der baulichen Verbesserungen notwendig wurden. In einem großen Teil Deutschlands mußten manche für den Friedensverkehr dringend notwendige Ausbauten bis zum Kriegsende verschoben werden, was Schwierigkeiten und Hemmungen im ersten Friedensverkehr zur Folge hatte. Diese zu beseitigen, dazu bedurfte es in den ersten Friedensjahren vorbeugender umfassender Maßnahmen.

Mehr noch als die Neu- und Erweiterungsbauten im Bereich der Staatsbahnen hat die Bahnunterhaltung im Lauf des Kriegs vor allem in den letzten Kriegsjahren vor anderen Aufgaben zurückstehen müssen. Der große Bedarf der Front an Munition ließ mit der Zeit nur wenig Stahl übrig für die Herstellung von Schienen. Die Erneuerung des Oberbaus mußte allmählich stark eingeschränkt werden, die Gleisanlagen konnten bei dem Mangel an Arbeitskräften nur notdürftig unterhalten werden. Der große Sicherheitskoeffizient des Oberbaus aller deutschen Staatsbahnen — Güte des Eisens, Ausbildung und Schwellenteilung sowie Unterhaltung — ist anhaltend hoch in Anspruch genommen worden unter den unaufhaltsam rollenden Transport- und Nachschubzügen der Hauptetappenstraßen und ihrer Zubringer. Zu dieser Beanspruchung stand die Möglichkeit zur Erneuerung und Unterhaltung des Oberbaus in sehr ungünstigem Verhältnis.

Ähnliche Ursachen zwangen zur Einschränkung auch bei Unterhaltung der Hochbauten, Brücken- und Sicherungsanlagen. Mangel an Anstrichmaterial wirkte zerstörend auf den Zustand der Brücken, Rücksichten auf den Kriegsbetrieb verhinderten manche dringend erforderliche Auswechslung von Brücken mit zu schwachen Konstruktionsteilen.

Nach dem Abschluß des Waffenstillstands im Herbst 1918 und während der Demobilmachung mußte sich die Bautätigkeit einstellen auf die Beschäftigung zahlreicher Erwerbsloser, wobei nicht immer auf die Dringlichkeit betrieblicher Verbesserungen Rücksicht genommen werden konnte. War schon hierdurch die Schaffung nutzbringender Anlagen nicht immer gegeben, so wurden die für diese sogenannten Notstandsarbeiten ausgeworfenen Geldmittel um so wirkungsloser, als die Leistungen der Arbeitskräfte zeitweise auf $^1/_3$ bis $^1/_5$ ihrer Höhe in Friedenszeiten zurückgingen. Die große Unruhe, die die politische Verschiebung der herrschenden Kräfte in Deutschland und die schweren Friedensbedingungen mit sich brachten, ließ nur allmählich wieder eine systematische Durchbildung der Baupläne wie in früheren Jahren mit der zunehmenden Gesundung des Wirtschaftslebens reifen.

Die hervorragenden Leistungen der deutschen Eisenbahnen während des Kriegs waren nur möglich unter höchster Beanspruchung von Personal und Material. Es kam zu Leistungen, die durch ihre lange Dauer gefährlich werden konnten und größte und eingehende Pflege der baulichen Anlagen, vor allen Dingen des Oberbaus, für die nächste Zukunft erfordern. Die Änderungen der Grenzen Deutschlands stellten neue Aufgaben für die Ausgestaltung des deutschen Bahnnetzes, weil sich mit ihnen die Verkehrsbeziehungen zwischen einzelnen Landesteilen verschoben haben. Die neuen Grenzen nahmen manchen Bahnen ihre frühere Bedeutung, manchen aber brachten sie neue größere Aufgaben, vor allem in den westlichen, südlichen und östlichen Teilen, wo zur Regelung des Übergangsverkehrs neue Gleisanlagen geschaffen werden mußten.

Im nachfolgenden ist im einzelnen die Entwicklung der Bautätigkeit in der Bahnunterhaltung und dem Neubau der Staatsbahnen während der Vorkriegszeit, der Kriegszeit und

der Zeit der Demobilmachung dargelegt und mit bildlichen Darstellungen erläutert. Für die Kriegszeit ist weiterhin die besondere Bautätigkeit der Staatsbahnen zur Befriedigung militärischer Anforderungen behandelt.

Bahnunterhaltung.

Der Oberbau der deutschen Staatsbahnen war in den Jahren vor Ausbruch des Kriegs unter wechselseitiger Anpassung an erhöhte Geschwindigkeiten schwerer Zuggattungen und der sie befördernden Lokomotiven mit hohem Raddruck einheitlich durchgebildet und verstärkt worden, sodaß für das gesamte Bahnnetz auf seinen Hauptstrecken die Freizügigkeit aller Lokomotiven das

Die in den Hauptgleisen der Hauptbahnen eingebauten Schienenformen.
(kg/m = Gewicht (kg) der Schiene von 1,0 m Länge.)

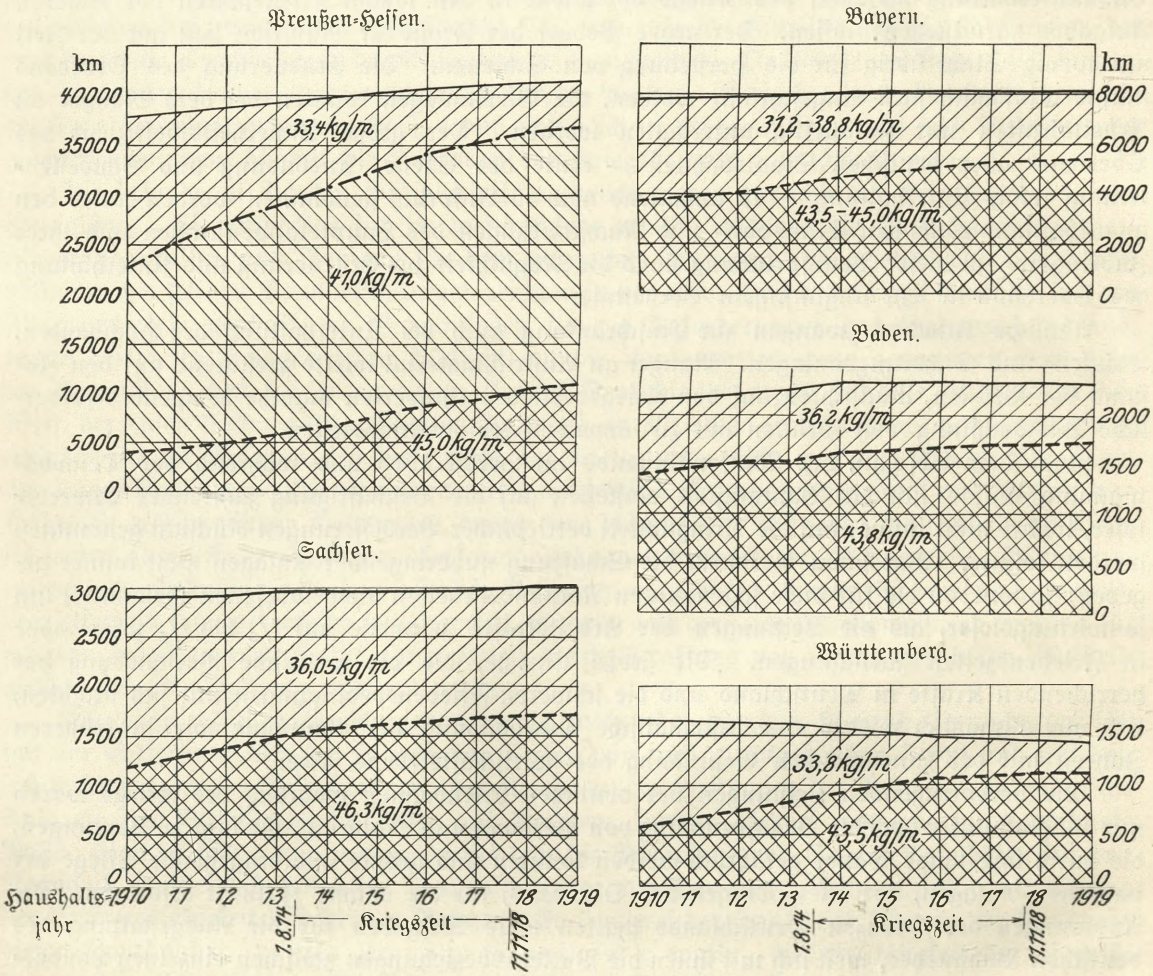


Abbildung 1.

Fahren schwerer Züge und damit auch von ganzen Militärzügen zuließ. Die Entwicklung der in den Hauptgleisen der Hauptbahnen eingebauten Schienenformen in den Jahren 1910 bis 1919 ist aus der Abbildung 1 zu ersehen. — Sorgfältiges Verlegen der Gleise in guter Bettung und eingehende Unterhaltung boten eine Gewähr dafür, daß die starke Ausbildung

der Schienen und Schwellen ihren statisch besten und wirtschaftlichsten Ausnutzungsgrad unter den rollenden schweren Lasten fanden. Mit dieser Verbesserung des Oberbaus hatte die Verstärkung der Brückenkonstruktionen Schritt gehalten.

In diesen Grundbedingungen fanden die im Krieg von den deutschen Staatsbahnen auszuführenden Betriebsleistungen eine wesentliche Stütze, sie waren die Voraussetzung für das Durchhalten der Beanspruchungen, die im Lauf der mehr als 4 Kriegsjahre den Bahnstrecken und Bahnhofsanlagen zugemutet werden mußten. In dieser Zeit führte der stetig zunehmende Materialmangel und der starke Rückgang geübter Arbeitskräfte für die Bahnunterhaltung zu einer immer empfindlicheren Einschränkung des Gleisumbaus und der gewöhnlichen Unterhaltung, obgleich vor allem auf den Hauptbahnen die betrieblichen Beanspruchungen nicht geringer waren als im Frieden. Die betriebsfähige Instandhaltung der Bahnanlagen wurde allmählich nahezu die einzige Aufgabe der Bahnunterhaltung.

Nicht allein die Freigabe von Bahnunterhaltungsarbeitern für die Kampftruppe verminderte den Kräftebestand, es führte auch die Wechselwirkung zwischen dem zum Teil schlechten Unterhaltungszustand der in Feindesland besetzten Bahnen und dem guten Friedenszustand der heimischen Bahnen zur Abgabe starker Arbeitskräfte und erheblicher Gleismengen, um das besetzte Bahnnetz den hohen Verkehrsanforderungen der Armee in der Güte des Oberbaus anzupassen. Da diese Unterhaltungsarbeiten schnell und sachlich richtig durchgeführt werden mußten, konnten nur besonders in Oberbauarbeiten tüchtig geschulte Arbeitskräfte dazu angesetzt werden. Die deutschen Staatsbahnen mußten in der Hauptsache diese Kräfte stellen. Sie konnten sie ihrem eigenen Bereich entziehen, ohne vorerst die eigenen gesunden Bahnverhältnisse zu beeinträchtigen. Die Geschichte der deutschen Bahnen während des Kriegs kann nicht geschrieben werden, ohne die aufopfernde, ruhmvolle Tätigkeit der ins Feld geschickten Personale für die Bahnunterhaltung an der Front und weiter rückwärts zu beleuchten. Sie wurden dort in der Hauptsache als Anleitungspersonal für die zur Bahnunterhaltung angesetzten militärischen Arbeitskräfte und Kriegsgefangenenkolonnen verwendet. Ihre gediegene fachliche Ausbildung bot eine notwendige Ergänzung der im allgemeinen mehr im Brücken- und Feldbahnbau, weniger im Vollbahnbau ausgebildeten Eisenbahntruppen. Die für die Abgabe an die Heeresverwaltung neu eingestellten, nicht dienstpflichtigen jugendlichen und älteren Kräfte, Frauen und Gefangenen, sowie die Heranziehung von Unternehmern für die Bahnunterhaltung boten keinen ausreichenden Ersatz für die abgegebenen Arbeitskräfte. Ihre ohnehin geringere Leistungsfähigkeit wurde mit der Zeit noch gemindert durch die immer mangelhaftere Ernährung und Verpflegung. Die Leistungen der jugendlichen und weiblichen Arbeiter konnten trotz ihrer aufopfernden Arbeitsfreudigkeit in den ersten Kriegsjahren im Durchschnitt zu 60 bis 80 v. H., die der Gefangenen zu 40 bis 50 v. H. der Leistungsfähigkeit eines Arbeiters in der Vorkriegszeit festgestellt werden. In den letzten Kriegsjahren verschlechterte sich dies Verhältnis. Die Arbeit der Gefangenen erforderte besondere Aufsicht, die bei den verschiedenen Nationen mehr oder weniger streng sein mußte, um böswillige Eingriffe an den Betriebsanlagen zu verhüten.

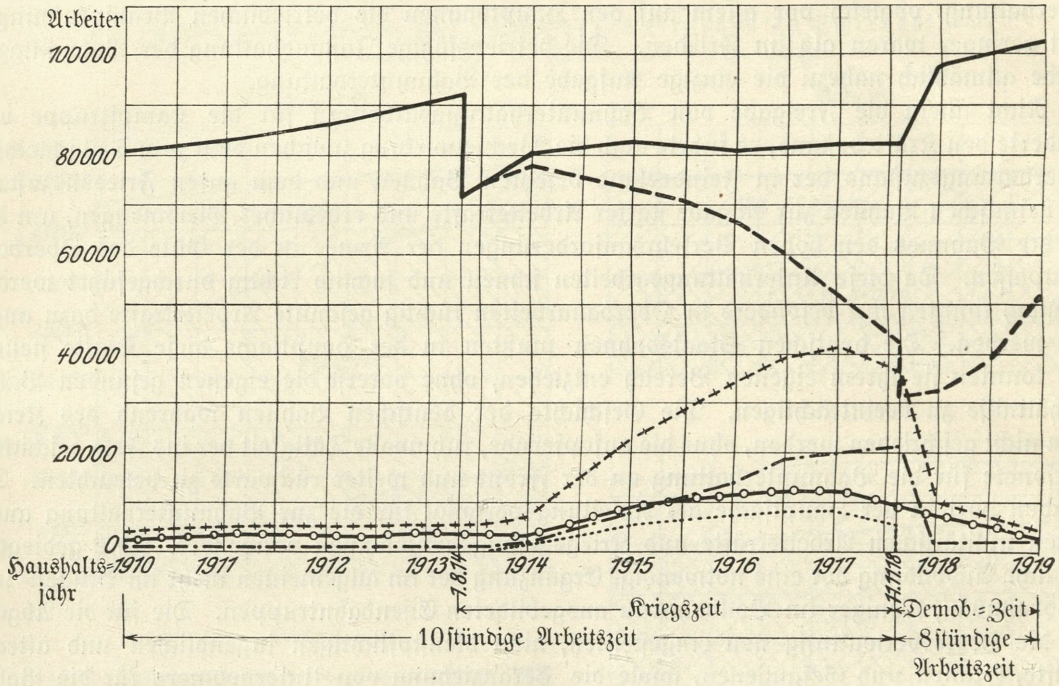
Wie die Abbildung 2 (Seite 12) zeigt, ist für die preußisch-hessischen Staatsbahnen die Kopfzahl der Bahnunterhaltungskräfte während der Kriegszeit nicht wesentlich gesunken, dagegen ist ihre positive Arbeitsleistung im Vergleich zur Vorkriegszeit zurückgegangen. Ähnlich haben sich die Verhältnisse bei den übrigen deutschen Staatsbahnen entwickelt. Die Versuche, die Zahl der leistungsfähigen Arbeitskräfte für die Bahnunterhaltung zu erhöhen, schlugen durchweg fehl, da die Kriegsindustrie geeignete Kräfte durch erheblich höhere Löhne an sich zog.

Für den immer mehr zunehmenden Oberbaustoffbedarf der Bahnen im Operations- und Etappengebiet waren die heimischen Staatsbahnen unter weitgehender Zurückstellung

eigenen Bedarfs mit ihren sachgemäßen Beschaffungsmethoden zuverlässige Lieferer an die Heeresverwaltung.

Wenn dennoch am Kriegsende keine unmittelbar betriebsgefährlichen Zustände des Oberbaus festzustellen waren, so mußte nach dieser guten Probe auf die Güte der deutschen Strecken einer völligen Erschöpfung des Oberbaus in der Demobilmachungszeit vorgebeugt werden.

Kopfzahl der bei der Bahnunterhaltung beschäftigten Arbeitskräfte.
(Die Kopfzahl entspricht der Zahl der wirklich geleisteten Tagewerke.)



——— Gesamtkopfzahl der Arbeitskräfte für Bahnunterhaltung (einschließlich der von Unternehmern gestellten Arbeitskräfte sowie der von der Verwaltung beschäftigten Frauen und Kriegsgefangenen).
– – – – – Relative Gesamtkopfzahl bezogen auf die tägliche Leistungsfähigkeit eines Arbeiters in der Vorkriegszeit.
+ + + + + + + Gesamtkopfzahl der Unternehmerkräfte, Frauen und Kriegsgefangenen.
—o—o—o—o— Von Unternehmern gestellte Arbeitskräfte.
—·—·—·— Von der Verwaltung beschäftigte Frauen.
..... Von der Verwaltung beschäftigte Kriegsgefangene.

Abbildung 2 (zu Seite 11).

Nach Beendigung des Kriegs waren zunächst die Vorbedingungen für die notwendige Pflege und eine durchgreifende Verbesserung der Bahnunterhaltung anhaltend ungünstig. Materialmangel und geringe Leistungsfähigkeit der Arbeitskräfte verhinderten fürs erste die Durchführung einer sorgfältigen Instandsetzung und Unterhaltung der Gleise. So betrug die wirkliche Gesamtarbeitsleistung der bei der Bahnunterhaltung eingestellten Kräfte im Frühjahr 1919 nur ungefähr 40 v. H. der Vorkriegszeit. Die Einstellung zahlreicher Arbeitsloser mußte weit über das Bedürfnis der Eisenbahnverwaltungen erfolgen und führte zur Neuaufnahme von Leuten, die für die schwere Bahnunterhaltungsarbeit sich nicht eigneten. Erst Anfang 1920 ist eine wesentliche Besserung in den Leistungen festzustellen, während die Materialbeschaffung

infolge der außerordentlichen Preissteigerungen weiterhin sich verschlechterte. Eine Erhöhung der Zahl der Bahnunterhaltungsarbeiter nach dem Waffenstillstand war an sich notwendig durch Einführung des Achtstundentags, sie blieb aber fast wirkungslos infolge der allgemeinen Arbeitsunlust und anhaltenden schlechten Ernährung. Das Verhältnis zwischen den Kosten an Material für 1 km Gleislänge und den jährlich auf 1 km Gleislänge verwandten Löhnen für Unterhaltung und Gleisumbau wurde immer ungünstiger und betrug 57:1 bis 68:1 gegenüber 16:1 für die Vorkriegszeit.

Neubau.

Entsprechend der steigenden Entwicklung der Wirtschafts- und Verkehrsverhältnisse Deutschlands vor dem Krieg, deren Abschluß noch nicht abzusehen war, hatten die Staatsbahnverwaltungen den grundsätzlichen Entschluß gefaßt, daß eine Verkehrsverwaltung wie die Staatseisenbahnen bei der Ausgestaltung ihrer gesamten Anlagen nicht weitsichtig genug handeln kann. Das Bedürfnis nach Kräftigung des Unternehmens in allen seinen Teilen, nach der betrieblichen und damit baulichen Seite führte für die Herstellung von Bauanlagen zu erheblichen Mehrbewilligungen an Geldmitteln gegenüber den früheren Jahren. Es ist deshalb bei allen deutschen Staatsbahnen bis zum Jahr 1914 eine steigende Tendenz in der Höhe der ausgeworfenen Mittel festzustellen, die im allgemeinen für neue Bahnen verhältnismäßig geringer bemessen waren als für den Ausbau des vorhandenen Netzes und für den Bau zweiter, dritter und vierter Gleise, Bahnhofsumbauten und sonstige größere Bauausführungen.

Der Ausbruch des Kriegs brachte sofort in diese lebhafte Bautätigkeit Einschränkungen. Es wurde bis auf weiteres im allgemeinen der Grunderwerb eingestellt, die im Gang befindlichen Arbeiten sollten zu einem gewissen Abschluß gebracht werden, soweit ihre Fertigstellung nicht zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit gewisser für die Kriegstransporte wichtiger Bahnlinien notwendig war. Die neue Inangriffnahme von Bauten war möglichst einzustellen, wobei jedoch Rücksicht zu nehmen war auf eine in verschiedenen Teilen Deutschlands eintretende vorübergehende Arbeitslosigkeit, die namentlich in der Nähe größerer Städte eine erhöhte Bautätigkeit zur lohnenden Beschäftigung Arbeitsloser aufleben ließ. Diese Heranziehung Arbeitsloser bei den Bauarbeiten erreichte ihren Höhepunkt im Januar 1915 mit 13,9 v. H. Arbeitslosen, um dann mit dem bald in seinen Anfängen auftretenden Mangel an Arbeitskräften sehr schnell im September 1915 auf 0,9 v. H. zu sinken.

Die im Sommer 1915 einsetzende verschärfte Heranziehung aller kriegsverwendungsfähigen Leute zum Heeresdienst vermehrte mit jedem Monat die Hemmungen für die Bauarbeit und die Beschaffung der nötigen Baumaterialien. Die Unternehmer waren in ihrer Leistungsfähigkeit durch die Einziehung ihrer Arbeiter erheblich beschränkt und verlangten starke Verschiebungen der Fertigstellungstermine. Es wurde daher im Herbst 1915 in verstärktem Maß der Versuch gemacht, bei Bauarbeiten Kriegsgefangene zu verwenden, jedoch von vornherein wegen der Sabotagegefahr davon abgesehen, derartige Arbeitskräfte in der Nähe von Betriebsgleisen, z. B. bei Bahnhofsumbauten, anzusetzen. Die Schwierigkeiten in der Bewachung, Unterbringung und Verpflegung erschwerten durchweg die Verwendung der Gefangenen, sodaß ihre Zahl beschränkt bleiben mußte.

Die Aufbringung der erforderlichen Baumittel für die Ausgestaltung der Bahnanlagen machte besondere Schwierigkeiten, da überall auf das Allgemeinwohl und die Notwendigkeit des Durchhaltens im Krieg Bedacht genommen werden mußte. Dies, obgleich sich die Eisenbahnverwaltungen in gewissen Verkehrsgebieten, in denen eine umfangreiche Kriegsindustrie sich entwickelte, auf die Bewältigung eines steigenden Verkehrs in ihren Anlagen einrichten mußten. Es mußte daher schon Ende 1915 darauf hingewirkt werden, die Mittel nur

für die Steigerung der Leistungsfähigkeit unbedingt kriegsnotwendiger Anlagen zu verwenden, alle anderen Aufwendungen aber aufs äußerste einzuschränken. Namentlich wurde die Errichtung neuer Empfangsgebäude und Verwaltungsgebäude, Magazine, Güterschuppen, die Herstellung von Bahnsteigüberdachungen, Bahnsteigtunneln, Wegeunter- und Überführungen sowie schienenfreier Kreuzungen nur zur Steigerung der kriegsnotwendigen Leistungsfähigkeit des Betriebs vorgesehen. Die Ansprüche an die Eisenbahnanlagen mußten angesichts des Ernstes der Zeiten zurückgeschraubt werden. Eine allenthalben durchgeführte straffe Betriebsführung, wirksam gefördert durch den bei dem Personal noch vorherrschenden Geist höchster Kraftanstrengung im Dienst des Vaterlands, ermöglichte es, auch mit minder vollkommenen Anlagen auszukommen.

Je mehr die Blockade durch die feindlichen Mächte sich als wirksam erwies, um so mehr trat neben dem eigentlichen Heeresdienst die alleinige Bereitstellung von Arbeitskräften für die Kriegswirtschaft in den Vordergrund; neben dem Eisenbahnbetrieb mußten vor allem der Landwirtschaft, dem Ernährungswesen, den Bergwerken und den Hochöfen ihre notwendigsten Arbeitskräfte erhalten bleiben. Damit wurde die Voraussetzung für jede Bautätigkeit, die Bereitstellung von Baustoffen, besonders schwierig, und die Zahl der Arbeitskräfte nahm immer mehr ab. So wurden beispielsweise im Bereich der preußisch-hessischen Staatsbahnen von Ende März 1916 bis 1. Dezember 1916 von den bei Bahnbauten beschäftigten Arbeitern 18500 für den Heeresdienst freigemacht, sodaß im ganzen nur noch 17500, darunter 4800 Kriegsgefangene, bei Bauarbeiten tätig waren.

Das Jahr 1917 brachte mit der Aufstellung des Hindenburg-Programms die schärfste Einstellung aller Kräfte auf kriegsnotwendige Arbeit. Die Durchführung dieses Programms erforderte immer stärkere Einschränkungen in der Bautätigkeit, je mehr erkannt wurde, daß trotz allseitig zusammengefaßter Anspannung der Kräfte für die Landesverteidigung seine volle Erfüllung nicht möglich war. In mehrfachen Verhandlungen zwischen der Heeresleitung und den Eisenbahnverwaltungen, vor allem im August 1917, wurde untersucht, ob und wieweit es möglich war, die äußerste Ersparnis an Kohlen und Menschenkräften bei den Bahnen durchzuführen. Die Einschränkungsmaßnahmen waren bereits bei den Bahnbauten so rücksichtslos durchgeführt, daß weitere Zurückstellungen ohne Beeinträchtigung des Kriegsbetriebs unmöglich waren. Die in dieser Zeit festgesetzte Liste über die dringend und allein fortzuführenden Bauten spiegelt den schärfsten Einfluß der Kriegswirtschaft auf die Bautätigkeit der Bahnen wieder.

Es waren fortzuführen außer den strategischen Bahnbauten:

1. Bauten zur beschleunigten Wiederherstellung von ausbesserungsbedürftigen Fahrzeugen, insbesondere Erweiterung oder Neubau von Werkstätten.
2. Bauten zur Erhaltung der Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen, insbesondere Ergänzungen zur Bewältigung des gesteigerten und vielfach völlig geänderten Verkehrs infolge der Rüstungsindustrie und der Nahrungsmittelverteilung, und zwar:
   a) Erweiterung von Gleisanlagen in den westlichen und östlichen Bezirken sowie den Bezirken mit Seehafenverkehr,
   b) Herstellung von Überholungsgleisen,
   c) Erweiterung von Bahnsteiganlagen zur Aufnahme des Arbeiterverkehrs der Rüstungswerke,
   d) Herstellung von Streckenblockungen, Telegraphen- und Fernsprechleitungen.
3. Anschlußanlagen für die Rüstungsindustrie.
4. Größere Bahnbauten, unter anderem:
   3. und 4. Gleis Hamm—Minden,
   3. und 4. Gleis Luckenwalde—Jüterbog,
   Bahnbau Minden—Nienburg,
   Ruhrmoselabfuhrlinie Crefeld—Holzheim—Rommerskirchen—Ahrtal,
   Rheinbrücken bei Remagen und Neuwied,
   viergleisiger Ausbau der Moselbahn,
   viergleisiger Ausbau der Bahn Ludwigshafen—Oggersheim.

Eine scharfe Erfassung aller Baustoffe und ihre Verteilung nach lebenswichtigen Bauarbeiten für den Kriegsbetrieb wurde vom Kriegsamt durchgeführt. Wenn auch die Eisenbahnverwaltungen grundsätzlich sich die alleinige Entscheidung über das, was zur Durchführung des Betriebs an baulichen Ausführungen unerläßlich war, vorbehalten hatten, so brachte doch die allgemeine Rationierung der Baustoffmengen, die in den Bezugsquellen den Verbrauchern keine freie Hand ließ, schwerwiegende Hemmungen in den Baubetrieb und führte zu erheblichen Entschädigungsforderungen der Unternehmer und Lieferer.

Mit dem Beginn der erfolgreichen Frühjahrsoffensive 1918 setzte eine Aufwärtsbewegung in der Bautätigkeit ein, neue Bewilligungen von Baumitteln fanden statt. Im Spätsommer mußte sie infolge Verschlechterung der Kriegslage wieder abgedrosselt werden, um so mehr,

Durchschnittliche Lohnsteigerung eines Unternehmerarbeiters und eines Bahnunterhaltungsarbeiters sowie Arbeitsleistung eines Erdarbeiters bei leichten Bodenarten in Bezirken mit mittlerer Industrietätigkeit in der Zeit vom 1. April 1914 bis 1. April 1920.

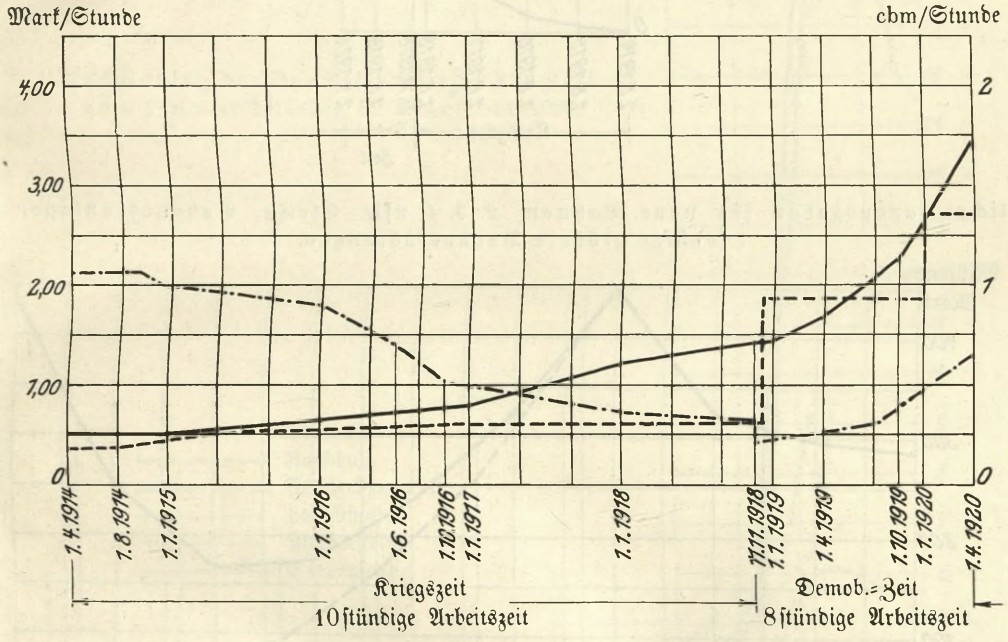
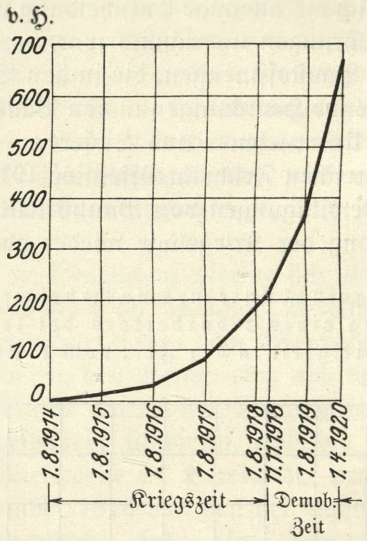


Abbildung 3 (zu Seite 17).

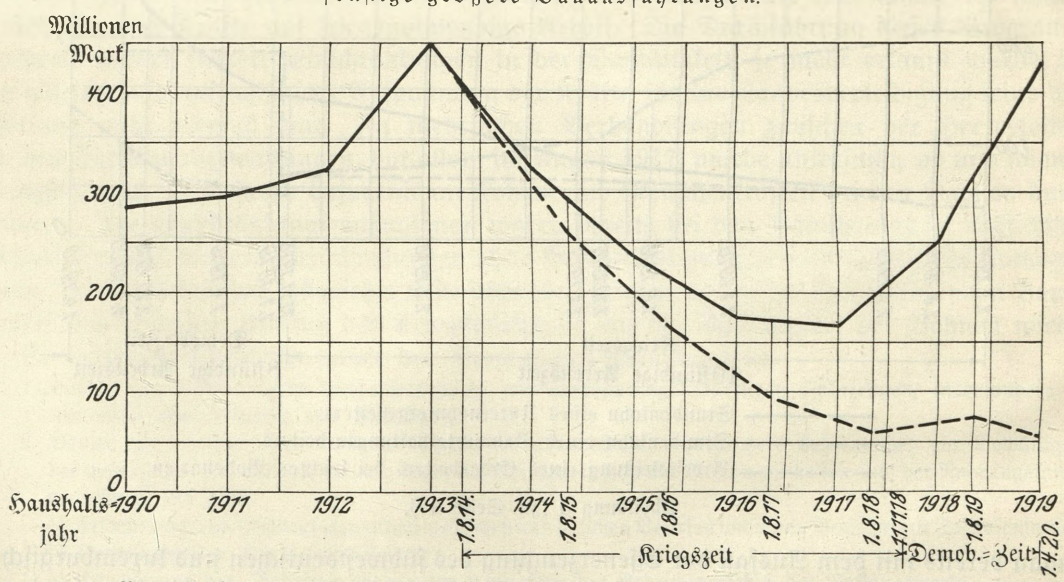
als man bereits mit dem Ausfall der Eisenerzeugung des südwestdeutschen und luxemburgischen Gebiets rechnete und damit mit einer erheblichen Einschränkung in den ohnehin schon geringen Mengen an Oberbaustoffen und Baueisen. Alle baulichen Vorsorgen für die Zukunft mußten nunmehr gänzlich zurücktreten vor der unerläßlichen Notwendigkeit, die Betriebsicherheit der vorhandenen Bahnen aufrecht zu erhalten. Die Lage verschärfte sich immer mehr und führte zu einem fast völligen Erliegen der Bautätigkeit bei den Eisenbahnen bis zum Waffenstillstand im November 1918, der dann einen Aufschwung in wenig gesunder Richtung durch Einleitung von umfangreichen Notstandsarbeiten brachte.

Die Preisbildung auf dem Baumarkt während der Kriegsjahre stand ständig unter dem Einfluß der von der Kriegsindustrie gezahlten Löhne. Der vielfach maßgebende Gesichtspunkt

Durchschnittliche Steigerung der Baukosten gegenüber den Friedenspreisen bei größeren Bauausführungen in der Zeit vom 1. August 1914 bis 1. April 1920.



Jährliche Bauausgaben für neue Bahnen, 2. 3. 4. usw. Gleise, Bahnhofsanlagen und sonstige größere Bauausführungen.



——— Bauausgaben.
— — — — Durchschnittliche relative Aufwendungen mit Rücksicht auf die Preissteigerung für Bauarbeiten gegenüber der Friedenszeit.

Abbildung 4 (zu Seite 17).

der militärischen Stellen, beschleunigte Herstellung von Munition und sonstigem Kriegsmaterial um jeden Preis, hatte zu einer starken Steigerung der Löhne geführt und die Baustoffpreise erhöht. Diesen Lohn- und Preissteigerungen konnten sich die Verwaltungen auf die Dauer nicht entziehen, wenn nicht sämtliche leistungsfähigen Arbeiter ihnen verloren gehen sollten.

Aus den Abbildungen 3 (Seite 15) und 4 (Seite 16), die sich auf die preußisch-hessischen Staatseisenbahnen beziehen, ist ersichtlich, wie diese Lohnbewegungen und Preisveränderungen sich gestalteten. Da neben der Steigerung der Löhne und Baustoffpreise auch gleichzeitig die Leistungen der Arbeiter immer mehr zurückgingen, so waren die absoluten Bauleistungen neben

Entwicklung der Baustoffpreise in der Zeit vom 1. April 1914 bis 31. Dezember 1920.

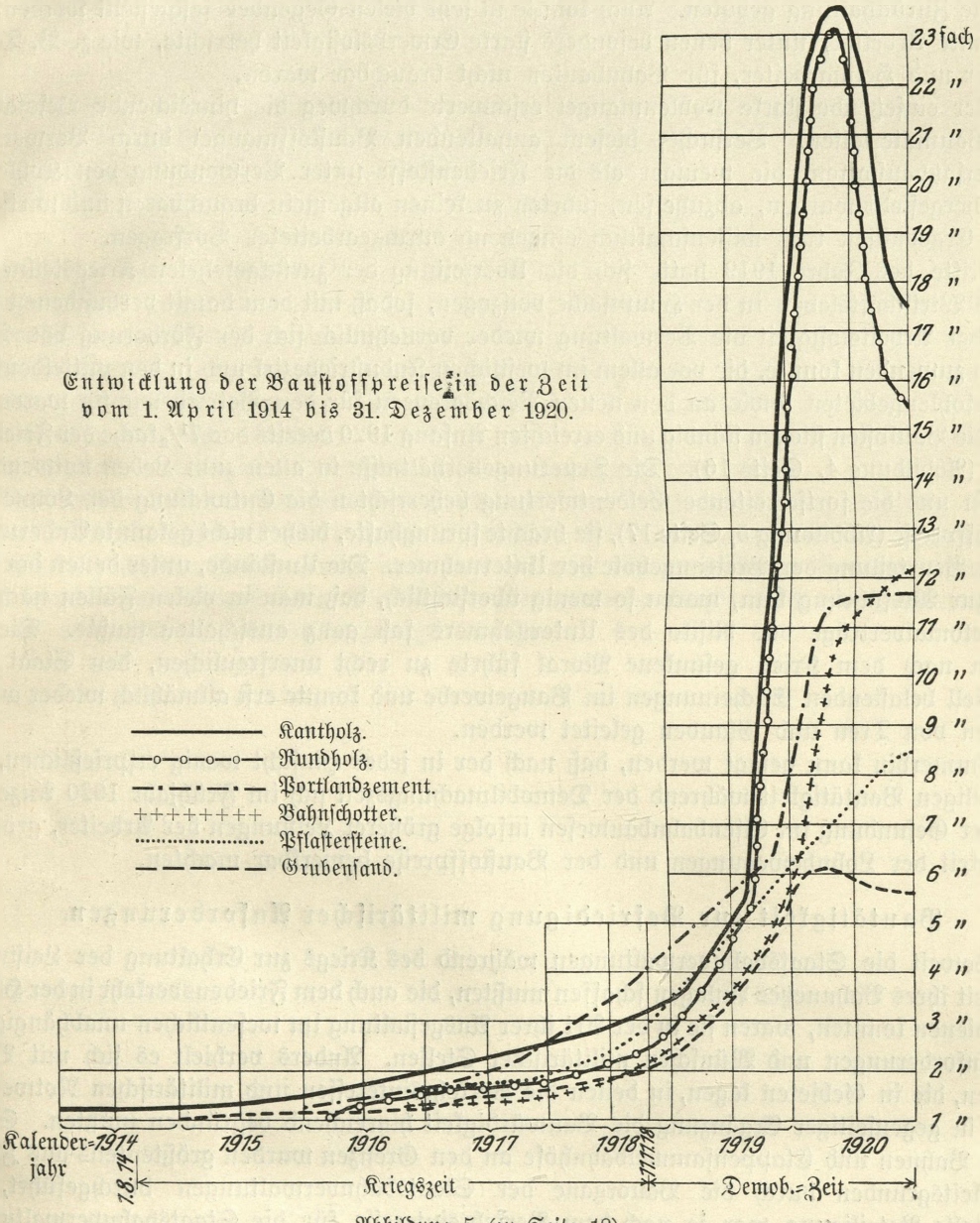


Abbildung 5 (zu Seite 18).

der ohnehin allgemein eingeschränkten Bautätigkeit recht ungünstig. Ähnlich lagen die Verhältnisse bei den übrigen deutschen Staatsbahnen.

Die Neubautätigkeit nahm unmittelbar nach dem Waffenstillstand besonders zur Beschäftigung von Arbeitslosen einen großen Umfang an, indem viele während des Kriegs zurück-

gestellte Arbeiten fortgesetzt oder begonnen wurden. Es erschien jedoch schon nach einigen Monaten ratsam, die Notstandsarbeiten auf betrieblich dringlichste Fälle zu beschränken. Bei der ungünstigen Entwicklung der Staatsfinanzen, den durch die Erhöhung der Löhne und Baustoffpreise entstehenden hohen Baukosten und den geringen Leistungen der Arbeiter war äußerste Zurückhaltung geboten. Auch konnte in sehr vielen Gegenden festgestellt werden, daß bestimmte Arbeiter, unter denen besonders starke Erwerbslosigkeit herrschte, wie z. B. Textilarbeiter und Heimarbeiter, für Bahnbauten nicht brauchbar waren.

Der einsetzende starke Kohlenmangel erschwerte durchweg die hinreichende Beschaffung von Baumaterialien. Versuche, diesem anhaltenden Baustoffmangel durch Verwendung von Ersatzbaustoffen, die weniger als die Friedenstoffe unter Verwendung von Kohle und Eisen hergestellt wurden, abzuhelfen, führten zu keinen allgemein brauchbaren und wirtschaftlichen Ergebnissen trotz wissenschaftlich eingehend durchgearbeiteter Vorfragen.

Mitte des Jahrs 1919 hatte sich die Überleitung der zurückgekehrten Kriegsteilnehmer in das Wirtschaftsleben in der Hauptsache vollzogen, sodaß mit dem damit verbundenen Rückgang der Arbeitslosigkeit die Verwaltung wieder vornehmlich sich der Förderung von Bahnbauten zuwenden konnte, die vor allem im westlichen Industriebezirk und in den mitteldeutschen Braunkohlengebieten sowie an den neuen Reichsgrenzen für den Betrieb wichtig waren.

Die Baukosten stiegen ständig und erreichten Anfang 1920 bereits das $7^1/_2$fache der Friedenskosten (Abbildung 4, Seite 16). Die Teuerungsverhältnisse in allen zum Leben notwendigen Artikeln und die fortschreitende Geldentwertung beherrschten die Entwicklung der Löhne und Baustoffpreise (Abbildung 5, Seite 17), sie brachte sprunghafte, bisher nicht gekannte Änderungen bei der Beurteilung der Preisangebote der Unternehmer. Die Umstände, unter denen der Bau selbst zur Ausführung kam, waren so wenig übersichtlich, daß man in vielen Fällen nach Art der Kolonialverträge das Risiko des Unternehmers fast ganz ausschalten mußte. Die allgemein nach dem Krieg gesunkene Moral führte zu recht unerfreulichen, den Staat stark finanziell belastenden Erscheinungen im Baugewerbe und konnte erst allmählich wieder auf die Bahnen von Treu und Glauben geleitet werden.

Immerhin kann gesagt werden, daß nach der in jeder Hinsicht wenig ersprießlichen, sehr kostspieligen Bautätigkeit während der Demobilmachungszeit sich im Frühjahr 1920 Anzeichen zu einer Gesundung im Eisenbahnbauwesen infolge größerer Leistungen der Arbeiter, größerer Stetigkeit der Lohnbewegungen und der Baustoffpreise bemerkbar machten.

Bautätigkeit zur Befriedigung militärischer Anforderungen.

Soweit die Staatsbahnverwaltungen während des Kriegs zur Erhaltung der Leistungsfähigkeit ihres Bahnnetzes Anlagen schaffen mußten, die auch dem Friedensverkehr in der Hauptsache dienen konnten, waren sie in der Art ihrer Ausgestaltung im wesentlichen unabhängig von den Anforderungen und Wünschen militärischer Stellen. Anders verhielt es sich mit Bahnanlagen, die in Gebieten lagen, in denen die Verkehrsinteressen und militärischen Notwendigkeiten in gegenseitiger Ergänzung die Bauwürdigkeit hinreichend begründen mußten. Solche neuen Bahnen und Etappensammelbahnhöfe an den Grenzen wurden größtenteils aus Zweckmäßigkeitsgründen durch die Bauorgane der Staatsbahnverwaltungen durchgeführt, die finanzielle Beteiligung war je nach dem Verkehrsinteresse für die Staatsbahnverwaltungen verschieden.

An den Grenzen im Westen und Nordosten, an denen die Truppen- und Nachschubtransporte auf verhältnismäßig wenige Übergänge nach den besetzten Gebieten angewiesen waren, mußten die Zubringer leistungsfähiger gemacht oder vermehrt werden. Die bisher vorhandenen Übergänge bildeten vor allem im Westen Zwangspunkte in ihrer Leistungsfähigkeit, die des

öfteren die operativen Maßnahmen auf dem westlichen Kriegsschauplatz hemmten und ungünstig beeinflußten.

Im Osten wurde es notwendig, einen zweiten leistungsfähigen Zubringer durch West- und Ostpreußen durch zweigleisigen Ausbau der eingleisigen Strecken Schmentau—Riesenburg—Miswalde, Insterburg—Tilsit und Pogegen—Laugszargen herzustellen. Diese Arbeiten konnten nicht vollendet werden, obwohl sie selbst in Zeiten einschneidendster Baubeschränkungen mit Nachdruck gefördert wurden.

Im Bezirk der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen, die anhaltend im Kriegsgebiet lagen, wurde die Herstellung von Parkbahnhöfen, Geschützbahnen und der Bau neuer Bahnen in der Hauptsache von militärischen Organen durchgeführt.

Nicht unwesentlich waren ferner die Bauarbeiten zur Schaffung von Verlademöglichkeiten und Verpflegungstationen für Truppentransporte und zur Anlage von ausgedehnten Parkbahnhöfen und Sammelbahnhöfen an den Grenzen für die Zusammenstellung der Nachschubzüge. Eine große Zahl von Verladerampen und Kriegsverpflegungsanstalten wurde durch die Eisenbahnverwaltungen hergerichtet, teilweise unter Inanspruchnahme von Verladestraßen, die für den Friedensverkehr wieder freigegeben werden mußten. Für die schnelle und unmittelbare Bedienung der Rüstungsindustrie wurden zahlreiche besondere Anschlußgleise mit leistungsfähigen Betriebs- und Ladegleisen angelegt und unter gewissen durch den Krieg gebotenen betrieblichen Erleichterungen in Benutzung genommen.

Die Bautätigkeit der Staatsbahnverwaltungen zur Wiederherstellung zerstörter Bahnanlagen beschränkte sich dank der energischen deutschen Kriegführung auf einzelne ostpreußische und elsaß-lothringische Bahnen, aber auch dort hielt sie sich in mäßigen Grenzen. In allen Fällen konnten mit Unterstützung der Eisenbahntruppen in kurzer Zeit die zerstörten Anlagen im alten Zustand wieder hergerichtet werden.

Zweiter Abschnitt.

Organisation und Verwaltung.

Preußen-Hessen.

Die seit dem 1. April 1895 in Kraft stehende Verwaltungsordnung für die preußisch-hessischen Staatseisenbahnen hat sich weiterhin bewährt. Ungeachtet des ständigen Anwachsens der Verkehrsleistungen ist es möglich gewesen, die in der Zeit vom 1. April 1910 bis 31. März 1920 durch den Bau neuer Bahnen sowie den Erwerb der Bergheimer Kreisbahnen und der Mödrath-Liblar-Brühler Eisenbahn in Zugang gekommenen Strecken von zusammen rd. 3200 km den vorhandenen Eisenbahndirektionen ohne Schwierigkeiten zuzuweisen. Die Zahl der mit der Ausführung und Überwachung des örtlichen Dienstes betrauten Stellen, denen die Bezeichnung Eisenbahnämter statt Eisenbahninspektionen beigelegt worden ist, mußte dem Streckenzuwachs entsprechend vermehrt werden. In Zugang gekommen sind 6 Betriebsämter, 4 Maschinenämter, 19 Werkstättenämter, 1 Verkehrsamt und 1 Abnahmeamt.

Bei der Eisenbahndirektion in Saarbrücken ist am 1. Juni 1914 für den Bau der rechtsufrigen Moselbahn und die damit in Verbindung stehenden Brückenbauten eine besondere Direktionsabteilung — Neubauabteilung — gebildet worden, die ihren Sitz in Coblenz erhalten hat. Ihre Geschäfte führt sie unter der Bezeichnung „Eisenbahndirektion in Saarbrücken (Neubauabteilung in Coblenz)".

Die stetige Zunahme der Geschäfte des Güterwagendienstes bei der Eisenbahndirektion in Kattowitz infolge des ununterbrochenen Fortschreitens der Kohlenförderung und der Weiterentwicklung der Industrie in Oberschlesien gab den Anlaß dazu, bei dieser Eisenbahndirektion am 1. April 1917 unter Auflösung des Wagenbüros ein Eisenbahn-Wagenamt einzurichten, von dem die Angelegenheiten der Güterwagenverteilung im Bezirk der Eisenbahndirektion Kattowitz selbständig bearbeitet werden.

Mit Rücksicht auf die Entwertung des Gelds sind die Beträge, bis zu denen die Vorstände der Eisenbahnämter und Bauabteilungen Arbeiten und Lieferungen zu vergeben befugt sind, erhöht worden. Auch ist die Zuständigkeit der Vorstände der Verkehrsämter für die Erledigung von Entschädigungsanträgen aus dem Gepäck-, Güter- und Tierverkehr erweitert worden. Gleichzeitig sind die größeren Güter- und Eilgutabfertigungen ermächtigt worden, Entschädigungsansprüche aus dem Frachtvertrag in gewissem Umfang zu erledigen.

An der Vereinfachung des Geschäftsgangs und der Erleichterung des Dienstbetriebs wie auch der Verminderung des Schreibwerks ist unaufhörlich weiter gearbeitet worden. Es war möglich, die Direktionsdezernenten und Amtsvorstände von einer größeren Anzahl von Geschäften einfacherer Art zu entlasten und diese Bürobeamten und den Vertretern der

Amtsvorstände zur Erledigung zuzuweisen. — Während des Kriegs sind überall die Schreibarbeiten soweit als tunlich eingeschränkt worden; ganz aufgehoben waren zum Teil die Aufzeichnungen für statistische Zwecke usw.

Der Geschäftskreis des am 1. April 1907 errichteten Eisenbahn-Zentralamts ist insofern erweitert worden, als dem Zentralamt mehrfach noch Geschäfte, deren gemeinsame Erledigung für den ganzen Staatsbahnbereich sich als zweckmäßig erwiesen hat, übertragen worden sind. — Die Geschäfte des Zentralamts haben erheblich zugenommen, ebenso die Tätigkeit der Mehrzahl der Ausschüsse, deren Geschäftsführung und Leitung dem Eisenbahn-Zentralamt obliegt.

Um zu einer möglichst gleichartigen Gestaltung der Fahrzeuge und sonstiger technischen Einrichtungen bei allen deutschen Staatseisenbahnen zu gelangen, nahmen Vertreter der übrigen deutschen Staatsbahnen an den Sitzungen der zur Vorbereitung und Beratung von technischen Angelegenheiten sowie von Angelegenheiten des Fahrdienstes eingesetzten Ausschüsse ständig teil. Weiterhin sind zu Mitgliedern der für die Vorbereitung allgemeiner Angelegenheiten bestehenden Ausschüsse mittlere und untere Beamte sowie Arbeiter der Staatseisenbahnverwaltung bestellt worden, um sich auf Grund ihrer praktischen Erfahrungen zu den geplanten Maßnahmen gutachtlich zu äußern.

Über einen engeren Zusammenschluß der deutschen Bundesstaaten mit Eisenbahnbesitz ist eingehend verhandelt worden. Beabsichtigt wurde, bei völliger Wahrung der Selbständigkeit und Verantwortlichkeit der einzelnen Verwaltungen durch planmäßige Weiterbildung vorhandener und Schaffung neuer einheitlicher Einrichtungen tunlichst für den allgemeinen Verkehr, die militärische Leistungsfähigkeit und die Wirtschaftsführung der Eisenbahnen die Vorteile zu erreichen, die mit einer einheitlichen Verwaltung für eine Rechnung verbunden sind. Die hauptsächlichsten Aufgaben eines solchen Bundes sollten sein

die Sorge dafür, daß der Verkehr aller dem Bund angehörigen Bahnen wie ein einheitliches Netz bedient und geleitet werde,

die planmäßige Ordnung gegenseitiger, wirksamer Betriebsaushilfe, namentlich in Zeiten größerer Verkehrs- und Betriebschwierigkeiten,

die Erleichterung freier Verwendung des Personals durch Herbeiführung möglichst übereinstimmender sachlicher und persönlicher Dienstvorschriften, in erster Linie für den Fahrdienst,

die Sicherstellung wirtschaftlicher und betrieblicher Vorteile durch Einführung und Vervollkommnung einheitlicher technischer Einrichtungen aller Art, insbesondere einheitlicher Bauarten für Fahrzeuge, Sicherungsanlagen, Oberbauanordnungen,

die Erzielung von Ausgabeersparnissen durch Einführung gemeinsamer Beschaffungen, Güteprüfungen, technischer Abnahmen und Bauüberwachungen,

die Förderung der Gleichmäßigkeit und Vereinfachung im Geschäftsbetrieb sowie die Förderung einheitlicher Regelungen im Personalwesen,

die Fürsorge dafür, daß durch regelmäßigen Beamtenaustausch das Vertrauen zwischen den einzelnen Verwaltungen gestärkt und die Kenntnis der Verkehrs- und Betriebsverhältnisse anderer Orte und Gebiete außerhalb des Heimatgebiets sowie das Verständnis für die Bedürfnisse anderer Gebiete erweitert und vertieft werde, und endlich

die Behebung geldlicher Schwierigkeiten, die die Durchführung von einheitlichen Einrichtungen und Maßnahmen bei den einzelnen Verwaltungen erschweren würden.

Die Verhandlungen waren so weit gediehen, daß die Bildung eines Bunds der deutschen

Staatseisenbahnen greifbare Gestalt angenommen hatte, als sie infolge der Staatsumwälzung im November 1918 unterbrochen werden mußten. Sie sind nicht wieder aufgenommen worden, weil bald nachher die Einheitsbestrebungen eine andere Richtung nahmen. Durch die Übernahme der deutschen Staatseisenbahnen auf das Reich am 1. April 1920 hat diese Bewegung ihren Abschluß gefunden.

Bei Ausbruch des Kriegs im August 1914 wurde durch Allerhöchste Verordnung bestimmt, daß sämtliche Eisenbahnen Deutschlands als in der Nähe des Kriegschauplatzes liegend anzusehen seien. Dies hatte den Übergang auch der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen in den Kriegsbetrieb mit der Wirkung zur Folge, daß sie bei der Einrichtung, Fortführung, Einstellung und Wiederaufnahme des Bahnbetriebs die Anordnungen der Militärbehörde zu befolgen hatten. Mit Ende des Kriegs hörte der Kriegsbetrieb — 1. September 1919 — auf, und die Eisenbahnen traten in ihre früheren Rechte zurück. Die Gliederung und der Aufbau der Verwaltung wurde durch den Kriegsbetrieb nicht berührt. Die Verwaltung hat sich auch während des Kriegs in jeder Beziehung als zweckentsprechend erwiesen. Trotz der außergewöhnlich starken Inanspruchnahme aller Stellen für Heereszwecke war es möglich, die Bedürfnisse der Heimat in weitgehender Weise zu befriedigen.

Beim Vormarsch der deutschen Truppen zu Beginn des Kriegs konnte die Leitung des Betriebs auf den im besetzten Gebiet gelegenen Eisenbahnstrecken nicht sofort von der Heeresverwaltung übernommen werden, weshalb sie mit Zustimmung des Chefs des Feldeisenbahnwesens einstweilen den nächstbeteiligten Eisenbahndirektionen übertragen wurde. Die Ausführung und Überwachung des örtlichen Dienstes erfolgte zum Teil durch Eisenbahnämter, die zu den Bezirken dieser Eisenbahndirektionen gehörten, in der Hauptsache aber durch Ämter, die in dem besetzten Gebiet besonders eingerichtet wurden. Entsprechend den durch die Kriegslage im Osten herbeigeführten Vor- und Rückwärtsbewegungen der deutschen Truppen mußten diese letzteren Ämter mehrfach verlegt oder aufgelöst und wieder eingerichtet werden.

Infolge der durch den Vertrag von Versailles erzwungenen Abtretung preußischer Gebietsteile ist reichlich die Hälfte der Eisenbahndirektionsbezirke Posen, Bromberg und Danzig mit den Sitzen der Eisenbahndirektionen Posen und Bromberg an Polen gefallen. Auch der Sitz der Eisenbahndirektion in Danzig sowie die in den Freistaat Danzig fallenden Strecken des Bezirks dieser Direktion sind für Preußen verloren gegangen. Die drei Direktionen stellten am 10. Januar 1920 ihre Tätigkeit als Behörden der preußisch-hessischen Staatseisenbahnverwaltung ein. Notwendig wurde infolgedessen eine Neuorganisierung der deutsch verbliebenen Strecken ihrer Bezirke in einer Gesamtlänge von rd. 3250 km. Nach ihrem Umfang, ihrer geographischen Lage und ihrer Verkehrsbedeutung hätten aus den Strecken zwei Eisenbahndirektionsbezirke gebildet werden sollen. Dies scheiterte aber daran, daß es nicht möglich war, in den im Bereich der Strecken liegenden Städten eine Direktion unterzubringen. Deshalb ist zunächst am 10. Januar 1920 eine Eisenbahndirektion eingerichtet und in Berlin untergebracht worden, der die Bezeichnung „Eisenbahndirektion Osten in Berlin (Zoologischer Garten)“ beigelegt worden ist. Zugewiesen sind ihr die deutsch gebliebenen Strecken der Eisenbahndirektionen Posen und Bromberg — mit Ausnahme einiger kleinen Strecken des Direktionsbezirks Posen, die an die Direktionsbezirke Breslau und Kattowitz übergegangen sind — sowie ein Teil der deutsch gebliebenen Strecken der Eisenbahndirektion Danzig. Die anderen, von der Eisenbahndirektion Danzig übrig gebliebenen Strecken westlich der neuen Landesgrenze

Biblioteka Naukowa ASG

sind dem Bezirk der Eisenbahndirektion in Stettin, und die östlich von Danzig gelegenen deutschen Strecken dem Bezirk der Eisenbahndirektion in Königsberg (Pr.) zugeschlagen worden.

Zur Überleitung der Verwaltung und des Betriebs der an Polen abgetretenen Strecken der Eisenbahndirektionsbezirke Posen, Bromberg und Danzig und zur Abwicklung der Geschäfte der Staatseisenbahnverwaltung in diesen Gebieten sind im Januar 1920 Abwicklungstellen in Posen, Bromberg und Danzig eingesetzt worden. Gleichzeitig wurde bei der Eisenbahndirektion Osten in Berlin eine Hauptabwicklungstelle der preußisch-hessischen Staatseisenbahnverwaltung für die an Polen abgetretenen Gebiete geschaffen mit der Aufgabe, die Arbeiten der örtlichen Abwicklungstellen zu überwachen und Richtlinien zur Sicherung der Arbeit dieser Abwicklungstellen nach einheitlichen Grundsätzen festzustellen.

Auf Verlangen des Regierungsausschusses des Saargebiets mußte im März 1920 die Verwaltung der im Saargebiet liegenden Strecken von der Verwaltung der übrigen Strecken des Eisenbahndirektionsbezirks Saarbrücken getrennt werden. Die Eisenbahndirektion in Saarbrücken wurde dementsprechend aufgeteilt, und die Verwaltung der im Saargebiet liegenden Strecken wurde der Direktion der Saarbahnen in Saarbrücken übertragen. Die zur Verwaltung der Strecken außerhalb des Saargebiets zuständige Eisenbahndirektion kam auf Verlangen des Regierungsausschusses am 1. April 1920 nach Trier und erhielt die Bezeichnung „Stammeisenbahndirektion Saarbrücken in Trier", später „Eisenbahndirektion in Trier".

Im Kontroll- und Abrechnungswesen und in den Geschäften der Fahrkartenverwaltung mußten infolge des Abgangs der Eisenbahndirektionen in Posen und Bromberg verschiedene Änderungen vorgenommen werden.

Die Anordnungen für die Leitung und Beaufsichtigung des Betriebsdienstes bei den Eisenbahndirektionen sind ergänzt worden. Insbesondere ist den mit einem Betriebsleitungsdezernat betrauten Oberbauräten für Zeiten größerer Betriebschwierigkeiten ein weitgehender Einfluß auf den Streckenbezirk der zweiten Betriebsleitungsdezernate eingeräumt worden.

Aus Anlaß der am Ende des Jahrs 1912 eingetretenen umfangreichen Betriebstockungen in den westlichen Eisenbahndirektionsbezirken wurde zur Nachprüfung der Einrichtungen des inneren Betriebsdienstes ein besonderer Ausschuß eingesetzt, dessen Beratungen ergaben, daß neben umfangreichen Ergänzungen des Bahnnetzes und des Fuhrparks auch die inneren, die Kontrolle und Leitung des Zugverkehrs betreffenden Verwaltungseinrichtungen in den Eisenbahndirektionsbezirken Essen, Köln und Elberfeld weiter auszugestalten seien. Zur Sicherstellung einer einheitlichen und wirksamen Leitung, Beaufsichtigung und Durchführung des Zugverkehrs auf den Eisenbahnstrecken des rheinisch-westfälischen Industriegebiets und seinen Ab- und Zufuhrlinien wurden folgende Maßnahmen vorbereitet, die im Bedarfsfall unverzüglich durchgeführt werden konnten: Einrichtung einer Geschäftsführung bei der Eisenbahndirektion Essen für die einheitliche Regelung allgemein wichtiger Angelegenheiten im durchgehenden Güterzugverkehr auf den Ab- und Zufuhrlinien des rheinisch-westfälischen Industriegebiets unter Leitung des betriebstechnischen Oberbaurats in Essen unter Mitwirkung der Oberbauräte in Köln und Elberfeld sowie der Dezernenten des Wagenbeförderungsdienstes. Sodann Bildung eines Betriebsausschusses in Essen, der zusammenzutreten hatte bei umfangreichen Störungen im Fahrdienst, die außergewöhnliche Maßnahmen erforderlich machten. Auf diesen gingen in solchen Fällen alle Befugnisse der Geschäftsführung in den drei meistbeteiligten Eisenbahndirektionsbezirken über. Er konnte die Einstellung von

Zügen, vorübergehende Verkehrsumleitungen und zeitweise Änderungen des Verschiebedienstes anordnen. Wichtigere Betriebsangelegenheiten sollten in den Direktionssitzungen besprochen werden und regelmäßige Konferenzen zur Erörterung und einheitlichen Regelung des Fahrdienstes zwischen den betriebstechnischen Beamten abgehalten werden. Die Geschäftsführung in der Eisenbahndirektion Essen ist im Juni 1913 in Wirksamkeit getreten und hat den Erwartungen entsprochen.

Als im Dezember 1914 infolge starken Verkehrsandrangs auf den östlichen Linien Störungen und Stockungen im Fahr- und Rangierdienst eingetreten waren, wurde zur Sicherstellung der durchaus notwendigen einheitlichen Geschäftsführung auf den durchgehenden Linien und zur Aufrechterhaltung eines geordneten Betriebs ein aus Vertretern der Eisenbahndirektionen in Breslau, Bromberg und Posen und des Chefs des Feldeisenbahnwesens bestehender Betriebsausschuß in Posen eingesetzt, dem für seinen Geschäftsbereich im wesentlichen dieselben Anordnungsbefugnisse zustanden, die für den Betriebsausschuß in Essen vorgesehen waren.

Nachdem im Frühjahr 1915 der Betrieb in dem bisher notleidenden Gebiet wieder flüssiger geworden, dafür aber besonders große Betriebschwierigkeiten in den Bezirken Königsberg (Pr.) und Danzig entstanden, wurde der Ausschuß von Posen nach Königsberg (Pr.) verlegt, wo er bis Anfang Mai 1918 in Wirksamkeit blieb.

Bayern.

Nach Allerhöchster Verordnung vom 14. Dezember 1903 ist mit Wirkung vom 1. Januar 1904 zur Behandlung der auf das Verkehrswesen bezüglichen Geschäftsaufgaben ein besonderes Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten gebildet worden, dem die oberste Aufsicht über das Eisenbahn-, Post- und Telegraphenwesen sowie über den Dampfschiffahrtsbetrieb und die Leitung der Staatsanstalten für den Verkehr übertragen ist. Durch Allerhöchste Verordnung vom 18. Dezember 1906 ist mit Wirkung vom 1. April 1907 die gesamte Verkehrsverwaltung neu geordnet worden.

Das Bild der Organisation nach der Neuordnung ist folgendes:

Die oberste Leitung der bayerischen Staatseisenbahnen obliegt dem Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten, zu dessen Ressort außer der Verwaltung der Staatseisenbahnen und deren Nebenbetriebe die Verwaltung der Posten und Telegraphen gehört. Stellvertreter des Ministers ist ein Staatsrat, der gleichzeitig eine Abteilung leitet. Es bestehen eine Eisenbahnabteilung, eine Bauabteilung (gemeinsam für Eisenbahn und Post) und eine Postabteilung. An der Spitze jeder Abteilung steht ein Ministerialdirektor. Die Referate sind Ministerialräten und Oberregierungsräten übertragen, denen Hilfsreferenten (ständige Hilfsarbeiter der Zentralstelle) und Hilfsarbeiter des höheren Dienstes zugewiesen sind. Es sind folgende Büros eingerichtet: das Allgemeine Büro, die Eisenbahnbuchhaltung (Finanzbüro), das Bautechnische Büro, das Elektrotechnische Büro, die Geheime Expedition, die Geheime Registratur und die Bibliothek.

Eisenbahndirektionen sind in Augsburg, Ludwigshafen (Rhein), München, Nürnberg, Regensburg und Würzburg errichtet. An ihrer Spitze steht ein Präsident, dessen ständige Stellvertreter Oberregierungsräte sind. Referenten sind Regierungsräte, denen Beamte des höheren Dienstes als Hilfsarbeiter und Stellvertreter zugeteilt sind.

Bei jeder Eisenbahndirektion besteht ein Verwaltungsbüro, ein Betriebsbüro (auch für Verkehr), ein Rechnungsbüro und ein technisches Büro, ferner die Eisenbahndirektionskasse und für den Messungsdienst ein Messungsamt.

Bei den bayerischen Staatseisenbahnen bestehen für die einzelnen zentralen Geschäftszweige 10 zentrale Ämter.

Diese sind:

a) für das ganze Verwaltungsgebiet, und zwar in München:
   das Personalamt für Personalangelegenheiten,
   das Revisionsamt für die Rechnungsprüfung,
   das Baukonstruktionsamt für das bautechnische Konstruktionswesen und für die Beschaffung der Oberbaumaterialien,
   das Maschinenkonstruktionsamt für das maschinentechnische Konstruktionswesen sowie für die Beschaffung des Fahrmaterials, ferner der Werkstätten- und Betriebsmaterialien;

b) teils für das ganze Verwaltungsgebiet, teils nur für das rechtsrheinische Bayern:
   das Verkehrsamt für Fahrplan- und Personentarifangelegenheiten,
   das Tarifamt für das Gütertarifwesen und für die Erledigung der Ansprüche auf Rückvergütung von Frachtgebühren,
   beide in München,
   das Versicherungsamt in Rosenheim für die Arbeiterversicherung im Bereich der Verkehrsanstalten;

c) nur für das rechtsrheinische Bayern:
   das Reklamationsamt in München für die Erledigung der Entschädigungsansprüche aus dem Frachtvertrag,
   die Verkehrskontrolle I in Kempten für die Überprüfung und Abrechnung der Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr,
   die Verkehrskontrolle II in Weiden für die Überprüfung und Abrechnung der Einnahmen aus dem Güterverkehr.

d) Soweit die zentralen Ämter unter b) und c) nur Befugnisse für das rechtsrheinische Bayern haben, werden diese Befugnisse für das linksrheinische Bayern (Pfalz) von der Eisenbahndirektion Ludwigshafen (Rhein) wahrgenommen.

e) Die zentralen Ämter sind den Eisenbahndirektionen gleichgeordnet, aber berechtigt, in den zu ihrem Wirkungskreis gehörenden Angelegenheiten die Entscheidung für den ihnen zugeteilten Bahnbereich zu treffen.

Zur Ausführung und Überwachung des örtlichen Dienstes nach den Anordnungen der Eisenbahndirektionen, ferner zur Erledigung bestimmter Verwaltungsgeschäfte sind Inspektionen errichtet, und zwar:

Betriebsinspektionen für den Betriebs-, Verkehrs-, Abfertigungs- und Kassendienst,

Bauinspektionen für die Unterhaltung der Bahnanlagen und der damit zusammenhängenden Geschäfte sowie für die Neu- und Ergänzungsbauten, ferner für den Hochbau,

Maschineninspektionen für den Zugförderungs- und Wagenaufsichtsdienst sowie für sonstige damit zusammenhängende Geschäfte,

Werkstätteninspektionen für die Unterhaltung des Fahrmaterials und das Materialwesen,

Schwellenwerkinspektionen für die Herstellung und Tränkung der Schwellen,

Neubauinspektionen für die Ausführung größerer Neubauten, die nicht den Bauinspektionen übertragen werden,

eine Kanalinspektion für die Verwaltung des Ludwig-Donau-Mainkanals.

Als äußere Dienststellen sind den Betriebsinspektionen die Bahn- und Güterstationen, die Lokalbahnbetriebsleitungen und amtlichen Auskunftstellen, den Bauinspektionen die Bahnmeistereien, den Maschineninspektionen die Betriebswerkstätten, Wagenmeistereien,

Lokomotivstationen, Elektrizitätswerke und Gasanstalten, der Kanalinspektion die Kanaleinnehmereien des Ludwig-Donau-Mainkanals unterstellt.

An Inspektionen und äußeren Dienststellen sind im Jahr 1910 vorhanden gewesen:

30 Betriebsinspektionen } mit 1823 Bahnstationen (einschließlich der Haltepunkte) und 20 Güterstationen, 257 Bahnhofs- und Stationsverwaltungen (Pfalz) und 2 Güterverwaltungen (Pfalz),

15 Betriebs- und Bauinspektionen } mit 323 Bahnmeistereien und 2 Brückenmeistereien,

33 Bauinspektionen }

9 Neubauinspektionen (Zahl wechselnd),

20 Maschineninspektionen mit 32 Betriebswerkstätten, 9 Lokomotivstationen, 14 Wagenmeistereien, 4 Elektrizitätswerken und 3 Gasanstalten,

14 Werkstätteninspektionen,

1 Schwellenwerkinspektion,

1 Kanalinspektion mit 4 Einnehmereien.

Als Nebenbetriebe der Staatseisenbahnverwaltung kommen in Betracht:

1. Der Ludwig-Donau-Mainkanal, der von der Eisenbahndirektion Nürnberg verwaltet wird.
2. Der Frankenthaler Kanal unter Verwaltung der Eisenbahndirektion Ludwigshafen (Rhein).
3. Die Dampfschiffahrt auf dem Bodensee unter Verwaltung der Eisenbahndirektion Augsburg.
4. Die Staatliche Dampfschiffahrt auf dem Ammersee und der Amper unter Verwaltung der Eisenbahndirektion München.
5. Die Kettenschleppschiffahrt auf dem Main unter Verwaltung der Eisenbahndirektion Würzburg.
6. Der Steinbruchbetrieb auf den der Gemeinde Rammelsbach (Pfalz) abgepachteten Steinbrüchen, der der Eisenbahndirektion Ludwigshafen (Rhein) unterstellt ist.

Bis zum Jahr 1920 ist die Organisation nur unwesentlich geändert worden.

So sind mit Ministerialentschließung vom 16. Dezember 1911 die Geschäfte des Verkehrsdienstes von den Betriebsbüros der Eisenbahndirektionen abgetrennt und eigene Verkehrsbüros errichtet worden, denen auch die Geschäfte der Wagenverteilung zugewiesen sind. Bei der Direktion München besteht ein besonderes Wagenbüro.

Durch Ministerialbekanntmachung vom 23. Dezember 1912 ist für die Betriebe der bayerischen Verkehrsverwaltung ein besonderes Oberversicherungsamt nach § 63 der Reichsversicherungsordnung und mit Allerhöchster Verordnung vom 31. Dezember 1912 an Stelle des Versicherungsamts Rosenheim das Wohlfahrtsamt Rosenheim mit den gleichen Aufgaben errichtet worden.

Am 8. Februar 1914 sind die Schwellenwerke Kirchseeon und Schwandorf als selbständige Dienststellen den zuständigen Bauinspektionen München Ost und Schwandorf unterstellt worden.

Am 1. Januar 1915 ist die bisher privat betriebene Würmseedampfschiffahrt auf den bayerischen Staat übergegangen.

Mit Ministerialentschließung vom 2. Mai 1915 sind mit Wirkung vom 1. Juni 1915 ab die Eisenbahndirektionskassen aufgehoben und ihre Geschäfte teils den Rechnungsbüros der Eisenbahndirektionen, teils den an deren Sitz befindlichen Stationskassen übertragen worden.

Mit Allerhöchster Verordnung vom 29. April 1917 ist ein dem Staatsministerium für

Verkehrsangelegenheiten unmittelbar unterstelltes Kanalbauamt in München für den Bau von staatlichen Schiffahrtskanälen errichtet und den zentralen Ämtern gleichgestellt worden.

Am 1. September 1917 ist im Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten eine Oberbetriebsleitung zur Erhöhung der Einheitlichkeit der Betriebsführung im Gebiet des rechtsrheinischen Netzes und zur Beschleunigung des Geschäftsgangs bei der Leitung des Betriebs errichtet worden.

Mit Ministerialentschließung vom 21. Dezember 1917 sind bei den einzelnen Eisenbahndirektionen an geeigneten Knotenpunkten Betriebsleitungen zur regelmäßigen Durchführung der Züge, besonders bei größeren Verkehrstörungen, eingerichtet worden.

Die Ausrufung der Räteregierung in München am 6. April 1919 brachte in die Geschäfte der Verkehrsverwaltung zunächst eine große Unordnung. Einem ehemaligen Werkstättengehilfen wurden die Funktionen eines Verkehrsministers übertragen, und auch die anderen maßgebenden Stellen der Verkehrsverwaltung wurden durch Vertrauensleute der Räteregierung besetzt. Mit der Regierung Hoffmann siedelte das Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten nach Bamberg über und kehrte erst nach der Niederwerfung der Räteregierung anfangs Mai nach München zurück.

Die Übersicht der Inspektionen und äußeren Dienststellen am 1. Januar 1920 ergibt gegenüber der Übersicht vom 1. Januar 1910 folgendes Bild:

30 Betriebsinspektionen } mit 2004 Bahnstationen (einschließlich der Haltepunkte), 18 Güterstationen, 257 Bahnhofs- und Stationsverwaltungen (Pfalz) und 6 Güterverwaltungen (Pfalz),

15 Betriebs- und Bauinspektionen } mit 323 Bahnmeistereien, 2 Brückenmeistereien

37 Bauinspektionen } und 2 Schwellenwerken,

9 Neubauinspektionen,

21 Maschineninspektionen mit 32 Betriebswerkstätten, 12 Lokomotivstationen, 14 Wagenmeistereien, 8 Elektrizitätswerken, 3 Gasanstalten und 2 Dampfschiffstationen,

18 Werkstätteninspektionen,

2 Materialinspektionen.

Die Neuordnung der Staatseisenbahnverwaltung hat sowohl die allgemeine Verwaltung als auch den äußeren Dienst erfaßt. Dabei wurde nicht nur der formelle Geschäftsgang, sondern auch das materielle Vorschriftenwerk für die Abwicklung des inneren und äußeren Dienstes weitgehend umgestaltet und vereinfacht.

Der Personalstand der allgemeinen Verwaltung konnte erheblich vermindert werden. Auch im äußeren Dienst ist der Personalstand jeder einzelnen Dienststelle auf das wirkliche Bedürfnis geprüft und neu festgesetzt worden. Durch möglichste Vereinfachung der materiellen Geschäftsabwicklung sind auch hier wesentliche Ersparungen an Personal möglich gewesen.

Gleichzeitig mit der Neuordnung des Verwaltungsdienstes ist auch eine Personalorganisation durchgeführt worden, wobei in weitem Umfang Personal des höheren Dienstes durch Personal des mittleren Dienstes, Personal des mittleren Dienstes durch solches des unteren Dienstes ersetzt worden ist.

Dabei ist an dem Grundsatz festgehalten, daß überall, wo es sich um wichtige, selbständige und verantwortliche Dienstleistungen handelt, etatsmäßige Beamte beschäftigt werden. Hierauf ist es zurückzuführen, daß bisher der Anteil des etatsmäßigen Personals bei den bayerischen

Staatseisenbahnen verhältnismäßig höher ist als bei allen übrigen deutschen Staatseisenbahnverwaltungen. Während vor der Errichtung des Verkehrsministeriums im Jahr 1904 der Personalstand der Staatseisenbahnen — im Verhältnis zu den Einnahmen gerechnet — höher war als bei der Mehrzahl der übrigen deutschen Staatseisenbahnen, war er 1913 am niedrigsten unter allen.

Sachsen.

Vor und während des Kriegs sind, abgesehen von der bereits 1899 in Kraft getretenen allgemeinen Neuorganisation der ehemalig sächsischen Staatseisenbahnverwaltung, nachstehende Organisationsänderungen vorgenommen worden:

Im Jahr 1913 hatte die sächsische Staatsregierung im Einvernehmen mit dem Landtag die Errichtung und den Betrieb von Kraftwagen auf staatliche Rechnung beschlossen und hiermit die Eisenbahn-Generaldirektion beauftragt. Bei der Generaldirektion wurde mit diesen Geschäften je ein maschinentechnischer und ein juristischer Oberbeamter — letzterer in den ersten Jahren nur nebenher — betraut. Für die Erledigung der Bürogeschäfte wurde eine dem Hauptbüro unterstellte besondere Geschäftsabteilung eingerichtet. Die Kraftwagenabteilung ist jedoch nicht mit an das Reich übergegangen, sondern sie ist beim sächsischen Staat verblieben. Dessenungeachtet werden aber die Geschäfte von den seither damit betrauten Eisenbahnbeamten auf Grund eines mit der sächsischen Staatsregierung abgeschlossenen Vertrags weiter besorgt, auch werden noch die Amtsräume von der Eisenbahnverwaltung gegen eine vertragsmäßig festgesetzte Vergütung gestellt.

Bei den der Generaldirektion unmittelbar unterstehenden höheren technischen Büros traten insofern Veränderungen ein, als am 1. Januar 1917 das Oberbaubüro und das Brückenbaubüro zu einer Dienststelle verschmolzen wurden. Vom gleichen Tag ab ist auch das seither dem Allgemeinen technischen Büro angegliederte Entwurfsbüro als weiteres höheres technisches Büro selbständig gemacht worden.

Vom Fahrdienstbüro ist am 1. Januar 1920 die die Wagenangelegenheiten betreffende Abteilung abgetrennt und als eine selbständige Hauptverwaltungstelle mit der Bezeichnung Wagenbüro eingerichtet worden. Das Fahrdienstbüro (früher höheres technisches Büro), das nach wie vor das gesamte Fahrplanwesen und die Angelegenheiten des Zugbegleitpersonals zu bearbeiten hat, ist in eine Hauptverwaltungsstelle umgewandelt worden.

Vom 1. April 1917 ab sind die Bauämter Freiberg I und II zu einer Dienststelle mit der Bezeichnung Bauamt Freiberg zusammengelegt.

Die Bahnhofswerkmeistereien sind vom Jahr 1913 und die Betriebswerkstätten vom 1. Januar 1916 an den Maschinenämtern unterstellt.

Seit dem Jahr 1918 werden die Bauämter bei der Durchführung der Fahrdienstvorschriften und seit 1920 bei deren Prüfung beteiligt.

Im Jahr 1913 sind zunächst versuchsweise 20 größere Güterabfertigungen ermächtigt worden, im Güter- und Tierverkehr über Entschädigungsanträge selbständig zu entscheiden, wenn im Einzelfall die Entschädigungssumme im Binnenverkehr 30 ℳ und im deutschen Wechselverkehr 10 ℳ nicht übersteigt.

Württemberg.

In der obersten Leitung der württembergischen Verkehrsanstalten, die in den Händen des Ministeriums der auswärtigen Angelegenheiten, Verkehrsabteilung, gelegen ist, ist keine Änderung eingetreten. Der aus Vertretern der Generaldirektion der Staatseisenbahnen und der Posten gebildete Rat der Verkehrsanstalten, der im Jahr 1881 zur Begutachtung von Gegen-

ständen von allgemeiner Bedeutung für mehrere Dienstzweige eingesetzt worden ist und seit langen Jahren nicht mehr einberufen war, ist 1916 aufgehoben worden.

Bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen ist im Herbst 1919 eine Maschinenabteilung gebildet und eine Personalabteilung als V. Abteilung vorbereitet. 1915 ist das statistische Büro mit dem Rechnungsbüro vereinigt worden.

Die Bauinspektionen sind durch Erweiterung ihrer Bezirke von 26 auf 20 vermindert worden. Im Jahr 1918 ist mit der Zusammenlegung des Bau-, Betriebs- und Verkehrsdienstes nach bayerischem Vorgang bei der Bauinspektion Leutkirch durch Umwandlung in ein Eisenbahnbetriebsamt ein Versuch gemacht worden. Später ist nach preußischem Vorgang der Betriebsdienst mit den Bauinspektionen Rottweil und Sigmaringen vereinigt und unter Auflösung der Betriebsinspektion Rottweil der Verkehrsdienst an ein neu geschaffenes Verkehrsamt übertragen worden. Die Zahl der Werkstätteninspektionen ist von 5 auf 6 erhöht worden.

Dienstvereinfachungen sind zu Beginn des Jahrzehnts durch Erweiterung der Zuständigkeit der Generaldirektion sowie der Stellen des äußeren Dienstes vornehmlich bei Beschaffung von Stoffen und Ausstattungsgegenständen, Regelung von Schadenfällen und auf Ersatzzuscheidungen u. dergl. mit Erfolg angestrebt.

Im allgemeinen hat sich der Behördenaufbau bewährt; Anstände erheblicher Art sind nirgends zutage getreten. Das Schreibwerk ist überall auf das notwendigste eingeschränkt und von allen überflüssigen Formen befreit worden. Wo die Genehmigung des Ministeriums vorgeschrieben war, wurde sie in der Regel selbst in wichtigsten Fällen ohne Berichterstattung durch Vorlage der Verfügungsentwürfe eingeholt. Im Verkehr mit den nachgeordneten Stellen ist der Randerlaß üblich. Überall da, wo der mündliche Verkehr, auch der mit Fernsprecher, angängig ist, wird diesem der Vorzug gegeben.

Baden.

Im Jahr 1913 ist eine Neuordnung der zentralen Verwaltung und der Bezirks- und Ortsdienststellen der badischen Staatseisenbahnen mit dem Ziel einer möglichst weitgehenden Übertragung von Zuständigkeiten an nachgeordnete Stellen eingeführt worden. Insbesondere ist auch das Beschaffungswesen neu geordnet und die Kontrolle der Wirtschaftsführung ausgebildet worden.

Mecklenburg-Schwerin.

Die bei der ersten Verstaatlichung der mecklenburgischen Privateisenbahnen im Jahr 1890 geschaffene Organisation der Landeseisenbahnverwaltung blieb bis 1914 im wesentlichen unverändert. Damals wurde die Gliederung der Generaldirektion in die Abteilung für Verwaltung und die technische Abteilung aufgehoben und die einheitliche Leitung der Verwaltung durch den Generaldirektor herbeigeführt.

Bis zum Jahr 1919 waren der Generaldirektion für die Erledigung der Geschäfte 18 obere Dienststellen beigegeben, nämlich

10 Büros am Sitz der Generaldirektion,
das Hauptbüro,
das Betriebstechnische Büro mit dem Wagenbüro,
das Bahnbautechnische Büro mit der Plankammer,
das Verkehrsbüro mit dem Reklamationsbüro,
die Hauptkasse,

das Rechnungsbüro,
die Verkehrskontrolle,
die Maschinen- und Werkstätteninspektion,
die Telegrapheninspektion und
die Materialienverwaltung,
7 Bauinspektionen mit den Sitzen in Schwerin, Rostock, Malchin, Ludwigslust, Wismar, Güstrow und Waren und
1 Dienststelle für den Schiffsverkehr mit dem Sitz in Rostock.

Die Leitung und Beaufsichtigung des gesamten Eisenbahnbetriebs erfolgte unter Oberaufsicht des Betriebsdezernenten durch den Vorstand des Betriebstechnischen Büros, dem für die örtliche Leitung und Beaufsichtigung des Betriebs Betriebskontrolleure beigegeben waren. Am 1. Oktober 1919 wurde die örtliche Leitung und Beaufsichtigung des Betriebsden Bauinspektionen übertragen, wobei diese in Betriebsämter nach preußischem Vorbild umgewandelt wurden. Die allgemeine Leitung und Beaufsichtigung des Betriebs übernahm die Generaldirektion unmittelbar, und das Betriebstechnische Büro wurde ähnlich der preußischen Einrichtung in ein Betriebsbüro umgewandelt. Das Personal des Stationsdienstes wurde den Betriebsämtern nachgeordnet, während das Zugbegleitpersonal bis auf weiteres dem Betriebsbüro unterstellt blieb. Das Wagenbüro wurde selbständig gemacht.

Gleichzeitig wurde das Bahnbautechnische Büro in ein Technisches Büro nach preußischem Muster umgewandelt. Von diesem wurde die Plankammer abgezweigt und zu einem selbständigen Büro erhoben.

Als sich nach der politischen Umwälzung im November 1918 das Bedürfnis ergab, für die Bearbeitung der mannigfachen aus dem Arbeiterdienstverhältnis entspringenden Fragen ein eigenes selbständiges Büro zu schaffen, wurde ein Lohn- und Wohlfahrtsbüro neu errichtet und diesem vornehmlich die Behandlung aller Angelegenheiten zugewiesen, die jetzt zusammenhängend durch den Lohntarif geregelt werden. Dem neuen Büro wurden die beiden Wohlfahrtsanstalten für die Arbeiter, die Betriebs- und Werkstättenkrankenkasse und die Arbeiterpensionskasse, angegliedert. Daneben ist dem Büro insbesondere die Bearbeitung des Dienstkleidungswesens für die Beamten und Arbeiter, auch die infolge des Kriegs von der Verwaltung aufgenommene Beschaffung von Zivilkleidung und Schuhwerk für die Eisenbahnbediensteten übertragen.

Oldenburg.

Wesentliche Änderungen in der Organisation sind nicht vorgenommen worden.

Dritter Abschnitt.

Personalwesen[1]).

Personalstand 1910 bis 1920.

Preußen-Hessen.

Im Jahr 1910 betrug die Zahl der Beamten und die auf Grund der geleisteten Tagewerke ermittelte Zahl der Arbeiter 488326. Sie ist bis zum Jahr 1919 auf 851180, also um 74,31 v. H. gewachsen. Die Vermehrung des Personals veranschaulichen die nachfolgenden Übersichten:

Es sind beschäftigt worden:

im Jahr	etatsmäßige Beamte	außeretatsmäßige Beamte	Betriebsarbeiter (einschl. Hilfskräfte im Beamtendienst)	Bahnunterhaltungsarbeiter	Werkstättenarbeiter	insgesamt
1910	176741	7975	150612	81365	71633	488326
1911	180362	7143	162127	82022	72773	504427
1912	186468	6760	174302	83482	74310	525322
1913	196729	6957	187440	89101	79590	559817
1914	206655	6117	178785	77076	74882	543515
1915	206742	5291	174228	75211	72777	534249
1916	206713	5122	184859	69335	82843	548872
1917	218654	4640	195470	68095	110238	597097
1918	229351	4201	261565	91029	142653	728799
1919	234679	5387	316733	104725	189656	851180
Die Vermehrung beträgt gegenüber dem Jahr 1910	+32,78 v. H.	−32,45 v. H.	+110,30 v. H.	+28,71 v. H.	+164,76 v. H.	+74,31 v. H.

Bis zum Jahr 1913 stieg die Zahl der Beamten und Arbeiter auf 559817, also um 14,64 v. H. Im Jahr 1914, dem Jahr des Kriegsausbruchs, fiel die Zahl infolge Einberufung zum Heeresdienst auf 543515 und im Jahr 1915 auf 534249.

Bei der vorstehenden Übersicht ist zu berücksichtigen, daß in den Zahlen von 1914 ab auch die etatsmäßigen und außeretatsmäßigen Beamten enthalten sind, die ins Heer oder zum Feldeisenbahnwesen übergetreten waren oder auf russischen Bahnstrecken verwendet wurden.

[1]) In diesem Abschnitt ist es notwendig erschienen, die Darstellung mehr, als in den meisten anderen Abschnitten, nach den Staaten mit Eisenbahnbesitz zu ordnen, wobei die Berichte der einzelnen Eisenbahnverwaltungen die Grundlage bilden. Die Personalverhältnisse bei den Eisenbahnen der einzelnen Länder weichen so weit von einander ab, daß sie sich nicht, wie andere Einrichtungen, in ein einheitliches klares Bild zusammenfassen ließen. Die Anordnung hat freilich zur Folge, daß sich Ungleichmäßigkeiten oft nicht vermeiden ließen.

Ihre Zahl betrug Ende März 1915 20355,
„ „ 1916 28129,
„ „ 1917 35728,
„ „ 1918 38629,
„ „ 1919 . . . . . 5421.

Rechnet man die Anzahl dieser dem heimatlichen Eisenbahndienst entzogenen Beamten von den Angaben in der obigen Zusammenstellung ab, so ergibt sich, daß in Wirklichkeit beschäftigt waren

im Jahr 1914 523160,
„ „ 1915 506120,
„ „ 1916 513144,
„ „ 1917 558468,
„ „ 1918 . . . . . 723378.

Der tatsächliche Personalstand ist also bis 1918 zum Teil erheblich unter dem bei Kriegsbeginn vorhandenen geblieben.

Von der Mobilmachung wurde das Personal der Eisenbahnverwaltungen nur zum Teil betroffen, weil nach den Bestimmungen der Wehrordnung das im Eisenbahnbetrieb beschäftigte Personal zum größten Teil zurückgestellt ist. Das hiernach nicht zurückgestellte Personal rückte sofort zu den Fahnen ab. Daneben mußte für den Betrieb der Eisenbahnen in den besetzten Gebieten in immer steigendem Umfang Personal abgegeben werden.

Nach vollendetem Aufmarsch wurde eine große Menge weiteren Personals abgegeben. Der starke Abgang, der in den ersten Monaten an Offizieren bei der Feldarmee eintrat, veranlaßte im November 1914 den Minister zu der Anordnung, alle Offiziere und Offizierdiensttuer, die in ihrer eisenbahndienstlichen Tätigkeit abkömmlich waren oder abkömmlich gemacht werden konnten, zum Dienst bei der Fahne freizugeben. Dabei war insbesondere auch auf ehemalige Frontunteroffiziere, die sich zur Ausbildung von Ersatzmannschaften eigneten, zu rücksichtigen. Im Februar 1915 wurde eine Anordnung für alle ehemaligen Feuerwerker, Schirrmeister- und Zahlmeisteraspiranten getroffen.

Die großen Aufgaben, die von 1915 ab in immer steigendem Umfang den Eisenbahnverwaltungen erwuchsen, nötigten auf der anderen Seite zur Zurückhaltung gegenüber den von den Bediensteten selbst immer zahlreicher geäußerten Wünschen auf Freigabe für den Heeresdienst. Die Grundsätze, die für die Abgabe von Bediensteten zu beachten waren, wurden den Eisenbahndirektionen durch den folgenden Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten mitgeteilt:

Es ist bekannt, daß ein großer Teil der militärpflichtigen Beamten und Arbeiter der deutschen Eisenbahnen im Heer kämpft oder in eisenbahnmilitärischen Verbänden in Feindesland oder an den Landesgrenzen Dienste leistet. Allein die preußisch-hessischen Staatseisenbahnen haben in dieser Weise ein Personal von 125000 Mann zum Kriegsdienst abgegeben, wovon 58000 Mann an der Kampffront stehen.

Zahlreiche Wünsche von Eisenbahnbediensteten auf Freigabe für den Heeresdienst haben somit berücksichtigt werden können, und die Eisenbahnverwaltungen sind fortgesetzt bemüht, noch mehr Personal für den Heeresdienst freizumachen. Auf weitere Anforderungen des Feldeisenbahnwesens müssen sie vorbereitet sein. Wo immer es möglich ist, durch Einstellung alter oder junger Personen oder weiblicher Kräfte für militärpflichtige Eisenbahner Ersatz zu schaffen, geschieht es. Aber gleichwohl hat ein Teil des militärpflichtigen Personals vom Waffendienst zurückgestellt werden müssen, um nicht die ordnungsmäßige Unterhaltung der für die Landesverteidigung und die Wirtschaftsführung gleich bedeutsamen Bahnanlagen und die betriebsichere Durchführung des Verkehrs in Frage zu stellen. Dazu sind sachverständige, erfahrene, orts- und streckenkundige Bedienstete notwendig, wenn anders die großen Aufgaben erfüllt werden sollen, die von den Eisenbahnverwaltungen auch im Inland während des Kriegs zu erfüllen sind. Die unmittelbaren Militärtransporte an Mannschaften und Kriegsbedarf aller Art erleiden keine Beeinträchtigung. Die Eisenbahnen müssen vielmehr für die größtmögliche Leistung jederzeit gerüstet sein. Aber auch der allgemeine Verkehr in dem bestehenden Umfang muß zur Erhaltung des heimatlichen Wirtschaftslebens, einer der Grundlagen unserer militärischen Leistungs-

fähigkeit, aufrecht erhalten werden; auch er ist zur Erreichung des Kriegsziels notwendig und unerläßlich. Dazu gehört aber, wie schon erwähnt, kundiges und zuverlässiges Personal; zu starkes Ablösepersonal würde eine Gefährdung der Betriebsicherheit und Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen bedeuten. Es ist darum Vorsicht in der Abgabe von Eisenbahnbediensteten aus ihren Stellungen geboten. Den von der Verwaltung in der Heimat zurückbehaltenen Bediensteten ist es zwar nicht vergönnt, in der Kampffront zu stehen, sie müssen aber während der Kriegszeit auch im heimatlichen Eisenbahndienst noch größere Anstrengungen ertragen, als dieser Dienst schon ohnehin erheischt, und sie erfüllen somit in ihrem täglichen Dienst ihre vaterländische Pflicht, zur Erreichung des Kriegsziels nach Kräften beizutragen.

Eine Änderung in diesen Grundsätzen trat ein, als im Herbst 1916 infolge des Hindenburg-Programms die Zusammenfassung aller Kräfte erforderlich wurde. Das Kriegsministerium verlangte, daß die von den Eisenbahnverwaltungen zurückgehaltenen kriegsverwendungsfähigen Bediensteten möglichst für die Kampftruppen zur Verfügung gestellt würden. Die Eisenbahnverwaltung versuchte diesem Wunsch nach Möglichkeit zu entsprechen. Es wurde zu diesem Zweck der Wegfall entbehrlicher Arbeiten, die Einstellung von Bauten, die Einschränkung der Bahnunterhaltung und des Betriebs, insbesondere auf Nebenbahnen, angeordnet. Insgesamt sollte mit der Abgabe von 20 bis 25 v. H. des vorhandenen männlichen Personals für den Heeresdienst gerechnet werden.

Die Abgabe weiteren Personals wurde zwar durchgeführt, stockte aber infolge des immer stärker werdenden Verkehrs und infolge der Betriebschwierigkeiten bald. Die eingestellten Ersatzkräfte waren teils körperlich, teils wegen der fehlenden oder abgekürzten Ausbildungszeit den erhöhten Betriebsanforderungen nicht gewachsen. Infolgedessen wurde bereits im Dezember 1916 angeordnet, daß während der bestehenden außerordentlichen Betriebschwierigkeiten davon abzusehen sei, im Betrieb beschäftigte Bedienstete für den Waffendienst zur Verfügung zu stellen; auch die Zurückhaltung von Rekruten wurde in Einzelfällen gestattet. Anderseits wurde von der Verwaltung die Freigabe des Büropersonals unter 35 Jahren erneut geprüft.

Das **Werkstättenpersonal** war schon seit Ende 1915 zurückgehalten worden, da der Reparaturstand der Fahrzeuge sich immer mehr verschlechterte und die Leistungsfähigkeit der Werkstätten abnahm, weil es an eingearbeiteten Facharbeitern fehlte. Es wurde daher der Weg der Rückgabe des Personals aus der Front seit 1916 eingeschlagen. Zunächst beschränkte man die Rückgabe auf Nichtkriegsverwendungsfähige, während von 1917 ab allmählich auch das kriegsverwendungsfähige Werkstättenpersonal, mit Ausnahme des bei den Fliegertruppen und der Marine beschäftigten, den Eisenbahnverwaltungen zurückgegeben wurde.

Auch wegen eines Teils des übrigen, insbesondere des Betriebspersonals, beschritt man allmählich den gleichen Weg. Zunächst forderten die Eisenbahnverwaltungen Ende 1916 einen Teil des Rangierpersonals zurück. Anfang 1918 erklärte sich die Oberste Heeresleitung damit einverstanden, daß eine größere Zahl von Eisenbahnbediensteten aus allen Besatzungs- und Etappentruppen und gewissen Formationen aus der Front zurückgezogen wurde. Ihre Gesamtzahl betrug 20000 Köpfe.

Die Hergabe von Personal der Eisenbahnverwaltungen für das Feldeisenbahnwesen war durch das Kriegsleistungsgesetz vom 13. Juni 1873 (§ 28[3]) und durch die Militär-Eisenbahn-Ordnung Teil II, Abschnitt D, festgelegt. Für den Feldeisenbahndienst sind in erster Linie die militärischen Eisenbahnformationen (Eisenbahntruppen) bestimmt gewesen, deren Aufstellung im Frieden planmäßig vorbereitet war; auch die Neuaufstellung und fortlaufende Ergänzung während des Kriegs ergab sich ohne weiteres. Als militärische Eisenbahnbehörden wurden zunächst die Militär-Eisenbahndirektionen 1, 2 und 3 im Westen eingesetzt, denen militärische Betriebs- und Bauabteilungen und diesen wiederum Betriebs- und Baukompagnien unterstellt waren.

Bei dem schnellen Vorrücken der deutschen Truppen in Belgien und Frankreich reichten die vorgesehenen Formationen nicht aus. Zum Betrieb der im Etappengebiet und im Gebiet

des General-Gouvernements Brüssel befindlichen Bahnen wurden deshalb sogenannte Zivil-Feldeisenbahnformationen aufgestellt, die nach preußischem Muster zu Ämtern zusammengefaßt wurden, während die Bediensteten rechtlich als Militärpersonen anzusehen waren. Zu diesen Kolonnen gaben die deutschen Eisenbahnverwaltungen in immer steigendem Umfang Personal ab. Im Osten wurde der Betrieb auf den besetzten feindlichen Bahnen im Jahr 1914 zunächst durch die angrenzenden heimatlichen Direktionen geführt, wozu besondere Betriebs- und Maschinenämter eingerichtet wurden. Am 13. Januar 1915 ging der Betrieb mit dem Personal auf die Militärverwaltung über.

Nach den deutschen Erfolgen in Rußland im Jahr 1915 ergab sich die Notwendigkeit, die Eisenbahnen in den gesamten besetzten östlichen Gebieten mit deutschem Personal zu besetzen. Die Eroberung Serbiens und im Jahr 1916 Rumäniens erhöhte die Zahl des abgegebenen Personals immer mehr; nach Rumänien mußten namentlich die für die deutschen Bahnen so schwer entbehrlichen Werkstättenarbeiter abgegeben werden. Während die Eisenbahntruppen auch durch Mannschaften ergänzt werden konnten, die nicht von Beruf Eisenbahnbedienstete waren, konnten die Zivilformationen, die bald zur Ersparung deutscher Mannschaften mit fremdländischem (belgischem, französischem, russischem usw.) Personal durchsetzt wurden, ihre Ergänzung nur durch Personal der deutschen Eisenbahnverwaltungen finden, die für sie als Ersatztruppenteile im militärischen Sinn anzusehen waren. Die Eisenbahnverwaltungen mußten deshalb während des gesamten Verlaufs des Kriegs für Abgänge durch Tod, Krankheit usw. aus ihrem Bestand Ersatz stellen, und auch bei dem für die Militär-Eisenbahnverwaltung notwendigen Austausch von Personal aus anderen Gründen (körperliche Schwäche, moralische Ungeeignetheit) erhielten die Eisenbahnverwaltungen fortwährend minderwertiges Personal zurück, während brauchbare Ersatzkräfte zu stellen waren.

Außer Kriegsgefangenen, Hilfsdienstpflichtigen wurden in erheblichem Umfang weibliche Kräfte herangezogen, in welchem Umfang, zeigt die folgende Übersicht:

Weibliche Kräfte im Eisenbahndienst.

im Jahr	etatsmäßige	außeretatsmäßige	Betriebsdienst	Bahnunterhaltung	Werkstättendienst	insgesamt
1910	802	720	6391	703	30	8646
1911	799	695	6623	817	41	8975
1912	1099	411	6590	601	49	8750
1913	1296	180	6967	581	53	9077
1914	1504	47	6903	591	122	9167
1915	1506	38	10202	8426	2531	22703
1916	1484	30	32529	13312	8190	55545
1917	1609	3	56232	17322	13885	89051
1918	1754	1	52672	14703	10878	80008
1919	1928	—	14209	1011	682	17830
Die Vermehrung beträgt gegenüber 1910	+140,40 v. H.	—100 v. H.	+122,33 v. H.	+43,81 v. H.	+2173,33 v. H.	+106,22 v. H.

Die Zahl der nicht im Beamtenverhältnis stehenden Bediensteten ist von 303610 im Jahr 1910 auf 611114 im Jahr 1919, also um 101,28 v. H. gestiegen. Die nachfolgende Übersicht gibt die Verteilung dieser Bediensteten auf die einzelnen Kategorien und Jahre wieder:

Nicht im Beamtenverhältnis stehende Bedienstete.

im Jahr	Technische Gehilfen	Hilfsbeamte im unteren Dienst	Betriebs-arbeiter	Bahnunter-haltungsarbeiter	Werkstätten-arbeiter	insgesamt
1910	2326	72169	76117	81365	71633	303610
1911	2396	79623	80108	82022	72773	316922
1912	2463	87745	84094	83482	74310	332094
1913	2055	96992	88393	89101	79590	356131
1914	1703	94836	82246	77076	74882	330743
1915	1460	92229	80539	75211	72777	322216
1916	1213	100054	83592	69335	82843	337037
1917	945	105052	89473	68095	110238	373803
1918	1358	137690	122517	91029	142653	495247
1919	1393	166222	149118	104725	189656	611114

Die Vermehrung des gesamten Personals erfolgte in der Hauptsache in den Jahren 1918 und 1919 nach der Revolution. Der Achtstundentag und der vermehrte Urlaub verlangten

Beamte und Arbeiter kamen:

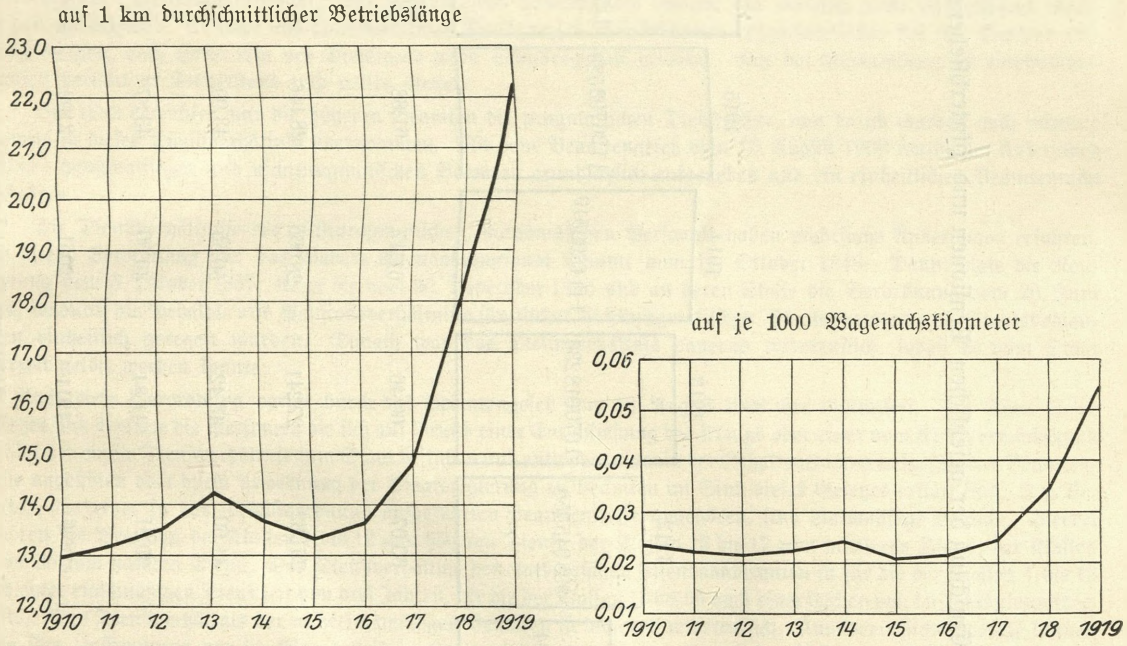
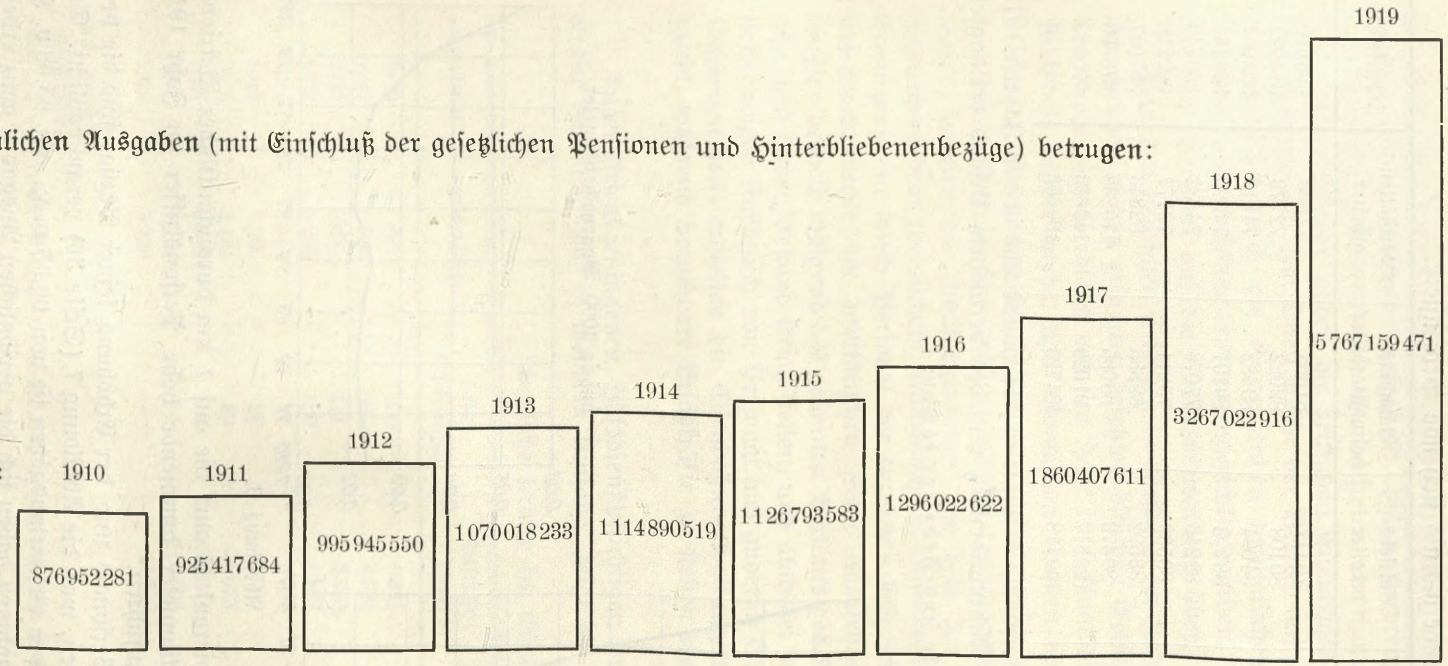


Abbildung 6.

die Einstellung zahlreicher Kräfte. Hierauf ist auch die auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge und auf je 1000 Wagenachskilometer kommende hohe Personalziffer im Jahr 1918 und besonders im Jahr 1919 zurückzuführen.

Infolge der Vermehrung des Personals und der Erhöhung seiner Bezüge sind die persönlichen Ausgaben erheblich gewachsen, was die Abbildung 7 (Seite 36) veranschaulicht. Der Anteil der persönlichen Ausgaben an den Gesamtausgaben ist von 60,05 v. H. auf 65,68 v. H. gestiegen; im Verhältnis zu den Einnahmen haben sich die persönlichen Ausgaben ganz erheblich vermehrt (von 40,39 v. H. auf 101,31 v. H.). Ebenso sind die persönlichen Ausgaben, auf Betriebslänge und Betriebsleistung zurückgeführt, größer geworden. Der Aufwand für 1 Kopf des Personals ist von 1796 auf 6775 ℳ, also um 277,22 v. H. gestiegen.

Die persönlichen Ausgaben (mit Einschluß der gesetzlichen Pensionen und Hinterbliebenenbezüge) betrugen:



in den Jahren:	1910	1911	1912	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919
im ganzen ℳ:	876952281	925417684	995945550	1070018233	1114890519	1126793583	1296022622	1860407611	3267022916	5767159471
von der Gesamtausgabe . . . v.H.	60,05	60,44	60,07	60,46	61,47	61,68	59,88	63,60	68,37	65,68
auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge . . ℳ:	23330	24226	25682	27241	28065	28146	32200	46170	80957	150757
auf je 1000 Wagenachskilometer . ℳ:	41,83	40,55	41,60	43,42	50,55	43,99	51,68	76,91	156,92	369,33
von der Gesamteinnahme . . . v.H.	40,39	39,42	39,81	41,84	49,00	43,87	42,92	53,27	92,04	101,31
auf 1 Kopf des Personals . . . ℳ:	1796	1835	1896	1911	2051	2109	2361	3116	4483	6775

Abbildung 7 (zu Seite 35).

Bayern.

Bei der bayerischen Staatseisenbahnverwaltung gliederte sich das Personal

a) in den dienstrechtlichen Verhältnissen bis 1909
   1. in pragmatische Beamte,
   2. in nichtpragmatische Beamte, statusmäßige Unterbeamte und Bedienstete,
   3. in Arbeiter,
   4. in Anwärter für den höheren und mittleren Dienst,
   5. in Personal mit rein vertraglichem Arbeitsverhältnis;

b) in Ansehung seiner Vor- und Ausbildung sowie Dienstleistung
   1. in Personal des höheren Dienstes,
   2. „ „ „ mittleren Dienstes,
   3. „ „ „ niederen Dienstes.

Das pragmatische Personal gründete seine Dienstverhältnisse auf die IX. Verfassungsbeilage vom 26. Mai 1818 — Staatsdieneredikt —. Ihm kam der Rang und Titel von „königlichen Beamten" zu. In den ersten drei Jahren nach der Anstellung ist das Dienstverhältnis jederzeit lösbar (Dienstesprovisorium); nach Ablauf dieser Zeit wird es unwiderruflich (Dienstesdefinitivum); der pragmatische Staatsdiener erwirbt ein einseitig nicht entziehbares Recht auf den Dienerstand. Er kann aus administrativen Erwägungen oder Gründen organisatorischer Art des Dienstes enthoben werden, doch bleibt ihm der Dienstgrad nebst Standesgehalt gewahrt. Nur bei Verurteilung zu entehrenden Strafen verliert er Dienerstand und volles Gehalt.

Bis 1882 erreichten nur die höheren Beamten die pragmatischen Dienstrechte, von da ab wurden auch mittlere Beamte in dieses Dienstverhältnis übernommen. Mit dem Beamtengesetz vom 16. August 1908 wurde der Unterschied zwischen pragmatischen und nichtpragmatischen Beamten grundsätzlich aufgegeben und ein einheitliches Beamtenrecht geschaffen.

Die Dienstverhältnisse des nichtpragmatischen, statusmäßigen Personals haben mehrfache Änderungen erfahren. Die älteste Verordnung für das niedere Eisenbahnpersonal stammt vom 11. Oktober 1848. Dann folgte die Neuordnung vom 3. Oktober 1857, dieser die vom 30. November 1886 und an deren Stelle die Verordnung vom 26. Juni 1894, wodurch die Gehalts- und Pensionsverhältnisse sämtlicher nichtpragmatischen Staatsbeamten und Staatsbediensteten einheitlich geregelt wurden. Danach war das Dienstverhältnis dauernd widerruflich, sodaß es vom Staat jederzeit gelöst werden konnte.

Auch diese Verordnung verlor durch das Beamtengesetz vom 18. August 1908 ihre Gültigkeit. Im Sinn dieses Gesetzes sind Beamte die Personen, die sich auf Grund einer Entschließung des Königs oder einer vom König ermächtigten Behörde in einem Dienstverhältnis zum Staat befinden und entweder einer in der Gehaltsordnung aufgeführten Beamtenklasse angehören oder durch Anordnung der Staatsregierung zu Beamten im Sinn dieses Gesetzes erklärt sind. Die Beamten, die einer in der Gehaltsordnung aufgeführten Beamtenklasse angehören, sind etatsmäßige Beamte. Hierbei gehören die Beamten der Klassen 1 bis 12 zum höheren Dienst, der Klassen 13 bis 17 zum mittleren Dienst, der Klassen 18 bis 30 zum unteren Dienst. Das Dienstverhältnis der etatsmäßigen Eisenbahnbeamten ist für die der Klassen 1 bis 12 nach einer etatsmäßigen Dienstzeit von drei Jahren, für die der Klassen 13 bis 30 nach einer solchen von 10 Jahren unwiderruflich. Das Dienstverhältnis der nichtetatsmäßigen Beamten ist dauernd widerruflich. Unwiderrufliche Beamte können ohne ihre Zustimmung nur im Weg des Disziplinarverfahrens, aus organisatorischen Gründen, nach Vollendung des 65. Lebensjahrs oder wegen eines körperlichen und geistigen Gebrechens aus dem Staatsdienst entlassen werden. Dem Beamten und seinen Hinterbliebenen stehen Pensionsansprüche zu. Der Beamte kann das Dienstverhältnis mit dem Staat jederzeit ohne Grundangabe lösen.

Das Arbeiterpersonal zerfällt in solches, das einem dauernden Bedürfnis genügen soll — ständige Arbeiter (Gehilfen) —, und in solches, das nur einem vorübergehenden Zweck dient — unständige Arbeiter. Nach ihren Dienstleistungen scheiden sich die Arbeiter in 3 Gruppen, in Betriebsarbeiter, in Bahnunterhaltungsarbeiter und in Werkstättenarbeiter. Die gegenseitigen Beziehungen zwischen Verwaltung und Arbeiter waren früher auf Grund allgemeiner Richtlinien und Dienstvorschriften geregelt. Für das Werkstättenpersonal wurden schon früher Arbeitsverträge eingeführt. Nunmehr bestehen für alle Arbeitergruppen Tarifverträge, die die rechtlichen Verhältnisse, Dienst- und Arbeitzeiten und die Entlohnungen allgemein regeln.

Den Stand des bayerischen Eisenbahnpersonals in den Jahren 1910 bis 1919 ergibt die nachfolgende Zusammenstellung.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Jahr	Etatsmäßige Beamte				Außeretatsmäßige Beamte	Betriebsarbeiter	Bahnunterhaltungsarbeiter	Werkstättenarbeiter	Gesamtpersonal				
	Höherer Dienst	Mittlerer Dienst	Unterer Dienst	Zusammen					im ganzen	auf 1 km durchschn. Betriebslänge	auf 1000 Wagenachskilometer	auf 100000 ℳ Gesamteinnahmen	Hiervon etatsmäßige Personen
	Anzahl				Anzahl								v. H.
1910	523	6300	24462	31285	65	16944	9418	6939	64651	8,29	0,025	22,98	48,39
1911	508	6177	24335	31020	63	16889	8861	6991	63824	8,06	0,024	21,46	48,60
1912	508	6036	24507	31051	67	17285	9465	7302	65170	8,17	0,023	20,83	47,65
1913	500	5999	25327	31826	108	17301	10047	7648	66930	8,25	0,024	20,99	47,55
1914	481	5907	25618	32006	149	15895	8530	7475	64055	7,71	0,025	22,70	49,97
1915	466	5837	25450	31753	82	13197	5348	6575	56955	6,80	0,025	20,87	55,75
1916	476	5735	25288	31499	45	14218	6170	6529	58461	6,94	0,024	19,53	53,88
1917	453	5523	25200	31176	76	15420	5988	6912	59572	7,05	0 025	15,65	52,33
1918	435	5483	25485	31403	62	19564	6354	8028	65411	7,74	0,027	14,96	48,01
1919	433	5444	26981	32858	377	26707	12670	13411	86023	10,18	0,053	15,87	38,20

Im Jahr 1910 betrug die Zahl der Beamten und die auf Grund der geleisteten Tagewerke ermittelte Zahl der Arbeiter im Jahresdurchschnitt 64651. Sie ist bis zum Jahr 1919 auf 86023 Köpfe oder um 33,05 v. H. angewachsen.

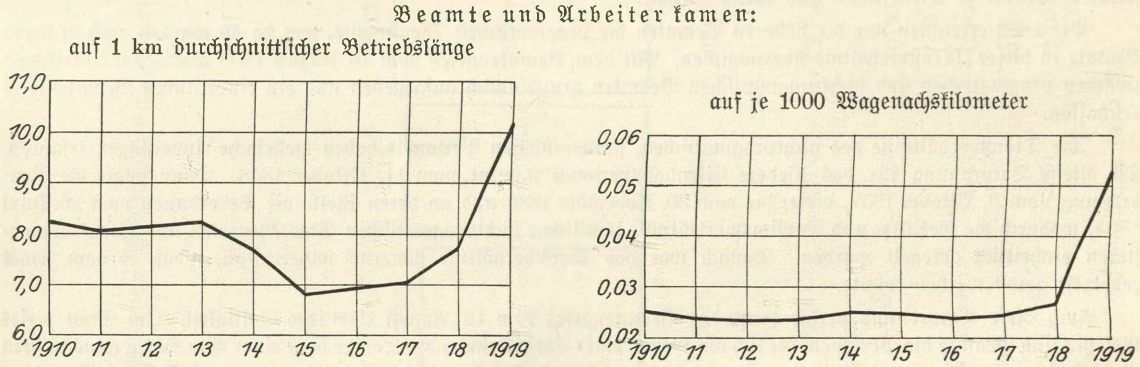


Abbildung 8.

Die Abbildung 8 veranschaulicht die in den Jahren 1910 bis 1919 auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge und 1000 Wagenachskilometer kommenden Kopfzahlen.

Von dem Gesamtpersonal waren im Jahr 1910 = 31285 Mann oder 48,39 v. H. planmäßig angestellt. Diese Kopfzahl, die bis zum Kriegsausbruch fast immer im gleichen Verhältnis zum Gesamtpersonal stand, sank 1919 durch die Rückkehr des alten Arbeiterpersonals aus dem Krieg und durch erhebliche Neuaufnahmen infolge der zurückgegangenen Arbeitsleistungen auf 38,20 v. H.

Das Verhältnis der höheren zu den mittleren Beamten hat sich zugunsten der letzteren verschoben. Im Jahr 1910 standen 523 höhere Beamte 6300 mittleren, im Jahr 1919 = 433 höhere 5444 mittleren Beamten gegenüber. Die Zahl der ersteren ist somit um 17,21 v. H., die der letzteren um 13,59 v. H. gesunken.

Die Vermehrung des Personals, die Schaffung von Vorrückungstellen und die Verbesserungen der Bezüge haben die persönlichen Ausgaben ununterbrochen erhöht. Wesentliche Erhöhungen der Löhne erfolgten im Jahr 1911. Kriegsteuerungsbeihilfen wurden zum erstenmal am 1. Juni 1915 den Arbeitern und Beamten bis 1400 ℳ Einkommen gewährt. Die Höhe der Beihilfe und der Einkommensgrenze wurde in rascher Folge gesteigert. Vom 1. Juni 1917

ab wurden sämtliche Beamte mit Teuerungsbeihilfen bedacht. Die persönlichen Ausgaben sind vom Jahr 1910 bis Ende 1919 um 351,47 v. H. gestiegen. Der Anteil der persönlichen Ausgaben an den Gesamtausgaben hat sich in den letzten Jahren erheblich erhöht. Im Verhältnis zu den Einnahmen sind sie bis 1917 fast gleich geblieben, von da ab sprunghaft gestiegen. In bezug auf Betriebslänge und Wagenleistungen sind sie bis 1917 nur langsam gewachsen, von da ab rasch in die Höhe gestiegen. Der Aufwand auf den Kopf des Personals ist von 1910 bis 1919 um 239,32 v. H. gewachsen. (Vergl. die nachfolgende Zusammenstellung.)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Jahr	Gehälter und Löhne						auf 1 km durchschn. Betriebslänge	auf 1000 Wagenachskilometer	auf 100 000 ℳ Gesamteinnahmen	v. H. der Gesamtausgaben	auf 1 Kopf des Personals
	Etatsmäßige Beamte	Außeretatsmäßige Beamte	Betriebsarbeiter	Bahnunterhaltungsarbeiter	Werkstättenarbeiter	Gesamtpersonal					
	ℳ						ℳ	ℳ	ℳ	v. H.	ℳ
1910	74089328	132611	22172186	8761889	10129650	115285664	14786	44,73	40936	58,18	1783
1911	74010745	118109	22137262	8311543	10334565	114912224	14532	43,08	38649	55,26	1801
1912	75480574	118912	23668839	9299290	11191420	119759035	15009	43,18	38275	54,62	1838
1913	77394619	134273	24450996	10333207	12105437	124418532	15332	44,10	39018	54,43	1859
1914	78130881	163078	22888413	9086955	12042768	122312095	14722	48,12	43348	56,67	1909
1915	75855530	92546	19812812	6693939	11225268	113680095	13575	49,83	41662	58,71	1996
1916	80156825	60377	23154739	7969096	12723307	124064344	14730	50,81	41449	57,03	2122
1917	92528433	99557	31601681	10478466	17310281	152018418	17991	62,67	39937	56,68	2552
1918	150716866	201156	63719532	22900514	33558995	271097063	32090	111,56	62001	61,13	4145
1919	243905427	1279447	137317753	58740955	79236840	520480422	61595	320,05	96030	63,47	6050

Bis Anfang 1918 betrug die Zahl des an die Militärverwaltung abgegebenen bayerischen Personals über 19200 Mann, darunter 4744 Beamte, im ganzen beinahe 30 v. H. des vor Kriegsausbruch vorhandenen Personals. Die Eisenbahnverwaltung hat von der ihr nach der Wehrordnung zugestandenen Befugnis, die zur Aufrechterhaltung eines gesicherten Betriebs unbedingt notwendigen Beamten und ständigen Arbeiter für unabkömmlich zu erklären, nur mäßigen Gebrauch gemacht. Zur Durchführung und Aufrechterhaltung eines gesicherten Eisenbahnbetriebs für Heeres- und Wirtschaftszwecke in der Heimat war eine gewisse Zurückhaltung von eingeschultem Personal geboten.

Mit Kriegsbeginn wurde die Neuaufnahme von Personal bis auf weiteres gesperrt. Der Ersatz für abgehende Beamte und Arbeiter sollte durch Dienstverschiebungen erfolgen. Wegen des Rückgangs des Verkehrs und der Bautätigkeit konnte dies auch ohne Schaden des Dienstes durchgeführt werden. Außerdem hat das Personal eine stärkere Inanspruchnahme aus vaterländischem Pflichtgefühl willig auf sich genommen. Die Besetzung der erledigten planmäßigen Anfangstellen, besonders der den Militäranwärtern vorbehaltenen Stellen, wurde erst von 1916 ab teilweise vorgenommen. Beförderungen von planmäßigen Beamten in Vorrückungstellen erfolgten nur in mäßigem Umfang. Die Überführung der Arbeiter in das ständige (Gehilfen-)Verhältnis wurde ausgesetzt.

Die lange Dauer des Kriegs machte es notwendig, neue Arbeitskräfte in den Dienst der Eisenbahnverwaltung zu nehmen. So wurden zunächst für die dringendsten Arbeiten der Bahnunterhaltung, sodann auch für die übrigen Dienstzweige Gelegenheitsarbeiter eingestellt. Außer einer Anzahl männlicher Arbeitskräfte für die verschiedensten schwereren Verrichtungen wurde eine große Anzahl weiblicher Arbeitskräfte aufgenommen. Anfangs 1918 waren über 4600 weibliche Aushilfskräfte im Büro-, Betriebs-, Güter-, Maschinenhaus- und Werkstättendienst, sodann bei der Bahnunterhaltung, im Schaffner- und Bremserdienst u. dergl. beschäftigt.

Für die Einrichtung und den Betrieb militärischer Anlagen, für die Militärzüge und bei größeren Truppenverschiebungen wurden Militärpersonen und Kriegsgefangene verwendet.

Die Vermehrung des planmäßigen Personals ergibt sich aus der nachstehenden Übersicht.

1. Etatsmäßige Beamte.

Klasse der Gehaltsordnung	Stand am Ende des Jahrs										Besoldungen		auf 1 Kopf	
	1910	1911	1912	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1910	1919	1910	1919
	Anzahl									31. 3. 20	ℳ	1. 1. 19–31. 3. 20 ℳ	im Jahresdurchschnitt ℳ	ℳ
a) Höherer Dienst:														
1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4	8	8	7	8	8	8	7	6	8	9	96000	173895	12000	17390
5	13	13	12	13	13	13	13	15	13	14	112015	254950	8617	13597
6	30	28	26	24	25	26	29	26	26	43	245101	600735	8170	13350
7	109	112	129	129	126	126	122	122	124	130	711348	1951708	7077	12392
8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
9	226	221	210	206	197	195	196	196	188	134	1375217	2222271	6167	10458
10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11	88	64	47	31	26	17	16	11	9	2	510606	66679	5210	8890
12	42	56	72	78	89	94	86	66	66	78	156645	718071	3730	8704
a) zus...	516	502	503	489	484	479	469	442	434	410	3266932	5988309	6246	11219
b) Mittlerer Dienst:														
13	31	34	81	89	104	134	143	144	174	517	91767	4438885	5735	10175
14	1651	1733	1778	1794	1804	1854	1867	1861	2208	2862	6604394	28209079	4020	8874
15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
16	378	372	397	389	385	395	388	333	336	314	1108259	3477073	3045	8254
17	4192	3969	3793	3680	3568	3411	3301	3188	2733	1698	12005898	21115539	2807	7609
b) zus...	6252	6108	6049	5952	5861	5794	5699	5526	5451	5391	19810318	57240576	3145	8403
c) Unterer Dienst:														
18	980	1042	1071	1166	1227	1319	1379	1375	1450	2324	2490169	19376727	2570	7786
19	82	86	94	114	114	118	119	121	124	234	207400	1698260	2529	7506
20	1505	1511	1593	1638	1630	1613	1633	1616	1812	2786	3589632	22305398	2389	7655
21	1177	1151	1135	1223	1198	1155	1205	1163	1257	1563	2571465	12788730	2215	6866
22	1510	1586	2078	2442	2604	2878	2996	3047	3216	3381	3020868	28688664	2037	6816
23	348	421	79	51	42	37	34	32	30	21	490271	223137	1726	6865
24	2395	2489	2615	2649	2646	2630	2653	2707	2911	2458	4484623	21877006	1884	6852
25	7811	7730	8209	8460	8298	8025	7932	7830	7814	9659	13710577	71651452	1744	6820
26	305	223	38	16	14	13	10	10	10	9	547431	73882	1426	6567
27	6628	6533	6528	6443	6457	5970	6005	5975	5692	6446	10869328	49368697	1614	6756
28	66	69	53	76	97	81	86	77	64	18	96700	220846	1560	5699
29	40	41	44	43	43	47	49	52	81	84	54219	504955	1390	4752
30	1476	1409	1366	1383	1359	1320	1304	1276	1295	1179	2175529	9080014	1432	5635
c) zus...	24323	24291	24903	25704	25729	25206	25405	25281	25756	30362	44308212	237857768	1811	6893
Etatsmäßige Beamte zusammen:														
a, b u. c	31091	30901	31455	32146	32074	31479	31573	31249	31641	36163	67385462	301086653	2154	7194

2. Nichtetatsmäßige Beamte.

	28	25	14	11	10	—	—	—	5	—	55329	—	2213	—

3. Diätarisches Personal.

	37	58	72	118	157	146	32	80	100	522	77065	2111246	1927	3770

Anfang 1918 waren 2340 Mann im Bahnunterhaltungs-, Werkstätten-, Maschinenhaus-, Güter- und Betriebsdienst tätig. Ferner wurden Kriegsbeschädigte in größerer Zahl wieder verwendet, eine größere Anzahl Pensionäre wurde zur Dienstleistung herangezogen.

Sachsen.

Im Jahr 1910 betrug die Gesamtzahl des Personals 45467. Sie stieg bis 1919 auf 74391, ging aber bis zum Übergang der Bahnen auf das Reich wieder auf 73306 zurück. Über die einzelnen Kopfzahlen gibt die nachstehende Übersicht Aufschluß.

Es sind beschäftigt worden:

im Jahr	Beamte	diätarisch Besoldete	Betriebs-arbeiter	Bahn-unterhaltungs-arbeiter	Werkstätten-arbeiter	insgesamt
1910	16151	894	16291	7613	4518	45467
1911	16193	850	16813	7408	4606	45870
1912	16546	760	18322	7585	4848	48061
1913	17157	689	19234	7842	5526	50448
1914	17511	663	18364	8055	5447	50040
1915	17254	654	17817	5260	4372	45357
1916	17617	915	17960	5626	4136	46254
1917	17583	1111	21065	5800	4403	49962
1918	18331	1114	20711	6774	4719	51649
1919	26217	886	26244	11428	9616	74391
Die Vermehrung beträgt gegenüber dem Jahr 1910	+62,32 v. H.	+0,89 v. H.	+61,09 v. H.	+50,11 v. H.	+112,84 v. H.	+63,62 v. H.

Der Personalstand und die persönlichen Ausgaben im Verhältnis zu der Betriebslänge und den Betriebsleistungen sind in den Abbildungen 9 und 10 (Seite 42) dargestellt.

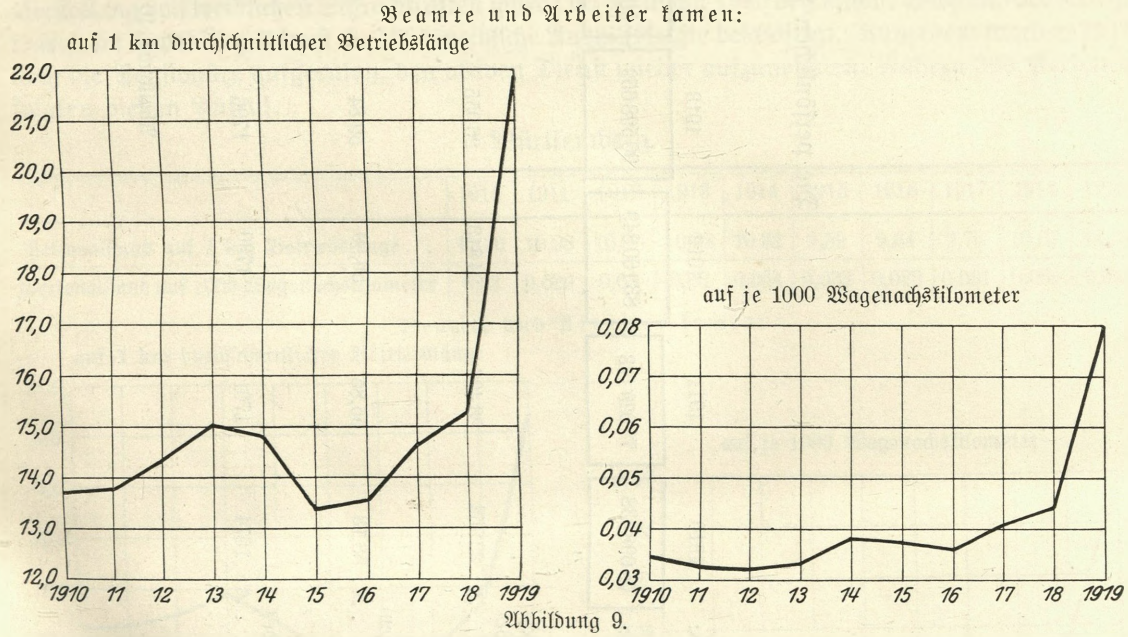


Abbildung 9.

Die Jahre 1910 und 1911 haben in der Geschäftsabwicklung den vorhergehenden Jahren gegenüber im allgemeinen keine wesentlichen Änderungen gebracht. Es wurden die bereits 1908 eingeleiteten Erörterungen wegen Neugestaltung der Dienstverhältnisse der Anwärter für den mittleren nichttechnischen Dienst weiter fortgesetzt und 1912 zum Abschluß gebracht.

Die persönlichen Ausgaben betrugen:

in den Jahren:	1910	1911	1912	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919
im ganzen ℳ:	76098438	78029113	83160849	90598659	90894118	88332385	89507414	106384070	146179681	437641048
auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge . . ℳ:	22952	23496	24813	26955	26932	26147	26485	31405	43044	102950
auf je 1000 Wagenachskilometer . ℳ:	58,13	55,85	56,50	59,84	69,87	73,71	70,01	87,16	126,28	376,53
auf 1 Kopf des Personals . . . ℳ:	1674	1701	1730	1796	1816	1947	1935	2130	2830	4709

Abbildung 10 (zu Seite 41).

Im Jahr 1913 wurden die Anwärter zum letztenmal unter den bisherigen Bedingungen eingestellt, d. h. sie wurden sofort gegen entsprechende Bezahlung als Arbeitskräfte da verwendet, wo sie eine Arbeitskraft ersetzen konnten. Im Jahr 1914 wurden die Anwärter zum erstenmal nach den neuen Grundsätzen eingestellt. Sie erhielten im ersten Dienstjahr in der Regel keine Bezahlung und wurden dafür in allen Zweigen des Eisenbahndienstes praktisch ausgebildet. Der nach 21monatiger praktischer Tätigkeit in Aussicht genommene 3monatige theoretische Unterricht mußte des Kriegs wegen bis zum Beginn des Jahrs 1920 ausgesetzt werden. Seitdem findet er mit bestem Erfolg statt.

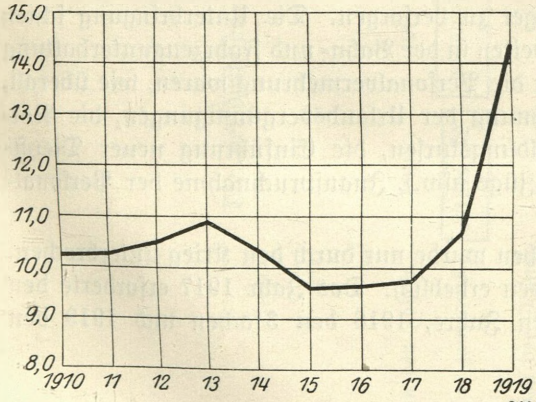
Unmittelbar nach Erklärung des Kriegszustands wurde die Urlaubsvergünstigung aufgehoben. Die in Aussicht stehende Verminderung der Einnahmen gab zur Einschränkung der Ausgaben Veranlassung. Sogenannte Gratifikationen wurden nicht mehr bewilligt und Urlaub nur genehmigt, wenn Stellvertretungskosten damit nicht verbunden waren. Dienstreisen mußten eingeschränkt werden, Kommandogelder durften nur in halber Höhe und bei Verheirateten nur zu Dreiviertel des ursprünglichen Betrags zugestanden werden. Beamtenstellen, die als Vermehrung im laufenden Haushaltplan vorgesehen waren, blieben unbesetzt. Beamte, die an sich ein Anrecht auf Versetzung in den Ruhestand erworben hatten, wurden zum Verbleiben im Amt veranlaßt. Die Dienstgeschäfte der zum Heeresdienst einberufenen Bediensteten sollten nach Möglichkeit von den zurückgebliebenen mitübernommen werden. Dies war nur in beschränktem Maß angängig, da infolge der langen Dauer des Kriegs die Personalanforderungen der Heeresverwaltung an Umfang immer mehr zunahmen. Dazu kam, daß die Leistungsfähigkeit des Personals der schlechten Ernährungsverhältnisse wegen nachließ. Durch Einstellung weiblicher Kräfte in wachsendem Umfang konnten zahlreiche Expeditions- und Abfertigungsbeamte, namentlich zur Verwendung im Feldeisenbahndienst frei gemacht werden. Auch zur Verwendung an der Front wurden dadurch zahlreiche Bedienstete entbehrlich. Mit der Einstellung von weiblichen Schreibkräften wurde im Frühjahr 1915 begonnen. Während des Kriegs waren im Expeditionsdienst rd. 1500 weibliche Aushilfskräfte beschäftigt. Außerdem wurden 1916 noch die Pensionäre aufgerufen, den aktiven Dienst wieder aufzunehmen. Nahezu 300 Personen folgten diesem Aufruf.

Württemberg.

	1910	1911	1912	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919
Personalstand auf 1 km Betriebslänge . .	10,20	10,28	10,50	10,88	10,32	9,59	9,64	9,76	10,67	14,36
Personalstand auf 1000 Wagenachskilometer	0,03	0,029	0,03	0,03	0,034	0,033	0,032	0,031	0,038	0,068

Beamte und Arbeiter kamen:

auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge



auf je 1000 Wagenachskilometer

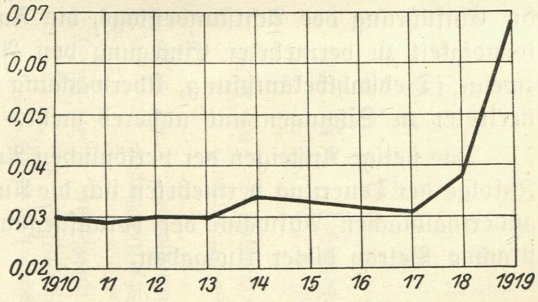


Abbildung 11.

Personalgliederung.

Jahr	Planmäßige Beamte	Außerplanmäßige Beamte (ohne Hilfsunterbeamte)	Arbeiter und Hilfsunterbeamte	Insgesamt
1910	8129	1043	11561	20733
1911	8171	1100	11964	21235
1912	8273	1118	12648	22139
1913	8495	1190	13153	22838
1914	8666	1037	11978	21681
1915	8534	981	10754	20269
1916	8592	1092	10864	20548
1917	8903	1170	10849	20922
1918	9489	1257	12237	22983
1919	10556	1468	18925	30949
gegen 1910 . .	+29,85 v. H.	+40,75 v. H.	+63,70 v. H.	+49,27 v. H.

In den Zahlen von 1914 bis 1919 sind auch die mit vollem Zivildiensteinkommen im Feld stehenden Beamten und Hilfsbeamten enthalten.

Verhältnis der planmäßigen zu den außerplanmäßigen Beamten.

Jahr	Beamte überhaupt	Beamte davon planmäßig	Beamte davon außerplanmäßig	Es waren mithin planmäßig v. H.	Es waren mithin außerplanmäßig v. H.
1910	9172	8129	1043	88,62	11,38
1919	12024	10556	1468	87,79	12,21

Die Anwärter für planmäßige Stellen des unteren Beamtendienstes sind nicht dem Beamten-, sondern dem Arbeiterstand zugerechnet. Ihre Zahl betrug am 1. April 1919 = 2510.

Im höheren und mittleren Beamtendienst waren verwendet

im Jahr	höhere und mittlere Beamte überhaupt	höhere und mittlere Beamte davon planmäßig	höhere und mittlere Beamte davon außerplanmäßig	Es waren mithin planmäßig v. H.	Es waren mithin außerplanmäßig v. H.
1910	3136	2093	1043	66,74	33,26
1919	4115	2647	1468	64,32	35,68

Der Personalstand folgte dem Verkehrsaufschwung bis 1914 nur ganz langsam, ging im Lauf des Kriegs zurück, um nach dessen Schluß rasch über das unmittelbare dienstliche Bedürfnis hinaus emporzuschnellen. Die Zunahme ist vor allem auf die Notwendigkeit zurückzuführen, unverzüglich die heimströmenden Krieger zu versorgen. Die Unterbringung schien um so leichter, als nunmehr die zurückgestellten Arbeiten in der Bahn- und Fahrzeugunterhaltung ausgeführt werden konnten. Weitere Ursachen für die Personalvermehrung waren, wie überall, die Einführung des Achtstundentags, die Ausdehnung der Urlaubsvergünstigungen, die Notwendigkeit zu vermehrter Einlegung von Ausbildungskursen, die Einführung neuer Dienstzweige (Diebstahlbekämpfung, Überwachung der Züge usw.), Inanspruchnahme der Personalvertreter zu Sitzungen und anderes mehr.

Das stetige Ansteigen der persönlichen Ausgaben wurde nur durch den Krieg unterbrochen. Infolge der Teuerung vermehrten sich die Ausgaben erheblich. Das Jahr 1917 erforderte den anderthalbfachen Aufwand der voraufgegangenen Jahre, 1918 den 3fachen und 1919 den 6fachen Betrag dieser Ausgaben.

Die persönlichen Ausgaben (ohne die aus der Staatskasse bezahlten Pensionen) betrugen:

in den Jahren:	1910	1911	1912	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919
im ganzen ℳ:	33595602	37966313	39712034	41701083	40349764	38510942	40906240	59366928	114045985	243044368
von der Gesamtausgabe . . . v.H.	58,91	60,20	60,37	59,93	61,98	62,92	59,08	64,45	69,05	69,55
auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge . . ℳ:	16636	18382	18932	19867	19204	18223	19190	27693	52693	112781
auf je 1000 Wagenachskilometer. . ℳ:	49,72	52,97	53,99	56,02	64,06	63,19	64,92	89,62	189,56	532,45
von der Gesamteinnahme . . . v.H.	40,33	42,48	42,95	44,22	48,90	44,15	40,15	50,72	82,55	97,14
auf 1 Kopf des Personals . . . ℳ:	1620	1788	1802	1826	1861	1900	1991	2837	4962	7853

Abbildung 12 (zu Seite 46).

Dem Personalstand sind auch die im Kriegsdienst verwendeten Personen zugezählt, deren Gehalt oder Lohn unverkürzt weitergelaufen ist. Da die Leistungen der Zug- und Wagenachskilometer nur um $^1/_3$ bis $^1/_9$ gefallen waren, mußten bei der ständig wachsenden Zahl der Einberufenen zur Deckung des Ausfalls mehr und mehr junge Leute zwischen 16 und 18 Jahren, sodann Frauen, Kriegsgefangene und Urlauber verwendet werden. Frauen wurden vornehmlich im Büro-, im Personen-, Telegraphen- und Güterabfertigungsdienst sowie im Stationsschaffner- und Zugbegleitdienst, aber auch bei der Bahnunterhaltung und versuchsweise selbst im Lokomotivheizerdienst verwendet.

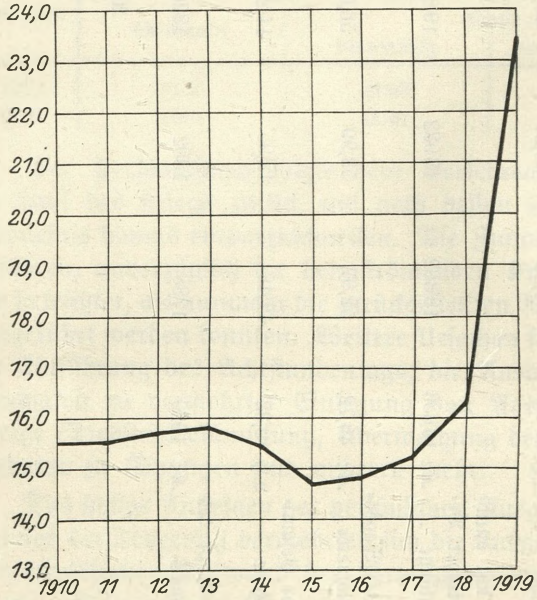
Die persönlichen Ausgaben der Jahre 1910 bis 1919 (ohne die aus der Staatskasse bezahlten Pensionen) sind aus der Abbildung 12 (Seite 45) zu ersehen.

Baden.

Jahr	Beamte und Arbeiter sind insgesamt beschäftigt worden	Von der Gesamtzahl der Beamten und Arbeiter kommen auf	
		1 km Betriebslänge	1000 Wagenachskilometer
1910	27681	15,51	0,029
1911	27351	15,57	0,027
1912	27939	15,71	0,026
1913	28457	15,81	0,027
1914	28564	15,46	0,030
1915	27314	14,69	0,029
1916	27577	14,81	0,030
1917	28409	15,25	0,032
1918	30507	16,35	0,034
1919	43722	23,43	0,054
mithin im Zehnjahresdurchschnitt	29752	16,26	0,032

Beamte und Arbeiter kamen:

auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge



auf je 1000 Wagenachskilometer

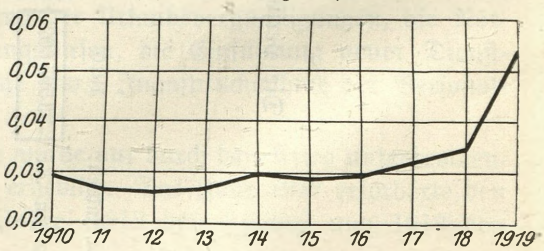


Abbildung 13.

Im Jahr 1910 betrug die Zahl der Beamten und die auf Grund der geleisteten Tagewerke ermittelte Zahl der Arbeiter 27 681. Sie ist bis zum Jahr 1920 auf 43 722, also um mehr als 57 v. H. gewachsen.

Die Bewegung des Personalstands im Verhältnis zu den Betriebsleistungen geht aus der vorstehenden Übersicht und der Abbildung 13 (Seite 46) hervor.

Die Vermehrung des Personals in den Jahren 1910 bis 1913 von 15,51 auf 15,81 Köpfe für das Kilometer hat ihren Grund teils in der Steigerung des Verkehrs, teils darin, daß eine weitere Verkürzung der täglichen Dienstdauer und eine Vermehrung der Ruhetage stattgefunden hat. In der Zeitfolge bis 1917 ist eine rückläufige Bewegung in dem Personalstand zu beobachten, der in der Zeit bis 1920, als Folge der Revolution und des unglücklichen Kriegsausgangs, ein starkes Anwachsen des Kopfstands folgte.

Eine vergleichende Darstellung des Personalstands, ohne Berücksichtigung der Betriebsleistungen, ist in nachstehender Zusammenstellung gegeben:

Es sind beschäftigt worden:

Jahr	planmäßige Beamte	außerplanmäßige Beamte	Betriebsarbeiter	Bahnunterhaltungsarbeiter	Werkstättenarbeiter	insgesamt
1910	8035	3791	8540	3267	4048	27681
1911	8198	3716	8389	3209	3839	27351
1912	8619	3357	8657	3484	3822	27939
1913	9075	3002	9060	3586	3734	28457
1914	9442	2755	9357	3295	3715	28564
1915	9776	2507	8675	3214	3142	27314
1916	10026	2696	8414	3172	3269	27577
1917	10040	3162	8636	2754	3817	28409
1918	11344	2046	9559	3103	4455	30507
1919	15144	2402	10965	5656	9555	43722
Gegenüber dem Jahr 1910 . .	+88,48 v. H.	—36,64 v. H.	+28,40 v. H.	+73,13 v. H.	+136,04 v. H.	+57,95 v. H.

Das Jahr 1919 umfaßt die Zeit vom 1. Januar 1919 bis 31. März 1920.

Infolge der Vermehrung des Personals und der Verbesserung seiner Bezüge sind die persönlichen Ausgaben erheblich gestiegen. Während der Kriegs- und Nachkriegszeit machte sich im Zusammenhang mit der Gewährung von Beihilfen, Kriegs- und Teuerungszulagen sowie infolge der Personalvermehrung ein starkes Anwachsen der persönlichen Ausgaben geltend. Ihre Gesamtbeträge sowie ihr Verhältnis zur Betriebslängen- und Betriebsleistungseinheit und zu den Gesamteinnahmen und den Gesamtausgaben ergeben sich aus der Abbildung 14 (Seite 48).

Während des Kriegs wurde den Bedürfnissen der obersten Heeresleitung in weitestgehendem Maß Rechnung getragen und ein großer Teil des Personals für den Heeres- und Feldeisenbahndienst zur Verfügung gestellt. Über den Umfang dieser Personalverminderung gibt die nachfolgende Darstellung Aufschluß, der der Stand Ende 1917 zugrunde gelegt ist.

Am 1. August 1914 waren Beamte und Arbeiter vorhanden		30 060.
Abgegeben wurden bis Ende 1917 für den Heeres- und Militäreisenbahndienst	12 636,	
von denen zurückgekehrt waren	1 527,	
sodaß Ende 1917 abgegeben waren		11 109
oder 37 v. H. des Friedenskopfstands.		
Als Ersatz wurden eingestellt Soldaten, Gefangene, Frauen, Jugendliche, Hilfsdienstpflichtige und Kriegsbeschädigte, im ganzen		7 429.
Der Kopfstand betrug somit Ende 1917		26 380,
d. i. dem Kopfstand am 1. August 1914 gegenüber weniger		3 680
		oder 12 v. H.

Die persönlichen Ausgaben (ohne die gesetzlichen Pensionen und Hinterbliebenenbezüge) betrugen:

in den Jahren:	1910	1911	1912	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919
im ganzen ℳ:	47 168 061	47 582 227	49 440 689	50 879 155	53 361 227	52 007 544	54 485 880	63 971 586	85 458 213	361 997 917
von der Gesamtausgabe . . . . v.H.	62,37	61,20	59,81	59,10	62,19	62,22	59,59	52,59	46,51	63,26
auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge . . ℳ:	26 941	27 085	27 796	28 269	28 888	27 979	29 261	34 338	45 800	155 290
auf je 1000 Wagenachskilometer . . ℳ:	49,56	46,83	46,66	47,85	56,54	54,56	58,57	72,61	96,39	447,19
von der Gesamteinnahme . . . v.H.	44,70	42,21	41,84	41,37	47,77	45,26	41,20	38,89	49,70	86,75
auf 1 Kopf des Personals . . . ℳ:	1704	1739	1770	1788	1868	1904	1976	2252	2801	8278

Abbildung 14 (zu Seite 47).

Die tatsächliche Schwächung des Personalstands kommt in diesen ohne Leistungsmaßstab ermittelten Zahlen nicht entfernt zum Ausdruck; denn das Ersatzpersonal war den abgegebenen, mit dem Dienst gründlich vertrauten Bediensteten bei weitem nicht gleichwertig. Dazu kam, daß auch die Leistungsfähigkeit des Stammpersonals infolge der wachsenden Ernährungsschwierigkeiten und der erhöhten Anforderungen des Dienstes ständig abnahm.

Mecklenburg-Schwerin.

Die Zahl der Beamten und Arbeiter betrug am 31. März 1911 (Geschäftsjahr 1910) 6076. sie ist bis zum 31. März 1920 auf 10000, d. h. um 64,58 v. H., angewachsen. Der Personalbestand in den einzelnen Geschäftsjahren geht aus der nachstehenden Zusammenstellung hervor,

Es sind beschäftigt worden:

Jahr	planmäßige Beamte	außerplanmäßige Beamte	Betriebsarbeiter	Bahnunterhaltungsarbeiter	Werkstättenarbeiter	zusammen
1910	2633	143	693	1485	1122	6076
1911	2671	147	709	1562	1162	6251
1912	2713	167	752	1619	1190	6441
1913	2786	192	830	1725	1203	6736
1914	2883	198	879	1726	1264	6950
1915	2918	239	905	1582	1132	6776
1916	3057	438	1147	1679	1145	7466
1917	2927	570	1212	1483	1164	7356
1918	3075	562	1361	1819	1346	8163
1919	3451	473	1432	2869	1775	10000
Die Vermehrung beträgt gegenüber dem Jahr 1910 . . .	31,06 v. H.	230,76 v. H.	106,64 v. H.	93,27 v. H.	58,20 v. H.	64,58 v. H.

Die auf die Betriebslänge und die Betriebsleistungseinheit kommende Kopfzahl ist in der Abbildung 15 veranschaulicht. Die aus der ersten Darstellung sich ergebende Steigerung der

Beamte und Arbeiter kamen:

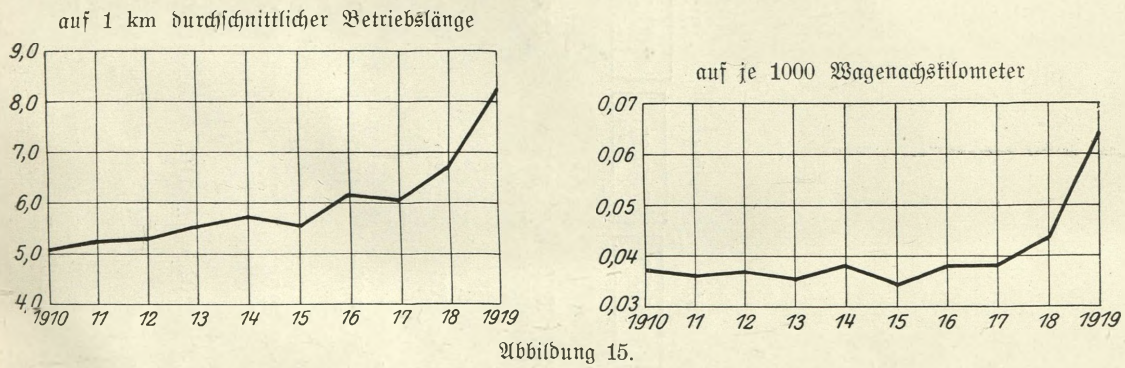
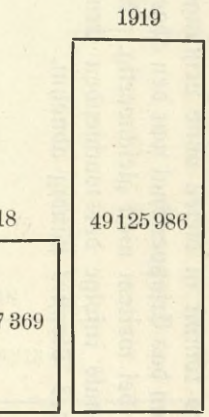


Abbildung 15.

Kopfzahl auf ein Betriebskilometer in den Kriegsjahren 1914 bis 1918 ist neben der Verkehrszunahme dem Umstand zuzuschreiben, daß als Ersatz für das an das Heer abgegebene Stammpersonal Hilfskräfte mit einer Leistungsfähigkeit von zum Teil nur 30 v. H. der des

Die persönlichen Ausgaben betrugen:



in den Jahren:	1910	1911	1912	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919
im ganzen ℳ:	6695070	7252351	7662536	8329710	8613973	8385117	9860481	13152207	23287369	49125986
von der Gesamtausgabe . . . . v.H.	45,00	44,59	43,78	44,30	42,63	43,84	45,09	45,94	51,94	54,36
auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge . . . ℳ:	5623	6090	6306	6852	7086	6898	8112	10820	19157	40413
auf je 1000 Wagenachskilometer . . ℳ:	40,86	41,81	43,95	44,30	47,20	43,16	50,26	68,09	124,06	315,15
von der Gesamteinnahme . . . v.H.	32,56	33,10	32,54	34,38	35,50	33,37	32,00	35,65	59,82	68,26
auf 1 Kopf des Personals . . . ℳ:	1102	1160	1190	1237	1239	1238	1321	1788	2853	4913

Abbildung 16 (zu Seite 51).

ausgebildeten Personals in einer Zahl eingestellt werden mußten, die die der abgegebenen Beamten und Arbeiter übertraf.

Die sprunghafte Steigerung von 1918 auf 1919 hat ihren Grund in der Einführung des Achtstundendienstes, in der nach der Umwälzung erheblichen Mehreinstellung von Personal und weiterhin in dem Zwang zur Aufnahme Heeresentlassener, früherer Kriegsgefangener und Kriegsbeschädigter. Die Unwirtschaftlichkeit vorstehender Maßnahmen ergibt sich deutlich aus dem zweiten Bild für die beiden Nachkriegsjahre. Infolge der Vermehrung des Personals und der erheblichen Verbesserung seines Einkommens sind die persönlichen Ausgaben bedeutend angewachsen. Ihre Steigerung betrug 633,76 v. H.

Das Verhältnis der persönlichen Ausgaben zur Betriebslängen- und Betriebsleistungseinheit sowie zu den Gesamteinnahmen und den Gesamtausgaben ist in der Abbildung 16 (Seite 50) veranschaulicht.

Eine wesentliche Veränderung der Kopfzahl des Personals ist während des Kriegs nicht eingetreten. Für die zum Heeresdienst abgegebenen Beamten und Arbeiter konnte in den ersten Kriegsjahren Ersatz durch Einstellung männlichen Personals gefunden werden. Mit der zunehmenden Knappheit an diesem mußte auf frühere (pensionierte) Beamte, Frauen, Kriegsgefangene und schließlich auf Hilfsdienstpflichtige und Militärpersonen zurückgegriffen werden.

Oldenburg.

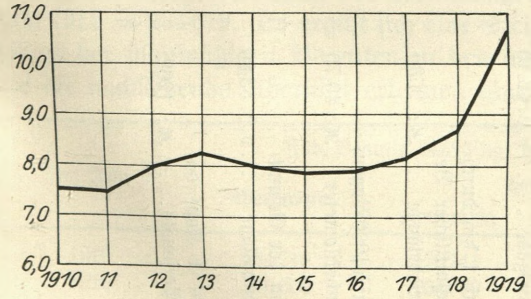
Die Gesamtzahl der Beamten und Arbeiter betrug im Durchschnitt des Jahrs 1910 = 5008, 1919 = 7373. Der Zuwachs beträgt 2365 = 47,23 v. H. Den Personalbestand in den einzelnen Berichtsjahren ergibt die nachstehende Zusammenstellung.

Es sind beschäftigt worden:

Jahr	planmäßige Beamte	diätarische Beamte	Betriebsarbeiter	Bahnunterhaltungsarbeiter	Werkstättenarbeiter	zusammen
1910	1319	1152	1137	965	435	5008
1911	1389	1213	1086	859	450	4997
1912	1481	1333	1123	916	466	5319
1913	1575	1467	1272	911	498	5723
1914	1708	1476	1044	843	481	5552
1915	1785	1490	1054	784	337	5450
1916	1850	1548	922	770	379	5469
1917	1871	1718	848	799	392	5628
1918	2011	1804	829	843	542	6029
1919	2276	1656	1388	1346	707	7373
Vermehrung gegenüber 1910	+72,55 v. H.	+43,75 v. H.	+22,08 v. H.	+39,48 v. H.	+62,53 v. H.	+47,23 v. H.

Beamte und Arbeiter kamen:

auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge



auf je 1000 Wagenachskilometer

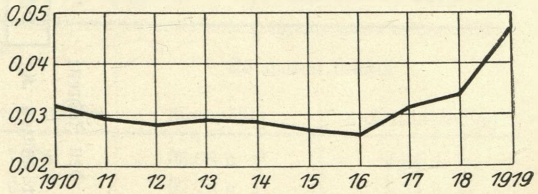


Abbildung 17 (zu Seite 53).

Die persönlichen Ausgaben betrugen:

in den Jahren:	1910	1911	1912	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919
im ganzen ℳ:	6321960	6673617	7570931	8348442	8523899	8592252	9333829	11850302	19019316	53290747
von der Gesamtausgabe . . . . v.H.	46,40	43,80	43,80	44,28	48,61	49,56	50,57	52,70	59,89	63,42
auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge . . ℳ:	9530	10034	11374	12230	12342	12416	13508	17150	27525	61732
auf je 1000 Wagenachskilometer . . ℳ:	40,70	39,00	40,35	43,45	44,16	42,88	45,29	65,94	107,80	341,48
von der Gesamteinnahme . . . v.H.	33,80	32,67	33,98	35,26	34,43	33,72	33,96	42,23	56,37	91,46
auf 1 Kopf des Personals . . . ℳ:	1262	1336	1423	1459	1535	1577	1707	2106	3155	7228

Abbildung 18 (zu Seite 53).

Die auf die Betriebslängen- und die Betriebsleistungseinheit kommenden Kopfzahlen sind in der Abbildung 17 (Seite 51) veranschaulicht.

Die Kopfzahl auf 1 km Betriebslänge ist von 7,53 im Jahr 1910 auf 10,67 Ende März 1920 gestiegen. Die Schwankungen bis Kriegsbeginn erklären sich aus den Bewegungen des Verkehrs. Später ist die Aufwärtsbewegung auf die Verwendung von ungeschultem Personal zurückzuführen. Nach Kriegsende schnellte die auf 1 Betriebskilometer fallende Kopfzahl durch das plötzliche Zurückfluten der aus dem Kriegsdienst Zurückkehrenden, durch die Einführung des Achtstundentags sowie durch die Verlängerung der Urlaubsdauer gewaltig empor. Weitere geringe Ursachen der Personalvermehrung sind die Dienstbefreiung von Beamten und Arbeitern zur Ausübung von Tätigkeiten in Beamten- und Arbeitervertretungen sowie die Unterbringung nicht vollbeschäftigter Kriegsbeschädigter. Die auf die Betriebsleistungseinheit fallende Kopfzahl ist gestiegen.

Die Abbildung 18 (Seite 52) gibt ein Bild von dem Verhältnis der persönlichen Ausgaben zur Betriebslängen- und Betriebsleistungseinheit sowie zu den Gesamteinnahmen und den Gesamtausgaben.

Durch bessere Anstellungsverhältnisse und durch Personalvermehrung sind die persönlichen Ausgaben zunächst nur verhältnismäßig gestiegen. Seit Kriegsbeginn ist ein weiteres Steigen durch die Weiterzahlung der Monatsvergütungen an die zum Kriegsdienst Einberufenen zu beobachten. In der Nachkriegszeit drückt sich die fortlaufende Geldentwertung neben der Personalvermehrung mitbestimmend in der sprunghaften Steigerung der persönlichen Ausgaben aus.

Zur Deckung des durch Einberufung von Personal zum Kriegsdienst entstandenen Ausfalls wurden, nachdem auch die jüngeren Leute der Aufforderung zum Eintritt in den Heeresdienst hatten folgen müssen, weibliche Hilfskräfte im Büro-, Abfertigungs-, Zugbegleit- und unteren Stationsdienst, sowie in beschränktem Umfang im Bahnunterhaltungs- und Werkstättendienst herangezogen. Als weitere Ersatzkräfte sind besonders Militärkommandierte, aber auch Hilfsdienstpflichtige und Kriegsgefangene beschäftigt worden.

Entwicklung der Beamtenverhältnisse.

Preußen-Hessen.

Die Zahl der planmäßigen Beamtenstellen ist zur Verbesserung der Anstellungs- und Beförderungsverhältnisse der Beamten und zur Überführung älterer bewährter technischer Angestellten in das Beamtenverhältnis auch weiterhin im Rahmen des sachlichen Bedürfnisses vermehrt worden. Die Zahl der planmäßigen Beamten betrug im Jahr 1910 = 176741, im Jahr 1919 = 234679. Es ergibt sich eine Steigerung um 57938 Köpfe = 32,8 v. H. Das Verhältnis der planmäßigen Beamten zu den außerplanmäßigen Beamten hat sich infolgedessen, wie die nachstehende Übersicht erkennen läßt, auch weiter zugunsten der ersteren gebessert.

Im Jahr	sind Beamte beschäftigt gewesen			Es waren mithin	
	überhaupt	davon planmäßig	davon außerplanmäßig	planmäßig	außerplanmäßig
1910	184716	176741	7975	95,68 v. H.	4,32 v. H.
1919	240066	234679	5387	97,76 v. H.	2,24 v. H.

Dabei ist jedoch in Betracht zu ziehen, daß die Anwärter für planmäßige Unterbeamtenstellen überwiegend nicht im Beamtenverhältnis, sondern als ständige Hilfsbeamte im Arbeiter-(Lohn-)verhältnis stehen. Ihre Zahl betrug im Jahr 1919 = 66711.

Werden nur die höheren und mittleren Beamten gegenübergestellt, so ergibt sich folgendes Bild:

Im Jahr	sind höhere und mittlere Beamte beschäftigt gewesen			Es waren mithin	
	überhaupt	davon planmäßig	davon außerplanmäßig	planmäßig	außerplanmäßig
1910	63001	56614	6387	89,86 v. H.	10,14 v. H.
1919	77177	72564	4613	94,02 v. H.	6,98 v. H.

An wichtigen Maßnahmen in der Personalverwaltung sind folgende zu erwähnen:

Da im allgemeinen die Militäranwärter wenig Neigung zeigten, einer Einberufung nach den Dienststellen des Ruhrreviers Folge zu leisten, erweiterte man das System der Gruppenbezirke, indem die drei Direktionsbezirke Berlin, Elberfeld und Essen für die Bewerbungen der Militäranwärter zu einer Gruppe unter Führung der Eisenbahndirektion Essen vereinigt wurden.

Den technischen Aushelferinnen wurde als Ausgleich für die auf technischem Gebiet verlangten Vorkenntnisse eine Beschleunigung der planmäßigen Anstellung zugebilligt.

Für Lokomotiv- und Zugführer wurde durch Allerhöchsten Erlaß vom 30. Januar 1911 die Zurechnung zu den Subalternbeamten 2. Klasse genehmigt.

Schon während des Kriegs wurde durch Allerhöchsten Erlaß über die Anrechnung des Kriegsdienstes auf das Dienstalter der Staatsbeamten vom 27. Mai 1916 und die hierzu ergangenen Verwaltungsanordnungen sichergestellt, daß für Kriegsteilnehmer eine dauernde Benachteiligung im Anwärter-, Beförderungs- und Besoldungsdienstalter nicht erfolgt. Diese Bestimmungen sind nach dem Inkrafttreten des Gesetzes über den vaterländischen Hilfsdienst auf die Beamten ausgedehnt worden, die von diesem Gesetz betroffen waren. Den zum Kriegsdienst eingezogenen Eisenbahnbediensteten wurden überdies insofern Erleichterungen gewährt, als die Anstellung der Unterbeamten lediglich auf Grund einer formlosen Prüfung erfolgte und der Vorbereitungsdienst für mittlere Beamtenstellen bis zu 12 Monaten abgekürzt werden konnte. Bei Abnahme der förmlichen Prüfung wurde auf die Abkürzung des Vorbereitungsdienstes Rücksicht genommen.

In der Zeit nach dem Krieg und der Staatsumwälzung sind folgende Dienstposten neu geschaffen:

Fahrmeister für die auf Bahnhöfen mit zahlreichem Zugbegleitpersonal als Kommandierbeamte verwendeten Schaffner und Zugführer;

Lokomotivbetriebsrevisoren für besonders erfahrene ältere Lokomotivführer, denen es obliegt, für die richtige Behandlung der Lokomotiven während der Fahrt zu sorgen, die Personale über Neuerungen und deren Behandlungsweise zu belehren sowie ungeübte Personale über die richtige und zweckmäßigste Behandlung der Lokomotiven im allgemeinen zu unterrichten;

Güterkontrolleure für die zur Diebstahlsbekämpfung herangezogenen Beamten der verschiedensten Dienstzweige, die nach ihrer Persönlichkeit und besonderen Eignung auszuwählen waren. Die Güterkontrolleure sollen nur so lange beibehalten werden, als es die Verhältnisse erfordern.

Neu geschaffen wurden ferner die Stellen der Funkentelegraphisten, Ersten Seemaschinisten, Feuermänner und Materialienkontrolleure.

Bei den bereits vorhandenen Beamtenklassen traten zahlreiche Änderungen in der Dienstbezeichnung ein, und zwar wurde eingeführt: die Bezeichnung Wagenaufseher für Wagenwärter, Maschinenaufseher für Maschinenwärter, Maschinist für Maschinenwärter bei elektrischen Anlagen, Maschinenmeister für Maschinist bei elektrischen Anlagen, Rangierführer für Schirrmann, Rangiermeister für Schirrmeister, dritter Seesteuermann für Bootsmann, Reservelokomotivführer für die zum Lokomotivführer geprüften Lokomotivheizer.

Die bislang mit geeigneten Assistenten besetzten Dienstposten der Zugrevisoren sind den Zugführern zugewiesen; hierdurch haben diese die Möglichkeit erhalten, ohne die sonst vorgeschriebene Ausbildung und Prüfung in eine Assistentenstelle aufzurücken.

Eine Erleichterung für die Ablegung der förmlichen Prüfungen wurde allgemein älteren Beamten dadurch zugestanden, daß man die Anforderungen an das Gedächtnis herabsetzte. Dafür ist bei diesen Beamten mehr Gewicht auf die Feststellung zu legen, daß sie zweifellos die für das erstrebte Amt erforderliche Befähigung und ein richtiges Verständnis für Zweck und Zusammenhang der bestehenden Einrichtungen besitzen.

Den Unteroffizieren, die bei Beendigung des Kriegs in großer Zahl aus dem Heer ausscheiden mußten, ist der Übertritt in den Zivildienst insofern erleichtert worden, als die von der Heeresverwaltung eingerichteten, mit einer Abschlußprüfung verbundenen Unterrichtskurse als Ersatz für die sonst von der Eisenbahnverwaltung geforderte Vorprüfung für den mittleren Dienst anerkannt wurden. Ferner ist den technischen Deckoffizieren und den Unteroffizieren der Reichsmarine, die gezwungen waren, ihren Beruf aufzugeben, der Übertritt in die Laufbahnen der Werkmeister und technischen Büroassistenten dadurch ermöglicht worden, daß der Besuch der Maschinistenklasse der Deckoffizierschule dem Reifezeugnis einer anerkannten Maschinenbauschule gleichgestellt wurde.

Bemerkenswerte Verbesserungen für das Personal brachte endlich der noch kurz vor dem Übergang der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen auf das Reich (zum 16. März 1920) verabschiedete Nachtrag zum Haushalt 1919. Erwähnt sei hiervon zunächst die Schaffung der Stellen für Eisenbahninspektoren mit einem Gehalt von 3000 bis 5400 ℳ und dem Wohnungsgeldzuschuß für höhere Beamte. Ein Teil der Inspektoren findet als Hilfsdezernenten Verwendung.

Im Zusammenhang mit dem Zweck, den die Schaffung der Inspektorenstellen verfolgte, sind beschleunigte Laufbahnen für den nichttechnischen und technischen mittleren Dienst eingerichtet worden, in denen es ganz besonders befähigten Arbeitern und Handwerkern gelingen soll, sich so schnell in eine mittlere Beamtenstelle emporzuarbeiten, daß sie alsdann noch mit Erfolg den Wettbewerb um eine höhere Beamtenstelle mit den sofort in den mittleren Dienst eingetretenen Beamten aufnehmen können.

Ferner brachte der Nachtragshaushalt den im Abfertigungsdienst und auf den Güterböden tätigen Bediensteten in größerer Zahl die Anstellung als Ladeschaffner, da bei ihnen von dem Erfordernis der Betriebsdiensttauglichkeit abgesehen wurde. Durch diese einmalige Maßnahme ist die Aufsicht an wichtigen Annahme- und Umladestellen verbessert.

Auf Grund des Nachtragshaushalts sind etwa 500 Assistenten zu Vorstehern befördert worden, die wegen besonderer dienstlicher Bewährung von der Fachprüfung erster Klasse ausnahmsweise entbunden werden konnten.

Die Gehälter der planmäßigen Eisenbahnbeamten haben nach der Neuregelung der Beamtenbesoldungen im Jahr 1909 im allgemeinen keine wesentlichen Änderungen erfahren. Nur

bei einer Reihe von Beamten des unteren Dienstes und den Beamten der Assistentenklasse sind mit Wirkung vom 1. April 1914 durch Erhöhung der Anfangsgehälter und zum Teil auch der Endgehälter die Bezüge aufgebessert worden. Diese Aufbesserung wirkte auch auf die in Frage kommenden außerplanmäßigen Beamten zurück. In der Höhe der Wohnungsgeldzuschüsse sind nach Inkrafttreten des Gesetzes vom 25. Juni 1910 keine Änderungen eingetreten. Dagegen wurden verschiedentlich Gemeinden in eine höhere Ortsklasse eingereiht.

Der Kreis der Beamten, die für die Wahrnehmung besonders schwieriger und verantwortungsvoller Diensttätigkeiten Stellenzulagen beziehen, wurde erweitert. In der Höhe der einzelnen Stellenzulagen selbst traten Änderungen nicht ein.

Die Diensteinkommensbezüge der planmäßigen und außerplanmäßigen Beamten erwiesen sich infolge der während des Kriegs einsetzenden Preissteigerungen nicht mehr als ausreichend. Es wurden daher besondere einmalige und fortlaufende Zulagen und Beihilfen gewährt, deren Höhe den jeweiligen Teuerungsverhältnissen angepaßt wurde. Die hierfür im Rechnungsjahr 1919 aufgewendeten Mittel betrugen

an einmaligen Kriegsteuerungszulagen . . . . . 316963000 ℳ,
an laufenden Kriegsbeihilfen und Kriegsteuerungszulagen . 960232000 ℳ,
an außerordentlichen Vergütungen und Unterstützungen . . 36250000 ℳ.

Um einen Ausgleich zu schaffen für den Rückgang an Diensteinkommen, der sich bei der Übernahme von Lohnempfängern in das Beamtenverhältnis infolge der wiederholten erheblichen Aufbesserung der Löhne der Arbeiter für solche Bedienstete ergab, sind besondere Ausgleichsbeihilfen gewährt worden, deren Höhe sich nach der Höhe des Einnahmeausfalls richtete. Im Rechnungsjahr 1919 wurden insgesamt 21426000 ℳ für diesen Zweck verausgabt.

Mit Rücksicht auf die außergewöhnlichen Leistungen und Aufwendungen der Betriebsbeamten infolge der Demobilmachung wurden den mittleren und unteren Beamten des Außendienstes besondere, nach den örtlichen Verhältnissen gestaffelte Zulagen (sogenannte Betriebszulagen) gewährt. Die Aufwendungen hierfür betrugen im Jahr 1918 = 17361000 ℳ. Den im Innendienst tätigen mittleren und unteren Beamten wurden aus dem gleichen Anlaß Zuwendungen in gleicher Höhe aus den Mitteln des Unterstützungsfonds gemacht.

Aus Anlaß des Kriegszustands wurden besondere Zulagen solchen Eisenbahnbediensteten zugebilligt, die innerhalb eines Bahngeländes ihren Dienst verrichten mußten, das regelmäßig wiederkehrenden Angriffen feindlicher Flieger ausgesetzt war (sogenannte Gefahrenzulagen). Im Rechnungsjahr 1918 betrug die Ausgabe hierfür 824000 ℳ.

In der Höhe der Dienstkleidungszuschüsse traten Änderungen nicht ein. Dagegen wurde der Kreis der kassenpflichtigen Mitglieder durch Einbeziehung der zum Tragen einer Dienstkleidung verpflichteten ständigen Hilfsbeamten erweitert, denen ein Zuschuß zu den Kosten für die Beschaffung von Dienstkleidern in Höhe von 15 ℳ jährlich gewährt wurde. Im Jahr 1919 betrug die Zahl der kassenpflichtigen Unterbeamten 154613, die der kassenpflichtigen Hilfsbeamten 49925. Die Gesamtausgabe an Dienstkleidungszuschüssen belief sich in diesem Jahr auf 5456000 ℳ.

Die bei den Truppen (einschließlich der zum Feldeisenbahnwesen gehörigen Betriebs- und Baukompagnien und ähnlicher rein militärischer Formationen) stehenden Bediensteten erhielten von der Militärverwaltung die Kriegsbesoldung ihrer militärischen Stelle nebst Quartier und Verpflegung. Für die heimischen Dienstbezüge war zwischen Beamten einerseits und technischen Hilfskräften, Hilfsunterbeamten und Arbeitern anderseits zu unterscheiden. Die Beamten bezogen (außer bei Erfüllung ihrer aktiven Dienstpflicht) neben der Kriegsbesoldung ihr Zivildiensteinkommen weiter. — Soweit sie Offiziere waren, wurde ihnen $^7/_{10}$ der Kriegsbesoldung auf das Zivildiensteinkommen angerechnet, wenn sie verheiratet waren und außer-

halb des Zivildienstorts verwendet wurden, es sei denn, daß ihr Zivildiensteinkommen zuzüglich $^7/_{10}$ der Kriegsbesoldung den Betrag von 3600 ℳ überstiegen hätte. Die Zivilbezüge konnten den Angehörigen in der Heimat gezahlt werden. Bei gefangenen und vermißten Beamten wurde die Zahlung des Zivildiensteinkommens eingestellt, wenn kein Lebenszeichen einging und nach den Umständen des einzelnen Falls anzunehmen war, daß sie nicht mehr lebten. Die Angehörigen erhielten alsdann bis zur endgültigen Regelung die gesetzlichen Hinterbliebenenbezüge als Vorschuß auf alle Forderungen, die sich etwa aus dem Beamtenverhältnis gegen den Staat hätten ergeben können. Bei Gewährung der Kriegsbeihilfen und Kriegsteuerungszulagen wurden die Beamten dergestalt berücksichtigt, daß sie nicht schlechter standen als die nicht eingezogenen Beamten. Außerordentliche Kriegszuwendungen wurden an solche im Heeresdienst verwendete Beamte gezahlt, die als Verheiratete mit eigenem Hausstand als Offiziere oder obere Militärbeamte im Offiziersrang außerhalb ihres Wohnorts oder des Orts beschäftigt wurden, an dem sie ihren Familienhausstand tatsächlich hatten. Diese Zuwendungen stellten lediglich einen Zuschuß dar, der nur im Fall des Bedürfnisses gezahlt wurde.

Die Grundlage der Disziplinargesetzgebung bildete bis zum Übergang der Länderbahnen auf das Reich das preußische Gesetz vom 27. Juli 1852, betreffend die Dienstvergehen der nichtrichterlichen Beamten, ihre Versetzung auf eine andere Stelle oder in den Ruhestand.

Die nach der Umwälzung im Reich sowie in den Ländern verkündete Amnestie ist durch die Verordnung der preußischen Regierung vom 16. Februar 1919 über die Gewährung von Straffreiheit und Strafmilderung in Disziplinarsachen erweitert worden. Durch eine Verordnung vom 18. Februar 1919 ist die Entscheidung über die Berufung nach § 41 des Gesetzes vom 27. Juli 1852 an Stelle des Staatsministeriums dem Disziplinarhof übertragen.

Bayern.

Die Anzahl der bei den bayerischen Staatseisenbahnen vorhandenen Beamten in den Jahren 1910 bis 1919 betrug im Jahresdurchschnitt:

	1910	1911	1912	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919
1. Etatsmäßige Beamte										
höherer Dienst . .	523	508	508	500	481	466	476	453	435	433
mittlerer „ . .	6300	6177	6036	5999	5907	5837	5735	5523	5483	5444
unterer „ . .	24462	24335	24507	25327	25618	25450	25288	25200	25485	26981
Summe . .	31285	31020	31051	31826	32006	31753	31499	31176	31403	32858
2. Außeretatsmäßige Beamte	65	63	67	108	149	82	45	76	62	377

Die geltenden Bestimmungen über die Aufnahme in den Dienst der bayerischen Staatseisenbahnverwaltung vom 30. Juli 1901 mit ihren Vollzugsvorschriften haben im Lauf der Zeit zahlreiche grundlegende Änderungen erfahren.

Die Zivilanwärter für den unteren Dienst gehen im allgemeinen aus dem Stand des Taglohnpersonals hervor.

Von Zeit zu Zeit werden die Arbeiter mit einem bestimmten Dienstalter, das für die einzelnen Dienstzweige unter Berücksichtigung der Jahrgangstärken je nach dem Bedarf an Nachwuchs festzusetzen ist — Bewerbedienstalter —, zur Bewerbung für die Anstellung aufgerufen. Hierbei steht jedem Arbeiter die Wahl des Dienstzweigs frei, soweit nicht für einzelne Leistungen Fachhandwerkkundige erforderlich sind. Die Bewerber werden nach ihrem Bewerbe-

dienstalter in die Bewerberlisten eingetragen und für den gewählten Dienstzweig ausgebildet. Nach Beendigung der Ausbildung wird die Anstellungsprüfung abgenommen, worauf die Anstellung erfolgen kann.

Die Militäranwärter und Anstellungsscheininhaber werden nach dreimonatiger Unterweisungsbeschäftigung zur neunmonatigen Probedienstleistung nach der Stelle einberufen, auf der sie angestellt werden sollen. Die Anstellung ist vom Bestehen einer Prüfung abhängig.

Die Dienstverhältnisse der Diätare und Aspiranten des mittleren Eisenbahnbetriebs- und Verwaltungsdienstes (Zivilanwärter) wurden 1914 neu geregelt. Die Ausbildungszeit bis zur Prüfung ist auf 4, die Mindestwartezeit des geprüften Anwärters (Aspirant) bis zur Anstellung auf 3 Jahre festgesetzt worden. Die Militäranwärter haben vor der Anstellung als Eisenbahnsekretär eine Unterweisungsbeschäftigung von 6 und eine Probedienstleistung von 9 Monaten zurückzulegen. Für den mittleren technischen Dienst werden Bewerber aufgenommen, die neben der Berechtigung zum einjährig-freiwilligen Militärdienst das Reifezeugnis der höheren technischen Staatslehranstalt in Nürnberg oder der höheren Maschinenbauschule bei den vereinigten Maschinenbauschulen in Würzburg besitzen. Die Mindestausbildungszeit bis zur Anstellungsprüfung beträgt drei Jahre. Außerdem ist den Beamten des unteren technischen Dienstes (technischen Oberassistenten) nach Ablegung der Prüfung der Aufstieg in den mittleren technischen Dienst möglich.

Das Prüfungswesen für den gesamten mittleren Dienst wurde 1919 neu geregelt.

Voraussetzung für die Aufnahme als Anwärter für den höheren Dienst ist die Ablegung der Staatsprüfung für den höheren Justiz- und Verwaltungsdienst oder für den höheren Baudienst.

Die Anwärter des höheren Dienstes und die geprüften Anwärter des mittleren Dienstes waren zu nicht etatsmäßigen Beamten im Sinn des bayerischen Beamtengesetzes erklärt.

Um die Kriegsteilnehmer nicht zu schädigen, war während des Kriegs im Bereich der bayerischen Staatseisenbahnverwaltung die Aufnahme von Anwärtern gesperrt, weshalb sie nach Kriegsende in größerem Umfang erforderlich war. Auch der Zudrang von Militäranwärtern und Inhabern des Anstellungsscheins war so stark, daß in einzelnen Dienstzweigen die vorgemerkten Bewerber mit jahrelangen Wartezeiten zu rechnen haben. Auch ehemalige Offiziere und Heeresbeamte wurden in beschränkter Anzahl als Anwärter übernommen.

Beim Vollzug der Aufnahme- und Ausbildungsvorschriften wurden diesen Anwärtern vorübergehend Milderungen zugestanden, insbesondere mußte die Höchstaltersgrenze vorübergehend erhöht werden.

Kriegsteilnehmer und Kriegsbeschädigte wurden in weitem Umfang bei der Auswahl der Bewerber bevorzugt. Der Zugang zu einzelnen besonders geeigneten Dienstzweigen wurde in dem den Zivilbewerbern zustehenden Anteilsverhältnis ausschließlich Schwerkriegsbeschädigten vorbehalten.

Die Verwaltung war nach Kräften bemüht, durch Zusammendrängung des Ausbildungsstoffs auf möglichst kurze Zeit, Abhaltung besonderer Unterrichtstunden, Vorverlegung der Anstellungsprüfungen und frühere Anstellung den besonderen Verhältnissen Rechnung zu tragen.

Bei den Inspektionen, Direktionen, zentralen Ämtern und bei der Ministerialstelle betrug die Dienstzeit vor Beginn und auch während des Kriegs täglich 7 Stunden in geteilter Arbeitszeit. Im Lauf des Kriegs mußte sie in den Wintermonaten vorübergehend infolge der Kohlen- und Beleuchtungsknappheit zusammengezogen werden.

Im Jahr 1919 wurde von sämtlichen bayerischen Staatsministerien die Dienstzeit an den ersten 5 Wochentagen auf täglich $7^1/_2$ Stunden erhöht, und dafür der Samstagnachmittag frei-

gegeben. Im Februar 1920 setzte das bayerische Gesamtstaatsministerium die Dienstzeit bei den staatlichen Behörden und Stellen auf $8^1/_2$ Stunden an den ersten 5 Wochentagen und auf $5^1/_2$ Stunden an den Samstagen und Vorabenden von Weihnachten und Neujahr fest. Ausnahmsweise wurde den Beamten, die keinen eigenen Haushalt führen und wegen weiter Entfernung ihrer Wohnung vom Dienstgebäude während der zweistündigen Mittagspause das Mittagessen zu Hause nicht einnehmen konnten, die durchgehende Arbeitszeit in den ersten 5 Wochentagen unter Einlegung einer halbstündigen Mittagspause zugestanden. Hiermit war im Bereich der bayerischen Staatseisenbahnen der Achtstundentag durchgeführt.

Für die Dienstzeit der äußeren Eisenbahnbeamten waren die bereits vor dem Krieg zwischen den bundesstaatlichen Eisenbahnverwaltungen vereinbarten Bestimmungen über die planmäßige Dienst- und Ruhezeit der Eisenbahnbetriebsbeamten maßgebend. Die bayerische Staatseisenbahnverwaltung führte jedoch für ihren Bezirk über die Bestimmungen hinausgehende Diensterleichterungen ein.

So wurde beispielsweise für das Stations- und Zugpersonal die bei einfachen Betriebsverhältnissen nach den gemeinsamen Bestimmungen auf 16 Stunden festgesetzte Höchstdauer der einzelnen Dienstschichten auf 15 Stunden eingeschränkt, dem gesamten Bahnbewachungs- und Stationspersonal ein zweiter Ruhetag im Monat gewährt sowie für das Fahrpersonal und das Personal des Stations-, Maschinenhaus- und Bewachungsdienstes, das in ständigem anstrengendem Tag- und Nachtdienst beschäftigt ist, die Mindestdauer der Ruhetage teilweise von 24 auf 32 Stunden verlängert. Von den Ruhetagen des gesamten übrigen Personals, das ständig im Tag- und Nachtdienst arbeitet, soll ein Ruhetag während des Monats eine Dauer von 32 Stunden haben. In Fällen, in denen die Dienstleistung zwischen zwei und mehreren Personen in der Weise wechselt, daß je eine sieben Tage hintereinander im vollen Nachtdienst beschäftigt ist, wurde den Beteiligten beim Dienstwechsel eine mindestens 32stündige Ruhezeit bewilligt. Bei den Dienstleistungen des Lokomotivpersonals und bei der Bemessung der Dauer der Ruhezeiten des Fahrpersonals in der Heimat waren weitere Verbesserungen vorgesehen.

Anderseits mußte aber auch den besonderen bayerischen Verhältnissen Rechnung getragen werden, die darin liegen, daß in Bayern eine große Anzahl von Bahnen untergeordneter Bedeutung mit einfachen Betriebs- und Verkehrsverhältnissen vorhanden ist. Für solche Verhältnisse ist abweichend von den vereinbarten gemeinsamen Bestimmungen für das Zugpersonal eine durchschnittliche tägliche Dauer der Dienstschichten bis zu 14 Stunden statt 11 und 10 Stunden für zulässig erklärt worden.

Nach dem Umsturz wurde im Betriebs- und Abfertigungsdienst (einschließlich des Bahnbewachungs- und Bahnaufsichtsdienstes) die durchschnittliche tägliche Arbeitszeit von 8 Stunden eingeführt. Mit Rücksicht auf die Eigenart des Eisenbahndienstes konnte die 8stündige Arbeitszeit (= 48 Stunden in der Woche oder 208 Stunden im Monat bei durchschnittlich 4 Ruhetagen im Monat) nicht in schematischer Weise allgemein, sondern nur für solche Posten zugestanden werden, auf denen während der ganzen Dienstzeit anstrengende ununterbrochene Arbeit, insbesondere die Leistung von anstrengendem Tag- und Nachtdienst in regelmäßigem Wechsel erforderlich ist. Dagegen durfte bei einfacheren Verhältnissen, wenn der Dienst nur geringere Anforderungen an die Arbeitskraft oder Verantwortlichkeit stellte, hauptsächlich wenn längere Pausen oder reichliche Zeiten bloßer Dienstbereitschaft in die Dienstschicht fielen, über das Maß von 8 Stunden, und zwar bis zu 300 Stunden im Monat (im Bahnbewachungsdienst bis zu 320 Stunden) hinausgegangen werden.

Vorübergehend (vom April 1919 bis März 1920) war im Bezirk des rechtsrheinischen Netzes der bayerischen Staatseisenbahnen an Stelle der 8stündigen Arbeitszeit die unter der Herrschaft der Räteregierung in Bayern eingeführte $7^1/_3$stündige Arbeitszeit (= 44 Stunden in der Woche, 190 Stunden im Monat) getreten.

Die Gehälter der etatsmäßigen Staatsbeamten wurden durch die bayerische Gehaltsordnung vom 6. September 1908 geregelt. Die Beamten waren in 30 Gehaltsklassen eingeteilt.

Während die Klassen 1 bis 4 ein festes Gehalt bezogen, waren von Klasse 5 an steigende Gehälter mit dreijährigen Dienstaltersstufen vorgesehen. Eine Änderung ist im allgemeinen im Lauf der folgenden Jahre, auch während des Kriegs nicht erfolgt.

Vom Jahr 1915 an wurden auch den Staatsbeamten Kriegsteuerungsbeihilfen, und zwar zunächst nur verheirateten oder verwitweten Beamten mit Kindern, in Form einer Gehaltshöchstgrenze bewilligt. In den folgenden Jahren nahm hieran ein größerer Personenkreis und schließlich die gesamte Beamtenschaft teil. Abgesehen von der Erhöhung der Beträge wurde die Gehaltsgrenze fortlaufend hinaufgesetzt, ferner wurden auch ledige Beamte mit einbezogen, Abstufungen nach Gehaltsgrenze sowie Ortsklassen gebildet und insbesondere eigene Kinderzulagen neben den allgemeinen Beihilfen gewährt. Gegen Ende des Kriegs erreichten diese Zulagen, hauptsächlich bei den niederen Beamten, im Verhältnis zum Gehalt ganz erhebliche Beträge. Nach dem Umsturz überstiegen sie vielfach die Gehälter. Neben diesen fortlaufenden Zulagen kamen mehrmals in längeren Zwischenräumen einmalige, zur Anschaffung von Kleidern, Wintervorräten usw. dienende besondere Zulagen zur Auszahlung, die sich durchschnittlich in der Höhe von 100 bis 500 ℳ bewegten. Vom Januar bis März 1920 erhielten die etatsmäßigen Beamten als Ersatz für den Ausfall infolge der Rückwirkung der Besoldungsneuregelung zu den übrigen Bezügen sogenannte Ersatzzulagen in der Höhe von monatlich 60 bis 80 ℳ.

Der Monatsbezug der Anwärter für den höheren Eisenbahndienst betrug bisher 150 ℳ und wurde im Jahr 1919 auf 200 ℳ erhöht. Die Anwärter für den technischen und nichttechnischen mittleren sowie für den unteren technischen Dienst bezogen Vergütungen in Form von Tagegeldern, deren Sätze sich mit fortschreitender Ausbildung steigerten.

Die nachstehende Zusammenstellung bietet einen Überblick über die Entwicklung der Anfangs- und Endsätze für die einzelnen Gruppen.

	Tagegeld im Jahr 1910	seit	festgesetzt auf	seit 1919 erhöht auf
Mittlerer technischer Dienst:				
Anfangsatz	2,80 ℳ	—	—	4,50 ℳ
Endsatz	4,00 „	—	—	6,00 „
Mittlerer nichttechnischer Dienst:				
Anfangsatz	2,00 ℳ	1914	0,85 ℳ	2,00 ℳ
Endsatz	3,00 „	1914	4,20 „	5,00 „
Unterer technischer Dienst:				
Anfangsatz	3,50 ℳ	1913	3,80 ℳ	4,80 ℳ
Endsatz	4,00 „	1913	4,20 „	5,00 „

Seit 1916 erhielten die vorgenannten Anwärter Kriegsteuerungsbeihilfen nach denselben Grundsätzen wie Beamte. Den nicht zu etatsmäßigen Beamten erklärten Anwärtern (Anwärter des höheren und geprüfte Anwärter des mittleren Dienstes) wurden außerdem vom 1. Januar 1920 an 80 v. H. der Ersatzzulage für Beamte bewilligt.

Die Militäranwärter bezogen nach einer unbezahlten Unterweisungsbeschäftigung von 3 Monaten im unteren und 6 Monaten im mittleren Dienst während der neunmonatigen Probedienstleistung auf der ihnen vorbehaltenen Stelle drei Viertel des Einkommens der Eingangstufe ihres künftigen Amts einschließlich der Teuerungs- und Ersatzzulage.

Nach denselben Grundsätzen war die Vergütung der Inhaber des Anstellungscheins bemessen.

Die übrigen Anwärter hatten Tagelohnbezüge wie das sonstige Tagelohnpersonal.

Die bei Kriegsbeginn getroffenen Sparmaßnahmen äußerten sich auch darin, daß den zu Geschäftsaushilfen oder Stellvertretungen abgeordneten Beamten ohne eigenen Haushalt lediglich die Auslagen für die Hin- und Rückreise und für eine etwa notwendige doppelte Wohnung, den Beamten mit eigenem Haushalt, soweit sich ihre Abordnung nicht umgehen ließ, der Mehraufwand bis zur Hälfte des regelmäßigen Tagegelds vergütet werden sollte. Daraufhin wurden auch die Stundengelder der Beamten des unteren Dienstes bei Abordnungen zu Geschäftsaushilfen oder Stellvertretungen sowie die ermäßigten Tagegelder für die Beamten der Inspektionen und die Pauschvergütungen herabgesetzt. Im Jahr 1916 sind jedoch den Beamten mit eigenem Haushalt $^7/_{10}$, später den übrigen Beamten $^6/_{10}$ der regelmäßigen Aufwandsentschädigung gewährt worden. Im Jahr 1919 wurden diese Kriegsbestimmungen aufgehoben.

Durch Verordnung vom 17. Juli 1915 wurden die Entschädigungen der Beamten bei Vornahme auswärtiger Dienstgeschäfte neu geregelt. Die Aufwandsentschädigungen wurden in den Jahren 1919 und 1920 wiederholt unter besonderer Berücksichtigung der unteren Klassen erhöht.

Die Bestimmungen über die Fahrgelder des Fahrpersonals, die bisher im wesentlichen nach Dienststellung oder Dienstgrad, Art des gefahrenen Zugs und Anzahl der gefahrenen Kilometer abgestuft waren, wurden im Jahr 1919 grundlegend dahin geändert, daß das Fahrpersonal für die Vornahme auswärtiger Dienstgeschäfte Pauschvergütungen erhielt, die aus einem nach dem Dienstgrad abgestuften Grundbetrag von 30 bis 40 ℳ monatlich und einem gleichmäßigen Fahrgeld bestanden; letzteres wurde nur dem im Streckendienst und im Bereitschaftsdienst für den Streckendienst verwendeten Personal, nicht dagegen bei Erkrankung, Urlaub oder Dienstbefreiung gewährt. Das Fahrgeld wurde im Jahr 1920 von 60 ℳ auf 105 ℳ monatlich erhöht.

Die Brennstoffersparnisvergütungen wurden seit 1911 nach dem Verhältnis des wirklichen Brennstoffverbrauchs zu dem für einzelne Lokomotivgruppen und für einzelne Lokomotiven aufgestellten zulässigen Verbrauch berechnet. Seit 1917 wurde hierzu ein für die niedrigen Beträge steigender Zuschlag von 5 bis 100 v. H. gewährt.

Im Jahr 1919 wurde an Stelle der Ersparnisvergütung eine Pauschvergütung eingeführt, die für Lokomotivführer usw. monatlich 40 ℳ, für Lokomotivheizer usw. monatlich 25 ℳ beträgt und bei Erkrankung, Urlaub und Dienstbefreiung entsprechend gekürzt wird.

Ebenfalls im Jahr 1919 wurde die Nachtdienstzulage in Höhe von 40 ₰ für die Stunde für Dienstleistungen in der Zeit von 10 Uhr abends bis 6 Uhr morgens eingeführt.

Die übrigen Nebenbezüge, wie Auslandzulagen, Pauschvergütungen für Beschaffung von Bürobedarfsgegenständen, ferner für Miete, Heizung, Beleuchtung und Reinigung der Diensträume, wurden in den Jahren 1919 und 1920 erhöht.

Sachsen.

Das Verhältnis der planmäßigen Beamten zu den diätarisch Besoldeten stellte sich wie folgt:

Im Jahr	sind beschäftigt gewesen		zusammen	Es kamen mithin auf die	
	planmäßige Beamte	diätarisch Besoldete		planmäßigen Beamten v. H.	diätarisch Besoldeten v. H.
1910	16151	894	17045	94,76	5,24
1919	26217	886	27103	96,73	3,27

Bei vorstehenden Verhältniszahlen ist in Betracht zu ziehen, daß die früheren diätarisch Besoldeten in der Hauptsache die Anwärter für die planmäßigen Stellen des höheren und mittleren Dienstes bilden. Die Anwärter für die Stellen des unteren Dienstes sind überwiegend im Arbeiterverhältnis als Hilfsbeamte beschäftigt. Ihre Zahl stellte sich am 1. April 1920 auf rd. 10500.

Werden nur die Beamten des höheren und mittleren Dienstes gegenübergestellt, so ergibt sich folgendes Bild:

Im Jahr	sind beschäftigt gewesen: planmäßige Beamte des höheren und mittleren Dienstes	diätarisch Besoldete als Anwärter des höheren u. mittleren Dienstes	zusammen	Es kamen mithin auf die: planmäßigen Beamten v. H.	diätarisch Besoldeten v. H.
1910	5521	867	6388	86,43	13,57
1919	7376	768	8144	90,57	9,43

Bis zum Ablauf des Kalenderjahrs 1919 wurden die planmäßigen Stellen des Vertrauensarztes, eines Eisenbahndirektors, der technischen Eisenbahninspektoren sowie der Eisenbahnschreiber und Stationsaufseher I. Klasse neu geschaffen. Die Oberbahnmeister und Obertelegraphenmeister wurden gehaltlich den Bau- und Eisenbahnsekretären gleichgestellt und die Gehaltssätze der Bahn-, Gas- und Telegraphenmeister I. Klasse entsprechend gesteigert. Auch erhöhte sich das Mindestgehalt der Bahnwärter, Rottenführer und Wächter auf 1200 ℳ.

Um die wichtigeren Geschäfte in der Hauptsache Beamten zuweisen zu können und um die Bediensteten des unteren Dienstes nicht mehr in zu hohem Lebensalter (durchschnittlich über 40 Jahre) in Beamtenstellen zu bringen, wurden seit dem 1. Januar 1920 die planmäßigen Stellen um rd. 6000 vermehrt. Die Dienstbezeichnungen und Gehaltssätze der bereits vorhandenen planmäßigen Beamten wurden an die preußischen Verhältnisse angeglichen. Hierdurch wurde verschiedenen Beamtengruppen des unteren Dienstes der Aufstieg in Stellen des mittleren Dienstes ermöglicht.

Die Jahre 1910 und 1911 haben in der Geschäftsabwicklung im Vergleich zu den vorhergehenden Jahren im allgemeinen keine wesentlichen Änderungen gebracht.

Die im Jahr 1908 eingeleiteten Erörterungen wegen Neugestaltung der Dienstverhältnisse der Anwärter für den mittleren nichttechnischen Dienst wurden weiter fortgesetzt und 1912 zum Abschluß gebracht. Im Jahr 1913 wurden die Anwärter zum letztenmal unter den bisherigen Bedingungen eingestellt, d. h. sie wurden sofort gegen Bezahlung als Arbeitskräfte dort verwendet, wo sie eine Arbeitskraft ersetzen konnten. Im Jahr 1914 wurden die Anwärter zum erstenmal nach den neuen Grundsätzen eingestellt. Sie erhielten im ersten Dienstjahr in der Regel noch keine Bezahlung. Ihre Ausbildung erfolgte nach einem bestimmten Plan in allen Dienstzweigen des Eisenbahndienstes. Der nach 21monatiger praktischer Tätigkeit in Aussicht genommene dreimonatige theoretische Unterricht, der zum erstenmal im Anfang 1916 fällig gewesen wäre, mußte des Kriegs wegen bis zum Beginn des Jahrs 1920 ausgesetzt werden. Seitdem findet er mit bestem Erfolg statt.

Eine wesentliche Erleichterung für das Personal ist dadurch herbeigeführt worden, daß die Prüfung bereits in jungen Jahren nach 3jähriger Dienstzeit und nach einer allseitigen praktischen und theoretischen Ausbildung abgenommen wird, während früher die Prüflinge lediglich auf Selbsthilfe angewiesen und außerdem auch gehalten waren, die Prüfung, die die Beförderung in gehobene Stellung in Aussicht stellte, erst in späteren Lebensjahren abzulegen, nachdem sie vorher eine Anstellungsprüfung bestanden hatten. Auch der Umstand, daß den Anwärtern nach dreijähriger Dienstzeit die Anstellung als nichtplanmäßiger Beamter und nach weiteren 5 Jahren die planmäßige Anstellung gewährleistet ist, bedeutet eine wesentliche Besserung der früheren Verhältnisse.

Mit der Durchführung des Diätariats nach vorstehenden Grundsätzen werden auch die Dienstverhältnisse der übrigen Bediensteten auf eine neue, für das Personal sehr vorteilhafte Grundlage gestellt. Während früher die planmäßige Anstellung namentlich beim unteren Personal von Zufällen abhängig war, werden durch das Diätariat Verhältnisse geschaffen, die den Anwärtern für alle Beamtenstellen die planmäßige Anstellung nach im voraus fest-

gesetzter Zeit gewährleisten. Die Überführung in das Diätariat ist von dem Bestehen der Beamtenprüfung abhängig.

Der Achtstundenarbeitstag ist im allgemeinen durchgeführt. Soweit ununterbrochen gearbeitet werden muß und auch kürzere Dienstpausen nicht vorkommen — wie im Verwaltungsdienst —, bestand noch die durchgehende 7 bis $7^1/_2$stündige Dienstzeit.

Die Umgestaltung der politischen Lage nach Ausbruch der Revolution hat bei den sächsischen Eisenbahnen ähnliche Erscheinungen zur Folge gehabt, wie bei den übrigen deutschen Bahnen. Über alle Fragen, die persönliche Verhältnisse der Beamtenschaft als Ganzes berührten, wurde mit den Gewerkschaften verhandelt. Auch wurde in besonderen Fällen der Beamtenbeirat bei der Eisenbahn-Generaldirektion gehört. Daneben bestand eine Zeitlang eine aus 7 Beamten bestehende sogenannte Personalvertretung bei der Generaldirektion, die weniger wirksam geworden ist.

Vom 1. Januar 1913 an wurden die Dienstbezüge um 50 v. H. erhöht und zu diesen erhöhten Sätzen wurde vom 1. Januar 1919 an nochmals ein Zuschlag von 50 v. H. gewährt.

Zu den Bezügen traten vom 1. April 1915 an Teuerungszulagen, und zwar zunächst nur für die Beamten des unteren Dienstes, je nach dem Familienstand und der für die Zahlung der Wohnungsgeldzuschüsse maßgebenden Ortsklassen in Höhe von monatlich 7 bis 13 ℳ. Diese Teuerungszulagen erhöhten sich bis zum 1. Januar 1920 nach und nach und wurden zu diesem Zeitpunkt auch an alle übrigen Beamten wie folgt gewährt:

	Bei einem jährlichen Diensteinkommen			
	bis zu 1800 ℳ	von mehr als 1800 ℳ bis 4800 ℳ	von mehr als 4800 ℳ	Kinderzulagen für jedes zulageberechtigte Kind
	monatlich			
in den Orten des Teuerungsbezirks A	500 ℳ	487,50 ℳ	475 ℳ	50 ℳ
in den übrigen Orten	450 „	425,00 „	400 „	50 „

Die diätarisch Besoldeten erhielten Tagegelder je nach der Bedienstetengruppe und dem Dienstalter in Höhe von 2,20 bis 4,00 ℳ täglich oder 60 bis 200 ℳ monatlich und hierzu vom 1. April 1915 ab je nach der Höhe dieser Diäten dieselben Teuerungszulagen wie die planmäßigen Beamten.

Nachdem die Nebengebühren des Zugpersonals seit längerer Zeit unverändert geblieben waren, mußten sie mit Wirkung vom 1. Januar 1920 ab erhöht werden.

Hierbei diente die Höhe der Nebengebühren des preußischen Zugpersonals insofern als Maßstab, als das Gesamteinkommen (Gehalt, Wohnungsgeldzuschuß und Nebengebühren) des sächsischen Zugpersonals dem preußischen sehr angenähert wurde. Die sächsischen Nebengebühren sind niedriger als die preußischen, weil die Besoldung (Gehalt und Wohnungsgeldzuschuß) des sächsischen Zugpersonals im allgemeinen höher als die des preußischen ist.

Bei dieser Neuregelung wurde das bisherige sächsische System (Fahrgelder nach Stunden, Nachtgelder und — lediglich für das Lokomotivpersonal — Prämienvergütung) im allgemeinen beibehalten. Nur beim Lokomotivpersonal wurde das Fahrgeld ähnlich wie das Schichtgeld in Preußen je nach der Länge der Dienstschicht in 4 Sätzen abgestuft. Die monatliche Pauschalvergütung wurde beim Lokomotivpersonal am 1. Januar 1920, beim Zugbegleitpersonal erst am 1. April 1920 eingeführt.

Den planmäßigen Beamten und diätarisch Besoldeten (Hilfsbeamten), die zum Heeres- und militärischen Feldeisenbahndienst einberufen waren, wurde ihr persönliches Diensteinkommen während des Kriegs fortgewährt. Bei solchen einberufenen Beamten und diätarisch

Besoldeten, die im Heeresdienst die Besoldung eines Offiziers oder oberen Beamten der Militärverwaltung bezogen, wurde der eine Betrag dieser Besoldung auf das Zivildiensteinkommen angerechnet. Die Teuerungszulagen erhielten einberufene Beamte und diätarisch Besoldete nur insoweit, als sie sich ungeachtet der ihnen von der Militärverwaltung gewährten Bezüge sowie der ihren Familien etwa zugekommenen Unterstützungen einschließlich der Ersparnisse an Kost, Kleidung, Schulgeld, Steuern usw. geldlich ungünstiger standen, als die nicht eingezogenen Beamten mit Teuerungszulagen.

Die zum zivilen Militäreisenbahndienst überwiesenen Beamten und die diätarisch Besoldeten, die die Anstellungsprüfung mit Erfolg bereits abgelegt hatten, haben für die Zeit der Verwendung im zivilen Militäreisenbahndienst das Zivildiensteinkommen weiter bezogen, und zwar die militärdienstpflichtigen Bediensteten zu Lasten der Eisenbahnverwaltung, die nicht mehr militärdienstpflichtigen Bediensteten für Rechnung der Militärverwaltung. Für die Teuerungszulagen gelten die im vorstehenden Absatz erwähnten Grundsätze.

Württemberg.

Die planmäßigen Beamtenstellen sind bis 1914 nur mäßig vermehrt worden und bis 1917 unverändert geblieben. Im Jahr 1919 trat eine Vermehrung der Beamtenstellen um mehr als 1000 ein, wodurch wieder ein besseres Zahlenverhältnis zwischen Angestellten und Arbeitern erreicht wurde. Während 1910 noch $^2/_5$ des gesamten Personals planmäßig angestellt war, ist das Verhältnis im Jahr 1920 trotz der großen Stellenvermehrung auf $^1/_3$ des Gesamtpersonals gesunken (vergl. die Zusammenstellung auf Seite 44).

Der Aufstieg in eine höhere Beamtenschicht war in Württemberg Personen mit guter Begabung und außerordentlichen Leistungen als Ausnahme nie unmöglich; er wurde durch die Zustände nach dem Krieg wesentlich erleichtert.

Abgesehen von den Militäranwärtern wurde der untere Beamtendienst vornehmlich aus bewährten Eisenbahnarbeitern ergänzt. Zu den mittleren Stellen wurden junge Leute mit guter Schulbildung angenommen, die dann nach Ablegung einer mehrjährigen Probezeit und der vorgeschriebenen Dienstprüfung zur Anstellung gelangten. Für die Prüfungsvorbereitung bestanden im Lokomotivdienst drei- bis vierwöchige Lehrkurse bei der Werkstätteninspektion Eßlingen, für den Wagenaufsichtsdienst ein etwa 14 tägiger Unterricht bei der Wagenwerkstätte Cannstadt; für den mittleren Dienst wurden Lehrkurse von drei bis vier Monaten in Stuttgart abgehalten. Zur Erweiterung der Fach- und Sprachkenntnisse konnten Beamte vor dem Krieg mehrmonatigen Urlaub zu Reisen ins Ausland erhalten.

Die tägliche Dienstzeit wurde entsprechend der Zunahme der Anforderungen an die körperliche und geistige Kraft weiter ermäßigt. Vom Stationspersonal hatten im Jahr 1910 = 19,87 v. H. täglich bis zu 8 Stunden, 37,99 v. H. bis zu 9 Stunden, 24,12 v. H. bis 10 Stunden und 18,02 v. H. bis 11 Stunden tägliche Dienstzeit. Ruhetage genossen 30,37 v. H. monatlich 3, 29,24 v. H. monatlich 4 und 40,39 v. H. monatlich mehr als 4 Tage. Mit dem Jahr 1919 wurde der Achtstundentag und ein Ruhetag in der Woche ein- und durchgeführt.

Das Diensteinkommen wurde durch die Gehaltsordnung von 1911 wesentlich verbessert. Es betrug das Einkommen auf den Kopf im Jahr 1910 = 1798 ℳ, 1913 = 2144 ℳ, 1919 = 9423 ℳ. Während des Kriegs gewährte die Verwaltung Teuerungszulagen.

Anfangs wurden nur die niederen Einkommen nach der Kopfzahl der Kinder mit mäßigen Beihilfen bedacht, monatlich 4 bis 15 ℳ. Der Personenkreis mußte aber bald weiter gezogen und die Beihilfe mußte erhöht werden. Vom Februar 1918 an wurde eine Gehaltszulage von 700 bis 1400 ℳ, steigend mit der höheren Gehaltsabteilung, sowie bei Gehaltseinkommen bis zu 7200 ℳ eine Beihilfe, fallend von 250 ℳ bis zu 125 ℳ nebst 100 ℳ bis 60 ℳ für jedes Kind gewährt, Beamte ohne Haushalt erhielten weniger. Im Juni 1919 wurde die Teuerungszulage nochmals neu geregelt, wobei außer den Abteilungen der Gehaltsordnung auch die Ortsklassen berücksichtigt wurden. Die Beträge lauteten auf 3000 bis 2450 ℳ mit einer Kinderzulage von 360 ℳ. Dazu kam noch eine Wohnungszulage von 400 bis 150 ℳ.

Die Fahrgebühren des Zugbegleitpersonals wurden bereits 1908 nach Ausbleibstunden anstatt nach Kilometern berechnet. Nach diesem Vorgang wurden auch die Fahrgebühren des Lokomotivpersonals im Jahr 1912 auf eine neue Grundlage gestellt.

Der Lokomotivführer erhielt wie der Zugführer einen festen Teil von 240 ℳ, der Heizer einen solchen von 180 ℳ, später 210 ℳ, der auch in Krankheits- und Urlaubsfällen ausgezahlt wurde. Als beweglicher Teil wurden 5 ₰ für je 10 km Fahrleistung und ebensoviel (anfangs nur 4 ₰) für jede Ausbleibstunde gewährt. Die Heizer erhielten $^7/_{10}$ dieser Gebühren. Das Stundengeld des gesamten Zugpersonals wurde 1916 um 2 ₰, 1917 und 1918 weiter erhöht. Im Jahr 1919 wurden neben dem unveränderten festen Teil dem Zugbegleitpersonal 35 ₰, auf Nebenbahnen 30 ₰ für die Stunde Ausbleibzeit, dem Lokomotivpersonal in vier Klassen täglich 3,30 ℳ, 3 ℳ, 2,70 und 2 ℳ sowie ein Stoffersparnisgeld von 1,20 ℳ, 1 ℳ und 90 ₰ bewilligt. Der Gesamtaufwand betrug an

	1910	1911	1912	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919
a) Fahrgebühren . . .	1984968	2028455	2056342	2144287	2124133	1926785	2134218	2506392	3544436	7581580
b) Stofferspar-nisprämien	535489	502323	466507	430268	355432	341584	350995	399011	636637	947994

Die zum Heer und Feldeisenbahndienst einberufenen Beamten bezogen ihr Zivildiensteinkommen weiter, nur bei Offizieren wurde bis zu $^7/_{10}$ der Kriegsbesoldung auf das Zivildiensteinkommen eingerechnet, sofern es den Betrag von 3600 ℳ überstieg. An den Teuerungszulagen nahmen die zum Militärdienst einberufenen Beamten anfangs nicht, später nur in mäßigem Umfang teil und zum Schluß wurde ihnen die volle Teuerungszulage zuerkannt.

Baden.

Im Jahr 1910 waren 8035, 1919 = 15144 etatsmäßige Beamte vorhanden. Die Steigerung beträgt also mehr als 88 v. H. gegenüber einer Steigerung bei dem Gesamtpersonal (Beamte, Hilfsbeamte und Arbeiter) von 58 v. H.

Das Verhältnis der etatsmäßigen zu den außeretatsmäßigen Beamten hat sich, wie folgende Übersicht zeigt, zugunsten der ersteren erheblich gebessert:

Im Jahr	sind Beamte beschäftigt gewesen			Es waren mithin	
	überhaupt	davon planmäßig	davon außerplanmäßig	planmäßig	außerplanmäßig
1910	11826	8035	3791	67,94 v. H.	32,06 v. H.
1919	17546	15144	2402	86,31 „	13,69 „

Werden die höheren und mittleren Beamten gegenübergestellt, so ergibt sich folgendes Bild:

Im Jahr	sind obere und mittlere Beamte beschäftigt gewesen			Es waren mithin	
	überhaupt	davon planmäßig	davon außerplanmäßig	planmäßig	außerplanmäßig
1910	2403	1616	787	67,25 v. H.	32,75 v. H.
1919	2370	2342	28	98,81 „	1,19 „

Eine Vermehrung der etatsmäßigen Stellen hat stattgefunden bei den Sekretären und zweiten Beamten, technischen Beamten des Hoch-, Tief- und Maschinenbaus ohne Staatsprüfung, Vorständen von Stationsämtern II. Klasse, Büro- und Abfertigungsbeamten, technischen Beamten auf wichtigeren Stellen, Zeichnern, Vorstehern von Stationsämtern, Lokomotivführern, Zugmeistern, Schreibbeamten auf wichtigen Stellen, Maschinisten, Büro-, Betriebs-, Werk- und Magazinaufsehern, Maschinenwärtern, Druckern, Wagenrevidenten und zugführenden Wagenwärtern, Schaffnern, Lokomotivheizern, Vorstehern von Stationsämtern V, Hallenmeistern, Wagenaufschreibern, Rottenführern und Bremsern. Die Dienstverhältnisse des weiblichen Personals sind weiter ausgestaltet worden unter Schaffung weiterer etatsmäßiger Stellen für Eisenbahngehilfinnen. Die Etatsstellen der Wagenwärter kamen in Wegfall. Ihre Dienstobliegenheiten gingen auf die Wagenrevidenten und zugführenden Wagenwärter über. Die Schaffner und Bremser, die zugführenden Schaffner und Wagenwärter wurden 1911 zu Zugführern ernannt.

Seit 1908 wurden keine Anwärter mehr für die mittlere nichttechnische Laufbahn angenommen.

Die für den Bereich der Eisenbahn-Generaldirektion Karlsruhe im Jahr 1908 ausgegebenen Bestimmungen über die Dienst- und Ruhezeiten des Eisenbahnpersonals sind durch die vom Reichs-Eisenbahn-Amt im Jahr 1913 einheitlich festgestellten Richtlinien nur unwesentlich geändert worden.

Von Bedeutung war nur die Erhöhung der Dauer der Ruhetage von 24 auf 32 Stunden und die Erhöhung der Heimatruhe beim Zugpersonal von 8 auf 10 Stunden. Alle übrigen badischen Bestimmungen blieben fast unverändert.

Die Umwälzung im Jahr 1918 hatte auch eine Neugestaltung der Bestimmungen über Dienst- und Ruhezeiten zur Folge. Die nach dem Krieg aufgestellten Vorschriften über die Dienst- und Ruhezeiten (Ausgabe 1919) sind grundsätzlich auf dem Achtstundentag aufgebaut, ohne diesen jedoch schematisch durchzuführen.

Zur unterschiedlichen Bewertung der wirklichen Arbeitszeit gegenüber den Arbeitsunterbrechungen wird die Dienstbereitschaft nur zur Hälfte als Arbeitszeit gerechnet. Die Bestimmungen sehen Dienstschichten bis zu 12 Stunden, bei einfachen Verhältnissen (Schrankendienst, Dienst auf Haltepunkten und Haltestellen) bis zu 14 Stunden vor. Für die jährlich zu gewährenden 52 Ruhetage wurde bestimmt, daß nur eine mindestens 32 Stunden umfassende Ruhezeit als Ruhetag gilt und daß die Gesamtruhezeit innerhalb vier Wochen 144 Stunden betragen muß. Von den Ruhetagen müssen zwei im Monat zwischen dienstfreien Nächten (10 Uhr nachts und 6 Uhr früh) liegen und ein Drittel aller Ruhetage auf Sonn- und Feiertage fallen. Die Bestimmungen von 1919 sind allgemein als sozial anerkannt.

In den folgenden Übersichten ist dargestellt, wie sich im Lauf des Jahrzehnts die Dienstzeiten und die Ruhetage verbessert haben.

Jahr	1	2	3	4	5	6	7	8	9
	Tägliche Dauer der Dienstschicht nach Abzug der Pausen von ½ Stunde und darüber in Hundertteilen des im Dienstzweig verwendeten Gesamtpersonals								
	Stations- und Bahnbewachungspersonal			Zugbegleitpersonal			Lokomotivpersonal		
	bis 10 Stunden v. H.	10 bis 12 Stunden v. H.	12 bis 14 Stunden v. H.	bis 10 Stunden v. H.	10 bis 12 Stunden v. H.	12 bis 14 Stunden v. H.	bis 10 Stunden v. H.	10 bis 12 Stunden v. H.	12 bis 14 Stunden v. H.
1910	73,49	20,73	5,78	78,23	16,95	4,82	86,76	10,82	2,42
1913	75,40	20,40	4,20	85,38	10,28	4,34	88,74	9,88	1,38
1919	91,63	7,94	0,43	94,47	5,43	0,10	97,20	2,80	—

Von dem übrigen im Bereich der Eisenbahn-Generaldirektion Karlsruhe verwendeten Personal sind Dienstschichten über 10 Stunden, unter Abzug von Pausen über ½ Stunde, nicht geleistet worden.

Jahr	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
	Zahl der Ruhetage im Monat in Hundertteilen des im Dienstzweig verwendeten Gesamtpersonals											
	Stations- und Bahnbewachungspersonal				Zugbegleitpersonal				Lokomotivpersonal			
	1 Tag v. H.	2 Tage v. H.	3 Tage v. H.	4 Tage u. mehr v. H.	1 Tag v. H.	2 Tage v. H.	3 Tage v. H.	4 Tage u. mehr v. H.	1 Tag v. H.	2 Tage v. H.	3 Tage v. H.	4 Tage u. mehr v. H.
1910	2,05	32,33	13,54	52,08	—	11,89	58,55	29,56	—	7,14	23,19	69,67
1913	—	48,01	15,08	36,91	—	25,83	52,75	21,42	—	8,71	33,22	58,07
1919	—	—	—	100,00	—	—	—	100,00	—	—	—	100,00

Die prozentuale Verschlechterung im Jahr 1913 gegenüber 1910 ist nur eine scheinbare, da die Dauer der Ruhetage 1913 höher war als 1910.

Den zum Heeres- und Feldeisenbahndienst, später auch zu freiwilligen Truppenteilen (1919) einberufenen etatsmäßigen Beamten wurde das Diensteinkommen in voller Höhe weitergezahlt.

Sofern die Beamten im Militärdienst die Besoldung eines Offiziers oder eines oberen Beamten der Militärverwaltung bezogen haben, wurden die militärischen Gebührnisse nach § 66 des Reichsmilitärgesetzes und den Ausführungsbestimmungen auf das Zivildiensteinkommen angerechnet. Die militärischen Nebenbezüge, wie Verpflegungsgeld, Unterkunftentschädigung u. dergl. blieben bei der Anrechnung außer Betracht. Die Kriegsteuerungsbezüge wurden den Beamten in derselben Höhe wie den im Zivildienst verbliebenen Beamten gewährt.

Zu den Beamten, denen das Diensteinkommen während des Kriegsdienstes fortzuzahlen war, gehörten außer den etatsmäßigen Beamten die nichtetatsmäßigen Beamten, wenn sie im Zeitpunkt ihrer Einberufung zum Militärdienst ständig gegen Entgelt verwendet waren, ferner die unter der gleichen Voraussetzung als Beamtenanwärter anzusehenden Bediensteten, auch wenn ihnen die Beamteneigenschaft noch nicht verliehen war. Diesen gleichgeachtet wurden die im Vertragsverhältnis stehenden Bediensteten, die zwar nicht zu den Beamtenanwärtern zählten, die aber im Zeitpunkt ihrer Einberufung zum Militärdienst mindestens ein Jahr ununterbrochen im staatlichen Dienst gegen Entgelt beschäftigt waren und deren Beibehaltung im Dienst auch weiterhin beabsichtigt war.

Mecklenburg-Schwerin.

Das Verhältnis der planmäßigen zu den außerplanmäßigen Beamten zu Beginn und am Ende der Berichtszeit geht aus der nachstehenden Gegenüberstellung hervor.

Im Jahr	wurden Beamte beschäftigt			Es waren mithin	
	im ganzen	planmäßige	außerplanmäßige	planmäßig	außerplanmäßig
1910	2776	2633	143	94,85 v. H.	5,15 v. H.
1919	3924	3451	473	87,94 v. H.	12,06 v. H.

Die stärkere Zunahme der außerplanmäßigen Beamten erklärt sich aus dem im Jahr 1918 plötzlich auftretenden Mehrbedarf an Hilfskräften infolge des Achtstundendienstes. Die Klasseneinteilung der Beamten sowie die für die Annahme, Ausbildung und Prüfung der Beamtenanwärter und Beamten geltenden Bestimmungen sind mit der Einführung der preußischen Besoldungsordnung für die mecklenburgischen Eisenbahnbeamten am 1. Oktober 1919 geändert worden.

Entsprechend dem Vorgehen der preußischen Verwaltung hat auch Mecklenburg seinen Beamten vorübergehend Erleichterungen beim Aufstieg älterer Beamten in gehobene Stellungen insofern gewährt, als zur Erbringung des Befähigungsnachweises im allgemeinen nur formlose Prüfungen gefordert wurden. Den besonders befähigten Dienstanfängern des unteren Dienstes wurde durch Einrichtung eines besonderen Prüfungsverfahrens und durch Abkürzung des planmäßigen Ausbildungsgangs die Möglichkeit geboten, den Aufstieg in die Stellen des mittleren Dienstes erheblich abzukürzen.

Die tägliche Dienstzeit der Bürobeamten bei der Eisenbahn-Generaldirektion, die bis 1919 im Durchschnitt 7 Stunden betrug, wurde in diesem Jahr auf $7^1/_2$ Stunden durchschnittlich erhöht, wobei jedoch die Sonntagsarbeit außer Berechnung blieb. Für die Regelung der Dienst- und Ruhezeiten der Betriebsbeamten waren im Jahr 1913 Bestimmungen erlassen, in denen vorgesehen war

a) für das Bahnbewachungspersonal eine durchschnittliche tägliche Dienstschicht von höchstens 14 Stunden und bei besonders einfachen Verhältnissen eine solche bis zu 15 Stunden;

b) für das Stationspersonal eine durchschnittliche tägliche Dienstdauer von höchstens 13 Stunden und bei besonders einfachen Verhältnissen eine solche bis zu 15 Stunden;
c) für das Zugbegleitpersonal eine durchschnittliche tägliche Dienstdauer von höchstens 11 Stunden und bei besonders einfachen Verhältnissen eine solche bis zu 12 Stunden;
d) für das Lokomotivpersonal eine durchschnittliche tägliche Dienstleistung von höchstens 10 Stunden und bei besonders einfachen Verhältnissen eine solche bis zu 12 Stunden.

Ruhetage wurden mindestens zwei, den Beamten, die dienstplanmäßig Nachtdienst zu verrichten hatten, drei im Monat gewährt. Diese Bestimmungen waren auch am 1. April 1920 noch gültig mit der Einschränkung, daß die reine Arbeitszeit innerhalb der für die einzelnen Beamtenklassen festgesetzten Dienstschichten die Dauer von acht Stunden nicht überschreiten darf und den Beamten im Monat vier dienstfreie Tage gewährt werden sollen. Für das Lokomotiv- und Zugbegleitpersonal wurden insofern noch weitere Erleichterungen geschaffen, als bei der Errechnung der reinen Arbeitszeit der Vorbereitungs- und Abrüstungsdienst sowie die in eine Dienstschicht fallenden Ruhepausen unter einer bestimmten Mindestdauer angemessene Berücksichtigung finden sollten.

Über die Dienstbezüge der Beamten gibt die nachfolgende Zusammenstellung einen Überblick.

Es betrugen		
im Rechnungsjahr	die Ausgaben für Gehälter der planmäßigen Beamten	die Ausgaben für Gehälter der außerplanmäßigen Beamten
	ℳ	ℳ
1910	3925170	139800
1911	4269535	143725
1912	4428040	150670
1913	4852736	169934
1914	5060004	153118
1915	5182124	170594
1916	5762181	357618
1917	7131385	923083
1918	12122876	1621685
1919	20820439	1996467

Die Nebenbezüge des Fahrpersonals haben verschiedene Steigerungen erfahren. Die in den Vorkriegsjahren gültigen Sätze wurden während des Kriegs um rd. 50 v. H., im Jahr 1919 weiter um rd. 75 v. H. erhöht. Die Gesamtsteigerung der Aufwendungen für das Fahrpersonal betrug für die Berichtszeit 301 v. H.

Die für die mecklenburgischen Eisenbahnbeamten maßgebende Ruhegehaltsordnung verpflichtete die Beamten zur Abführung eines jährlichen Betrags von 4 v. H. ihres planmäßigen Diensteinkommens an den Pensionsfonds. Die Alters- und Hinterbliebenenbezüge wurden aus diesem Fonds, zu dem die Verwaltung nach Bedarf Zuschüsse leistete, bestritten.

Mit dem 1. Januar 1918 wurden den Beamten die Beiträge gestundet. Sie sind am 1. April 1920 aufgehoben worden.

Die auf Verwaltungsanordnung gewählten örtlichen Beamtenausschüsse und Vertrauensmänner sowie der Gesamtbeamtenrat bei der Generaldirektion wurden in weitgehendem Maß zur Mitwirkung bei der Regelung der persönlichen und dienstlichen Verhältnisse der Beamten herangezogen. Sie haben auch von sich aus in vielen Fällen Anregungen gegeben.

Oldenburg.

Das Verhältnis der planmäßigen Beamten zu den außerplanmäßigen Beamten am Anfang und am Ende der Berichtszeit stellte sich wie folgt:

Im Jahr	wurden Beamte beschäftigt			Es waren mithin	
	im ganzen	planmäßige	außerplanmäßige	planmäßig	außerplanmäßig
1910	2471	1319	1152	53,38 v. H.	46,62 v. H.
1919	3932	2276	1656	57,88 v. H.	42,12 v. H.

Die Vermehrung der Staatsdienerstellen ist im unteren Dienst am größten gewesen.

Die Anwärter für die Staatsdienerstellen des unteren Dienstes sind den außerplanmäßigen Beamten hinzugerechnet.

Für die Staatsdienerstellen des unteren Dienstes kommen außer versorgungsberechtigten Militäranwärtern im Dienst erfahrene Arbeiter in Betracht. Im mittleren Dienst gelangen die mit guter Schulbildung ausgestatteten Anwärter nach einer mehrjährigen Probezeit und nach Ablegung der vorgeschriebenen Dienstprüfung in der Reihenfolge ihres Prüfungsdienstalters zur Anstellung.

Seit einer Reihe von Jahren werden die Prüfungsanwärter im mittleren nichttechnischen, im technischen und im Lokomotivführerdienst mit gutem Erfolg regelmäßig durch Unterricht und Vorträge auf die Prüfung vorbereitet.

Für den Betriebsdienst sind im Jahr 1914 neue Bestimmungen über die planmäßigen Dienst- und Ruhezeiten der Beamten erlassen. In diesen wurde als Höchstmaß der planmäßigen dienstlichen Beanspruchung festgelegt

a) beim Bahnbewachungspersonal eine tägliche Dienstschicht von 14 Stunden, bei einfachen Verhältnissen von 15 Stunden;

b) beim Stationspersonal, wenn der Dienst eine ununterbrochene angestrengte Tätigkeit erfordert, im Monatsdurchschnitt 240 Stunden, im übrigen bis zu 360 Stunden im Monat. Bei besonders einfachen Verhältnissen konnte diese Grenze überschritten werden, die Dauer einer einzelnen Dienstschicht durfte jedoch 15 Stunden nicht übersteigen;

c) beim Zugbegleitpersonal eine durchschnittliche monatliche Dienstschichtdauer von 300, bei einfachen Verhältnissen von 330 Stunden;

d) beim Lokomotivpersonal im Monatsdurchschnitt Dienstschichten von 270, bei einfachen Verhältnissen von 300 Stunden.

An Ruhetagen waren monatlich mindestens zwei, bei denjenigen Beamten, die in regelmäßigem Wechsel Nachtdienst zu verrichten hatten, monatlich drei vorgeschrieben.

Im Jahr 1918 sind diese Bestimmungen insofern geändert worden, als beim Zugbegleit- und Lokomotivpersonal der Monatsdurchschnitt der Dienstschichtdauer um je 30 Stunden gekürzt und der Monatsdurchschnitt der reinen Arbeitszeit für alle Betriebsbeamten auf 208 Stunden festgesetzt worden ist.

Die an die planmäßigen und außerplanmäßigen Beamten gezahlten Dienstbezüge sind in der folgenden Übersicht zusammengestellt:

Im Jahr	betrugen die Ausgaben	
	für Gehälter der planmäßigen Beamten ℳ	für Gehälter der außerplanmäßigen Beamten ℳ
1910	2488366	1018760
1911	2647004	1126140
1912	2904052	1339278
1913	3316786	1478070
1914	3555390	1481412
1915	3802920	1479243
1916	4090552	1575058
1917	4961741	1797138
1918	7702353	1912595
1919	13951203	1910975

Während des Kriegs wurde die Gewährung von einmaligen und fortlaufenden Kriegs- oder Teuerungszulagen notwendig. Zunächst wurden nur für die ein geringes Einkommen beziehenden, zum Heeresdienst einberufenen Beamten Beihilfen für Kinder gewährt. Der Kreis der für die Teuerungszulagen bezugsberechtigten Personen mußte nach und nach immer mehr den Teuerungsverhältnissen entsprechend erweitert werden und umfaßte schließlich sämtliche Beamten und Anwärter.

In Anpassung an die jeweiligen wirtschaftlichen Verhältnisse sind auch die Nebenbezüge der Fahr- und Lokomotivbeamten verschiedentlich aufgebessert worden. Von den Nebenbezügen waren bestimmte Sätze bei der Ruhegehaltsfestsetzung anrechnungsfähig.

Den zum Heeres- und Feldeisenbahndienst einberufenen Beamten ist das Gehalt mit der Ausnahme voll weitergezahlt worden, daß im Offiziersrang stehenden Beamten $^7/_{10}$ ihrer Kriegsbesoldung auf das Zivileinkommen angerechnet wurden.

Teuerungszulagen haben die Kriegsteilnehmer erst vom 1. September 1917 ab, und zwar gekürzt, und vom 1. Januar 1919 ab voll bezogen.

Nach der Umwälzung wurde der Beamtenhauptausschuß in vielen Fällen zur Mitwirkung bei der Regelung der persönlichen und dienstlichen Verhältnisse der Beamten herangezogen. Seine Zusammenarbeit mit der Verwaltung war im allgemeinen günstig.

Entwicklung der Arbeiterverhältnisse.

Preußen-Hessen.

Die Zahl der im Jahresdurchschnitt beschäftigten Arbeiter im Betriebs-, Bahnunterhaltungs- und Werkstättendienst hat sich von 229115 im Jahr 1910 auf 443499 im Jahr 1919, d. h. um 94 v. H. vermehrt.

Für die Regelung der Lohnverhältnisse galten einheitliche Grundsätze; eine einheitliche Lohnordnung für die Arbeiter aller Dienstzweige nebst Ausführungsvorschrift für den gesamten Staatsbahnbereich trat am 1. April 1914 in Kraft. Nach dieser war der Grundlohn nach den örtlichen Lebensverhältnissen und der Beschäftigungsart — abgestuft nach dem Beschäftigungsalter der Arbeiter bei der Eisenbahnverwaltung — zu bemessen und für jede Dienststelle von der Eisenbahndirektion festzusetzen. Für höher bewertete Beschäftigungen waren Stellenzulagen festgesetzt. Durchgehende Löhnung — der volle Tagelohn der regelmäßigen Beschäftigung auch für arbeitsfreie Sonntage, Feiertage und Ruhetage — war den Hilfsbeamten, ständigen Arbeitern, die an Sonn- und Feiertagen regelmäßig zur Arbeit herangezogen werden oder sich dienstbereit halten müssen, sowie den Arbeitern zu gewähren, die in regelmäßiger Wiederkehr durchschnittlich an mindestens zwei Sonntagen im Monat zu Vertretungen im Unterbeamtendienst oder zur Beschäftigung als Betriebsarbeiter herangezogen werden. Für die nicht regelmäßig oder im planmäßigen Wechsel in die Nachtzeit fallende Nachtarbeit und für besondere Tätigkeiten (Gleisarbeiten in Tunnels, Gleisumbau zusammenhängender Strecken, Dachdeckerarbeiten usw.) waren besondere Lohnzuschläge vorgesehen, desgleichen für auswärtige Beschäftigung.

Für Arbeitsversäumnisse wegen Erfüllung staatsbürgerlicher Pflichten oder dringender persönlicher Angelegenheiten, ebenso für den je nach dem Dienstalter und der Beschäftigungsart auf 4, 6 oder 8 Tage jährlich bemessenen Erholungsurlaub war der Lohn, wie bisher schon, fortzugewähren. Bei militärischen Übungen erhielten verheiratete oder Familienangehörige unterhaltende Arbeiter nach einjähriger Beschäftigung für die ersten 14 Tage der Übung $^2/_3$ ihres Lohns. Neben den Belohnungen für 20, 25, 30, 35, 40, 45, 50jährige Dienstzeit in der

seitherigen Höhe von 20, 50, 60, 80, 100, 200 und 300 ℳ konnten von der Eisenbahndirektion als Anerkennung für besondere Leistungen auch einmalige Lohnzulagen zugebilligt werden, und zwar für sehr gut bestandene Prüfungen, für Samariterdienst, namentlich für erfolgreiche Hilfe bei Unfällen, für außerordentliche Anstrengungen bei besonders starkem Verkehr, bei Betriebsunfällen, Verkehrstockungen und bei Störungen sonstiger Art, für außergewöhnlich starke Inanspruchnahme über die planmäßige Dienstzeit hinaus, für Erzielung von Ersparnissen zugunsten der Verwaltung, für nützliche Dienstleistungen bei dem Gebrauch der Bürohilfsmittel, für gute Leistungen bei der Leitung von Lehrlingsgruppen, für verdienstvolle Tätigkeit bei den von der Eisenbahnverwaltung geförderten Wohlfahrtseinrichtungen (Baugenossenschaften, Turnen, Kleinvieh- und Bienenzucht, Vogelschutz, Obstbaumpflege u. dergl.). Bei Versetzungen und Reisen aus dienstlichen Anlässen waren die Bediensteten für die aufgewendeten Unkosten durch einmalige Lohnzulagen zu entschädigen.

Im Betriebs- und Hilfsbeamtendienst und bei der Bahnunterhaltung galt der zehnstündige Arbeitstag, in den Haupt- und Nebenwerkstätten der neunstündige. Bei den letzteren wurde der Lohn nach der Stundenzahl berechnet. Überstunden wurden mit $^1/_{10}$ des Tagelohns, in den Werkstätten mit dem Stundenlohnsatz vergütet. Durchgehend gelohnte Arbeiter erhielten die Überstundenvergütung für die überschießende Zeit, wenn sie länger als eine volle Stunde über die planmäßige Dienstdauer hinaus beschäftigt waren.

Für Stücklohnarbeiten fand das Stückzeitverfahren Anwendung, bei dem für die auszuführende Arbeit die Zeit festgesetzt und die erarbeitete Stückzeit mit dem Stunden- oder Tagelohn vergütet wurde. In den Haupt- und Nebenwerkstätten, deren Belegschaften überwiegend im Stücklohn arbeiteten, wurde dieses Verfahren seit dem 1. April 1912 geübt.

Die Lohnordnung galt auch während der Kriegszeit, die zunehmenden Kosten der Lebenshaltung nötigten aber sehr bald zu besonderen, in der Lohnordnung nicht vorgesehenen Maßnahmen. Von allgemeinen Lohnerhöhungen wurde zunächst abgesehen. Dafür wurden 1915 mehrmals einmalige und vom folgenden Jahr ab laufende, nach dem Familienstand der Lohnempfänger und den örtlichen Verhältnissen bemessene Teuerungszulagen gewährt, die in der Folgezeit wiederholt erhöht und in größeren Zeitabständen durch einmalige außerordentliche Kriegsteuerungszulagen ergänzt wurden. Allmählich zwang die fortschreitende Teuerung auch zur Erhöhung der Grundlöhne und Stellenzulagen. Weiter wurden auch den durchgehend gelohnten Arbeitern die Überstunden ohne Einschränkung vergütet, ferner Lohnzuschläge für Überstunden eingeführt und besondere Belohnungen für Dienstwilligkeit gewährt. Den zum Ersatz der zum Heeresdienst eingezogenen und der zum Feldeisenbahn- oder Feldsanitätsdienst abgeordneten Bediensteten zur vorübergehenden Beschäftigung eingestellten männlichen und weiblichen Hilfskräften wurden höhere Ausnahmelohnsätze zugebilligt. Später wurden sie, wie die Hilfsdienstpflichtigen und die von der Heeresverwaltung zu den Eisenbahnwerkstätten abgeordneten Soldatenhandwerker, auch an den laufenden und einmaligen Teuerungszulagen beteiligt. Die Familien der Soldatenhandwerker waren durch laufende Unterhaltungszulagen zu unterstützen. Weibliche Hilfskräfte, die längere Zeit zufriedenstellend und ohne wesentliche Unterbrechung in für sie besonders schwierigen Dienstzweigen (Lokomotivfeuermanns-, Bahnsteigaufsichts-, Weichensteller-, Bahnwärter-, Schaffner-, Rangier-, Ausschlacker-, Schlackenlader- und Bahnunterhaltungsdienst) aushielten, erhielten neben ihren laufenden Bezügen noch einmalige Lohnzulagen. Auch die Löhne der vorwiegend bei der Bahnunterhaltung und in den Werkstätten beschäftigten Kriegsgefangenen sowie die Lohnbezüge der zur Dienstleistung wieder eingestellten Ruhestandsbeamten wurden entsprechend bemessen. Die Leistungen der Werkstätten wurden durch Einführung regelmäßiger Überstunden- und Sonntagsarbeit und Einlegung von Nachtschichten gesteigert. Zu den Arbeiten wurden auch die

Lehrlinge unter Erhöhung ihrer Löhne in erweitertem Umfang herangezogen; die Lehrzeit durfte gekürzt werden.

Nach der politischen Umwälzung wurde das Lohnwesen mit Wirkung vom 1. Dezember 1918 vorübergehend grundsätzlich umgestaltet. An Stelle der aus Lohn, Stellen- und laufenden Teuerungszulagen bestehenden Bezüge trat ein reiner, aber wesentlich erhöhter Lohn. Die 11 Lohnstaffeln, die bis dahin bestanden, fielen weg und wurden durch vier Staffeln: Handwerker, Handarbeiter, weibliche Kräfte, Lehrlinge ersetzt. Männliche Arbeiter erlangen den Höchstlohn im Alter von 27 Jahren, weibliche im Alter von 24 Jahren, Lehrlinge im 4. Lehrjahr. Innerhalb der Lohnstaffeln wurde der Lohn nach Ortsgruppen abgestuft. Beibehalten wurden die Lohnzuschläge für Überstunden, Nachtarbeit, auswärtige Beschäftigung, die Belohnungen für langjährige Beschäftigung und für besondere Dienstleistungen, die einmaligen Lohnzulagen bei Versetzungen und Reisen. Die durchgehende Löhnung fiel weg, ebenso die Stücklohnarbeit in den Werkstätten. Die normale tägliche Arbeitszeit (vergl. Seite 95 ff.) wurde auf 8 Stunden täglich, die normale Wochenleistung auf 48 Stunden bemessen, Dienstleistungen darüber hinaus galten als Überstunden. Für Sonntagsarbeit wurde bei Überschreitung des planmäßigen Wochensolls von 48 Stunden ein Lohnzuschlag von 20 v. H. gewährt. Daneben wurde die wöchentliche Lohnabrechnung und Lohnzahlung eingeführt. Später wurden die Lohnsätze erhöht, auch einmalige Beschaffungsbeihilfen von beträchtlicher Höhe (bis zu 400 ℳ für ledige, bis zu 600 ℳ für verheiratete Arbeiter, die daneben noch bis zu 200 ℳ für jedes Kind erhielten) gewährt.

Unter der Wirkung dieser Lohnregelung gingen die Arbeitsleistungen merklich zurück. Die Angleichung der Lohnsätze verschieden zu bewertender Arbeitskräfte, der Wegfall der Stellenzulagen und des Stücklohnüberverdienstes lähmten den Arbeitswillen. Diese Wahrnehmung führte im letzten Viertel des Rechnungsjahrs 1919 zur vorübergehenden Schließung der infolge der Demobilisierungsmaßnahmen mit Arbeitskräften überfüllten Werkstätten. Nach Ausmusterung der ungeeigneten Personen wurden alte und neue Kräfte, die eine Gewähr für sachgemäßes Arbeiten zu bieten schienen, je nach Bedarf unter veränderten Bedingungen eingestellt. Verhandlungen mit Vertretern der Eisenbahnarbeitervereinigungen führten zunächst zum Abschluß des Lohntarif-Teilvertrags vom 2. Februar 1920. An seine Stelle trat der Lohntarifvertrag vom 26. März 1920, der das Lohnverhältnis der Arbeiter und darüber hinaus noch eine Reihe von Fragen des Arbeiter-Dienstverhältnisses (Arbeitszeit, Entlassung, Ersatzpflicht u. dergl.) regelt. Dieser Vertrag, der vom 1. Januar 1920 an galt, staffelt den Tariflohn für die männlichen Bediensteten in 7, für die weiblichen in 2 nach Ortsklassen abgestufte Gruppen; für die Lehrlinge ist eine Gruppe vorgesehen. Teuerungs- und Kinderzulagen traten seit dem 1. April 1920 hinzu. Der Höchstlohn wird im Lebensalter von 24 Jahren, von den Lehrlingen wie bisher im 4. Lehrjahr erreicht. Weiter sind vorgesehen Lohnzuschläge für Überstunden, Sonntags- und Nachtarbeit, auswärtige Beschäftigung, Fortzahlung des Lohns an Feiertagen, die auf Wochentage fallen, und für Arbeitsversäumnisse näher bezeichneter Art, Entschädigungen für besondere Leistungen und bei Versetzungen, Lohnzuschüsse zum Krankengeld, soweit dieses 60 v. H. des Tariflohns — seit dem 1. April 1920 zuzüglich der Teuerungs- und Kinderzulagen — nicht erreicht, Fortzahlung des Lohns für den jährlichen Erholungsurlaub in Anlehnung an die Grundsätze für das Jahr 1919. (Für das Jahr 1919 waren abweichend von der Lohnordnung bewilligt nach 1, 2, 5, 10jähriger Beschäftigungsdauer 6, 10, 12, 18 lohnberechtigte Tage, für Beamtenanwärter und Eisenbahnanwärterinnen 6, 14, 16, 18 lohnberechtigte Tage). Bedienstete mit einem Lebensalter unter 18 Jahren erhielten einen Urlaub bis zu 6 lohnberechtigten Tagen, wenn sie beim Beginn des Urlaubsjahrs ein Jahr lang bei der Verwaltung beschäftigt waren. Der Lohntarifvertrag enthält ferner die Grundsätze für das

Gedingeverfahren in den Haupt- und Nebenwerkstätten, auf den Güterböden und bei sonstigen Arbeiten. Die Wiederaufnahme dieser Arbeitsweise — des Zeitgedinges — wurde eingeleitet. Die Tariflöhne sind ebenso wie die vorangegangenen Lohnfestsetzungen in Anlehnung an die von der Privatindustrie, anderen Reichs- und Staatsbetrieben, Gemeindeverwaltungen usw. gezahlten Löhne gebildet und den besonderen Verhältnissen der Eisenbahnverwaltung angepaßt.

Jahresdurchschnittslöhne	1910 ℳ	1911 ℳ	1912 ℳ	1913 ℳ	1914 ℳ	1915 ℳ	1916 ℳ	1917 ℳ	1918 ℳ	1919 ℳ
der Werkstättenarbeiter	1333	1385	1482	1551	1590	1755	2115	2799	4059	5728
der Betriebs- und Bahnunterhaltungsarbeiter	1064	1107	1172	1199	1268	1326	1541	2178	3253	5432
zusammen . . .	1127	1171	1241	1278	1341	1430	1681	2361	3483	5523

Löhne im Jahresdurchschnitt.

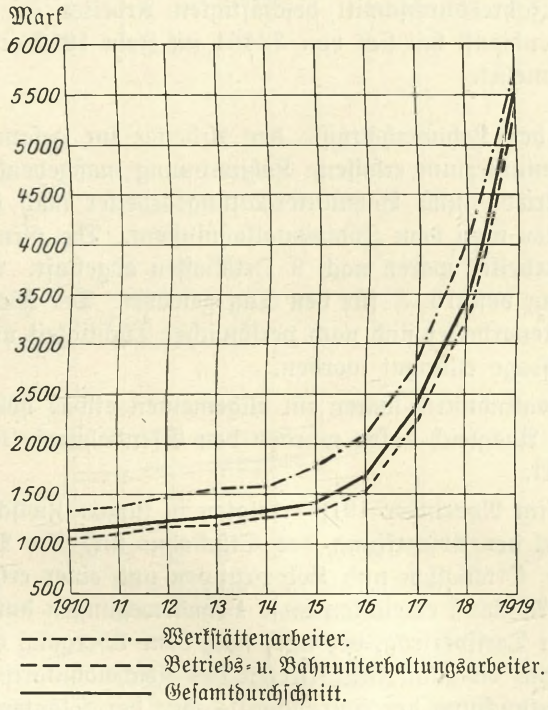


Abbildung 19.

Mit der Einführung des Lohntarifs sind die Lohnordnung von 1914 und die Bestimmungen vom 1. Dezember 1918 außer Kraft getreten. Weggefallen sind auch die von den Arbeitern früher hochgeschätzten Belohnungen für langjährige Beschäftigung. Die Entwicklung der Arbeiterlöhne in der Zeit von 1910 bis 1920, die unter Berücksichtigung der vorstehenden Darlegungen beurteilt werden muß, veranschaulichen die obenstehende Zusammenstellung und die Abbildung 19.

Danach haben sich gegenüber dem Jahresdurchschnitt von 1910 die Lohnbezüge (mit Einschluß der laufenden und einmaligen Teuerungszulagen und Beschaffungsbeihilfen) der Betriebs- und Bahnunterhaltungsarbeiter um 410,5 v. H., der Werkstättenarbeiter um 329,7 v. H. erhöht; der Gesamtdurchschnittslohn ist um 390 v. H. gestiegen. In der stärkeren Steigerung der

Bezüge der Betriebs- und Bahnunterhaltungsarbeiter tritt die soziale Wirkung der für alle Arbeiter gleichmäßig nach dem Familienstand gewährten Teuerungszulagen und Beschaffungsbeihilfen sowie der Angleichung der Lohnsätze im letzten Zeitabschnitt 1918 bis 1919 augenfällig in Erscheinung.

Die Lohnbezüge aller Bediensteten zusammengefaßt haben sich in den Kriegsjahren und der Nachkriegszeit gegenüber dem Durchschnittslohn von 1913 wie folgt gesteigert:

Jahr	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919
Jahresdurchschnittslohn . . . . . ℳ	1278	1341	1430	1681	2361	3483	5523
Mehrlohn gegen 1913 . . . . . ℳ	—	63	152	403	1083	2205	4245
Hundertsatz der Steigerung	—	4,9	11,9	31,5	84,7	172,5	332,2

Bayern.

Die Zahl der im Jahresdurchschnitt beschäftigten Arbeiter im Betriebs-, Bahnunterhaltungs- und Werkstättendienst hat sich von 33301 im Jahr 1910 auf 52788 im Jahr 1919, somit um 58,5 v. H. vermehrt.

Für die Regelung der Lohnverhältnisse der Arbeiter im gesamten Staatsbahnbereich war eine vom Verkehrsministerium erlassene Lohnordnung maßgebend. Nach dieser erfolgte die Entlohnung der Betriebs- und Bahnunterhaltungsarbeiter nach dem Grundlohnsystem, die der Werkstättenarbeiter nach dem Individuallohnsystem. Die Grundlöhne der Betriebs- und Bahnunterhaltungsarbeiter waren nach 9 Ortsklassen abgestuft. Nach je 3 Dienstjahren wurde eine Lohnerhöhung von 10 ₰ für den Tag gewährt. Der höchste Vorrückungsbetrag war 1 ℳ. Die Werkstättenarbeiter sind nach persönlicher Tüchtigkeit und Brauchbarkeit sowie nach Angebot und Nachfrage entlohnt worden.

Die Löhne der Privatindustrie waren im allgemeinen etwas höher als die der Staatseisenbahnarbeiter. Zum Ausgleich dafür wurden den Eisenbahnarbeitern weitgehende soziale Vergünstigungen gewährt.

Nach dem Umsturz im November 1918 erfolgten in kurzen Zwischenräumen neue Lohnregelungen mit dem Ziel der Abschaffung des Stücklohns und der Prämienarbeit, der Abminderung der Zahl der Ortsklassen und Lohngruppen und einer erheblichen Erhöhung der Löhne. Einen gewissen Abschluß erreichten diese Lohnbewegungen durch einen am 1. Januar 1920 in Kraft getretenen Tarifvertrag, der auch nach dem Übergang der bayerischen Staatseisenbahnen auf das Reich bis zum Inkrafttreten des Reichslohntarifvertrags (1. Juni 1920) Geltung behielt. Die Entwicklung der Durchschnittslöhne der Staatseisenbahnarbeiter ist aus der nachfolgenden Zusammenstellung und der Abbildung 20 (Seite 75) zu erkennen.

Jahresdurchschnittslöhne	1910 ℳ	1911 ℳ	1912 ℳ	1913 ℳ	1914 ℳ	1915 ℳ	1916 ℳ	1917 ℳ	1918 ℳ	1919 ℳ
Werkstättenarbeiter	1460	1478	1533	1583	1607	1694	1936	2483	4129	6106
Betriebsarbeiter	1135	1144	1194	1235	1240	1311	1414	1823	3102	5036
zusammen . . .	1203	1216	1267	1311	1326	1411	1541	1985	3345	5328

Die Steigerung der Löhne beträgt gegen 1910 für Betriebsarbeiter 745,2 v. H., für Bahnunterhaltungsarbeiter 815,5 v. H., für Werkstättenarbeiter 970,8 v. H. und für alle Arbeiter zusammen 815,9 v. H.

Bei Einberufung zu militärischen Übungen, in Fällen vorübergehender unverschuldeter

Dienstbehinderung, wie bei Arbeitsversäumnis wegen dringender persönlicher Angelegenheiten oder infolge der Erfüllung staatsbürgerlicher Pflichten wurde den Arbeitern der regelmäßige Lohn gelassen. Auch wurde den Arbeitern alljährlich ein Erholungsurlaub bewilligt. Er betrug nach 1jähriger Dienstzeit 3 Tage, nach 10jähriger Dienstzeit 5 Tage und nach vollendetem 50. Lebensjahr 1 Woche.

Für langjährige ununterbrochen zur Zufriedenheit zurückgelegte Dienstzeit erhielten Arbeiter einmalige namhafte Zuwendungen. Die Löhne wurden während des Kriegs im allgemeinen nicht erhöht. Dagegen wurden den Arbeitern laufende und einmalige Kriegsteuerungsbeihilfen gewährt.

Die Familien der zum Heeresdienst eingerückten Arbeiter erhielten zu der ihnen auf Grund des Reichsgesetzes vom 28. Februar 1888/4. August 1914 zustehenden Familienunterstützung

Löhne im Jahresdurchschnitt.

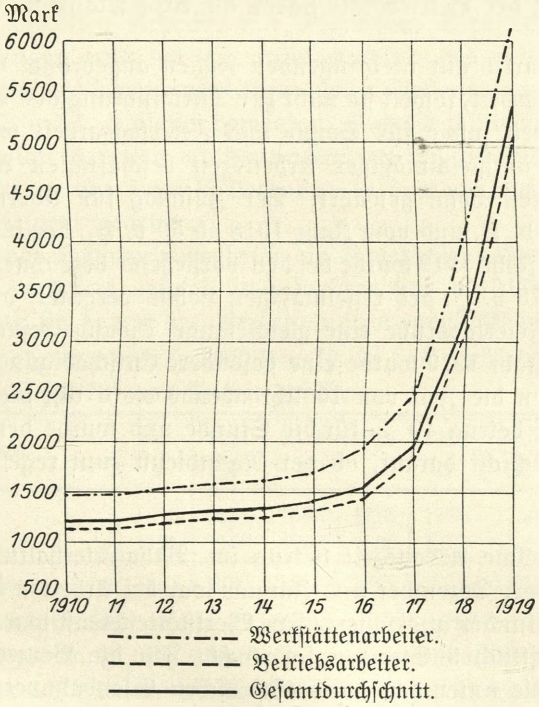


Abbildung 20 (zu Seite 74).

staatliche Zuschüsse in fortlaufenden Beträgen. Außerdem nahmen die zum Heeresdienst eingerückten Arbeiter seit dem Herbst 1917 unter gewissen Voraussetzungen auch an den laufenden und einmaligen Kriegsteuerungsbeihilfen teil.

Weibliche Personen wurden bis zum Ausbruch des Weltkriegs nur in geringem Umfang beschäftigt. Sie waren hauptsächlich zur Verwendung als Bürogehilfinnen im Kanzleidienst, als Dienstfrauen im Zugdienst, als Ablöserinnen von Haltstellern auf Lokalbahnen und von Stationsbediensteten auf Nebenbahnen, dann als Ablöserinnen im Schrankenwärterdienst zugelassen. Während des Kriegs wurde infolge der Abgabe eines sehr großen Teils des männlichen Personals zum Kriegsdienst in fast allen Dienstzweigen die Heranziehung weiblicher Aushilfskräfte in größerem Umfang notwendig. Sie fanden vor allem im Fahrkartenschalterdienst, im Schaffner- und Bahnsteigschaffnerdienst, im Bremser- und Maschinenhausdienst und auch bei der Bahnunterhaltung und im Werkstättendienst Verwendung.

Die Entlohnung der weiblichen Personen war je nach der Verwendung verschieden. Sie war im allgemeinen den örtlichen Lohnverhältnissen angepaßt, es wurden ihnen auch laufende Kriegsteuerungsbezüge und einmalige Kriegsteuerungszulagen bewilligt.

Die im Jahr 1892 zunächst für die Arbeiter des Werkstättendienstes und der Schwellenwerke getroffene Einrichtung der Arbeiterausschüsse wurde im Jahr 1901 auf die Arbeiter des Betriebs- und Bahnunterhaltungsdienstes ausgedehnt. Die letzte Ausgestaltung haben die Arbeiterausschüsse im Jahr 1907 mit der Neuordnung der Staatseisenbahnverwaltung erhalten. In der Regel bestand für jede Inspektion ein Ausschuß aus mindestens 3 und höchstens 15 Mitgliedern. Die Arbeiterausschüsse wurden jährlich zweimal versammelt. Sie haben im allgemeinen durch ihre Tätigkeit dazu beigetragen, das Verhältnis zwischen der Verwaltung und der Arbeiterschaft günstig zu beeinflussen.

Seit der Einrichtung der Betriebsräte haben die Arbeiterausschüsse zu bestehen aufgehört.

Überstundenarbeit durfte nur in dringenden Fällen angeordnet werden. Das gleiche galt für Sonn- und Feiertagsarbeit, soweit sie nicht zur Durchführung des Betriebs erforderlich war.

Für Überstundenarbeit sowie für Sonn- und Feiertagsarbeit wurde den für die Regel nur an den Werktagen in gleichmäßiger Arbeitszeit beschäftigten Arbeitern ein besonderer Zuschlag zu dem normalen Lohn gewährt. Der Zuschlag für Überstundenleistungen betrug bis zum Jahr 1917 = 25 v. H. und vom Jahr 1918 ab 50 v. H., der für Sonn- und Feiertagsleistungen 50 v. H. Im Jahr 1919 wurde bei den vorstehend bezeichneten Arbeitern die Sonn- und Feiertagsarbeit mit 75 v. H. des regelmäßigen Lohns vergütet, außerdem wurde für die entgangene Sonn- und Feiertagsruhe eine gleich lange Dienstbefreiung an einem folgenden Werktag gewährt. Im Jahr 1919 wurde eine besondere Entschädigung für den Mehraufwand bei Dienstleistungen, die in die Zeit von 10 Uhr abends bis 6 Uhr morgens fallen, eingeführt (Nachtdienstzulage). Sie betrug 40 ₰ für die Stunde und wurde den Arbeitern aller Dienstzweige gewährt ohne Rücksicht darauf, ob der Nachtdienst zum regelmäßigen Dienst gehörte oder nicht.

Die regelmäßige tägliche Arbeitszeit betrug im Bahnunterhaltungsdienst $9^1/_2$ Stunden; in den Monaten November, Dezember und Januar war bei Arbeiten im Freien eine Kürzung der Arbeitszeit auf $8^3/_4$ Stunden zugelassen. Im Werkstättendienst war die regelmäßige tägliche Arbeitszeit auf durchschnittlich 9 Stunden festgesetzt. Für die Bemessung der Dienstzeit der Betriebsarbeiter galten die unter den bundesstaatlichen Eisenbahnverwaltungen vereinbarten Bestimmungen über die planmäßigen Dienst- und Ruhezeiten der Eisenbahnbetriebsbeamten.

Seit dem Umsturz (November 1918) ist für das Arbeiterpersonal die achtstündige tägliche Arbeitszeit eingeführt.

Während der Zeit der Räteregierung (Frühjahr 1919) wurde im rechtsrheinischen Bayern die 44stündige Arbeitswoche als Normalarbeitsmaß bestimmt. Sie hatte jedoch nur vorübergehende Dauer.

Sachsen.

Die Zahl der im Jahresdurchschnitt beschäftigten Arbeiter im Betriebs-, Bahnunterhaltungs- und Werkstättendienst hat sich von 28422 im Jahr 1910 auf 47288 im Jahr 1919, d. h. um 66 v. H. vermehrt.

Für die Regelung der Lohnverhältnisse gelten für den gesamten Bereich der sächsischen Staatseisenbahnen einheitliche Grundsätze. Diese sind für den Berichtszeitraum in der vom

1. Januar 1910 an gültigen Lohnordnung und vom 1. Dezember 1918 an in den mit den Arbeitervertretungen vereinbarten Lohntarifen enthalten. Die Mindest- und die Höchstlöhne wurden bis Ende Dezember 1918 von der Staatseisenbahnverwaltung für jeden Dienstort nach den örtlichen Lebensverhältnissen und unter Berücksichtigung der von anderen Arbeitgebern unter gleichen Verhältnissen gezahlten Löhne festgesetzt. Mit Wirkung vom 1. Dezember 1918 an sind diese Festsetzungen im Benehmen mit der Arbeiterschaft und deren Organisationen erfolgt.

Bis Ende November 1918 wurde ein großer Teil der Arbeiten im Stücklohn ausgeführt. Besonders ausgebildet war das Stücklohnwesen im Werkstätten-, Zugförderungs- und Güterladedienst. In den Werkstätten machte die Stücklohnarbeit nicht selten mehr als 75 v. H. der Gesamtarbeit aus.

So lange die Löhne noch nach den Grundsätzen der Lohnordnung bemessen wurden (bis Ende November 1918), erhielten Arbeiter mit besonderen Dienstverrichtungen je nach dem Umfang, den Anstrengungen und der Verantwortlichkeit des Dienstes, den erforderlichen Vorkenntnissen usw. neben dem sogenannten Grundlohn Stellenzulagen, die sich im allgemeinen in den Grenzen von 10 ₰ bis 1 ℳ täglich bewegten. Für die zeitweilige Verrichtung besonders schmutziger oder gefahrvoller Arbeiten wurden außerdem Lohnzuschläge bewilligt, deren Höhe von Fall zu Fall bestimmt wurde. Vom 1. Dezember 1918 an werden besondere Stellenzulagen und Lohnzuschläge nicht mehr gegeben.

Bei der Regelung der Lohnverhältnisse ist die Staatseisenbahnverwaltung jederzeit dem allgemeinen Lohnmarkt vorsichtig gefolgt, insbesondere sind die Löhne ihrer Höhe nach meist so bemessen worden, daß sie denen der Privatindustrie möglichst gleichkamen.

Die Steigerung der Jahresdurchschnittslöhne ist in der nachfolgenden Zusammenstellung und der Abbildung 21 (Seite 78) vor Augen geführt.

Jahresdurchschnittslöhne	1910 ℳ	1911 ℳ	1912 ℳ	1913 ℳ	1914 ℳ	1915 ℳ	1916 ℳ	1917 ℳ	1918 ℳ	1919 ℳ
Werkstättenarbeiter	1515	1554	1636	1715	1724	1750	1899	2222	2779	5685
alle anderen Arbeiter	1121	1158	1202	1256	1277	1319	1400	1773	2718	5813
zusammen . . .	1182	1220	1273	1333	1353	1390	1476	1840	2727	5788

Die Steigerung beträgt 1919 gegen 1910 für die Werkstättenarbeiter 275,25 v. H., für die übrigen Arbeiter 418,55 v. H., für alle Arbeiter zusammen 389,68 v. H.

Bis Ende November 1918 wurde die Arbeitszeit der im Betriebs-, Verkehrs- und Bahnunterhaltungsdienst beschäftigten Arbeiter bei den einzelnen Dienststellen je nach der Schwere und der Verantwortlichkeit des Dienstes, dem Umfang der Arbeitspausen und den örtlichen Verhältnissen verschieden bemessen. Hierbei wurden die Bestimmungen über die planmäßige Dienst- und Ruhezeit der Eisenbahnbetriebsbeamten gleichmäßig auch auf die mit den Dienstverrichtungen von Eisenbahnbetriebsbeamten betrauten Arbeiter angewendet. Auch bei Bemessung der Dienst- und Ruhezeit der übrigen Arbeiter wurden jene Bestimmungen zum Anhalt genommen. Die Arbeitszeit der Werkstättenarbeiter war für den gesamten Bereich der sächsischen Staatseisenbahnen einheitlich geregelt, weil sich die Tätigkeit dieser Arbeiter überall unter den gleichen Arbeitsbedingungen vollzieht. Sie betrug bis Ende November 1918 werktäglich 9 Stunden.

Seit dem 1. Dezember 1918 beträgt die Arbeitszeit der Arbeiter sämtlicher Dienstzweige durchschnittlich täglich 8 und wöchentlich 48 Stunden in Wochen mit Wochenfeiertagen, in denen Arbeiter — wie beispielsweise die Werkstättenarbeiter — mehr als einen dienstfreien Tag erhalten, ist die Arbeitszeit für diese Arbeiter entsprechend geringer.

Die regelmäßige reine Arbeitszeit wurde allgemein auf durchschnittlich täglich 8 und wöchentlich 48 Stunden festgesetzt.

Eine andere, tarifliche Regelung der Lohnverhältnisse trat vom 1. Januar 1920 an in Kraft. Der neue Tarif regelte insbesondere die Vergütung für Arbeiten an planmäßigen Ruhetagen (mit einem Zuschlag von 50 v. H. des regelmäßigen Lohns), für Überstunden (mit einem Zuschlag von 50 ₰ für die erste und 1 ℳ für jede weitere Überstunde), für auswärtige Beschäftigung und Unfallarbeiten, für Unfallbereitschaftsdienst und für Vorhaltung eigener Kleidung an Stelle bestimmungsgemäß von der Verwaltung zu liefernder Schutz- und Inventarkleidung und eigenen Werkzeugs. Außerdem enthielt der neue Tarif Bestimmungen über die Fortgewährung von Lohn bei Erholungsurlaub, Krankheit und sonstigen Arbeitsversäumnissen, Lohnzahlung, Inanspruchnahme der behördlichen Arbeitsnachweise bei Neueinstellung von Arbeitern. Die Löhne waren wie zuvor entsprechend den Beschäftigungsorten der Arbeiter nach 3 Ortsklassen, dagegen abweichend von der seitherigen Regelung lediglich nach dem Lebensalter, nicht auch nach dem Dienstalter abgestuft und nach 5 (gegenüber seither 3) Arbeitergruppen gegliedert. Der fünften Arbeitergruppe gehörten lediglich die weiblichen Arbeiter an. Für männliche Arbeiter betrug nach dem neuen Tarif der

	Höchststundenlohn ℳ	Mindeststundenlohn ℳ
im Werkstätten- und elektrotechnischen Dienst	3,68	1,76
im übrigen Dienst	3,54	1,68

Anfang April 1920 wurden in der Arbeiterschaft erneut Wünsche nach weiteren Lohnverbesserungen laut, denen vom 1. April 1920 an bis zur Einführung des Reichslohntarifteilvertrags (am 1. Juni 1920) durch Gewährung von Teuerungs- und Kinderzulagen Rechnung getragen wurde.

Württemberg.

Die Anzahl der im Jahresdurchschnitt beschäftigten Arbeiter betrug:

Jahr	Werkstättenarbeiter	Verdienst eines Arbeiters ℳ	Betriebs- und Bahnarbeiter	Verdienst eines Arbeiters ℳ	Gesamtzahl	Verdienst eines Arbeiters ℳ
1910	2354	1458	9207	1166	11561	1223
1911	2355	1585	9609	1281	11964	1338
1912	2384	1634	10264	1295	12648	1347
1913	2446	1682	10707	1314	13153	1380
1914	2235	1687	9743	1337	11978	1401
1915	2015	1762	8739	1386	10754	1455
1916	2007	2027	8857	1462	10864	1566
1917	2130	2718	8719	2271	10849	2358
1918	2530	4713	9707	4167	12237	4281
1919	4231	7053	14694	6798	18925	6855

Die Anzahl der Arbeiter hat sich um 63,70 v. H. vermehrt.

Die Arbeiter wurden nach der Werkstätten- und der Betriebslohnordnung vom Jahr 1907 entlohnt. Die Löhne waren nach dem Dienstalter abgestuft. Die Werkstättenarbeiter erreichten den Höchstlohn nach 15 bis 19, die Betriebs- und Bahnarbeiter nach 12 Dienstjahren. Im Jahr 1911 wurden sämtliche Lohnsätze um 30 ₰ erhöht. Die Werkstättenarbeiter wurden im Stücklohn beschäftigt.

Die Entwicklung der Durchschnittlöhne ist aus der vorstehenden Zusammenstellung und der Abbildung 22 ersichtlich.

Zur Erfüllung staatsbürgerlicher Pflichten und zu dringenden persönlichen Angelegenheiten erhielten die Arbeiter Dienstbefreiung mit Lohnzahlung für einige Stunden oder Tage.

Für die Dauer des Erholungsurlaubs sowohl der ständigen Hilfsunterbeamten als auch der dauernd beschäftigten Arbeiter war die Zahl der im Dienst zurückgelegten Jahre maßgebend. Freie Fahrt wurde zu Reisen im Urlaub und an dienstfreien Tagen gewährt.

Für langjährige Dienstzeit wurden den Arbeitern mit guter Führung Belohnungen ge-

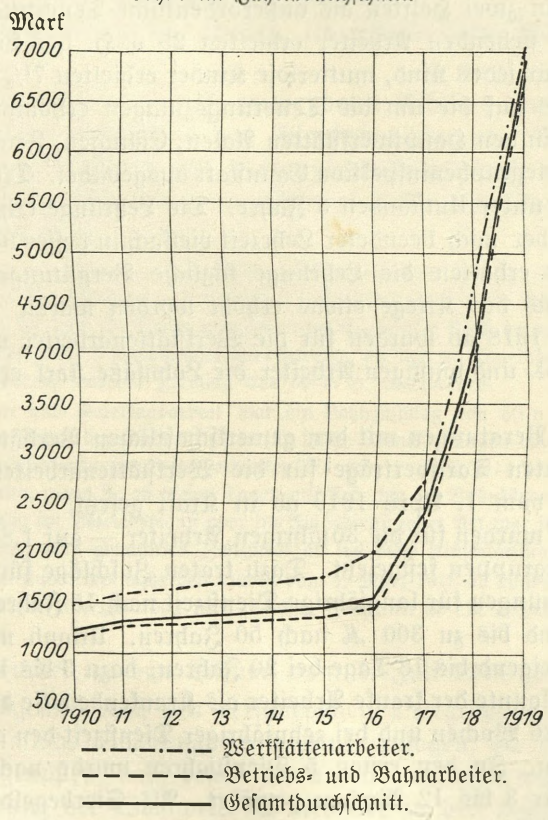


Abbildung 22.

währt, und zwar nach 25, 30, 35, 40, 45 und 50 Dienstjahren je 50 ℳ, seit 1919 steigend mit den Dienstjahren 50, 60, 70, 80, 90 und 100 ℳ.

Bis 1918 blieben die Löhne der Eisenbahnarbeiter zum Teil erheblich hinter denen der Privatindustrie zurück.

Die Arbeitszeit in den Werkstätten betrug arbeitstäglich 9 Stunden, die im Stationsdienst im Tagesdurchschnitt 8 bis 11 Stunden.

In den Werkstätten wurde Überzeitarbeit mit dem $1^1/_2$fachen Stundenlohn vergütet. Die Bahnarbeiter erhielten für jede über die regelmäßige Arbeitszeit hinaus geleistete Überstunde $^1/_{10}$ des $1^1/_4$fachen Tagelohns. Betriebsarbeiter, die auch für die Ruhetage Lohn bezogen, erhielten für außerordentliche Dienstzeiten keine Vergütung. An Teuerungszulagen wurden während des Kriegs gewährt im Jahr 1915 zuerst Tageszulagen von 10 bis 40 ₰, später

Monatszulagen von 4 bis 15 ℳ, die nach der Zahl der Kinder bemessen wurden. Die Zulage war zuerst auf Jahresverdienste unter 1400, dann unter 1600, schließlich unter 2100 ℳ beschränkt. Die Zulagen wurden in rascher Folge erhöht und schließlich allen Arbeitern zugebilligt. Sie wurden im Februar 1918 für die Familie auf 21 und für die Kinder auf 17 ℳ Monatsbetrag festgesetzt. Dazu trat eine Lohnzulage von wöchentlich 13 bis 14 ℳ.

An einmaligen Zulagen wurden im März 1916 = 60 ℳ für die Haushaltung und 10 ℳ für jedes Kind, im Jahr 1917 = 150 ℳ für jeden Arbeiter, sodann im Dezember 1918 = 500 ℳ für den Haushalt und 50 ℳ für jedes Kind gewährt. Ledige Arbeiter und solche unter 18 Jahren erhielten weniger. Im November und Dezember 1918 wurden 850 bis 1000 ℳ mit 180 bis 240 ℳ Kinderzuschlag in zwei Hälften als außerordentliche Teuerungszulage ausbezahlt. Die Familien der im Feld stehenden Arbeiter erhielten 25 v. H. des Lohns für die Frau und 5, später 6 und 7,5 v. H. für jedes Kind, mutterlose Kinder erhielten $7^1/_2$ v. H. Vom Februar 1918 an wurde diese Beihilfe auf die um die Teuerungszulagen erhöhten Löhne angerechnet.

Lehrlinge werden in den Hauptwerkstätten Aalen, Eßlingen, Friedrichshafen und Rottweil und bei der Eisenbahntelegrapheninspektion Cannstatt ausgebildet. Die Lehrzeit dauert 4 Jahre, bei guter Schulbildung unter Umständen 3 Jahre. Die Lehrlinge erhalten eine sehr gute Ausbildung, sie wandern aber nach beendeter Lehrzeit vielfach in besser bezahlte Privatbetriebe ab. Während der Lehrzeit erhalten die Lehrlinge tägliche Vergütungen von 70 ₰ ansteigend bis 160 ₰, die während des Kriegs etwas erhöht worden waren.

Vom 1. Dezember 1918 ab wurden für die Werkstättenarbeiter und vom 1. Januar 1919 ab auch für die Betriebs- und sonstigen Arbeiter die Lohnsätze stark erhöht und die achtstündige Arbeitszeit eingeführt.

Nach eingehenden Beratungen mit den gewerkschaftlichen Verbänden wurden die auf den Stundenlohn aufgebauten Tarifverträge für die Werkstättenarbeiter sowie für die übrigen Arbeiter mit Wirkung vom 1. April 1919 ab in Kraft gesetzt.

Die Stundenlöhne wurden für die 30jährigen Arbeiter — auf 1,85 bis 2,10 ℳ abgestuft — nach den 3 und 4 Lohngruppen festgesetzt. Dazu traten Zuschläge für Überstunden und Sonntagsarbeit usw.; Belohnungen für langjährige Dienstzeit nach 15 Jahren 50 ℳ, nach je weiteren 5 Jahren mehr, steigend bis zu 300 ℳ nach 50 Jahren. Urlaub mit Lohn war vorgesehen 2 Tage nach 1 Jahr, steigend bis 18 Tage bei 20 Jahren, dazu 3 bis 12 Freifahrtscheine. Nach fünfjähriger Dienstzeit konnte der kranke Arbeiter als Krankenbeihilfe den vollen Lohn, abzüglich des Krankengelds, für 26 Wochen und bei zehnjähriger Dienstzeit den gleichen Lohn für weitere 26 Wochen fortbeziehen. In den ersten 5 Dienstjahren wurde nach halbjähriger Wartezeit diese Krankenbeihilfe für 3 bis 12 Wochen gewährt. Als Sterbegeld wurde bei zehnjähriger Dienstzeit den Hinterbliebenen der 160fache Stundenlohn bezahlt.

Baden.

In der Zeit von 1910 bis 1920 waren beschäftigt:

Jahr	Werkstättenarbeiter	sonstige Arbeiter	Insgesamt
1910	4048	11807	15855
1911	3839	11598	15437
1912	3822	12141	15963
1913	3734	12646	16380
1914	3715	12652	16367
1915	3142	11889	15031
1916	3269	11586	14855
1917	3817	11390	15207
1918	4455	12662	17117
1919	9555	16621	26176

Bis zum 1. März 1919 waren die Einkommensverhältnisse der Arbeiter durch Lohnordnungen geregelt, die durch die Eisenbahnverwaltung nach Anhörung der Gesamtvertretung der Arbeiterschaft in einer Sitzung sämtlicher Arbeitsausschußmitglieder erlassen waren. Es bestand eine Lohnordnung für die ständigen Arbeiter des Betriebs- und Bahnunterhaltungsdienstes (vom 1. Juli 1914 an Arbeiterlohnordnung) und eine solche für die ständigen Arbeiter des maschinen-, elektrotechnischen und Magazindienstes.

Für die Beschäftigungen mit besonderer Verantwortung oder für besonders schwere oder unangenehme, schmutzige Arbeiten wurden zu den dargestellten Löhnen für die Dauer der Verwendung in diesen Diensten Stellenzulagen gewährt.

Die Löhne der Eisenbahnarbeiter blieben im allgemeinen hinter denen der Privatindustrie zurück.

Die Arbeitszeit der im Betriebsdienst verwendeten Arbeiter regelte sich nach den Vorschriften über die Dienst- und Ruhezeiten des Eisenbahnpersonals. Die regelmäßige tägliche Arbeitszeit der Arbeiter im Betriebs- und Bahnunterhaltungsdienst war bis zur Staatsumwälzung auf täglich 10, die der Arbeiter des maschinen-, elektrotechnischen und Magazindienstes auf täglich 9 Stunden festgesetzt.

Für Überzeitarbeit wurde den Betriebs- und Bahnunterhaltungsarbeitern im allgemeinen ein Zuschlag von 25 v. H. zum Grundlohn und zu den Stellenzulagen gewährt. Dasselbe galt für die Arbeiter des maschinen-, elektrotechnischen und Magazindienstes, die auch für Sonn- und Feiertage regelmäßig Lohn bezogen und Ruhetage ohne Lohnabzug erhielten. Für die Arbeiter dieser letztgenannten Dienstzweige, die nur im Tagelohn arbeiteten und in der Regel nur für Arbeitstage bezahlt wurden, war ein Zuschlag von 50 v. H. zugestanden.

Als Vergütung für Sonn- und Feiertagsarbeit war ein Lohnzuschlag von 50 v. H. vorgesehen mit der Maßgabe, daß die für alle Tage des Jahrs bezahlten Arbeiter für solche Dienstleistungen eine besondere Entlohnung nicht zu beanspruchen hatten. Bahnunterhaltungsarbeiter erhielten bis zum 1. Juli 1914 bei Sonn- und Feiertagsarbeit den Zuschlag von 50 v. H. nur dann, wenn sie an diesen Tagen mit Arbeiten am Bahnkörper (Unterhaltung oder Umbau) beschäftigt waren, bei Verwendung im Betriebsdienst oder im Ablösdienst jeder Art war für diese Zeit nur der einfache Tagelohn zuständig. Mit Wirkung vom genannten Zeitpunkt ab fiel diese Einschränkung.

Die Zuschläge für Überzeit- und Sonntagsarbeit waren vom 1. März 1918 ab auch aus den Kriegslohnzuschlägen zu berechnen. Außerdem wurde für Überzeitarbeit vom gleichen Zeitpunkt ab ein besonderer fester Lohnzuschlag von 40 ₰ für die Stunde bewilligt.

An Kriegszulagen wurden zu den Löhnen vom 1. Juli 1914 gewährt:

1. Lohnzuschläge, abgestuft nach den verschiedenen Ortsgruppen;
2. fortlaufende monatliche Teuerungs- und Kinderzulagen, die bis zum 30. Juni 1916 je nach den Ortsgruppen, nach denen die Arbeiter entlohnt wurden, vom 1. Juli 1917 ab je nach Zuteilung der Wohnorte der Arbeiter zu den verschiedenen Ortsgruppen, dem Familienstand, der Anzahl der Kinder und der Höhe des Diensteinkommens bemessen waren;
3. einmalige Teuerungszulagen, die je nach Familienstand und Kinderzahl, zum Teil weiter noch nach dem Lebensalter und der Ortsgruppeneinteilung für den Beschäftigungsort festgesetzt waren.

Den zum Heeresdienst einberufenen Eisenbahnarbeitern war für die ersten 14 Tage ihrer Militärdienstzeit der volle Lohn weiterzubezahlen. Außerdem erhielten die Verheirateten und die Ledigen, die Angehörige nachweislich zu unterstützen hatten, neben der Unterstützung aus Reichsmitteln an Stelle des Lohns ohne Prüfung der Bedürfnisfrage Beihilfen für die Angehörigen.

Mit Wirkung vom 1. Juli 1918 erhielten ferner Arbeiter, die über die gesetzliche Friedenszeit hinaus im Militärdienst zurückgehalten wurden, nach dem Bedürfnis bemessene fortlaufende monatliche Kriegsteilnehmerbeihilfen.

Die im Militäreisenbahndienst verwendeten Eisenbahnarbeiter erhielten zunächst keine Bezüge aus Mitteln der Eisenbahnverwaltung. Mit Wirkung vom 1. Januar 1918 wurde auch ihnen, in Anlehnung an die Regelung für die im Heeresdienst stehenden Arbeiter, eine Beihilfe bewilligt. Die verheirateten, verwitweten und geschiedenen ständigen Arbeiter erhielten für ihre Kinder unter 15 Jahren eine Kinderbeihilfe, die bei verheirateten 6 v. H. des Lohns des Einberufenen, bei verwitweten oder geschiedenen 7,5 v. H. des Lohns des Einberufenen betrug. Mindestens wurden 10 v. H., höchstens 25 v. H. des Lohns bewilligt.

Nach der Umwälzung wurde zunächst die achtstündige Arbeitszeit eingeführt; die Tarifverträge brachten dann den freien Samstagnachmittag mit der $46^1/_2$stündigen Arbeitswoche unter Bezahlung für 48 Stunden. Die Akkordarbeit wurde abgeschafft.

Die geänderten Verhältnisse brachten der Arbeiterschaft zunächst eine allgemeine Lohnerhöhung um 2 ℳ täglich. Auch wurde alsbald der Abschluß eines Tarifvertrags grundsätzlich zugestanden. Ein solcher wurde am 19. April 1919 zwischen der Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen und dem Verband des deutschen Verkehrspersonals — Gau Baden — sowie dem badischen Eisenbahnerverband abgeschlossen. Er galt vom 1. März 1919 bis 29. Februar 1920. Gegen Ende des Jahrs 1919 wurden die Arbeiter erneut wegen Lohnerhöhung und wegen Abschlusses eines neuen Tarifs vorstellig. Zunächst wurde für die Monate Januar, Februar und März 1920 eine Lohnerhöhung unter Beibehaltung der Tarifbestimmungen vereinbart und am 3. April 1920 der neue Vertrag, mit Wirkung vom 1. März 1920 bis 30. Juni 1920, abgeschlossen.

Die Werkstätten wurden beim Übergang in die neuen Verhältnisse nicht geschlossen; der Betrieb wickelte sich auch in diesem Dienstzweig im allgemeinen stets ungehindert ab. Allerdings hatte sich bei den Tarifverhandlungen die Wiedereinführung der Akkordarbeit nicht ermöglichen lassen.

Am 1. April 1920 waren die Verhandlungen über den Abschluß des zweiten Tarifvertrags nahezu beendet; er wurde am 3. April bestätigt. Löhne waren darin mit Rücksicht auf den Übergang der Bahnen der Länder an das Reich nur für die Monate Januar, Februar und März vereinbart.

Mecklenburg-Schwerin.

Über die Zahl der in den einzelnen Dienstzweigen beschäftigten Arbeiter gibt die nachstehende Zusammenstellung Aufschluß:

Jahr	Allgemeine Verwaltung	Stationsarbeiter	Güterbodenarbeiter	Kohlenarbeiter	Kofferträger	Motor- u. Dampfpumpenwärter	Verschiedene Arbeiter	Bahnunterhaltungsarbeiter	Werkstättenarbeiter	zusammen
1910	20	381	124	19	46	2	101	1485	1122	3300
1911	23	385	124	14	46	2	115	1562	1162	3433
1912	23	409	135	15	46	2	122	1619	1190	3561
1913	24	440	146	15	50	3	152	1725	1203	3758
1914	33	464	155	15	53	3	156	1726	1264	3869
1915	30	462	162	15	58	3	175	1582	1132	3619
1916	40	387	105	15	29	2	569	1679	1145	3971
1917	41	338	51	15	33	3	731	1483	1164	3859
1918	48	455	60	19	29	—	750	1819	1346	4526
1919	58	633	313	22	49	—	357	2869	1775	6076

Die Zahl der im Arbeitsverhältnis stehenden Bediensteten hat sich von 3300 (1910) auf 6076 (1919), also um 84,12 v. H. vermehrt.

Die Lohnsteigerungen ergeben sich aus folgender Zusammenstellung und der Abbildung 23.

Jahresdurchschnittslöhne	1910 ℳ	1911 ℳ	1912 ℳ	1913 ℳ	1914 ℳ	1915 ℳ	1916 ℳ	1917 ℳ	1918 ℳ	1919 ℳ
Werkstättenarbeiter	881	914	980	1024	888	952	1017	1441	2282	4441
andere Arbeiter	753	782	808	812	875	907	913	1270	2035	4283
zusammen . . .	797	827	866	880	879	921	942	1321	2108	4330

Löhne im Jahresdurchschnitt.

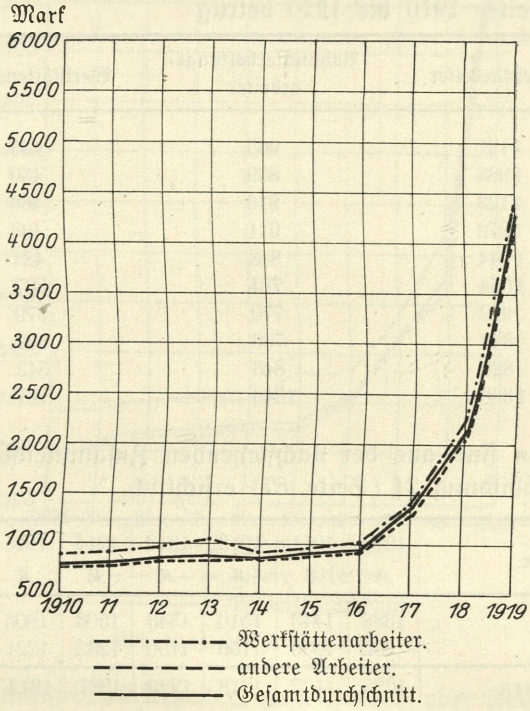


Abbildung 23.

Ein Vergleich der Steigerung des durchschnittlichen Beamteneinkommens von 305 v. H. mit der des Arbeitslohns von 443 v. H. zeigt eine merkliche Verschiebung der Einkommensverhältnisse zugunsten der Arbeiter.

Wenn in früheren Jahren die Löhne der Staatsarbeiter immer hinter denen des Privatbetriebs zurückblieben, so sind zum Schluß der Berichtszeit die Sätze der Privatbetriebe, abgesehen von den Löhnen für besonders hochwertige Facharbeiter, im allgemeinen erreicht gewesen.

Die tägliche Arbeitszeit betrug in den Jahren vor der Umwälzung bei den Betriebs- und Streckenunterhaltungsarbeitern durchschnittlich 11 Stunden, bei den Werkstättenarbeitern 10 Stunden, wozu noch erhebliche Mehrleistungen an Sonntagsarbeit und Überstunden hinzukamen. Nach der Umwälzung wurde für alle Arbeiter gleichmäßig die achtstündige Arbeitszeit eingeführt. Hierdurch und infolge der allgemeinen Arbeitsunlust gingen die Leistungen erheblich zurück. Die Durchschnittsleistung eines Arbeiters betrug zunächst nur noch etwa 75 v. H. der Normalleistung.

Von den 25 v. H. der Minderleistung sind etwa 5 v. H. auf die Kürzung der Arbeitsschicht und 20 v. H. auf den Rückgang der reinen Arbeitsleistung zurückzuführen.

Die Lohnbezüge der Arbeiter waren am 1. April 1920 nach dem preußischen Lohntarifvertrag geregelt.

Oldenburg.

Die Zahl der Arbeiter hat sich von 2537 im Jahr 1910 auf 3441 bis Ende März 1920, also um 35,63 v. H. vermehrt.

Die Anzahl der Arbeiter 1910 bis 1920 betrug

Jahr	Betriebsarbeiter	Bahnunterhaltungsarbeiter	Werkstättenarbeiter	zusammen
1910	1137	965	435	2537
1911	1086	859	450	2395
1912	1123	916	466	2505
1913	1272	911	498	2681
1914	1044	843	481	2368
1915	1054	784	337	2175
1916	922	770	379	2071
1917	848	799	392	2039
1918	829	843	542	2214
1919	1388	1346	707	3441

Die Lohnsteigerungen sind aus der nachstehenden Zusammenstellung der Jahresdurchschnittslöhne und der Abbildung 24 (Seite 87) ersichtlich.

Jahresdurchschnittslöhne	1910 ℳ	1911 ℳ	1912 ℳ	1913 ℳ	1914 ℳ	1915 ℳ	1916 ℳ	1917 ℳ	1918 ℳ	1919 ℳ
Werkstättenarbeiter	1388	1443	1516	1543	1503	1806	1814	2390	3206	6723
andere Arbeiter	962	1030	1150	1150	1232	1221	1535	2134	2653	5955
zusammen . . .	1035	1107	1218	1223	1287	1312	1581	2183	2793	6113

Durch die Lohnordnung für die dauernd beschäftigten Arbeiter und die Arbeitsordnung für die Werkstätten- und Bahnunterhaltungsarbeiter sind die Lohnverhältnisse der im Arbeitsverhältnis stehenden Arbeiter geregelt. Die Löhne sind nach Dienstgruppen, Teuerungsklassen und nach dem Dienstalter abgestuft. Die Lohnverhältnisse der Staatsarbeiter haben sich gegenüber den früheren Jahren bedeutend gebessert. Es werden jetzt fast die Sätze der Privatindustrie erreicht.

Zur Erfüllung staatsbürgerlicher Pflichten und zu persönlichen Angelegenheiten wurde den Arbeitern für einige Stunden oder Tage Dienstbefreiung mit Lohnzahlung gewährt. Nach zweijähriger Beschäftigung und nach Vollendung des 18. Lebensjahrs erhielten die Arbeiter einen Erholungsurlaub von 4 bis 6 Tagen.

Die gegen Tage- oder Stücklohn beschäftigten Arbeiter — es kamen fast ausschließlich Werkstätten- und Bahnunterhaltungsarbeiter in Frage — erhielten für langjährige Dienstzeit und zufriedenstellende Führung Belohnungen in Geld.

Die reine Arbeitszeit der Betriebs- und Bahnunterhaltungsarbeiter betrug durchschnittlich 10 bis 11, die der Werkstättenarbeiter 9 Stunden, außer Sonntags- und Überstundenarbeit.

Nach der Umwälzung ist die achtstündige Arbeitszeit allgemein eingeführt worden. Die den Beamten gewährten Kriegszulagen sind allgemein auch den Arbeitern bewilligt

Löhne im Jahresdurchschnitt.

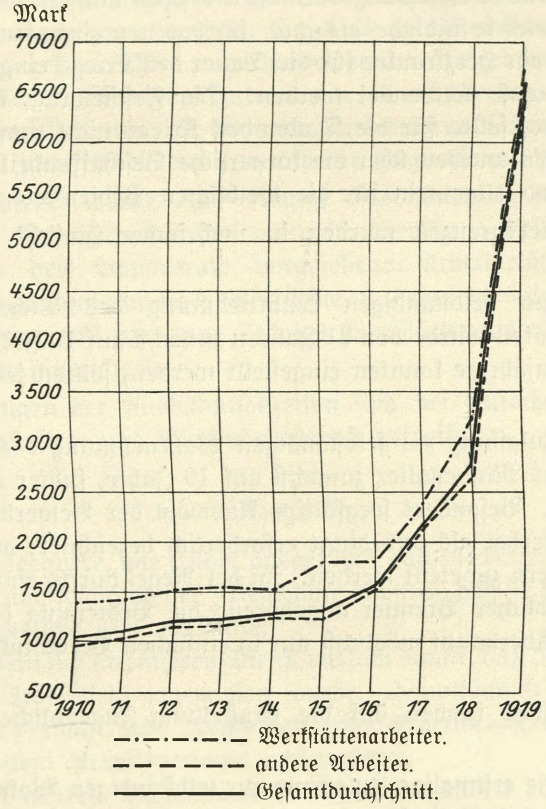


Abbildung 24 (zu Seite 86).

worden. Mit der Einberufung eines Arbeiters zum Heeres- oder Feldeisenbahndienst fiel mit dem Lohn auch die Kriegszulage fort.

Maßnahmen gegen die Personalschwierigkeiten während des Kriegs.

Preußen-Hessen.

Um das Mißverhältnis zwischen Personalbestand und Verkehrsanforderungen, das im Lauf des Kriegs immer fühlbarer wurde, nach Möglichkeit auszugleichen, wurden die für den Frieden geltenden Bestimmungen über die Ergänzung des Personals gemildert und die Ausbildung des Personals für höherwertige Dienste beschleunigt.

Die Anforderungen an die körperliche Tauglichkeit des Personals wurden herabgesetzt, soweit dies mit den Betriebsinteressen vereinbar war. Der Erlaß vom 24. Oktober 1915 ermächtigte die Eisenbahndirektionen, vorübergehend während des Kriegs auch solche Bedienstete zum Beamtendienst heranzuziehen, die den Vorschriften für die Feststellung der körperlichen Tauglichkeit für den Eisenbahndienst nicht völlig genügten, aber für den ihnen übertragenen

Dienst unbedenklich als geeignet angesehen werden konnten. Eine Grenze war durch die Bestimmung der Befähigungsvorschriften des Bundesrats gesetzt, wonach Betriebsbeamte die zur Wahrnehmung ihres Dienstes nötige körperliche Rüstigkeit und Gewandtheit und ein ausreichendes Hör-, Seh- und Farbenunterscheidungsvermögen besitzen müssen. Die neue Ermächtigung galt sowohl für das im Dienst befindliche als auch für das neu eintretende Personal. Hiernach konnte beispielsweise auch ein Herzkranker für die Dauer des Kriegs eingestellt und ein Farbenuntüchtiger im Betriebsdienst verwendet werden. Die Feststellung, in welche Gruppe der Untersuchte gehören würde, sollte für die Dauer des Kriegs nicht maßgebend sein. Ähnliche erleichternde Bestimmungen wurden über die körperliche Beschaffenheit der als Kriegsbremser verwendeten Soldaten und allgemein für die weiblichen Bediensteten getroffen.

Die bestehenden Altersgrenzen wurden in mehrfacher Hinsicht nach oben und unten ausgedehnt.

Das Mindestalter zur selbständigen Wahrnehmung des Dienstes eines Eisenbahn-Betriebs- und Polizeibeamten wurde von 21 Jahren zunächst auf 19 Jahre, später auf 18 Jahre festgesetzt. Auch Siebzehnjährige konnten eingestellt werden, sollten jedoch nur unter Aufsicht Dienst tun.

Für die erstmalige Zulassung zur selbständigen Wahrnehmung des Dienstes als Bremser (Kriegsbremser) wurde das Mindestalter zunächst auf 19 Jahre, später auf 18, im Jahr 1917 auf 16 Jahre herabgesetzt. Besonders sorgfältige Auswahl der Bewerber nach sittlicher Reife und Körperkraft wurde hierbei als unbedingt erforderlich bezeichnet; auch sollten sie nur besonders tüchtigen Zugführern zugeteilt werden. In der Regel durfte einem Zugbegleitpersonal nicht mehr als ein jugendlicher Bremser angehören; die Bedienung der Schlußbremse blieb Jugendlichen versagt, die überhaupt möglichst nur in einfachen Verhältnissen verwendet werden sollten.

Die gleichen Grundsätze fanden auf die Einstellung Jugendlicher im Heizerdienst Anwendung.

Das Höchstalter für die erstmalige Zulassung zur selbständigen Wahrnehmung des Dienstes eines Eisenbahn-Betriebs- und Polizeibeamten wurde von 40 auf 50 Jahre, später auf 60 Jahre heraufgesetzt.

Abgesehen von diesen Maßnahmen war die Verwaltung auch genötigt, die bisher an die Vorbildung der Bediensteten gestellten Anforderungen zu ermäßigen. So wurde zur Ergänzung des stark geschwächten Bestands an Bahnmeistern gestattet, auch solche technische Hilfskräfte zur Ausbildung für den Bahnmeisterdienst heranzuziehen, die nur das Reifezeugnis einer nicht anerkannten Fachschule besaßen. Während des Kriegs konnten bewährte Hilfsheizer zum Dienst eines Lokomotivführers herangezogen werden, nachdem sie ihre Befähigung in einer formlosen Prüfung und durch Probefahrten dargetan hatten. Bewährte Feuermänner durften zur formlosen Lokomotivführerprüfung sowie zu Probefahrten herangezogen und im Rangierdienst als Lokomotivführer verwendet werden, wenn sie die Anforderungen der Befähigungsvorschriften erfüllten. Auch in der Art der Verwendung des Personals traten Erleichterungen ein. Unter anderen fiel die Beschränkung, daß in den minderwichtigen Arbeitsraten des Bahnhofs- und Abfertigungsdienstes usw. neben den Unterbeamten und Aushelferinnen nur Hilfsunterbeamte und Aushilfsunterbeamte (d. h. für den Dienst eines Unterbeamten förmlich oder formlos geprüfte Bedienstete) sowie Zivilsupernumerar-Bewerber und ausgeschiedene Beamte verwendet werden durften. Überhaupt kam für die Besetzung der Stellen im inneren Dienst nur noch die praktische Befähigung des Bediensteten in Betracht,

ohne daß auf die Einteilung der Geschäfte in Arbeitsraten Rücksicht genommen worden wäre; dies galt insonderheit für die weiblichen Bediensteten.

Die Abgabe zahlreicher Personen an die Heeresverwaltung konnte durch diese Bestimmungen allein nicht ausgeglichen werden; Hand in Hand mußte eine vermehrte und beschleunigte Ausbildung gehen. Die unvorhergesehenen Anforderungen der Heeresleitung verlangten große und bereite Reserven; zudem war es erforderlich, die Abgaben gerade aus solchen Dienstzweigen vorzunehmen, für die nach Friedensgrundsätzen eine längere Ausbildung erforderlich war. Eine solche Ausbildung war beim Zugpersonal besonders dringlich.

Für den Bremserdienst wurde eine 7tägige Ausbildung in einer Werkstätte und eine 4wöchige Probezeit im Bremserdienst für ausreichend erklärt. Sofern bereits eine nach den Befähigungsvorschriften des Bundesrats vorgesehene Arbeitertätigkeit zurückgelegt war, genügte eine 5tägige Ausbildung in einer Werkstätte und eine 14tägige Probezeit im Bremserdienst; für den Schaffnerdienst war eine 7tägige Werkstättenausbildung und eine 4wöchige Probezeit als Schaffner hinreichend.

Ähnliche Verkürzungen der Ausbildungszeiten sind bei einfachen Verhältnissen für den Bahnwärter-, Weichensteller- und Blockwärterdienst getroffen.

Bayern.

Im allgemeinen begegnete, wie früher ausgeführt, auch die bayerische Eisenbahnverwaltung der Personalverminderung während der Kriegsjahre dadurch, daß sie Hilfspersonal, wie Frauen, Militärpersonen, Jugendliche usw. einstellte.

Weiterhin behalf man sich im inneren Dienst vielfach damit, daß dem im Dienst verbliebenen Personal ein größeres Arbeitsfeld zugewiesen wurde. Hauptsächlich wurde im äußeren Dienst und in den Werkstätten versucht, jede Möglichkeit einer Arbeitseinsparung mit weniger, hauptsächlich weniger geschultem Arbeitspersonal auszunützen.

Von einzelnen besonderen Maßnahmen seien die folgenden erwähnt:

Die schon vorher in den Werkstätten üblichen Vor- und Nachschichten wurden im Lauf des Kriegs verstärkt, die Akkordlohngrenzen wurden erhöht und Prämiensysteme zur Herbeiführung gleicher Arbeitsleistungen mit weniger Arbeitskräften eingeführt. So erschien es z. B. Ende 1915 zur betriebsicheren Instandhaltung der Lokomotiven angezeigt, bei den vornehmlich betroffenen Betriebswerkstätten ein Arbeitsprämienverfahren einzuführen, dank dem es einer verminderten Arbeiterzahl gelungen ist, die gleiche Arbeitsleistung bei der Lokomotivinstandhaltung zu erzielen, die im Zeitlohnverfahren nur durch Einstellung weiterer Arbeitskräfte möglich gewesen wäre.

Die Ausbildung der Lehrlinge wurde verkürzt. Die Aufnahme in den Werkstättendienst erfolgte zum Teil ohne Rücksicht auf die früheren Vorschriften. Die Ausbildungszeit der Lokomotivführer wurde herabgesetzt; man bildete zunächst Rangierführer heran und zog sodann die Streckenberechtigten aus dem Rangierdienst heraus. Die Schnellausbildung im Heizerdienst, in dem teilweise kein fachkundiger Schlosser mehr war, hatte mancherlei Lokomotivschäden im Gefolge, die mit der Zeit den Reparaturstand anschwellen ließen.

Zur Hebung der Arbeitsfreudigkeit und Arbeitsrüstigkeit, zur Stärkung der Gesundheitsverhältnisse und zur leichteren Beschaffung von Lebensmitteln, Kleidungstücken und sonstigen Bedarfsgegenständen wurden Nahrungsmittel- und Bekleidungstellen errichtet.

Im Lauf des Kriegs kam für die Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Werkstätten außer der Ausdehnung der Frauenarbeit die weitgehende Verwendung jugendlicher Gelegenheits-

arbeiter und die Heranziehung der in der Ausbildung begriffenen Lehrlinge zur Fahrzeugunterhaltung in Frage.

Die Lehrlinge wurden nicht mehr so lange wie früher in den Lehrlingswerkstätten gelassen, sondern sobald als möglich einem Parteiführer oder Handwerker zugeteilt und bei der Fahrzeugunterhaltung verwendet. Bei den Schlosserlehrlingen genügte eine einjährige Beschäftigung in der Lehrlingswerkstätte, bei den Dreherlehrlingen eine solche von 6 Monaten. Die hierdurch frei gewordenen Plätze wurden meist sofort wieder besetzt. Auf diese Weise konnte die Einrichtung der Lehrlingswerkstätten mit großem Erfolg ausgenützt werden. Nach dem Verlassen der Lehrlingswerkstätte wurden die Lehrlinge ohne Rücksicht auf die allgemeinen Bestimmungen der Lehrlingsordnung nach ihren Leistungen entlohnt; die in der Fahrzeugunterhaltung beschäftigten Lehrlinge nahmen auch am Stücklohnverdienst teil.

Diesen Bestrebungen stand allerdings der Umstand entgegen, daß die jugendlichen Arbeiter vielfach auf eine handwerksmäßige Ausbildung verzichteten und in den Rüstungsbetrieben als ungelernte oder angelernte Arbeiter gut lohnende Beschäftigung fanden. Die Eisenbahnverwaltung hat im Hinblick auf die erhebliche Belastung der Werkstätten für die Zeit nach dem Krieg die Heranziehung einer ausreichenden Anzahl von Fachhandwerkern ins Auge gefaßt und auf die Heranbildung tüchtiger Kesselschmiede größten Wert gelegt. Die Beschränkungen der Lehrlingsordnung über die Zahl der Lehrlinge wurde während des Kriegs aufgehoben, auch war die Aufnahme von Lehrlingen nicht mehr auf bestimmte Werkstätteninspektionen beschränkt.

Die im vorstehenden geschilderten Personalangelegenheiten haben sich im Bereich der sächsischen, württembergischen, badischen, mecklenburgischen und oldenburgischen Eisenbahnverwaltungen ähnlich entwickelt.

Urlaubsbeschränkungen, Abänderung der Dienst- und Ruhezeiten.

Preußen-Hessen.

Die Knappheit an Personal und die Notwendigkeit, alle Kräfte aufs äußerste anzuspannen, hat die deutschen Eisenbahnverwaltungen gezwungen, den Urlaub der Bediensteten zu beschränken.

Im Jahr 1915 wurde über den Erholungsurlaub bestimmt:

Während des Kriegs kann ein Erholungsurlaub in der bisher üblichen Ausdehnung und Dauer nicht gewährt werden. Soweit die dienstlichen Verhältnisse es gestatten, können indessen solche Bedienstete, die zur Erhaltung ihrer Leistungsfähigkeit tatsächlich einer Erholung bedürfen, auf ihren Antrag einen Erholungsurlaub von beschränkter Dauer erhalten. Ob dies zutrifft, ist im einzelnen Fall von den Vorgesetzten festzustellen. Vorzugsweise sind Bedienstete zu berücksichtigen, an deren Arbeitskraft während des Kriegs besondere Anforderungen gestellt werden. Es wird den Präsidenten überlassen, zu entscheiden, inwieweit bei der Feststellung des Bedürfnisses auf den Umstand Rücksicht zu nehmen ist, daß die Betreffenden im Vorjahr infolge des Kriegs keinen Erholungsurlaub erhalten haben.

Die Dauer des Urlaubs kann nicht allgemein festgesetzt werden, sie ist vielmehr je nach Lage des Falls angemessen zu bestimmen. Über die Hälfte der sonst üblichen Dauer soll jedoch nicht hinausgegangen werden. Die Beurlaubungen sind auf die Monate Mai bis Oktober zu verteilen. Eine besondere Berücksichtigung der Zeit der großen Schulferien ist nicht angängig.

Wenn an Stelle eines zusammenhängenden Erholungsurlaubs kürzere Urlaube zu Ausflügen usw. bewilligt werden, so kann die in einem früheren Erlaß für kürzere Reisen vorgesehene Jahreshöchstzahl der Freifahrtbewilligungen für untere Beamte von 3 auf 5, für mittlere Beamte von 5 auf 8 erhöht werden.

Urlaub nach dem Ausland darf nicht erteilt werden. Bei Reisen im Inland ist das Ziel genau anzugeben und so zu wählen, daß der Beurlaubte spätestens innerhalb eines Tags, nachdem ihn der Auftrag zur Rückkehr erreicht hat, an

seinem Dienstort wieder eintreffen kann. Dafür, daß ihn ein solcher Auftrag erreicht, hat er unter allen Umständen selbst zu sorgen.

Urlaubsgesuchen von Arbeitern wird vorzugsweise dann zu entsprechen sein, wenn sie Land oder Gärten zu eigen oder in Pacht haben und den Urlaub zur Bestellung und zur Einbringung der Ernte verwenden wollen.

Außer dem Erholungsurlaub mußte auch der Urlaub aus **besonderen Gründen** eingeschränkt werden, zumal mit Rücksicht auf die Einschränkung des allgemeinen Reiseverkehrs. Bei Anträgen auf Beurlaubung war daher die Notwendigkeit der Reise sorgfältig zu prüfen. Insbesondere war es unvermeidlich, die Reisen von Beamten und Arbeitern zu den Versammlungen der Beamten- und Arbeiterorganisationen auf das äußerste zu beschränken. Auch den Wünschen der Beamten auf Gewährung freier Fahrt zum Einkauf von Lebensmitteln konnte nur in den dringendsten Fällen entsprochen werden. Dagegen wurde den Bediensteten Urlaub zur Hilfeleistung bei Erntearbeiten und zur Förderung des Kleingarten- und Landbaus in weitgehendem Maß gewährt. Allerdings mußte die Dienstbefreiung zu diesem Zweck möglichst auf Stunden und Halbtage beschränkt werden.

Die Beschränkungen des Erholungsurlaubs im Jahr 1915 wurden in den folgenden Jahren gemildert; im Jahr 1918 ist den Beamten und Arbeitern aller Dienstzweige ohne Rücksicht auf das Lebensalter zur Erhaltung ihrer Leistungsfähigkeit wieder ein Erholungsurlaub von der im Frieden üblichen Dauer zugebilligt worden. Die Bewilligung freier Fahrt blieb auf Reisen bis zu 100 km Entfernung beschränkt.

Die Wartezeiten für Erholungsurlaub an Arbeiter, 5 und 7 Jahre, wurden für die Dauer des Kriegs auf 2 Jahre herabgesetzt, Arbeitern unter 22 Jahren durfte Erholungsurlaub unter Lohnfortzahlung nicht gewährt werden.

Die im Jahr 1898 unter Leitung des Reichs-Eisenbahn-Amts zwischen den deutschen Bundesregierungen mit Staatsbahnbesitz vereinbarten, im Jahr 1908 revidierten **Bestimmungen über die planmäßigen Dienst- und Ruhezeiten der Eisenbahnbetriebsbeamten** sind 1912 von neuem zeitgemäß fortgebildet worden. Danach sind für das Personal der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen im Jahr 1913 folgende Diensterleichterungen in Kraft getreten:

1. Die Verlängerung der Mindestdauer der Ruhetage der Eisenbahnbetriebsbeamten von 24 auf 32 Stunden. (Die im regelmäßigen Wechsel zum Nachtdienst herangezogenen preußisch-hessischen Beamten des stationären Betriebsdienstes erhielten vordem schon längere als 24stündige Ruhetage insoweit, als ihnen nach einwöchigem Nachtdienst bereits seit dem Jahr 1908 Ruhetage von mindestens 30 Stunden zustanden.)
2. Die Gewährung zweier Ruhetage — statt eines — im Monat für das in einfachen Dienstverhältnissen, insbesondere auf Nebenbahnen beschäftigte Stations- und Bahnbewachungspersonal. (Damit war dieses Personal in der Mindestzahl der Ruhetage den übrigen Eisenbahnbetriebsbeamten gleichgestellt, denen bisher schon mindestens 2 Ruhetage im Monat gewährt wurden.)
3. Die Herabsetzung der durchschnittlichen täglichen Dienstdauer des Lokomotiv- und Zugbegleitpersonals um eine Stunde. (Ausgenommen waren die in einfachen Verhältnissen, besonders auf Nebenbahnen beschäftigten Beamten, für die das Höchstdienstmaß unverändert blieb.)

Der bisherigen preußischen Übung entsprechend sind die lediglich für die Eisenbahnbetriebsbeamten vereinbarten Diensterleichterungen allgemeiner Art (d. h. die unter Ziffer 1 und 2) vom Minister der öffentlichen Arbeiten unter gleichen Voraussetzungen auch auf die übrigen Beamten sowie auf die Arbeiter der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen ausgedehnt worden.

Der Krieg brachte in die Entwicklung der Dienstdauervorschriften zunächst eine rückläufige Bewegung. Um die stärkere Inanspruchnahme des Eisenbahnbetriebspersonals zu ermöglichen, das im heimischen Dienst verblieben war, hat der Minister im Einvernehmen mit dem Reichs-Eisenbahn-Amt folgende **Kriegsmaßnahmen** getroffen:

1. Im Februar 1915 wurden die eben erwähnten Diensterleichterungen einstweilen wieder aufgehoben und durch die Bestimmungen aus dem Jahr 1908 ersetzt.

2. Im September 1916 ist noch folgendes angeordnet worden:
   a) Die Vorschrift, daß unter bestimmten Voraussetzungen schon eine mindestens dreistündige Dienstpause des Zugbegleitpersonals als Ruhezeit gilt, wurde auch auf das Lokomotivpersonal ausgedehnt.
   b) Die innerhalb einer Dienstschicht zulässige Fahrzeit des Lokomotivpersonals auf der Lokomotive wurde von höchstens 10 auf höchstens 11 Stunden verlängert.

   Statt der höchstens siebenmaligen Aufeinanderfolge des Nachtdienstes wurden Nachtdienstperioden von höchstens 8 Nächten — und zwar in der Regel nur einmal binnen 6 Wochen — zugelassen, um eine bessere Ausnutzung der damals nur in beschränkter Zahl verfügbaren Ablöser für den Betriebsdienst zu ermöglichen.
3. Im November 1916 ist zugelassen worden, daß die Dienstdauer des in schwierigem Dienst tätigen Stations- und Rangierlokomotivpersonals von 240 auf höchstens 288 Stunden im Monat verlängert werden durfte.

Voraussetzung für alle diese Kriegsmaßnahmen war, daß das Personal weder während der einzelnen Dienstschichten noch durch die gesamte Dienstfolge im monatlichen Durchschnitt überanstrengt würde und daß auch die Betriebsicherheit nicht darunter litte.

Gegen Ende des Kriegs machten sich die Wirkungen der unzureichenden Ernährung bei dem Betriebspersonal trotz aller Gegenmaßnahmen der Verwaltung mehr und mehr bemerkbar. Zuerst trat die Verminderung der Leistungsfähigkeit und das Erlahmen der Willenskraft bei den Betriebsarbeitern hervor. Der Minister beauftragte daher im November 1917 die Eisenbahndirektionen mit der Prüfung der Frage, welche Diensterleichterungen für diese Arbeiter bei besonders schwierigen Betriebsverhältnissen mit Rücksicht auf die bestehenden Ernährungsschwierigkeiten nötig seien. Im Anschluß hieran bestimmte er im März 1918, daß den in einwöchigen Nachtdienstperioden beschäftigten Rangier- und sonstigen Betriebsarbeitern binnen 2 Monaten wieder die unverkürzten Ruhetage nach den Bestimmungen des Jahrs 1913 zu gewähren seien. Nach der Demobilmachung wurden die für die Dauer des Kriegs erlassenen Dienstdauervorschriften am 15. Dezember 1918 mit sofortiger Wirkung aufgehoben, soweit sie nicht schon durch die Einführung des achtstündigen Arbeitstags hinfällig geworden waren.

Bayern.

Bei Ausbruch des Kriegs ordnete die bayerische Eisenbahnverwaltung an, daß während des Kriegs Urlaub — nach den Urlaubsvorschriften vom 13. März 1912 betrug für die Beamten und Beamtenanwärter der Jahresurlaub mindestens 5 Tage und höchstens 6 Wochen — oder Dienstbefreiung nur soweit erteilt werden könnte, wie es ohne Geschäftstörung möglich ist.

Einer großen Anzahl von Beamten, namentlich des äußeren Dienstes, konnte hiernach im Jahr 1914 aus dienstlichen Rücksichten ein Jahresurlaub nicht oder nur zum Teil zugestanden werden.

Die lange Dauer des Kriegs und die damit verbundene anhaltend große Kräfteanspannung des Personals ließen es aber angezeigt erscheinen, Mittel und Wege zu suchen, den Beamten, insbesondere auch denen des äußeren Dienstes, für die folgenden Kriegsjahre wenigstens einen Teil des Urlaubs zukommen zu lassen. Durch besondere Maßnahmen, so namentlich durch die Ausdehnung der Arbeit im inneren Dienst und die Abgabe von Personal des inneren Dienstes an die äußeren Dienststellen ist erreicht worden, daß für die Jahre 1915 bis 1918 fast allen Beamten der volle oder wenigstens ein Teil des Urlaubs gewährt werden konnte.

Den aus dem Heeres- und Kolonnendienst heimkehrenden Beamten wurde ein Jahresurlaub von mindestens 14 Tagen bewilligt, soweit ihnen nicht nach den allgemeinen Urlaubsvorschriften ein längerer Urlaub zustand.

Bei den gewaltigen Anforderungen an die Leistungsfähigkeit des Eisenbahnpersonals während des Kriegs und den Entbehrungen und der Unterernährung infolge der Blockade,

schließlich aus allgemeinen sozialpolitischen Gründen wurde für das Jahr 1919 neben dem regelmäßigen Jahresurlaub, soweit er nicht bereits 5 Wochen betrug, ein außerordentlicher Urlaub von 14 Tagen mit der Maßgabe gewährt, daß regelmäßiger und außerordentlicher Urlaub zusammen die Dauer von 5 Wochen nicht überschreiten dürften. Der Heimkehrerurlaub war hierauf unter Umständen anzurechnen. Der in den Jahren 1914 bis 1918 nicht eingebrachte Jahresurlaub konnte nachgeholt werden, auch war die Nachholung des Urlaubs für 1919 im Jahr 1920 unter Einschränkung des Gesamturlaubs auf 5 bis 7 Wochen gestattet.

Die Urlaubszeiten der ständigen Arbeiter, die sich je nach Dienstzeit und Lebensalter von jährlich 3 Tagen bis zu einer Woche erstreckten, wurden auch während des Kriegs beibehalten. Doch durfte auch den Arbeitern Urlaub oder Dienstbefreiung nur so weit gewährt werden, als es ohne Geschäftstörung möglich war. Eine Nachholung des im Jahr 1914 nicht oder zu wenig erhaltenen Urlaubs im Jahr 1915 war nicht erlaubt. Dafür hatten die Arbeiter, denen im Jahr 1914 kein Urlaub oder nur ein Teil ihres regelmäßigen Urlaubs wegen der Kriegsverhältnisse genehmigt werden konnte, bei der Urlaubserteilung im Jahr 1915 das Vorrecht vor den Arbeitern, die im Jahr 1914 den vollen Jahresurlaub genossen hatten.

Auch die männlichen und weiblichen Aushilfskräfte erhielten nach 1- bis 2jähriger ununterbrochener Beschäftigung bei der Staatseisenbahnverwaltung einen jährlichen Urlaub bis zu 3 Tagen unter Belassung des Lohns.

Nach dem Krieg wurde dem im Taglohnverhältnis beschäftigten Personal, das Anspruch auf einen regelmäßigen Urlaub hatte, und dem Taglohnpersonal, bei dem die Voraussetzungen für Gewährung eines regelmäßigen Urlaubs nicht erfüllt waren, das aber eine ununterbrochene Beschäftigungszeit von mindestens 6 Monaten im Dienst der Staatseisenbahnverwaltung zurückgelegt hatte, ein außerordentlicher Urlaub von 14 Tagen unter Fortzahlung des Lohns zugebilligt. Ferner konnten die Arbeiter, denen in den Jahren 1914/1915 Urlaub versagt worden war, diesen nachholen, jedoch durfte der gesamte Urlaub im Jahr 1919 die Zeit von 5 Wochen nicht übersteigen. Auch war die Möglichkeit gegeben, die Urlaubstage, die bis zum Ende des Jahrs 1919 nicht oder nicht voll benutzt waren, im Jahr 1920 nachzuholen.

Die bayerische Staatseisenbahnverwaltung hat für ihren Bezirk Diensterleichterungen eingeführt, die über die oben (Seite 59) aufgeführten Bestimmungen hinausgingen. Die im Jahr 1912 vereinbarten neuen Vorschriften über die planmäßige Dienst- und Ruhezeit sollten bei der bayerischen Staatseisenbahnverwaltung am 1. Oktober 1914 in Kraft treten. Hiervon mußte aber im Hinblick auf die durch den Kriegszustand geschaffenen Verhältnisse Abstand genommen werden.

Infolge der Einberufung einer großen Zahl von Beamten und Arbeitern zum Waffen- und Feldeisenbahndienst trat die Notwendigkeit ein, an das in der Heimat zurückgebliebene Verkehrspersonal erhöhte Anforderungen zu stellen. Ebenso wie die anderen deutschen ist auch die bayerische Staatseisenbahnverwaltung durch den Personalmangel der Kriegszeit in die Zwangslage versetzt worden, Diensterleichterungen, die sie bisher ihrem Personal eingeräumt hatte, bis auf weiteres einzuschränken, und die dienstliche Beanspruchung des Personals teilweise bis zu den in den vereinbarten gemeinsamen Bestimmungen gezogenen Höchstgrenzen zu steigern.

Während beim Bahnunterhaltungspersonal von einer Verkürzung der Ruhezeiten im allgemeinen abgesehen werden konnte, mußten die Werkstättenarbeiter, insbesondere in den Betriebswerkstätten, vielfach zu Überstunden herangezogen werden.

Die Behandlung der Dienst- und Ruhezeiten sowie der Urlaubsangelegenheiten in den übrigen deutschen Bundesstaaten mit Eisenbahnbesitz weist keine Züge auf, die von den in Preußen und Bayern durchgeführten Grundsätzen erheblich abweichen.

Einschränkung von Arbeiten.

Die Kriegszeit drängte darauf hin, die bereits vorhandenen, auf die Einsparung von Arbeitskräften und Arbeitszeit hinzielenden Einrichtungen weiter auszubauen. Dabei war man bestrebt, Arbeiten, die nicht unbedingt erforderlich schienen, zurückzustellen, sowie eine Vereinfachung und Einschränkung in den verschiedenen Geschäftszweigen herbeizuführen. Statistische Erhebungen und Aufzeichnungen, die für die Eisenbahnverwaltung nicht von entscheidender Wichtigkeit waren, unterblieben.

Ferner wurden die Fahrzeugausbesserungen, soweit es die Betriebsicherheit und die Aufrechterhaltung des notwendigen Verkehrs zuließen, zurückgehalten. Die Laufzeiten der Lokomotiven erfuhren eine Verlängerung auf $4^1/_2$ Jahre, die der Güterwagen auf 5 Jahre. Dadurch erreichte man eine Entlastung der Werkstätten. Anderseits traten aber naturgemäß allmählich bedenkliche Mängel im Zustand der Wagen und Maschinen zutage. Auch die Verminderung der Züge im Personen- und Güterverkehr bis zu 50 v. H. und weniger des vorkriegsdienstlichen Verkehrs brachte eine Arbeitsverminderung mit sich. Die Unterhaltung des Bahnkörpers blieb auf das Notwendigste beschränkt.

Personalmaßnahmen nach dem Krieg und infolge der Revolution.

Der Übergang von der Monarchie zur Republik, der sich nach dem Waffenstillstand um die Jahreswende 1918/1919 vollzog, hat auf die Verhältnisse der Beamten und Staatsarbeiter weitgehenden Einfluß ausgeübt.

In besonderem Maß waren die Beamten und Arbeiter der Verkehrsanstalten sowohl wegen ihrer Zahl als auch wegen der Bedeutung ihrer Tätigkeit für das gesamte Wirtschaftsleben imstande, auch auf die Gestaltung der politischen Verhältnisse einzuwirken.

Der Rat der Volksbeauftragten, dem nach dem 9. November 1918 die Reichsgewalt übertragen war, richtete am 12. November 1918 einen Aufruf an das deutsche Volk, in dem das Wahlrecht vom 20. Lebensjahr ab beiden Geschlechtern in Reich, Staat und Gemeinde gewährt, Einführung des achtstündigen Arbeitstags, Entscheidung von Arbeitstreitigkeiten vor besonderen Schlichtungstellen, Aufhebung jeder Beschränkung des Vereins- und Versammlungsrechts, auch für Beamte und Staatsarbeiter, zugesagt wurden.

Die nächste Erscheinung nach diesen politischen Vorgängen war eine allgemeine Abnahme der Arbeitslust, nicht nur bei der Eisenbahn, sondern auch in anderen Betrieben, beim Bergbau, in der Eisenindustrie u. a. m. Sie erklärt sich auch als eine Folge der körperlichen und seelischen Überanstrengung während des Kriegs und der militärischen Tätigkeit. Dieser Zustand war von längerer Dauer. Die Ablenkung der Eisenbahnbediensteten durch die Sorge ums tägliche Brot, die Befassung mit Lohn-, Berufs- und Standesfragen, das Hineintragen von politischem Streit in das dienstliche Leben sind die Ursachen. Örtliche Gründe, wie die wachsende Wohnungsnot und in Verbindung hiermit die mangelnde Unterbringungsmöglichkeit an den Hauptbetriebspunkten, spielen ebenfalls eine wesentliche Rolle.

Der achtstündige Arbeitstag.

Nachdem der Rat der Volksbeauftragten die Einführung des achtstündigen Arbeitstags spätestens zum 1. Januar 1919 angekündigt hatte, ordnete der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten am 18. November 1918 an, daß die achtstündige reine Arbeitszeit sofort in folgenden fabrikartigen Betrieben der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen eingeführt werde: in den Haupt- und Nebenwerkstätten, den Werkstätten der Betriebswerkmeistereien sowie den Gas-, Licht-, Kraft- und Schwellentränkanstalten; ferner für die Arbeiter, deren Arbeitsweise der fabrikartigen Tätigkeit ähnlich ist und nicht von den mit dem Fahrplan verbundenen Betriebspausen abhängt, vornehmlich also für die Bahnunterhaltungsarbeiter und Kohlenlader. Für die Arbeiter der übrigen Dienstzweige sowie für die Beamten, soweit sie nicht ohnehin schon im Genuß des achtstündigen Arbeitstags waren, sollte die tägliche Dienstdauer zunächst um eine Stunde gekürzt werden, sobald die Anforderungen des Dienstes dies zuließen.

Unmittelbar nachher, am 23. November 1918, erließ das Reichsamt für die wirtschaftliche Demobilmachung die Anordnung über die Regelung der Arbeitszeit gewerblicher Arbeiter, die ausdrücklich auf die gewerblichen Arbeiter der nicht der Gewinnerzielung dienenden Reichs- und Staatsbetriebe, also auch der Staatseisenbahnen, ausgedehnt ist. Die Anordnung bestimmt im wesentlichen,

> daß die regelmäßige tägliche Arbeitszeit ausschließlich der Pausen die Dauer von 8 Stunden nicht überschreiten darf.

Dieser Bestimmung war bei den Eisenbahnarbeitern, soweit sie als gewerbliche Arbeiter anzusprechen sind, durch den Erlaß vom 18. November 1918 bereits genügt. Für die übrigen Eisenbahnarbeiter, insbesondere die Betriebsarbeiter, sowie für die Eisenbahnbeamten war der achtstündige Arbeitstag zwar nicht vorgeschrieben, er konnte ihnen aber aus allgemeinen sozialpolitischen Erwägungen nicht versagt werden. Der Minister ordnete deshalb durch die Erlasse vom 11. und 15. Dezember 1918 an,

> daß die achtstündige Arbeitszeit auch für das Lokomotiv- und Zugbegleitpersonal sowie für alle im Stations- und Bahnbewachungsdienst beschäftigten Beamten und Arbeiter einzuführen sei.

Zugleich wurden nähere Weisungen für die Ermittlung der reinen Arbeitszeit innerhalb der einzelnen Dienstzweige sowie für die Ausscheidung der dienstfreien Betriebspausen getroffen. Da die Einhaltung einer auf den Tag berechneten Arbeitszeit im Eisenbahnbetriebsdienst nicht möglich ist, bestimmte der Minister,

> daß die Arbeitszeit des Betriebspersonals ausschließlich der Pausen im Monatsdurchschnitt, d. h. für 30 Tage unter Berücksichtigung von 4 Ruhetagen im Monat, höchstens 8mal 26 = 208 Stunden betragen dürfe.

Zur völligen Durchführung des achtstündigen Arbeitstags im Zugdienst hat der Minister nach Verhandlung mit den Vertretern der Fachverbände des Zugpersonals am 2. Mai 1919 noch eine Anzahl Ausführungsbestimmungen erlassen. Danach ist unter anderem die auswärtige Wendezeit des Zugpersonals unter bestimmten Voraussetzungen für das Lokomotivpersonal bis zu 6 Stunden und für das Zugbegleitpersonal bis zu $4^1/_2$ Stunden als Arbeitszeit zu bewerten; ferner sind die Überstunden des Zugpersonals, das heißt Mehrleistungen über die monatliche Höchstleistung von 208 Arbeitstunden hinaus, die im einzelnen mehr als $^1/_2$ Stunde betragen, durch besondere Ruhezeiten oder Ablösungen vom Dienst, wenn möglich noch im Lauf des Kalendermonats auszugleichen.

Die Durchführung des Achtstundentags ist auch im Betriebsdienst überall binnen kürzester Frist bewirkt worden; erleichtert wurde das durch die Rückkehr zahlreicher Betriebsbeamten und Arbeiter aus dem Feldeisenbahn- und Heeresdienst sowie durch das anläßlich der Demobilmachung eingetretene Überangebot an sonstigen Arbeitskräften. Eine Stockung trat nur im

besetzten linksrheinischen Gebiet ein. Dort war die Einführung des Achtstundentags zunächst von der Entente untersagt worden. Den Bemühungen des Ministers der öffentlichen Arbeiten gelang es aber, die Aufhebung dieses Verbots durchzusetzen.

Als Beispiel dafür, wie sich die dienstliche Inanspruchnahme des Personals in den Jahren 1910 und 1913 gestaltet hat, ist nachstehend für zwei der wichtigsten Beamtengruppen des Betriebsdienstes, für die Stations- und die Lokomotivbeamten, die tägliche Dienstdauer und die Zahl der monatlichen Ruhetage in diesen Jahren gegenübergestellt. Ein neuerer Zeitpunkt konnte dafür nicht gewählt werden, da statistische Erhebungen über die Dienst- und Ruhezeiten des Personals während des Kriegs nicht angängig waren. Auch nach dem Krieg ist von solchen Erhebungen zunächst noch abgesehen worden.

In dem Bericht über die Verwaltung der öffentlichen Arbeiten in Preußen 1900 bis 1910 sind über die Regelung des Eisenbahndienstes an den Sonn- und Festtagen, insbesondere über den Umfang der Sonntagsruhe im Güterverkehr und die sonntäglichen Dienstbefreiungen des Betriebspersonals, Mitteilungen enthalten, auf die hier verwiesen werden kann.

Die tägliche Dienstdauer der Stations- und Lokomotivbeamten sowie die Zahl der monatlichen Ruhetage dieser Beamten ergeben die folgenden Übersichten.

Tägliche Dienstdauer.

Stationsbeamte mit	1910	1913	Lokomotivbeamte mit	1910	1913
höchstens 10 Stunden	62,66 v. H.	66,25 v. H.	höchstens 10 Stunden	52,33 v. H.	66,11 v. H.
mehr als 10 bis 12 Stunden . .	33,60 v. H.	31,00 v. H.	mehr als 10 bis 12 Stunden . .	33,51 v. H.	27,30 v. H.
„ „ 12 bis 14 „ . .	3,68 v. H.	2,75 v. H.	„ „ 12 bis 14 „ . .	13,52 v. H.	6,59 v. H.
„ „ 14 bis 15 „ . .	0,06 v. H.	—	„ „ 14 bis 15 „ . .	0,64 v. H.	—

Im Jahr 1920 betrug die reine Arbeitszeit der Stations- und Lokomotivbeamten höchstens 8 Stunden. Ein Teil der Beamten hat jedoch eine geringere Arbeitszeit gehabt, da das zulässige Höchstmaß von 208 Arbeitstunden namentlich im Zugdienst mit Rücksicht auf die Betriebspausen dienstplanmäßig nicht überall erreicht werden konnte.

Monatliche Ruhetage.

Stationsbeamte mit	1910	1913	1920	Lokomotivbeamte mit	1910	1913	1920
höchstens 2 Ruhetagen.	45,31 v. H.	74,00 v. H.	—	höchstens 2 Ruhetagen.	9,40 v. H.	13,74 v. H.	—
3 Ruhetagen	24,78 v. H.	19,08 v. H.	—	3 Ruhetagen	28,97 v. H.	36,80 v. H.	—
4 oder mehr Ruhetagen	29,91 v. H.	6,92 v. H.	100,00 v. H.	4 oder mehr Ruhetagen	61,63 v. H.	49,46 v. H.	100,00 v. H.

Die Personalvermehrung, die nach dem Krieg bei allen deutschen Eisenbahnverwaltungen eingetreten ist, hat mannigfache Ursachen, und es ist schwierig, die verschiedenen Einflüsse zu unterscheiden. Daß der Einführung des achtstündigen Arbeitstags eine erhebliche Bedeutung zukommt, bedarf keines Beweises; schwierig ist jedoch die Beantwortung der Frage, welchen Anteil die Verkürzung der Arbeitszeit infolge des Achtstundentags an der Vermehrung des Personalstands gehabt hat, denn neben dem Achtstundentag sind eine große Anzahl anderer Ursachen zu berücksichtigen, z. B. die Unterschiede bei den einzelnen Dienstzweigen, die Verbesserung der Werkzeuge, der Betriebsmittel, die früheren Verhältnisse, unter denen Verkürzungen der Arbeitszeit vorkamen. Ein näheres Eingehen auf diese mannigfachen Umstände liegt außerhalb der Grenzen dieses Berichts.

Eingehende Untersuchungen über den Einfluß des Achtstundentags auf den Personalbedarf sind im Frühjahr 1922 von der Zweigstelle Preußen-Hessen des Reichsverkehrsministeriums vorgenommen worden. Die wesentlichen Ergebnisse sind folgende:

1. Höhere Eisenbahnbeamte (einschließlich der besoldeten Regierungsbauführer):
   Kopfzahl 1. Oktober 1913 . . . 1806,
   „ 1. „ 1920 . . . 1644. Der Achtstundentag kommt hier überhaupt nicht in Betracht.
2. Die im Kassen- und nichttechnischen Bürodienst (einschließlich Materialienverwaltung), im technischen Bürodienst sowie im Kanzleidienst tätigen Beamten, Angestellten und Arbeiter: eine Vermehrung ist nicht eingetreten.
3. Im Drucker-, Bürodiener- und Magazindienst ist die Kopfzahl des Personals im Mittel um 15 v. H. gestiegen.
4. Das im mittleren und unteren Bahnhofs- und Abfertigungsdienst beschäftigte Personal nach den Ermittlungen einer Direktion:
   Bahnhöfe I. Klasse Steigerung um 24 v. H.,
   „ II. „ um 42 v. H.,
   „ III. „ um 27 v. H.,
   „ IV. „ um 31 v. H.,
   selbständige Abfertigungen um 22 v. H.,
   im Durchschnitt um 27 v. H.

   Die Zahl der Betriebsarbeiter der Betriebs- und Verkehrsämter ist im Mittel zu 26 v. H. festgestellt. Die Untersuchungen anderer Direktionen kommen zu ähnlichen Ergebnissen.
5. Mittlerer Bahnunterhaltungsdienst. Keine Vermehrung der Beamten, Vermehrung der Schreibhilfen um 24,6 v. H.
6. Unterer Bahnunterhaltungs- und Bahnbewachungsdienst.

	Kopfzahl 1913	v. H.	Vermehrung Kopfzahl	Kopfzahl infolge Achtstundentags
Rottenführer				
Stellwerkschlosser	307	10	31	338
Leitungsaufseher				
Streckenläufer	750	—	—	750
Schrankendienst	553	54	297	850
Block- und Haltepunktwärter .	351	46	179	530
Zusammen . .	1961	21	407	2468

7. Zugdienst. Der Mehrbedarf an Zugbegleitpersonal ist nicht nur eine Folge der Einführung des reinen Achtstundentags, sondern auch des Bestrebens des Personals, möglichst nur auf kürzere Strecken durchzufahren. Die gegen früher verschiedene Bewertung der auswärtigen Wendezeit spielt ebenfalls eine Rolle. Die Gesamtleistung im Zugförderungsdienst ist auch wegen Abnahme des Verkehrs und infolge Wegfalls von Zügen geringer geworden. Bei Vergleich der Kopfzahlen von 1913 und 1921 ist dies zu berücksichtigen.

   1913 betrug in einem Direktionsbezirk die Kopfzahl im Zugbegleitdienst (ohne Wagenaufseher) 3340 Köpfe. Entsprechend der Abnahme in der Zugleistung dürfte, wenn die alten Dienstdauervorschriften noch gelten würden, die Kopfzahl 1921 nur betragen 2639 Köpfe. Sie hat aber 4150 Köpfe betragen.

   Zu ähnlichen Ergebnissen kommt die Berechnung einer anderen Direktion.
8. Lokomotivdienst. Hier liegen die Verhältnisse je nach den baulichen Anlagen sowie dem Verkehr und Betrieb in den einzelnen Direktionen sowie auf einzelnen Strecken ganz verschieden. Nach den bei einigen Direktionen angestellten Ermittlungen ist bei dem im Zugdienst beschäftigten Personal eine Vermehrung von 39 v. H. anzunehmen. Bei dem Rangierpersonal ist der Einfluß des Achtstundentags je nach den Verhältnissen mehr oder weniger geringer. Wenn der Aufwand im Rangier-, Bereitschafts- und Vorheizdienst etwa 26 v. H. des gesamten Lokomotivdienstes beträgt und man für diesen Dienst eine Personalvermehrung von 13 v. H. annimmt, so bleibt für den gesamten Lokomotivdienst eine durchschnittliche Vermehrung um 32 v. H.
9. Betriebswerkstätten- sowie örtlicher Wagenrevisions- und Maschinendienst. Die Geschäfte der Betriebs-

werkstätten haben zwischen 1913 und 1921 allgemein an Umfang zugenommen und wesentlich aus diesem Grund eine starke Personalvermehrung nötig gemacht.

Wenn 1913 die heutigen Dienstdauervorschriften gültig gewesen wären, so ergäbe sich im Mittel eine Erhöhung des Personalbedarfs um 40 v. H. Die tatsächliche Vermehrung 1921 gegen 1913 beträgt durchschnittlich 100 v. H.

10. Werkstättendienst. Die mit dem Achtstundentag zusammenhängende Erhöhung des Personalbedarfs in den Hauptwerkstätten beträgt schätzungsweise 8 bis 10 v. H.

11. Arbeiter im inneren Dienst. Keine Vermehrung.

12. Betriebsarbeiter. Nach den Ermittlungen einiger Direktionen:

Betriebsarbeiter bei den	Kopfstand Oktober		Vermehrung durch Achtstundentag		Gesamtvermehrung	
	1913	1921	Köpfe	v. H.	Köpfe	v. H.
Betriebsämtern	1387	1857	391	28	470	34
Maschinenämtern	1410	3054	680	48	1644	116
Verkehrsämtern	990	1566	247	25	576	58
	3787	6477	1318	35	2690	71

13. Bahnunterhaltungsarbeiter. Vermehrung von 15 bis 20 v. H. infolge des Achtstundentags.

14. Werkstättenarbeiter in den Betriebswerkmeistereien. Vermehrung von 32,5 bis 36 v. H.

15. Werkstättenarbeiter in Haupt- und Nebenwerkstätten. Vermehrung infolge des Achtstundentags 12,5 v. H. Weitere Vermehrung durch Nachlassen der Arbeitsleistungen gegen Ende der durchgehenden Schicht (Ermüdungserscheinungen) unter ungünstigen Bedingungen 10 v. H. und unter günstigen Umständen nahezu Null.

Für den Bereich der bayerischen Eisenbahnverwaltung ergibt sich folgende Personalvermehrung infolge der Einführung des Achtstundentags:

	Bahnunterhaltung	Werkstättendienst	Übriges Personal	Zusammen
	2964	2026	7344	12334
ab Saargebiet	— 47	— 5	— 142	— 194
	2917	2021	7202	12140

Der gesamte Personalbestand betrug gegen Ende des Jahrs 1920:

	18840	15384	62798	97022
ab Saargebiet	— 296	— 38	— 1213	— 1547
	18544	15346	61585	95475

Die durch die Einführung des Achtstundentags verursachte Personalvermehrung beträgt also im Verhältnis zum Personalstand am Ende des Jahrs 1920:

15,73 v. H.	13,17 v. H.	11,70 v. H.	12,71 v. H.

Die Einführung des Achtstundentags hat im Bereich der Eisenbahnverwaltungen von Sachsen, Württemberg, Baden, Mecklenburg-Schwerin und Oldenburg eine ähnliche Wirkung auf die Personalvermehrung ausgeübt. So berechnet z. B. die Eisenbahn-Generaldirektion Schwerin diesen Mehraufwand an Bediensteten auf 25 v. H. gegenüber dem Bestand des letzten Kriegsjahrs [1]).

Neueinstellung von Personal.

Der Personalstand der deutschen Staatseisenbahnen hat sich vom Ende des Jahrs 1917 bis Ende 1918 um 100000 Köpfe, vom Ausgang des Jahrs 1918 bis Ende 1919 um weitere 200000 Köpfe vermehrt. Hierbei ist das Personal von annähernd 30000 Köpfen nicht mitberücksichtigt, das in dem von Deutschland abgetrennten Gebiet der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen zurückgeblieben ist.

[1]) Über den Achtstundentag im Bereich der Eisenbahnverwaltungen in Bayern, Sachsen, Württemberg, Baden, Mecklenburg-Schwerin und Oldenburg vergl. noch Seite 59 ff. und Seite 76 ff.

Während die Zunahme in der Zeit 1917/18 im wesentlichen auf die Wiedereinstellung heimgekehrter, schon früher im Eisenbahndienst beschäftigter Kriegsteilnehmer zurückzuführen ist, hat die gewaltige Vermehrung 1918/19 ihre Hauptursache, abgesehen von der bereits erörterten Einführung des Achtstundentags, in der Wiedereinstellung der im Lauf des Jahrs 1919 aus der Kriegsgefangenschaft zurückgekehrten ehemaligen Eisenbahnbediensteten (Lohnempfänger), in der Einstellung Schwerkriegsbeschädigter, in der Übernahme von Angehörigen aufgelöster Heeresabwicklungstellen sowie in der Einstellung von männlichen Arbeitslosen.

Die Demobilmachungsverordnung verpflichtete auch die Eisenbahnen, die Kriegsteilnehmer und die reichsdeutschen Zivilinternierten wieder einzustellen, die am 1. August 1914 als Arbeitnehmer bei ihnen beschäftigt waren. Die Eisenbahnen haben in den weitaus meisten Fällen auch die Kriegsteilnehmer wieder eingestellt, die nach dem 1. August 1914 in den Eisenbahndienst eingetreten waren.

Das Gesetz über die Beschäftigung Schwerkriegsbeschädigter legte auch den Eisenbahnen die Verpflichtung zur Unterbringung Schwerkriegsbeschädigter auf geeigneten Arbeitsplätzen auf. Das Pflichtmaß (2 v. H.) haben die Verwaltungen erheblich überschritten und darüber hinaus eine große Anzahl Leichtkriegsbeschädigter in ihren Betrieben untergebracht. Die Gesamtzahl der bei der Reichsbahn beschäftigten Kriegsbeschädigten nach dem Stand vom 1. Oktober 1921 zeigt die folgende Zusammenstellung:

Schwerkriegsbeschädigte	23997,	
sonstige Schwerbeschädigte (Unfallinvaliden), 50 v. H. Erwerbsbeschädigte	4409,	
insgesamt Schwerkriegsbeschädigte	28406	= 2,69 v. H. des Gesamtpersonals;
Leichtkriegsbeschädigte	40995,	
sonstige Leichtbeschädigte	942,	
insgesamt Leichtbeschädigte	41937	= 3,98 v. H. des Gesamtpersonals.

Nach Beendigung des Kriegs wurde dagegen die Entlassung der zur vorübergehenden Beschäftigung angenommenen Frauen angeordnet. Von rd. 150000 Frauen am Ende des Kriegs sind nur noch einige Tausend im Bereich der Reichsbahn beschäftigt. Weiter hat das Reichsverkehrsministerium in Anlehnung an die Verordnung über die Freimachung von Arbeitstellen den unterstellten Behörden die Entlassung überzähliger Kräfte nach folgenden Richtlinien aufgegeben:

1. Die Personen, die einen doppelten Erwerb haben;
2. die Personen, die bei Kriegsausbruch oder später als Arbeiter in einem land- oder forstwirtschaftlichen Betrieb, als Bergarbeiter oder als Gesinde tätig waren;
3. nach dem 1. August 1914 eingetretene Ledige, soweit sie nicht die einzigen Ernährer arbeitsunfähiger Eltern oder Geschwister sind;
4. die kaufmännisch und technisch vorgebildeten Kriegsaushelfer und Aushelferinnen;
5. die Bauhandwerker, die nicht in ihrem eigentlichen Beruf beschäftigt werden, soweit ihnen im Baugewerbe eine geeignete Beschäftigung nachgewiesen werden kann.

Durchgreifenderen Anordnungen zur Verminderung der Arbeitnehmerzahl stellten sich einmal die Arbeitnehmerorganisationen und die Betriebsvertretungen entgegen. Das Haupthindernis aber war die Bestimmung des § 12 Absatz 1 der Demobilmachungsverordnung vom 12. Februar 1920. Diese lautet:

> Entlassungen aus Anlaß von Wiedereinstellungen oder zur Verminderung der Arbeitnehmerzahl dürfen nur vorgenommen werden, wenn dem Arbeitgeber nach den Verhältnissen des Betriebs keine Vermehrung der Arbeitsgelegenheit durch Verkürzung der Arbeitszeit (Streckung der Arbeit) zugemutet werden kann.

Eine Streckung der Arbeit durch Verkürzung der Arbeitszeit ist für die Eisenbahnverwaltung außerordentlich schwierig und in vielen Dienstzweigen bedenklich.

Abschaffung der Akkordarbeit.

Die Abschaffung der Akkordarbeit ist eine lange vor dem Krieg aus allgemeinen sozialen Gründen gestellte Forderung der Arbeiter. Ein Rückgang der Arbeitsleistung, behauptete man, sei davon nicht zu befürchten. Als im November 1918 die Akkordarbeit tatsächlich aufgehoben wurde, sank indes die Arbeitsintensität von Monat zu Monat. Der Anteil an dem allgemeinen Rückgang der Werkstättenleistungen seit der Beseitigung der Akkordarbeit läßt sich zahlenmäßig nicht feststellen. Er war so bedeutend, daß sich die preußisch-hessische Staatseisenbahnverwaltung gezwungen sah, einen Teil ihrer Werkstätten vorübergehend zu schließen, um sie unter neuen Arbeitsbedingungen wieder zu öffnen, deren wichtigste die Einführung der Akkordarbeit war.

In den Haupt- und Nebenwerkstätten der deutschen Staatsbahnen waren nach den Tagewerken gerechnet

im Jahr 1913 = 88910 Arbeiter,
im November 1918 = 128910 „

beschäftigt. Im Jahr 1919 wurde unter dem Einfluß der Demobilmachungsbestimmungen die Höchstzahl von 199923 Köpfen erreicht. Die durchaus unwirtschaftliche, unter dem Zwang der Verhältnisse durchgeführte Überlastung der Ausbesserungswerkstätten mit zum Teil gänzlich ungeeigneten Kräften führte in den Werkstätten der preußisch-hessischen Eisenbahnen zu einem planmäßigen Abbau der Belegschaften. Im Jahr 1920 konnte bereits die Arbeiterzahl auf 153497 verringert werden.

Das Personal aus den verlorenen deutschen Gebietsteilen.

Die Rechte der Beamten in den abgetretenen Gebieten bis zur Abwanderung sind durch Verträge sichergestellt, die mit den Erwerberstaaten — außer dem Memelland, dem Hultschiner Land und dem Saargebiet, für die besondere Bestimmungen gelten — abgeschlossen worden sind.

Von den deutschen Eisenbahnen wurde aus den durch den Vertrag von Versailles an Polen, Dänemark und Belgien abgetretenen Gebieten alle Beamte und Hilfsbeamte zurückgezogen und von der deutschen Reichsbahn übernommen. Auch die in jenen Gebieten beschäftigten, vor dem 1. August 1914 in den Eisenbahndienst eingetretenen Arbeiter wurden deutschen Dienststellen überwiesen. Die — nicht vielen — Beamten, Hilfsbeamten und Arbeiter, die endgültig in fremdländische Dienste getreten sind, gelten als aus dem Dienst der Reichseisenbahnverwaltung ausgeschieden.

Die etwa 1800 deutschen im Freistaat Danzig tätigen Eisenbahnbeamten gelten vorläufig als vorübergehend aus dem Reichsdienst beurlaubt.

Für Bayern kam in der Hauptsache nur Personal der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen in Betracht, dessen Übernahme bei der Überfüllung der bayerischen Bahnen mit Beamten und Arbeitern Schwierigkeiten entgegenstanden.

Im Juli 1919 waren die Verhältnisse so weit geklärt, daß sich die bayerische Staatseisenbahnverwaltung bereit erklärte, Reichseisenbahnbeamte zu übernehmen.

Bei der ehemaligen Reichseisenbahnverwaltung in Elsaß-Lothringen waren gegen 5000 Altdeutsche beschäftigt; hiervon wurden die Personen übernommen, die die bayerische Staatsangehörigkeit durch Abstammung besaßen und noch nicht über 60 Jahre alt waren.

Für die Einstellung kamen in Betracht 664 Beamte und 329 Arbeiter, wovon 376 Beamte und 76 Arbeiter in der Pfalz beschäftigt werden wollten.

Wohnungsnot und Versetzungschwierigkeiten.

Der Krieg hatte in den ersten 2 Jahren eine Entspannung des Wohnungsmarkts gebracht. Vom Jahr 1917 an machte sich infolge der Einschränkung der Wohnbautätigkeit und mit der Zunahme der Rüstungsindustrie ein empfindlicher Wohnungsmangel bemerkbar, der nach Beendigung des Kriegs und mit der Rückkehr von Millionen Menschen aus dem Feld zur Wohnungsnot anwuchs, die trotz aller Gegenmaßnahmen noch nicht abgenommen hat.

Im engsten Zusammenhang mit dieser Wohnungsnot standen im Bereich der Eisenbahnverwaltungen die dienstlichen Versetzungen, deren Durchführung sich überall die größten Schwierigkeiten entgegenstellten. Bei der Eigenart des Eisenbahnbetriebs lassen sich Versetzungen nicht vermeiden. Auch ist durch die Einführung des Achtstundentags und sonstiger Diensterleichterungen eine große Zahl neuer Posten geschaffen worden, deren sofortige Besetzung sich nicht umgehen ließ.

Anfänglich wurde den versetzten Beamten, die am neuen Dienstort keine Familienwohnung finden konnten, der Aufenthalt am früheren Dienstort bis zur Zuteilung einer Wohnung gestattet. Hieraus entstanden aber für die Deckung des Personalbedarfs neue Schwierigkeiten.

Zu ihrer Behebung mußten die Verwaltungen, ungeachtet der damit für die versetzten Beamten verbundenen Unzuträglichkeiten, schärfer darauf dringen, daß die Beamten ihren Dienst am neuen Ort antraten, auch wenn zunächst der Familienumzug nicht bewerkstelligt werden konnte. Den versetzten Beamten werden die ihnen durch diese Maßnahmen entstehenden Unkosten vergütet. So lange die Wohnungsnot andauert, werden die Versetzungsschwierigkeiten zum Nachteil der Verwaltung und des Personals fortbestehen.

Angesichts dieser Sachlage werden Versetzungen auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt.

Die Arbeitseinstellungen und Eisenbahnerstreiks.

Der Aufruf der Volksbeauftragten vom 12. November 1918 verkündete unter Ziffer 2: „Das Vereins- und Versammlungsrecht unterliegt keiner Beschränkung, auch nicht für Beamte und Staatsarbeiter," und der Aufruf der preußischen Regierung vom 13. November 1918 hob unter ihren Aufgaben die „Durchführung der uneingeschränkten Koalitionsfreiheit für alle Staatsarbeiter und Beamten" hervor.

Vor Ausbruch des Kriegs haben die deutschen Staatseisenbahnverwaltungen in der Frage des Koalitionsrechts und der Arbeitseinstellung folgenden grundsätzlichen Standpunkt eingenommen:

Für die Bediensteten der Verkehrsanstalten kann der Streik nicht als ein zulässiges Kampfmittel angesehen werden. Gemäß § 6 der Gewerbeordnung für das Deutsche Reich steht den Bediensteten der Eisenbahnverwaltung der Schutz, der den gewerblichen Arbeitern in dem § 152 desselben Gesetzes für die Arbeitseinstellung gewährt ist, nicht zur Seite.

Hiernach stand den Eisenbahnbeamten ein unbeschränktes Recht, Vereinigungen zu bilden oder ihnen beizutreten, nicht zu; namentlich galt dies für die Beamten, weil sie ohne Verstoß gegen die dienstlichen Interessen ihre Arbeit nicht einstellen können.

Diesen Grundsätzen entsprachen die Dienstverträge, die in Preußen durch die Gemeinsamen Bestimmungen für die Arbeiter aller Dienstzweige der Staatseisenbahnverwaltung geregelt waren. Diese Bestimmungen sind im Dezember 1911 durch Einführung eines Reverses an Stelle der bis dahin üblichen Annahmeverhandlung verschärft worden. Für das

Gebiet der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen galten dieselben Bestimmungen wie für die preußisch-hessischen Staatseisenbahnen.

Ein ähnlicher Revers ist am 31. Mai 1913 im Bereich der bayerischen Staatseisenbahnverwaltung eingeführt worden.

Auch in Sachsen war den Eisenbahnarbeitern durch innerdienstliche Vorschriften, insbesondere durch die Arbeiterordnungen verboten, sich an ordnungsfeindlichen Bestrebungen und Vereinen zu beteiligen. Ein Revers ist von den Arbeitern nicht verlangt worden.

In Württemberg und Baden hat man gleichfalls von der Aufnahme einer besonderen Annahmeverhandlung mit neu eintretenden Arbeitern abgesehen.

Unter dem Eindruck der gewaltigen Vorgänge bei Beginn des Kriegs und sodann auf den Schlachtfeldern haben sich diese Auffassungen geändert.

Diese Neueinstellung der inneren Politik, durch die das Koalitions- und Organisationsproblem in den Vordergrund gerückt wurde, mußte am ersten in den Staatsbetrieben, insonderheit in den personalreichen Verkehrsanstalten, ihre praktische Wirkung äußern.

Die Kriegspolitik bedeutete auch im Bereich der staatlichen Verkehrsanstalten eine grundsätzliche Änderung der Anschauungen über die Sozialdemokratie.

Dies äußerte sich zunächst in der Aufhebung der Reverse in den Arbeitsordnungen. Mit Entschließung des bayerischen Staatsministeriums für Verkehrsangelegenheiten vom 19. November 1915 wurde der Revers außer Wirksamkeit gesetzt. In Preußen ist die im Dezember 1911 eingeführte Annahmeverhandlung ebenso wie der Hinweis auf die Sozialdemokratie durch die Arbeiter-Dienstordnung (Ausgabe 1916) beseitigt.

Nicht so einfach haben sich die Beziehungen der Eisenbahnverwaltungen zu den freien Gewerkschaften entwickelt. Die freien Gewerkschaften konnten sich nicht entschließen, in ihren Satzungen ausdrücklich auf das Streikrecht zu verzichten, während auch nach dem Kriegsausbruch die deutschen Eisenbahnverwaltungen an dem Grundsatz festgehalten haben, daß den Arbeitern in den lebenswichtigen Verkehrsbetrieben ein Streikrecht nicht zuzuerkennen sei.

Die Generalkommission der Gewerkschaften hatte zwar ausdrücklich bekannt gegeben, daß die von ihr geleiteten Gewerkschaften nicht beabsichtigten, den Streik im Eisenbahnwesen zu fördern. Die Eisenbahnzentralbehörden verlangten jedoch einen förmlichen Verzicht auf das Streikrecht, und hierüber ist in den ersten Kriegsjahren, insbesondere in Preußen, zwischen Eisenbahnverwaltung und freien Gewerkschaften lebhaft gestritten worden, bis es gelang, eine Verständigung zwischen dem preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten und der Generalkommission der Gewerkschaften Deutschlands herbeizuführen. Der am 1. Juli 1916 gegründete Deutsche Eisenbahner-Verband erklärte durch einen Anhang zu seinen Satzungen, daß er nicht zu den Organisationen gehöre, die die Arbeitseinstellung zur Durchführung ihrer Forderungen in Anwendung brächten. Kurz darauf zeigte auch der Hauptvorstand des freigewerkschaftlichen Verbands des deutschen Verkehrspersonals seinen satzungsgemäßen Verzicht auf das Streikrecht für das Verkehrspersonal an.

Mit der hiernach erfolgten Zulassung des Deutschen Eisenbahner-Verbands und des Verbands des deutschen Verkehrspersonals, Ende Februar 1917, die im Anschluß an das Vorgehen Preußens auch von den übrigen Bundesstaaten mit Eisenbahnbesitz ausgesprochen worden war, gab es im Bereich der deutschen Eisenbahnverwaltungen keine Berufsvereinigung mehr, die als ordnungsfeindlich im Sinn der Vorschrift des § 3 Nr. 5 der Arbeiter-Dienstordnung 1916 angesehen wurde.

Im Juni 1917 machten sich zwar in einzelnen Werkstätten, zuerst im Bezirk der Eisenbahndirektion Danzig, Anzeichen einer Unruhe unter der Arbeiterschaft bemerkbar. In der Folgezeit ist es wiederholt vorgekommen, daß Gruppen von Arbeitern die Arbeit zeitweise nieder-

Biblioteka Naukowa ASG

gelegt haben, vor die Verwaltungsbüros gezogen sind und die Amtsvorstände gezwungen haben, ihnen über Verbesserungen ihrer wirtschaftlichen Lage Rede und Antwort zu stehen. Infolgedessen hat bisweilen die Arbeit stundenlang geruht.

Es handelte sich aber hierbei um Einzelerscheinungen wirtschaftlicher Natur. Die Lohnforderungen, die die Eisenbahnarbeiter stellten, sind zumeist begründet gewesen. Wenn sich auch im August 1917 die Mehraufwendungen für die Eisenbahnarbeiter aus Anlaß des Kriegs bereits auf 56 v. H. gegenüber dem Gesamtlohnaufwand im Jahr 1914 beliefen, so entschloß sich doch die Verwaltung zu weiteren Bewilligungen (bis zu 70 v. H. der ebengenannten Verhältniszahl), was unter den damaligen wirtschaftlichen Verhältnissen gerechtfertigt war.

Unter diesen Umständen entwickelte sich ein Wettbewerb unter den einzelnen Organisationsgruppen, die einander in der Aufstellung von Forderungen und Wünschen zu überbieten suchten. Seit dem amtlich gebilligten Auftreten des Deutschen Eisenbahner-Verbands, der eine rührige Werbetätigkeit entfaltete, war unter den Berufsvereinen der Eisenbahner ein lebhafter Wettkampf entbrannt. Auf der einen Seite stand dieser neu anerkannte Verband, der bei der Gründung im Juli 1916 = 841 Mitglieder, im Dezember 1917 aber bereits 30000 Mitglieder hatte, auf der anderen der Berlin-Trierer Verband (120000 Mitglieder), der mit dem Elberfelder Verband (35000 Mitglieder) seit Ende 1915 zeitweilig eine Gemeinschaft bildete.

Beide Gruppen wiederum befehdeten die in der Deutschen Staatshandwerker- und Arbeitergemeinschaft zusammengeschlossenen nationalen Verbände (etwa 38000 Mitglieder). Mit der Eisenbahnabteilung der Hirsch-Dunckerschen Gewerkvereine brauchten die anderen Organisationen nicht mehr ernstlich zu rechnen; ihr Mitgliederstand belief sich in der besten Zeit auf etwa 1500.

Aber alle diese Bewegungen sind ausschließlich auf Lohnforderungen beschränkt geblieben. Sie haben auch nicht zu Arbeitsniederlegungen von größerem Umfang oder längerer Dauer geführt, und die Gewerkschaften hatten nichts damit zu tun.

Das deutsche Eisenbahnwesen ist während des Kriegs vor nennenswerten Streikerschütterungen bewahrt geblieben.

Die Rechtsgrundlage des Arbeitsverhältnisses in den Betrieben der deutschen Staatseisenbahnen hat sich nicht geändert, die neue politische Lage hat lediglich auf die Verwaltungspraxis eingewirkt.

Auch die rechtliche Grundlage des Beamtenverhältnisses hat keine Änderung erfahren.

Der Ausbruch der Revolution im November 1918 hat zunächst im großen und ganzen den Eisenbahnbetrieb unberührt gelassen.

Ein großes Verdienst an der Haltung der Eisenbahner gebührt den im Lauf des Kriegs erstarkten Organisationen. Ihrem Einfluß und der noch unerschütterten preußisch-deutschen Beamtentradition ist es zu danken, daß in den kritischen Novembertagen des Jahrs 1918 die Disziplin unter den Eisenbahnern gewahrt blieb.

Die große Ausstandsbewegung des Jahrs 1919 ist in der Hauptsache eine Folge der wirtschaftlichen Notlage, in der sich während des Jahrs 1918 besonders die unteren Beamten und die Arbeiter befanden. Dazu kam der steigende Einfluß der radikalen politischen Gruppen auf die Arbeiterschaft.

Die Streiks, die im Lauf des Jahrs 1919 die Eisenbahnen heimgesucht haben, dürfen nicht als eine einheitliche Bewegung angesehen werden. In der Hauptsache handelt es sich um Teilstreiks, die nur insofern miteinander im Zusammenhang standen, als sie einer gemeinsamen wirtschaftlichen Not entsprungen waren. Die Ziele der einzelnen Bewegungen waren verschieden.

Die Mehrzahl der Organisationen stand ursprünglich der Bewegung fern.

Die Zahl der Streikausschreitungen, insonderheit der Fälle von Koalitionszwang gegenüber Arbeitswilligen, ist außerordentlich groß gewesen.

Die Bewegung hat in der Hauptsache nur unter den Eisenbahnarbeitern bestanden, die Beamten haben sich zurückgehalten. Vielfach haben sogar die Betriebsbeamten, insbesondere die des Lokomotivdienstes, die Arbeit der Streikenden freiwillig besorgt und dadurch die Aufrechterhaltung des Verkehrs ermöglicht. Nur vereinzelt haben Gruppen von Eisenbahnbeamten die Absicht gehabt, in die Ausstandsbewegung einzutreten. Hiergegen ist der unten mitgeteilte Erlaß der preußischen Staatsregierung vom 7. April 1919 gerichtet gewesen.

Gleichwohl ist es in der folgenden Zeit vorgekommen, daß Beamte aufs schwerste ihre Amtspflicht verletzt haben, zunächst bei der Eisenbahndirektion Erfurt im Juni 1919; kurz darauf in Breslau, wo neben den Arbeitern ein erheblicher Teil der Unterbeamten die Arbeit niederlegte, um das Mitbestimmungsrecht des Personals und die Einführung des Rätesystems bei der Eisenbahnverwaltung zu erzwingen.

Die Ausstandsbewegung der Eisenbahner hat zur Folge gehabt, daß nunmehr auch die Frage erwogen werden mußte, auf welche Weise den Arbeitswilligen (oft 90 v. H. der Belegschaften) Schutz zu gewähren sei.

Als im Frühjahr 1919 Anzeichen darauf hindeuteten, daß auch unter der Eisenbahnbeamtenschaft die Neigung bestand, in einen Streik einzutreten, um Gehaltsforderungen durchzusetzen, wurden durch den Erlaß der preußischen Regierung vom 7. April 1919 die Beamten auf ihre besonderen Pflichten hingewiesen. In dem Erlaß heißt es u. a.:

„Die Staatsregierung stimmt mit großen Beamtenverbänden in der Auffassung überein, daß der festen Anstellung der Beamten und der staatlichen Garantie ihrer besonderen Rechte ihre Gebundenheit an den Dienstvertrag, den sie einseitig nicht lösen können, entspricht ..... Jede nicht genehmigte Dienstverweigerung stellt sich daher als Dienstvergehen dar, das die gesetzlichen Folgen nach sich zieht. Die Regierung würde der Volksgesamtheit gegenüber gewissenlos handeln, wenn sie den Beamten die Befugnis einräumen wollte, Staatsbetriebe, wie die Eisenbahn, stillzulegen, und dadurch der Volksgesamtheit, deren Interesse der Beamte dienen soll, unendlichen Schaden zuzufügen.....".

Die ersten Eisenbahnerstreiks brachen Ende Dezember 1918 aus; im Januar 1919 folgten kurze Lohnstreiks im Osten (Danzig, Dirschau, Marienburg, Osterode i. Ostpr.). Weiterhin waren als wirtschaftliche Streiks anzusprechen: der Ausstand der Werkstättenarbeiter in Oels im März und der ostpreußische Lohnstreik im Mai 1919.

Alle übrigen Arbeitsniederlegungen hatten mehr oder weniger politischen Charakter: So der Groß-Berliner Generalstreik im Januar 1919, der sich gegen die Regierung Ebert-Scheidemann richtete; ferner der von der braunschweigischen Landesregierung angeordnete Generalstreik in Braunschweig (20./21. Januar), der dem Andenken zweier Kommunistenführer gewidmet war. Derartige Protest- und Sympathiestreiks haben sich auch später unter den Eisenbahnern wiederholt, so z. B. in Frankfurt (Main), Harburg, Nordhausen, Eberswalde.

Die Januarstreiks wurden durch eine zweitägige Arbeitseinstellung auf dem Güterbahnhof Halle abgeschlossen, wo die Betriebsarbeiter unter Mitwirkung der Werkstättenarbeiter die Entfernung der Dienstvorsteher durchsetzten.

Im Februar und März wurde das Land durch eine Reihe von politischen Streiks größten Umfangs — der spartakistische Generalstreik im Ruhrgebiet, der mitteldeutsche Generalstreik und der Groß-Berliner Märzstreik — heimgesucht, die dem Wirtschaftsleben tiefe Wunden schlugen.

Im April folgte wieder ein Generalstreik in Braunschweig, den die Volksregierung aus Anlaß der Ausrufung der Räterepublik über das Land verhängt hatte. Zur gleichen Zeit brach in Magdeburg ein eintägiger Generalstreik wegen der Verhaftung dreier Führer der Unabhängigen sozialdemokratischen Partei Deutschlands aus, an dem die Eisenbahner beteiligt waren.

Der mehrtägige Generalstreik der Eisenbahnarbeiter in Danzig, Stolp, Marienburg und Graudenz, bei dem es sich ursprünglich um die Gewährung von Teuerungszulagen gehandelt hatte, nahm in Danzig schließlich politischen Charakter an.

Der Streik der Werkstätten- und Güterbodenarbeiter in Gleiwitz entsprang örtlichen Ursachen und richtete sich gegen den militärischen Grenzschutz.

Glimpflicher als der April verlief der Mai: ein zweitägiger Streik auf dem Stettiner Güterbahnhof, der sich gegen die militärische Bewachung des Bahnhofs richtete; ein dreitägiger Generalstreik in Königsberg zugunsten des verhafteten Führers der unabhängigen Sozialdemokraten, begleitet von einer Abwehraktion des Bürgertums; endlich ein eintägiger Proteststreik der Opladener Werkstättenarbeiter gegen die rheinischen Absonderungsbestrebungen.

Nach kurzer Pause folgte anfangs Juli die von Frankfurt (Main) ausgehende, diesmal auf die Eisenbahner beschränkte Streikbewegung in den westlichen Direktionsbezirken Frankfurt (Main), Mainz, Hannover und Altona. Nebenher lief seit Ende Juni ein Streik der Groß-Berliner Eisenbahnarbeiter, der als wilder Lohnstreik anzusprechen gewesen wäre, wenn die Begleitumstände nicht den politischen Charakter der Bewegung verraten hätten.

Als Urheber der ganzen Bewegung ist der Verkehrsausschuß bei der Eisenbahndirektion Frankfurt (Main) anzusehen, der bei der Revolution von dem kommunalen Frankfurter Arbeiterrat eingesetzt worden war und die Vertretung der Arbeiterinteressen des Eisenbahndirektionsbezirks Frankfurt (Main) übernommen hatte. Dieser Verkehrsausschuß, der sich aus Vertretern der radikalen Richtung im Deutschen Eisenbahner-Verband zusammensetzte, hatte im April 1919 in Frankfurt eine Reichskonferenz der Eisenbahn-Arbeiterräte veranstaltet, auf der der Provisorische Zentralrat der preußisch-hessischen Eisenbahnerräte eingesetzt worden war.

Es handelte sich bei dieser Konferenz, an der 100 Delegierte teilnahmen, um eine Schöpfung linksradikaler Elemente, die nicht aus einem geordneten Vertretungssystem hervorgegangen war. Die Eisenbahnzentralbehörde hielt die ganze Konferenz für überflüssig, weil Verhandlungen über die Gestaltung der Eisenbahnerräte schwebten.

Eine zweite Eisenbahn-Arbeiterrätekonferenz hat Ende April 1919 in Berlin stattgefunden.

Ein vom Provisorischen Zentralrat der preußisch-hessischen Eisenbahnerräte vorgelegter Entwurf, der das Rätesystem sehr gründlich entwickelte, wurde beraten und angenommen.

Der Entwurf forderte „das volle Kontroll- und Mitbestimmungsrecht über alle Verwaltungsgebiete bis zur restlosen Überführung der gesamten Verwaltung in die Hände der von den Arbeitern und Angestellten gewählten Vertrauenspersonen".

Nach Ansicht des Provisorischen Zentralrats sollte nur eine Gruppe von Personen zur Übernahme der Verwaltung berufen sein, nämlich ausschließlich die Arbeitnehmer: Arbeiter, Angestellte, Beamte. Diese Anschauung ist auch nach Auflösung des Provisorischen Zentralrats in einem Teil der organisierten Eisenbahnerschaft lebendig geblieben.

Die Regierung versagte dem Zentralrat die Anerkennung als berufene Vertretung der Eisenbahnbediensteten, und der Deutsche Eisenbahner-Verband, der ihn eine Zeitlang unterstützt hatte, löste diese Verbindung.

Nachdem dieser Versuch, das Rätesystem in den Verwaltungsapparat der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen einzufügen, mißlungen war, beschränkte der Verkehrsausschuß bei der Eisenbahndirektion Frankfurt (Main) seine Tätigkeit auf den engeren Bezirk dieser Direktion.

Hier hat er bei den Demonstrationen der Frankfurter Eisenbahner im Oktober 1919, bei denen die Absetzung des Präsidenten und mehrerer Mitglieder der Eisenbahndirektion gefordert wurde, die führende Rolle gespielt.

Die sogenannte Freie Vereinigung der Verkehrsarbeiter Deutschlands, die im Sommer 1919 einen scharfen Kampf gegen die Freien Gewerkschaften und insbesondere gegen die Eisenbahnerverbände geführt hat, und deren Zentralrat seinen Sitz in Frankfurt (Main) hatte, wandte sich in einem weitverbreiteten Flugblatt

gegen den Kapitalismus und die Lohnknechtschaft, nicht minder aber auch gegen die Gewerkschaften, die Helfershelfer einer unfähigen Regierung.

Unter den Ausstandsbewegungen im Juni 1919 hat das meiste Aufsehen ein Streik der Eisenbahnbeamten und Arbeiter in Thüringen erregt, sowohl wegen seiner empfindlichen Rückwirkungen auf das Wirtschaftsleben — handelte es sich doch bei den thüringischen Linien um eine Stillegung von Hauptstrecken des deutschen Verkehrs — als auch wegen der Vorgänge, die den unmittelbaren Anlaß gegeben haben.

In Erfurt hatten am 15. Juni 1919 Eisenbahnbeamte und Arbeiter aus ihrer Mitte einen Präsidenten für den unbesetzten Präsidentenposten der Eisenbahndirektion Erfurt gewählt und mehrere Dezernenten abgesetzt, deren Stellen Beamten der mittleren und unteren Laufbahn sowie Arbeitern übertragen worden waren. Als Grund dieses Vorgehens wurde in einer Entschließung von angeblich mehr als 15000 Eisenbahnbediensteten angeführt, daß sich bestimmte Persönlichkeiten der bisherigen Verwaltung ihrer leitenden Stellung unwürdig gezeigt hätten und daher nicht mehr das Vertrauen der nachgeordneten Beamten und Arbeiter besäßen. Gleichzeitig wurde erklärt, daß Betrieb, Verkehr und Verwaltungsdienst keinerlei Stockung und Unterbrechung erleiden dürften.

Die Regierung entsandte Truppen in den Eisenbahndirektionsbezirk Erfurt, die die Stadt Erfurt, den dortigen Bahnhof und die Eisenbahndirektion besetzten. Die vertriebenen Mitglieder der Eisenbahndirektion wurden wieder in ihr Amt eingeführt.

Das Erscheinen der Truppen rief unter den Eisenbahnern eine Reihe von Proteststreiks hervor, die zur Stillegung der hauptsächlichen Linien des Direktionsbezirks geführt haben. Die Unruhe unter der Eisenbahnerschaft hielt längere Zeit hindurch an, auch nachdem in Berlin eine Einigung zustande gekommen war.

Die Maßnahmen, die von den Erfurter Eisenbahnbediensteten ergriffen worden waren, sind von der Leitung des Gewerkschaftsbunds Deutscher Eisenbahnbeamten in einem Rundschreiben vom 17. Juni 1919 ausdrücklich mißbilligt worden.

Am 6. Juli 1919 wurde in Erfurt ein mitteldeutscher Block geschaffen, um die Demokratisierung der Eisenbahnverwaltung zu erzwingen. Diesem traten die Eisenbahndirektionsbezirke Cassel, Erfurt, Halle und Magdeburg bei. Als Kampfmittel wurde neben ständiger Bearbeitung der Presse die Schaffung einer Organisation bezeichnet, die vor allem die Aufgabe hatte, die Propaganda des Streiks unter der Eisenbahnbeamtenschaft zu betreiben.

Die Errichtung dieser Streikorganisation unter den Eisenbahnbeamten gab dem Minister der öffentlichen Arbeiten Gelegenheit, erneut die Beamtenschaft der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen in einem Erlaß vom 9. August 1919 auf ihre Beamtenpflichten hinzuweisen.

Dieser Erlaß hatte die Wirkung, daß der Vorstand des Gewerkschaftsbunds deutscher Eisenbahnbeamten dem Minister der öffentlichen Arbeiten die Versicherung abgab, die Erfurter Bundesbezirksleitung habe am 8. August erklärt, daß sie sich künftig auf jeden Fall den Weisungen und der Leitung der Zentralleitung der Gewerkschaft fügen werde. Die Bundesleitung übernahm dem Minister gegenüber die Gewähr dafür, daß in Zukunft von Erfurt aus keine Sonderstreikaktion unternommen oder gefördert werden würde.

Hiermit hat die Bewegung unter den Eisenbahnbeamten des Direktionsbezirks Erfurt mit dem Ziel der Demokratisierung ihr Ende erreicht.

Da die in der Mehrheit arbeitswilligen Eisenbahnbediensteten vielfach durch eine kleine Minderheit an der Ausübung des Dienstes behindert worden ist, wurden schon in den ersten Monaten der Streikbewegung des Jahrs 1919 Maßnahmen für einen wirksamen Schutz der Arbeitswilligen erwogen. Die unbedingte Notwendigkeit eines solchen Schutzes zeigte sich bei der von der Entente Anfang April 1919 geforderten Durchleitung der Hallerschen Armee durch Deutschland, wo es galt, die große Mehrheit der arbeitswilligen Eisenbahnbediensteten in den Stand zu setzen, ihren Dienst ungestört durch die streiklustige Minderheit weiter zu verrichten.

Das geeignete Mittel erblickte die preußische Staatsregierung in der Erklärung des Belagerungszustands in Verbindung mit einer Verordnung des Reichswehrministers, die Arbeitseinstellungen in dem lebenswichtigen Eisenbahnbetrieb verbot.

Die Grundlagen einer Einigung zwischen der Eisenbahnverwaltung und den Eisenbahnerorganisationen Ende Juni 1919 haben Regierungsvorschläge gebildet, die darauf hinausliefen, den Arbeitern und Beamten wirtschaftlich zu helfen. In der Erwägung, daß damals eine Lohn- und Gehaltssteigerung lediglich eine weitere Verteuerung der notwendigen Lebens- und Bedarfsmittel zur Folge haben würde, glaubte die Regierung von ferneren Lohnzulagen absehen zu müssen. Der Minister der öffentlichen Arbeiten erinnerte die Organisationen daran, daß sie vor nicht langer Zeit erklärt hätten, sie verzichteten auf Lohnforderungen, wenn eine fühlbare Erleichterung der allgemeinen Lebenshaltung geschaffen werde. Um dieses Ziel zu verwirklichen, seien Reich, Staat und Gemeinden übereingekommen, etwa $1^1/_2$ Milliarden Mark aufzubringen, die zur Senkung der Preise der wichtigsten Lebens- und Bedarfsmittel verwandt werden sollten. Zu dem Zweck sollten bestimmte Portionen zu bestimmten Preisen

an die gesamte Bevölkerung des Landes geliefert werden. Es sei zu hoffen, daß diese wirtschaftliche Maßregel auch zur Beruhigung der ganzen Bevölkerung beitragen werde.

Nach den Mitteilungen im Staatshaushaltsausschuß der preußischen Landesversammlung sind daraufhin für das Jahr 1919 gegen das Jahr 1917 im Haushalt der Staatseisenbahnverwaltung mehr veranschlagt: für die Einführung des achtstündigen Arbeitstags 137 Millionen Mark, für die vor dem 1. Dezember 1918 gewährten Lohnerhöhungen 105 Millionen Mark, für die zu diesem Zeitpunkt in Kraft getretene allgemeine Neuregelung der Löhne 700 Millionen Mark, für die Erhöhung der Nebenbezüge des Fahrpersonals 19 Millionen Mark. Für die laufenden Kriegsteuerungszulagen der Beamten waren 499 Millionen Mark veranschlagt. Der Vergleich der Löhne nach dem Stand vom Juli 1914 und Dezember 1918 ergibt trotz verminderter Arbeitszeit Lohnsteigerungen bis zu 400 v. H. Beispielsweise war der Tagelohn der Werkstättenhandwerker in Berlin von 4,56 bis 7,68 ℳ auf 16 bis 20 ℳ, der Maschinenputzer in Siegen von 3,30 bis 4,10 ℳ auf 11,60 bis 15,20 ℳ und der Bahnunterhaltungsarbeiter in Königsberg (Pr.) von 3,00 bis 3,60 ℳ auf 10,80 bis 14,40 ℳ gestiegen. Die im letzten Vierteljahr 1919 in zwei Raten ausgeschüttete Beschaffungsbeihilfe erforderte für die Beamten und Arbeiter der Staatseisenbahnverwaltung allein den Betrag von annähernd ¾ Milliarden Mark.

Zu den politischen Forderungen der Eisenbahner erklärte der Minister, daß die Regierung das Rätesystem ablehnen müsse, weil hiermit eine Verkümmerung der Rechte der Landesversammlung verbunden sei. Auch würde eine derartige Maßnahme nicht durchführbar sein.

Auf Grund dieser Darlegungen erklärten sich die Vertreter der Eisenbahnerorganisationen bereit, ihren Mitgliedern die sofortige Wiederaufnahme der Arbeit anzuraten. Sowohl der Deutsche Eisenbahner-Verband als auch der Allgemeine Eisenbahner-Verband, die Gewerkschaft deutscher Eisenbahner und Staatsbediensteter, das Gewerkschaftskartell deutscher Staatshandwerker-, Arbeiterfach- und Spezialverbände sowie das Beamtenkartell richteten alsbald Kundgebungen an ihre Mitglieder, in denen sie die Eisenbahnerstreiks verurteilten und zur Wiederaufnahme der Arbeit aufforderten. Im Anschluß an diese Organisationen sind auch die Vertreter der Lokomotivführerverbände für die Beendigung des Ausstands eingetreten. Damit war den Streiks der Eisenbahner tatsächlich und formell der Boden entzogen.

Um den unhaltbaren Zuständen, die infolge der rücksichtslosen Streikführung Ende Juni 1919 in Berlin eingetreten waren, ein Ende zu machen, erließ der Reichswehrminister am 27. Juni 1919 auf Grund des Gesetzes über den Belagerungszustand eine Verordnung zur Sicherung des Eisenbahnbetriebs, in der ein Streikverbot ausgesprochen war. Dieser Streikerlaß erregte unter den Leitern der Eisenbahnerverbände starke Verstimmung. Die Regierung erklärte sich bereit, das in dem Erlaß ausgesprochene Verbot der Arbeitsniederlegung durch Eisenbahnbeamte und Arbeiter zurückzuziehen, wenn der Dienst wieder aufgenommen sei.

Am 28. Juni fanden auch Verhandlungen zwischen dem Reichswehrminister und den Vertretern der drei größten Eisenbahnerverbände statt. Die Organisationsvertreter erklärten, dahin wirken zu wollen, daß bis zum 30. Juni 1919 früh die Arbeit wieder aufgenommen werde; alsdann sollte mittags die Aufhebung des Erlasses erfolgen.

Der größere Teil der Eisenbahner lenkte ein. Erloschen ist der Berliner Streik indes erst, nachdem die Regierung mit scharfen Maßnahmen gegen den sogenannten Berliner Vollzugsrat vorgegangen war.

Den Anlaß zu den Eisenbahnerausständen im Januar 1920 haben Lohntarifverhandlungen gegeben, die im Sommer 1919 begonnen haben und sich infolge der Meinungsverschiedenheiten zwischen der Eisenbahnverwaltung, den Gewerkschaften und den Arbeitern bis in den Januar 1920 hinzogen. Da die Verhandlungen am 1. Januar 1920 noch nicht abgeschlossen

waren, so fanden, um einen Druck auf die Eisenbahnverwaltung auszuüben, seit Anfang Januar eine Reihe von Ausständen statt.

Die Bewegung hatte ihren Mittelpunkt in Frankfurt (Main), wo die Arbeiter zunächst zu passiver Resistenz aufforderten.

Es folgten alsbald Ausstände in den Eisenbahndirektionsbezirken Elberfeld, Essen und Köln. Auch in dem übrigen Rheinland sowie in Oberschlesien und Pommern nahmen die Arbeiter eine bedrohliche Haltung ein und auch die Beamtenschaft wurde unruhig.

Die Ausstandsbewegung hat das Wirtschaftsleben besonders schwer getroffen. Die Versorgung mit Kohlen und anderen Rohstoffen sowie mit den wichtigsten Lebensmitteln geriet in Rückstand, zumal zu derselben Zeit die Kohlenschiffahrt auf dem Rhein wegen Hochwassers eingestellt worden war. In den westlichen Direktionsbezirken sind am 12./13. Januar selbst die Kohlen- und Lebensmittelzüge nicht mehr gefahren. In fast allen industriellen Unternehmungen des Elberfelder Bezirks mußte der Betrieb eingestellt werden. Die Wirkungen des Streiks haben sich in entfernteren Bezirken, besonders in Hamburg, sehr fühlbar gemacht. Das nachdrückliche Einschreiten der Beamten gegen die streikenden Arbeiter hatte die Folge, daß am 13. Januar im Bezirk Elberfeld die Arbeit fast überall wieder aufgenommen wurde. Diesem Vorgehen folgten in den nächsten Tagen nach und nach die Arbeiter in den übrigen Direktionsbezirken, und mit dem 20. Januar durfte die Ausstandsbewegung als erloschen gelten.

Der sogenannte Kapp-Putsch, der am 13. März 1920 begann und am 18. März unterdrückt war, hatte eine allgemeine Dienst- und Arbeitsverweigerung zur Folge, die vornehmlich von regierungstreuen Beamten und Staatsarbeitern ausging. Zu dem Gelingen diese Generalstreiks, wie die Bewegung bezeichnet wurde, haben die Eisenbahner das meiste beigetragen. Bestimmend für die Haltung der Beamten war die Stellungnahme der Unterstaatssekretäre der Reichsministerien, die am 14. März einstimmig den Entschluß ausgesprochen haben: ihre Ämter ausschließlich im Auftrag des bestehenden Reichsministeriums und die laufenden Geschäfte nur im Rahmen des verfassungsmäßig beschlossenen Haushalts zu führen.

Am 15. März erging eine Entschließung des Kartells Groß-Berlin des Deutschen Beamtenbunds, in der die dem Bund angeschlossenen Gewerkschaften erklärten, daß sie auf Grund des von den Beamten auf die Verfassung geleisteten Eids nur den Anordnungen einer Regierung, die auf der Grundlage der geltenden Verfassung gebildet sei, Folge leisten würden.

Die Gewerkschaften erklärten weiter, daß sie an allen Orten, wo eine verfassungsmäßig zustande gekommene Regierungsgewalt nicht vorhanden sei, so lange das Mittel der Arbeitsverweigerung in Anwendung bringen würden, bis der verfassungsmäßige Zustand wieder hergestellt sei.

Die Eisenbahnbeamten waren dieser Entschließung schon durch die Tat zuvorgekommen. Bereits am 14. März 1920 hat der Gewerkschaftsbund deutscher Eisenbahnbeamten Grundsätze für eine alsbaldige Stillegung des Zugverkehrs aufgestellt, denen überall entsprochen worden ist. Im Mittelpunkt der Bewegung stand Berlin. So sind auch in Berlin die Verhandlungen geführt worden, die die Aufhebung dieses Generalstreiks zur Folge gehabt haben. Noch bevor sie abgeschlossen waren, hat die Mehrzahl der Eisenbahnerorganisationen ihre Mitglieder zur Arbeit zurückgerufen.

Der Kapp-Putsch hat auch in den übrigen Ländern mit Eisenbahnbesitz Unruhe unter dem Eisenbahnpersonal hervorgerufen; zu größeren Arbeitseinstellungen ist es indes nur in Bayern, Sachsen und Oldenburg gekommen.

Der Versuch, die Staatsform Bayerns durch Ausrufung der Räterepublik in Bayern am 7. April 1919 zu ändern, zwang das bayerische Eisenbahnpersonal, sich mit der Frage der

Regierungsgewalt zu beschäftigen. Die Stellungnahme der Verbände des Verkehrspersonals und ihrer Ortsgruppen war anfänglich insbesondere unter dem Einfluß der örtlichen Verhältnisse verschieden; am 15. April 1919 stellten sich die Verbände des bayerischen Verkehrspersonals einheitlich hinter die bisherige Regierung.

Gelegentlich des Kapp-Putsches erklärten die Verbände des bayerischen Verkehrspersonals, daß sie auf dem Standpunkt ständen, daß das Staatsdienstpersonal sich nicht in den Kampf um die Regierungsgewalt einmischen dürfe.

In der Pfalz kam es in den Jahren 1919 und 1920 zu örtlichen Arbeitseinstellungen von kurzer Dauer als Protest gegen Maßnahmen der französischen Besatzung sowie gegen die mißlichen Ernährungsverhältnisse.

Eisenbahnerverbände und Gewerkschaften. Beamtenräte. Fachausschüsse.

Das Organisationswesen der Eisenbahnbediensteten bewegte sich bis in die Kriegszeit hinein im allgemeinen in den bisherigen Formen. Die Zwecke der einzelnen Personalverbände waren vor allem Förderung der Geselligkeit, der geistigen Bildung, der allgemeinen Standesverhältnisse und der wirtschaftlichen Interessen ihrer Mitglieder durch Eingaben an die zuständigen Stellen, Rechtsaufklärung und Rechtsschutz. Die mit Unterstützung der Verwaltung im Jahr 1897 ins Leben gerufenen Eisenbahnvereine, die seit 1904 in dem Allgemeinen Verband der Eisenbahnvereine der preußisch-hessischen Staatsbahnen und der Reichsbahnen, Sitz Cassel, zusammengeschlossen waren, haben sich seit dem Jahr 1910 weiter vermehrt: Ende März 1910 wurden 754 Vereine mit 435682 Mitgliedern gezählt; im Rechnungsjahr 1913 bestanden 813 Eisenbahnvereine, denen 524700 Mitglieder angehörten. Gegen Ende des Kriegs ist ein Stillstand und dann ein Rückgang dieser Form der Selbsthilfsbewegung eingetreten.

Der größte Teil der Eisenbahnbeamten gehörte als Mitglied Berufsvereinigungen oder Vereinen an, die ihrerseits wieder je nach dem Rang der Beamtengruppen, nach Herkunft oder Fachrichtung in Verbänden zusammengeschlossen waren. Der Zweck dieser Verbände war in erster Reihe die Vertretung der Standesinteressen, die durch den Verbandsvorstand wahrgenommen wurde.

Neben diesen Berufs- und Standesvereinigungen hatten sich sogenannte Arbeits- und Interessengemeinschaften gebildet, die vornehmlich die sozialen und wirtschaftlichen Interessen ihrer Mitglieder vertraten. Diese Arbeitsgemeinschaften umfaßten gewöhnlich eine größere Anzahl von Berufsverbänden, die nach Herkunft, Besoldung usw., überhaupt nach der ganzen sozialen und wirtschaftlichen Lage ihrer Mitglieder gemeinsame Interessen hatten.

Mit der während des Kriegs zunehmenden wirtschaftlichen Not fand zur Wahrnehmung gemeinsamer, insbesondere wirtschaftlicher Interessen, ein engerer Zusammenschluß der Eisenbahnbeamten-Fachvereine, zunächst in den einzelnen Bezirken im Bereich der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen, unter der Bezeichnung von Direktionsvereinigungen statt. Diese Entwicklung führte am 13. Januar 1918 zum Zusammenschluß der einzelnen Bezirksvereine und zur Gründung des Bunds der Beamten der preußisch-hessischen Staats- und der Reichseisenbahnen. Dieser Bund nahm später die Bezeichnung Gewerkschaftsbund deutscher Eisenbahnbeamten an.

Zur Vertretung der Beamteninteressen an den einzelnen größeren Orten bildeten sich sogenannte Beamtenortskartelle, denen sich auch die am Ort befindlichen Eisenbahnfachvereine anschlossen.

Dies ist die Entwicklung im Vereinsleben im Bereich der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen bis zum Jahr 1920. In den übrigen Ländern war sie ähnlich.

Die Beamtenbewegung erlahmte mit der Zeit. Erst der durch den Krieg erweckte Einheitswille gab ihr einen neuen Anstoß. Zunächst bildete sich am 5. Februar 1916 die Interessengemeinschaft deutscher Reichs- und Staatsbeamtenverbände (später: Interessengemeinschaft deutscher Beamtenverbände), eine Übergangsorganisation, der folgende Beamtenverbände der Staatseisenbahnverwaltung angeschlossen waren:

1. Verein deutscher Lokomotivführer,
2. Deutscher Technikerverband, Gruppe Staatstechniker,
3. Eisenbahnassistentenverband,
4. Verband der Schaffner und Schaffneranwärter der Staatseisenbahnverwaltung,
5. Hessischer Zugführer- und Zugführeranwärterverband,
6. Verband deutscher Eisenbahnwagenmeister,
7. Verband deutscher Eisenbahnweichensteller I. Klasse, Weichensteller, Bahn- und Brückenwärter und deren Hilfsbeamten,
8. Verband der Eisenbahnbeamtinnen der preußisch-hessischen Staats- und der Reichseisenbahnen,
9. Verband deutscher Staatseisenbahn-Lade- und Bodenmeister,
10. Verband der Stationsschaffner,
11. Verband der Eisenbahn-Unterassistenten, Gehilfen und Anwärter, Berlin,
12. Verband mittlerer Staats- und Reichseisenbahnbeamten im Kanzleidienst (E. V.), Sitz Cassel.

Die Zahl ihrer Mitglieder betrug ungefähr 150000.

Die Tätigkeit der Interessengemeinschaft sollte sich satzungsgemäß auf die gemeinsame Vorbereitung, Beratung und Vertretung wichtiger und grundsätzlicher Aufgaben erstrecken, deren Lösung im Gesamtinteresse des deutschen Beamtenstands liegt. Als Arbeitsgebiet sollten vornehmlich sämtliche Fragen beamtenrechtlicher Natur gelten (Schaffung eines zeitgemäßen einheitlichen Beamtenrechts). Des weiteren wurde eine Vereinheitlichung der Annahmebedingungen für den Eintritt in den höheren, mittleren und unteren Beamtendienst angestrebt, sowie die Gewährung ausreichender Beförderungsmöglichkeiten bei nachgewiesener Befähigung und praktischer Bewährung im Dienst.

Auch die Organisationen der Eisenbahnbeamten haben sich wie die der Eisenbahnarbeiter zu Beginn des Kriegs in den Dienst der Allgemeinheit gestellt. Ihre Kriegsfürsorgeleistungen sind namentlich in den ersten Kriegsmonaten sehr erheblich gewesen. Unter diesen Leistungen verdient die Kriegssammlung der Eisenbahn, an der außer dem Allgemeinen Verband der Eisenbahnvereine der preußisch-hessischen Staatsbahnen und der Reichsbahnen in Cassel sämtliche im Bereich der Eisenbahnverwaltung bestehenden Verbände beteiligt gewesen sind, an erster Stelle genannt zu werden.

Eine große Anzahl der Einzelverbände von Eisenbahnbeamten hat außerdem eine hervorragende Fürsorgetätigkeit entfaltet, so der Verein deutscher Lokomotivführer, der Eisenbahnassistentenverband, der Badische Eisenbahner-Verband, der Bayerische Verkehrsbeamtenverein u. a. m.

Durch die Gründung des Reichsarbeitsausschusses am 9. April 1917, der durch Landesverbände von Beamtenvereinen ins Leben gerufen worden war, erhielt der Einheitsgedanke neue Nahrung. Der Zusammenbruch im Spätherbst 1918 überbrückte die noch zwischen den großen Organisationen bestehenden Gegensätze. Der am 4. Dezember 1918 gegründete Deutsche Beamtenbund faßte alle in der Beamtenbewegung tätigen Bestrebungen organisatorisch zusammen.

Der Einheitsgedanke in der Eisenbahnerbewegung wurde gefördert durch die seit dem Ausgang des Jahrs 1918 erstarkten sozialistischen Eisenbahnerverbände. Am 23. November 1919 fand in Würzburg eine Konferenz zwischen Vertretern des Deutschen Eisenbahner-

Verbands und des Verbands des deutschen Verkehrspersonals statt, auf der beschlossen wurde, mit dem 1. Juli 1920 beide Verbände zu einer einheitlichen Organisation zusammenzuschließen. Der Deutsche Eisenbahner-Verband zählte Ende 1919 über 400000 Mitglieder und die Zahl der beim Verband des deutschen Verkehrspersonals eingeschriebenen Mitglieder überstieg 100000.

In der folgenden Übersicht sind die anerkannten selbständigen Eisenbahnerorganisationen Deutschlands zusammengestellt.

I. 1. Kartell der Eisenbahnbeamtengewerkschaften Deutschlands (B. K.)
2. Gewerkschaft deutscher Lokomotivführer (G. D. L.)

Jetzt: Reichsgewerkschaft deutscher Eisenbahnbeamten und -Anwärter. Organ: Die Reichsgewerkschaft. Die Reichsgewerkschaft gliedert sich in 9 Fachgewerkschaften als Untergruppen.

(Die G. D. L. mit 60000 Mitgliedern von überwiegend süddeutschen Lokomotivführerverbänden ist nicht als selbständige Interessenvertretung neben dem B. K. anerkannt worden.)

Angeschlossen an den Deutschen Beamtenbund.

Landesorganisationen des Beamtenkartells:

1. Preußen: Gewerkschaftsbund deutscher Eisenbahnbeamter — Bundesbezirke fallen mit den Eisenbahndirektionsbezirken zusammen.
2. Bayern: Bayerischer Verkehrsbeamtenverein.
3. Sachsen: Bund sächsischer Eisenbahnbeamten.
4. Württemberg: Vereinigung württembergischer Verkehrsbeamten.
5. Baden: Badischer Beamtenbund, Fachabteilung der Eisenbahnbeamten (Gewerkschaft).
6. Mecklenburg: Fachabteilung des Beamtenbunds für Eisenbahnbeamte in Mecklenburg-Schwerin.
7. Oldenburg: Gewerkschaftsbund oldenburgischer Eisenbahnbeamten.

II. 1. Deutscher Eisenbahner-Verband (D. E. V.) Organ: Deutscher Eisenbahner
2. Verband des deutschen Verkehrspersonals Organ: Deutsche Verkehrspersonal-Zeitung

seit 1. Juli 1920 vereinigt; geplant ist eine Arbeitsgemeinschaft mit dem Deutschen Transportarbeiterverband unter dem Namen Deutscher Verkehrsbund.

Angeschlossen an den Allgemeinen deutschen Gewerkschaftsbund (früher: Generalkommission der Gewerkschaften Deutschlands).

Landesorganisationen:

Zu 1. Preußen, Sachsen, Mecklenburg, Oldenburg:	Deutscher Eisenbahner-Verband.	
Zu 2. Bayern:	Verband des deutschen Verkehrspersonals.	Gau Bayern
Sachsen:		„ Sachsen
Württemberg:		„ Württemberg
Baden:		—

III. Gewerkschaft deutscher Eisenbahner und Staatsbediensteter (G. D. E. oder Gewerkschaft) (früher: Elberfelder Verband). Organ: Gewerkschaft deutscher Eisenbahner und Staatsbediensteter; angeschlossen an den Deutschen Gewerkschaftsbund, und zwar an die Untergruppe: Gesamtverband deutscher Beamten- und Staatsangestellten-Gewerkschaften.

Landesorganisationen:

1. Preußen: Gewerkschaft deutscher Eisenbahner.
2. Bayern: Bayerischer Eisenbahner-Verband.
3. Sachsen: Sächsischer Eisenbahner-Verband.
4. Württemberg: Württembergischer Eisenbahner-Verband.
5. Baden: Badischer Eisenbahner-Verband.

IV. Allgemeiner Eisenbahner-Verband (A. E. V.) (früher: Berlin-Trierer Verband). Organ: Eisenbahnerstimme. Der Verband ist an den Gewerkschaftsring deutscher Arbeiter- und Angestelltenverbände angeschlossen, dessen Kern der Verband der deutschen Gewerkvereine (Hirsch-Duncker) bildet.

In den besetzten Gebieten hat die Interalliierte Kommission der Feldeisenbahnen der

Rheinlande die Neugründung aller Syndikate oder Berufsvereinigungen der Eisenbahner der rheinischen Netze, soweit diese von den verbündeten Armeen besetzt sind, verboten.

Der Weiterbestand der beruflichen Vereinigungen von Eisenbahnern, die am 2. November 1918 vorhanden waren, ist genehmigt, insofern sie sich mit der Ausführung der durch die Besatzungstruppen getroffenen Bestimmungen und mit der regelmäßigen Abwicklung des Eisenbahndienstes vertragen.

Nach dem Befehl der Interalliierten Kommission der Feldeisenbahnen der Rheinlande sind jedoch die Eisenbahndirektionspräsidenten und die oberen Beamten ihrer Verwaltung allein befugt, das moralische und dienstliche Interesse des ihnen unterstellten Personals sämtlicher Rangstufen wahrzunehmen.

Im Oktober 1919 sind die Leitungen des Deutschen Eisenbahner-Verbands, der Gewerkschaft deutscher Eisenbahner und Staatsbediensteter und des Allgemeinen Eisenbahner-Verbands übereingekommen, fortan gemeinsam zu arbeiten. Ihre Vorstände haben daher an ihre Ortsgruppen und Mitglieder das dringende Ersuchen gerichtet, jede gegenseitige Bekämpfung durch Wort und Schrift zu unterlassen. Dieser Schritt bedeutete einen Markstein auf dem Weg zur organisatorischen Einheitlichkeit der Eisenbahnerbewegung und einen Abschluß der Werbekämpfe um Mitgliederstimmen, die seit dem Ausbruch der Revolution unter den einzelnen Verbänden entbrannt waren.

Nach der Staatsumwälzung bildeten sich, gestützt auf die Verordnung des Rats der Volksbeauftragten vom 23. Dezember 1918, nach dem Vorbild der Arbeiter- und Soldatenräte in einzelnen Orten und an den Direktionsitzen Eisenbahn-Beamtenräte zur Vertretung der Interessen sowohl des einzelnen Beamten als auch der gesamten Beamtenschaft des Direktionsbezirks. Die Direktionsbeamtenräte hatten Fühlung untereinander. Die Mitglieder der Ortsbeamtenräte wurden von den ortsansässigen Beamten gewählt. Die Direktionsbeamtenräte gingen in der Regel aus Wahlen der am Sitz der Direktionen befindlichen Fachvereine hervor. Die Tätigkeit dieser Räte gab häufig Anlaß zu Meinungsverschiedenheiten mit der Verwaltung. Es wurden daher klare Grundsätze über die Bildung und die Befugnisse der Räte aufgestellt.

In der Person eines Beamtenbeirats wurde bei jeder Eisenbahndirektion ein von der Beamtenschaft bezeichneter Vertreter bestellt, dem alle in Personalangelegenheiten ergehenden Verfügungen vor Abgang zuzuleiten waren.

Ferner wurde durch Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 5. Januar 1919 ein Beamtenbeirat beim Ministerium geschaffen, dessen 9 Mitglieder von den Vertretern der bestehenden Fachverbände gewählt wurden. Der Beamtenbeirat sollte die sowohl vom Ministerium als auch die von der Beamtenschaft gewünschte Interessenvertretung der Eisenbahnbeamten beim Ministerium darstellen. Insonderheit sollte er berufen sein, das Vertrauensverhältnis zwischen der Verwaltung und der Beamtenschaft zu pflegen und zu fördern. Der Beamtenbeirat beim Ministerium war berechtigt, in allen Angelegenheiten allgemeiner Art, die die Beamten- und Beamtenanwärter berührten, Wünsche und Anregungen dem Minister zu unterbreiten. Der Minister sicherte zu, alle grundsätzlichen Maßnahmen, die die Beamtenschaft berührten, nach Anhörung des Beamtenbeirats und unter Würdigung der von ihm vertretenen Auffassung zu treffen.

Nachdem in Meinungsverschiedenheiten zwischen den Direktionen und den Beamtenräten (-ausschüssen), die insbesondere über die Zuständigkeit entstanden waren, vom Ministerium von Fall zu Fall im Sinn der Richtlinien für den Beamtenbeirat beim Ministerium entschieden worden war, wurden in Ausführung der von der preußischen Staatsregierung über Bildung und Aufgaben der Beamtenausschüsse erlassenen allgemeinen Bestimmungen mit

Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 6. August 1919 einheitliche Bestimmungen für die Beamtenausschüsse bekanntgegeben. Hiernach war bei jeder Behörde (Amtsstelle, Dienststelle), die dauernd mindestens 20 Beamte beschäftigte, ein Beamtenausschuß zu bilden. Die Beamtenausschüsse hatten die Aufgabe, das Vertrauensverhältnis zwischen Verwaltung und Beamtenschaft zu stärken und als Vertrauensorgan der Beamten deren Interessen zur Erhaltung ihrer Arbeitsfreudigkeit und Vermeidung von Reibungen bei dem Vorstand der Behörde zu vertreten. Welche Fragen im einzelnen der Begutachtung der Beamtenausschüsse unterliegen sollten, ist im Erlaß vom 6. August 1919 festgelegt worden.

Durch Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 21. Oktober 1918 wurde die Mitwirkung der Beamten bei den für ihre Dienstausübung zu treffenden wichtigen Maßnahmen auf eine breite und allgemeine Grundlage gestellt. Diese Anordnung wurde durch Erlaß vom 19. März 1919 weiter ausgedehnt dadurch, daß Beamte sowie Arbeiter zu den ständigen Fachausschüssen der preußisch-hessischen Staatseisenbahnverwaltung als ständige Mitglieder hinzugezogen wurden. Geeignete Beamte wurden durch die Fachverbände vorgeschlagen.

In Bayern hat auf Grund einer Vereinbarung der bayerischen Parteien vom 31. Mai 1919, wonach sie Staatsräte für die einzelnen Ministerien bestimmen wollten, die Fraktion der bayerischen Volkspartei als Staatsrat für das Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten einen Angehörigen des Bayerischen Eisenbahner-Verbands benannt; im Anschluß hieran ist später auch ein Angehöriger des Verbands des Deutschen Verkehrspersonals als Vertreter der sozialdemokratischen Partei als Referent in dieses Ministerium berufen worden. Beide hatten bei allen Angelegenheiten politischer Natur, allen wichtigeren Personal-, Disziplinar-, Organisations- und Wohlfahrtsangelegenheiten mitzuwirken. Ihre Tätigkeit als Vertreter politischer Parteien endigte am 31. Oktober 1919.

In Württemberg haben sich nach der Staatsumwälzung die Beamtenvereine zu einem Bund der württembergischen Verkehrsbeamten zusammengeschlossen und einen Ausschuß von 32 Mitgliedern gebildet, dem als Beirat der württembergischen Verkehrsbeamten nach Weisung des Ministeriums die Vertretung der Verkehrsangestellten in allen wirtschaftlichen, rechtlichen und dienstlichen Angelegenheiten obliegt und der durch seine Tätigkeit das Mitbestimmungsrecht der Beamtenschaft in den sie selbst betreffenden Angelegenheiten ausübt. Der Beirat hat es verstanden, den berechtigten Wünschen des Personals Geltung zu verschaffen. Er ist der Verwaltung in der Anordnung der für den Betrieb notwendigen Maßnahmen nicht hinderlich gewesen und hat in mancher Hinsicht durch verständnisvolles Zusammenarbeiten mit der Verwaltung ersprießlich gewirkt.

Ähnlich wie in Preußen, Bayern und Württemberg hat sich die Mitwirkung des Personals auch im Bereich der übrigen Verwaltungen entwickelt. So sicherte sich z. B. die badische Beamtenschaft durch Entsendung von Vertretern einen Einfluß in den Arbeiter-, Militär- und Volksräten. Sie erhielt ferner eine ständige Vertretung in Gestalt eines Beamtenausschusses beim Finanzministerium, der berufen war, bei der Regelung allgemeiner Beamtenfragen mitzuwirken. Anfang 1919 wurde bei der Eisenbahn-Generaldirektion Karlsruhe ein Büro für Vertretung von Beamten- und Arbeiterinteressen eingerichtet.

Eisenbahnverwaltungen und Arbeiterschaft.

Preußen-Hessen.

Das Arbeitsverhältnis der Eisenbahnarbeiter war in Preußen-Hessen bis zum Jahr 1916 durch die Gemeinsamen Bestimmungen für die Arbeiter aller Dienstzweige der Staatseisenbahnverwaltung geregelt. Diese allgemeinen Vorschriften, die die Grundlage des Arbeitsvertrags bildeten, sind von Zeit zu Zeit geändert worden. Neben den Gemeinsamen Bestimmungen galten die Arbeitsordnungen für die in den gewerblichen Betriebsanstalten beschäftigten Arbeiter, die lediglich den Charakter von örtlichen Ordnungsvorschriften hatten. Für die Lohnregelung bestanden innerhalb eines jeden Direktionsbezirks Lohnordnungen. An ihre Stelle trat am 1. April 1914 die für den ganzen Bereich der preußisch-hessischen Staatseisenbahnverwaltung geltende Lohnordnung, die alle Bestimmungen über das Lohnwesen einheitlich zusammenfaßte. Am 1. Januar 1916 sind die Gemeinsamen Bestimmungen für die Arbeiter aller Dienstzweige und die Arbeitsordnungen für die in den gewerblichen Betriebsanstalten beschäftigten Arbeiter durch die Arbeiterdienstordnung (Ausgabe 1916) der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen ersetzt worden. Soweit die örtlichen Verhältnisse den Erlaß von Ordnungsvorschriften erwünscht erscheinen ließen, blieb die Regelung den Eisenbahndirektionen überlassen.

Die Arbeiterdienstordnung und die Lohnordnung umschlossen eine Zeitlang alle wesentlichen Bestimmungen über die Dienst- und Lohnverhältnisse der Arbeiter der preußisch-hessischen Staatseisenbahnverwaltung. An ihre Stelle trat Anfang 1920 der Lohntarifvertrag, der zwischen dem Minister der öffentlichen Arbeiten und den Eisenbahner-Großorganisationen (dem Deutschen Eisenbahner-Verband, dem Allgemeinen Eisenbahner-Verband und der Gewerkschaft deutscher Eisenbahner und Staatsbediensteter) abgeschlossen war. Er stellte die bisherigen Beziehungen zwischen der Eisenbahnverwaltung und der Arbeiterschaft auf eine vollständig neue Grundlage. An Stelle der einzelnen Arbeiter traten die Arbeiterorganisationen als Vertragsparteien der Eisenbahnverwaltung gegenüber. Sie übernehmen mit dem Vertragsabschluß die Gewähr und Verantwortung für die Anerkennung und Durchführung der Tarifbestimmungen durch ihre Mitglieder. Die Fragen des Arbeiterdienstverhältnisses, die in dem Tarifvertrag nicht behandelt werden, sind einer besonderen Arbeitsordnung vorbehalten worden.

Die Arbeiterdienstordnung ist aus den Gemeinsamen Bestimmungen für die Arbeiter aller Dienstzweige hervorgegangen. Ihre Inkraftsetzung war zum 1. Januar 1915 geplant, ist aber durch den Ausbruch des Kriegs bis zum 1. Januar 1916 verzögert worden. Die neue Arbeiterdienstordnung faßte sämtliche, das Arbeitsverhältnis regelnden Bestimmungen zusammen, soweit sie nicht in der Lohnordnung enthalten waren, und stellte somit in Verbindung mit der Lohnordnung eine erschöpfende Regelung der gesamten Arbeiterdienstverhältnisse dar, die den Verhältnissen der Kriegszeit Rechnung trug. Die Annahmeverhandlung, die bis dahin mit dem zur ständigen Beschäftigung eintretenden Arbeiter aufgenommen zu werden pflegte, ist mit Inkrafttreten der Arbeiterdienstordnung weggefallen.

Während das Verhältnis der Beamten zu der Staatseisenbahnverwaltung durch Gesetze und Verordnungen festgefügt ist, stehen die Arbeiter zu ihr in rein privatrechtlichen Beziehungen. Bei den größeren Dienststellen, bei denen der einzelne Arbeiter seinen Vorgesetzten nicht so nahe tritt wie bei Dienststellen mit geringerer Arbeiterzahl, ist ein Organ geschaffen, das die Anliegen der Arbeiterschaft den Vorgesetzten übermittelt und zweifelhafte Fragen des Dienstverhältnisses mit der Verwaltung erörtert. Solche Organe sind seit 1892 bei allen

größeren Dienststellen in den Arbeiterausschüssen errichtet, die meist aus 3 bis 15 aus freier Wahl der Arbeiterschaft hervorgegangenen Mitgliedern bestanden und unter dem Vorsitz eines höheren Eisenbahnbeamten zu regelmäßigen Sitzungen zusammentraten. Ihre Aufgabe war im wesentlichen, sich über Wünsche und Beschwerden, die die durch sie vertretene Arbeiterschaft im ganzen angingen, gutachtlich zu äußern, über sonstige das Arbeitsverhältnis betreffende Fragen, wie Arbeitsordnungen, Unfallverhütung, Wohlfahrtseinrichtungen, ihr Gutachten abzugeben, auch Streitigkeiten der Arbeiter zu schlichten.

Die besondere Vertrauensstellung der Ausschußmitglieder erkannte der Minister der öffentlichen Arbeiten auch dadurch an, daß er durch Erlaß vom 23. April 1910 bestimmte, daß das Dienstverhältnis der Ausschußmitglieder und ihrer Ersatzmänner nur noch durch die Eisenbahndirektionen gelöst werden konnte.

Am 1. Juli 1910 waren rd. 158000 Arbeiter in 760 Ausschüssen vertreten, die sich aus 4300 Ausschußmitgliedern zusammensetzten. Am 15. Oktober 1911 waren vertreten 190500 Arbeiter in 1002 Ausschüssen, am 1. Juli 1912 rd. 199300 Arbeiter in 1052 Ausschüssen (4400 Ausschußmitglieder) und am 1. Juli 1913 rd. 216550 Arbeiter in 1099 Ausschüssen (4559 Ausschußmitglieder).

In der ersten Zeit des Kriegs war die Tätigkeit der Ausschußmitglieder infolge der starken Arbeitsanspannung aller in der Heimat zurückgebliebenen Kräfte und wegen der Hergabe von Ausschußmitgliedern und sonstigen Arbeitern für den Heeres- und Feldeisenbahndienst ein wenig ins Stocken geraten. Aber schon bald ergab sich die Notwendigkeit, die Bestimmungen über die Arbeiterausschüsse zeitgemäß fortzubilden. In den Verhandlungen des Reichstags über den Gesetzentwurf über den vaterländischen Hilfsdienst wurde die Frage des Ausbaus der Arbeiterausschüsse bei den Staatseisenbahnen eingehend erörtert. Mit dem Ausbau der Arbeiterausschüsse wurde sogleich nach Annahme des Hilfsdienstgesetzes begonnen, das am 5. Dezember 1916 in Kraft trat und namentlich in seinen §§ 11 und 13 den Arbeitern und Angestellten der freien Wirtschaft weitgehende Rechte bei der Bildung von Betriebsvertretungen und Schiedstellen einräumte. Mit Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 10. Januar 1917 wurden die Bestimmungen für Arbeiterausschüsse im Bereich der preußisch-hessischen Staatseisenbahnverwaltung vom 13. Oktober 1906 durch eine Neuausgabe ersetzt, die eine Reihe von erheblichen Änderungen zugunsten der Arbeiter enthielt. Folgende Bestimmungen seien daraus hervorgehoben:

Bisher konnten, jetzt mußten Arbeiterausschüsse gebildet werden. Das Mindestalter der Ausschußmitglieder wurde von 30 Jahren auf 25 Jahre herabgesetzt. Früher mußten wählbare Arbeiter mindestens fünf Jahre im Eisenbahndienst beschäftigt gewesen sein, jetzt genügte eine mindestens dreijährige Tätigkeit. Einberufung einer Sitzung war früher nur möglich, wenn zwei Drittel der Arbeiterschaft dafür waren, jetzt mußte sie bereits erfolgen, wenn ein Viertel der Arbeiterschaft sie wünschte.

Innerhalb eines jeden Direktionsbezirks war ein Arbeiterbezirksausschuß von 10 bis 15 Mitgliedern zu errichten, über deren Wahl und Amtsdauer genaue Vorschriften gegeben waren. Er hatte dieselben Aufgaben wie der örtliche Arbeiterausschuß, soweit es sich um Angelegenheiten handelte, die über den Bereich des Ortsausschusses hinaus von Bedeutung waren.

Im Jahr 1917 sind 21 Arbeiterbezirksausschüsse mit insgesamt 248 Mitgliedern errichtet worden, die 267500 Arbeiter vertraten, am 1. Juli 1918 bestanden die 21 Bezirksausschüsse aus 247 Mitgliedern und vertraten 330000 Arbeiter.

Zur Beratung wichtiger Angelegenheiten von allgemeiner Bedeutung wurde am 5. März 1918 ein Arbeiterzentralausschuß für den gesamten Bereich der Staatseisenbahnverwaltung errichtet. Er bestand anfangs aus 24, später aus 21 Mitgliedern, die durch die

Bezirksausschüsse gewählt wurden. Seine Zuständigkeit erstreckte sich auf die über den Bereich eines Bezirksausschusses hinausgehenden wichtigen Angelegenheiten der Arbeiterausschüsse.

Diese Arbeitervertretungen wurden im November 1918 beseitigt. Auf Grund der Erlasse vom 22. November, 5. Dezember und 9. Dezember 1918 trat zunächst der am Sitz jeder Direktion gebildete Eisenbahnarbeiterrat, bestehend aus zwei Vertrauensmännern der Bezirksleitung des Deutschen Eisenbahner-Verbands und je einem Vertrauensmann der Bezirksleitungen des Allgemeinen Eisenbahner-Verbands und des Zentralverbands deutscher Eisenbahner (jetzt Gewerkschaft deutscher Eisenbahner und Staatsbediensteter) an ihre Stelle. Mit diesem Arbeiterrat waren die wichtigen Arbeiterangelegenheiten in gemeinsamen Besprechungen zu erörtern. Auf ähnlicher Grundlage wurde im Ministerium der öffentlichen Arbeiten ein Arbeiterrat — auch Beirat genannt — errichtet.

Am 23. Dezember 1918 erließ der Rat der Volksbeauftragten die mit Gesetzeskraft ausgestattete Verordnung über Tarifverträge, Arbeiter- und Angestelltenausschüsse und Schlichtung von Arbeitstreitigkeiten, deren Bestimmungen später in das Betriebsrätegesetz vom 4. Februar 1920 übernommen wurden.

Ein mit den beteiligten Arbeitnehmervereinigungen vereinbarter Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 18. Januar 1919 ordnete die sofortige allgemeine Neuwahl der Arbeiterortsausschüsse an. Diese bestanden bei einer Anzahl bis zu 250 Arbeitern aus mindestens 5 Mitgliedern, für je 5 weitere Arbeiter bis zu 50 Arbeitern erhöhte sich die Zahl der Ausschußmitglieder um mindestens eins. Wahlberechtigt waren alle mindestens 20jährigen Arbeiter und Arbeiterinnen, auch wenn sie im Beamtendienst als Aushilfsbeamte oder Hilfsbeamte verwendet wurden. Wählbar waren alle Wahlberechtigten, die am Wahltag mindestens 6 Monate der Werkstätte oder der sonstigen Dienststelle angehörten, für die die Wahl vorgenommen wurde. Von der Neuwahl des Arbeiterbezirksausschusses und des Arbeiterzentralausschusses wurde einstweilen abgesehen; ihre Funktionen übten bis auf weiteres die Arbeiterräte aus.

Durch Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 1. August 1919 wurde eine weitere Personalvertretung bei den Direktionen in den Beiräten eingesetzt. Der Beirat bestand aus je einem Vertreter der Beamten und Arbeiter. Die Vertreter wurden von dem Beamtenausschuß, der sich ebenfalls nach dem Krieg als Neuerscheinung gebildet hatte, und dem Arbeiterrat gewählt. Dieser Beirat übte in der Hauptsache eine gutachtliche Tätigkeit aus. Ihm sollten alle das Dienstverhältnis der mittleren und unteren Beamten sowie der Hilfsbeamten und Arbeiter betreffenden Angelegenheiten vorgelegt werden.

Geordnetere dauernde Verhältnisse in der Arbeitervertretung bei der Staatseisenbahnverwaltung traten erst ein, nachdem die bisherigen Arbeitervertretungen durch die gesetzlichen Betriebsvertretungen (Obmann, örtlicher Betriebsrat, Bezirksbetriebsrat und Hauptbetriebsrat) ersetzt waren. Die Rechtsunterlage hierfür waren die am 1. April 1920 von der preußischen Staatsregierung auf Grund des § 61 des Betriebsrätegesetzes vom 4. Februar 1920 für die preußisch-hessischen Staatseisenbahnen erlassenen beiden Betriebsräteverordnungen (eine für die Haupt- und Nebenwerkstätten und die zweite für die übrigen Eisenbahndienststellen). Ebenfalls am 1. April 1920 wurde von der preußischen Staatsregierung die Verordnung über das Schlichtungswesen im Bereich der Staatseisenbahnverwaltung erlassen.

Bayern.

Zur Zeit der Umwälzung waren noch die Bestimmungen über die Einrichtung und Tätigkeit der Arbeiterausschüsse der Staatseisenbahnverwaltung vom 23. Juni 1907 in Kraft. Hiernach waren in der Regel an den Sitzen der Inspektionen Arbeiterausschüsse zu bilden;

die Ausschußmitglieder wurden von den Arbeitern des Ausschußbezirks gewählt, die in Wahlgruppen nach Dienst- und Arbeitszweigen eingeteilt waren. Die Vorsitzenden wurden von der Eisenbahndirektion bestimmt. Die Ausschüsse waren in der Regel jährlich zweimal einzuberufen. Sie hatten insonderheit die Aufgabe, Anträge, Wünsche und Beschwerden allgemeiner Art dem Vorstand der Inspektion darzulegen und sich hierzu gutachtlich zu äußern und über sonstige das Arbeitsverhältnis betreffende Fragen auf Anfordern ihr Gutachten abzugeben. Über die Erledigung der Anträge war ihnen, soweit sie nicht sofort beschieden werden konnten, in der nächsten Sitzung Aufschluß zu erteilen.

Die Arbeiterausschüsse hatten nur eine beratende und begutachtende Stellung. Die in Petitionen der Personalorganisationen an den Landtag wiederholt gestellten Forderungen, den Arbeiterausschüssen ein Mitbestimmungsrecht bei allen den Arbeitsvertrag betreffenden Angelegenheiten einzuräumen, wurden von der Staatsregierung stets abgelehnt. Auch war ihr Wirkungskreis örtlich in der Regel auf den Inspektionsbezirk beschränkt. In den Bestimmungen war zwar die Möglichkeit vorgesehen, daß die Eisenbahndirektionen mehrere oder sämtliche Arbeiterausschüsse ihres Bezirks und ausnahmsweise das Staatsministerium Ausschüsse mehrerer oder sämtlicher Eisenbahndirektionen zu einer gemeinsamen Ausschußberatung einberiefen. Das Ministerium hat aber mehrmaligen Anträgen auf Einberufung einer allgemeinen Arbeiterausschußsitzung gegenüber ein Bedürfnis zu einer gemeinsamen Tagung verneint.

Das Hilfsdienstgesetz hatte keinen Einfluß auf die bestehenden Bestimmungen. Ein im Jahr 1917 ausgearbeiteter Entwurf zu neuen Bestimmungen, in dem auch die Errichtung eines Arbeiter-Landesausschusses für die Arbeiter der Eisenbahnverwaltung vorgesehen war, ist nicht Gesetz geworden.

Am 10. November 1918 forderten die vereinigten Verbände des bayerischen Verkehrspersonals, daß sofort ein Rat der Verkehrsangehörigen gebildet und dem Verkehrsministerium beigeordnet würde; die oberen leitenden Beamtenstellen der Verkehrsverwaltung sollten nur im Einvernehmen und mit Zustimmung des Rats der Verkehrsangehörigen besetzt werden; die Verkehrsverwaltung sollte alle sozialen und volkswirtschaftlichen Maßnahmen für das Personal nur gemeinsam mit dem Rat treffen dürfen.

Das Ministerium für Verkehrsangelegenheiten war mit der Beteiligung einer angemessenen Vertretung des Verkehrspersonals an diesen Aufgaben einverstanden, vorbehaltlich der Frage der Zustimmung zur Ernennung der leitenden Beamten. Der Rat des Verkehrspersonals wurde am 1. Dezember 1918 errichtet.

Aus den für die Einrichtung und Tätigkeit des Rats erlassenen Bestimmungen sind folgende hervorzuheben:

Die Verkehrsverwaltung soll alle Maßnahmen grundsätzlicher Art auf sozialem, wirtschaftlichem und rechtlichem Gebiet, soweit sie das Personal berühren, nur gemeinsam mit dem Rat treffen; die oberen leitenden Stellen der Verkehrsverwaltung dürfen nur im Einvernehmen mit dem Rat besetzt werden. Besondere Bestimmungen über die Wahlen zum Rat, über die Bildung von Berufsgruppen sowie über Einsetzung von Ausschüssen waren vorgesehen.

Provisorisch wurde der Rat in der Weise zusammengesetzt, daß jede Organisation des Verkehrspersonals ein stimmführendes Mitglied abzuordnen hatte.

Sowohl der Erlaß dieser Bestimmungen als auch die Wahlen zum Rat des Verkehrspersonals unterblieben aber mit Rücksicht auf den schon in der ersten Hälfte des Jahrs 1919 in Aussicht genommenen Erlaß von Reichsgesetzen über Betriebsräte und Beamtenvertretungen, wodurch der Rat des Verkehrspersonals gegenstandslos geworden wäre. Da aber die reichsgesetzliche Regelung der Beamtenvertretungen bei Übernahme der Staatsbahnen auf das

Reich noch nicht erfolgt war, bestand zu dieser Zeit der provisorische Rat des Verkehrspersonals noch fort.

Als eine Art von Beiräten sind auch der Staatsrat und der Referent zu betrachten, die im Sommer 1919 zunächst von politischen Parteien als ihre Vertreter aus den beiden größten Organisationen des bayerischen Verkehrspersonals für das Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten bestimmt wurden, später aber nur noch als Vertreter dieser Organisationen dort tätig waren.

Als Vertretung der gesamten organisierten bayerischen Beamtenschaft wurde im Januar 1919 von der Regierung bis zur Bildung einer Beamtenkammer der bayerische Beamten- und Lehrerbund anerkannt.

Nach dem Erscheinen der Reichsverordnung vom 23. Dezember 1918 über Tarifverträge usw. wurden Bestimmungen über die Arbeiterausschüsse, den Arbeiter-Landesausschuß und den Schlichtungsausschuß der bayerischen Staatseisenbahnverwaltung entworfen, jedoch nicht in Kraft gesetzt, da die Vertreter der Organisationen es für zweckmäßig hielten, die damals bereits angekündigten gesetzlichen Bestimmungen über die Betriebsräte abzuwarten.

Der Rat des Verkehrspersonals und die bestehenden Arbeiterausschüsse übten in der Zwischenzeit ihre Tätigkeit weiter aus.

Nach dem Erscheinen des ersten Reichsgesetzentwurfs über die Bildung von Betriebsräten wurden im Mai 1919 in Anlehnung an diesen Entwurf Bestimmungen für die Staatseisenbahnen ausgearbeitet und mit den Vertretern der Arbeitnehmervertretungen durchberaten, die endgültige Fassung aber bis zum Erlaß des Reichsgesetzes zurückgestellt. Da sich jedoch das Zustandekommen dieses Entwurfs verzögerte, so setzte die Verwaltung der Verkehrsanstalten im Juli 1919 die Bestimmungen über die Ortsbetriebsräte vorläufig in Kraft. Die erstmaligen Wahlen zu den Ortsbetriebsräten fanden am 30. Juli 1919 statt. Infolgedessen wurde die am 28. August 1919 verkündete Bekanntmachung des bayerischen Ministeriums für soziale Fürsorge vom 22. April 1919, die die Errichtung von Betriebsräten zum Gegenstand hatte, im Bereich der Verkehrsverwaltung nicht durchgeführt.

Nach § 61 des am 9. Februar 1920 in Kraft getretenen Betriebsrätegesetzes war die Bildung und Zuständigkeit von Einzel- und Gesamtbetriebsräten bei der Staatseisenbahnverwaltung im Verordnungsweg nach Verhandlung mit den beteiligten wirtschaftlichen Vereinigungen der Arbeitnehmer zu regeln. Wegen der bevorstehenden Übernahme der Staatseisenbahnen auf das Reich wurden die Verordnungsentwürfe im Reichsverkehrsministerium in Berlin unter Zuziehung von Vertretern der beteiligten Länder aufgestellt und mit einem aus der Personalvertretung des Reichsverkehrsministeriums gebildeten Sonderausschuß gemeinsam beraten.

Die hiernach ausgearbeiteten Verordnungen über die Bildung von Betriebsvertretungen im Bereich der Staatseisenbahnverwaltung (mit Ausnahme ihrer Hauptwerkstätten) und über die Bildung der Betriebsvertretungen in den Hauptwerkstätten der Staatseisenbahnverwaltung wurden am 25. März 1920 erlassen.

Württemberg.

Die Arbeiterausschüsse, die eine rege Tätigkeit entfalteten, haben es im allgemeinen verstanden, in Wahrung der Interessen ihrer Auftraggeber das Vertrauen zwischen Verwaltung und Arbeiterschaft zu fördern. Auf Grund des Hilfsdienstgesetzes wurden im Jahr 1917 die Arbeiterausschüsse umgebildet. Bei jeder Inspektion wurde ein Ausschuß gewählt. Für allgemeine Fragen wurde ein Arbeiter-Landesausschuß geschaffen. Als dieser im Frühjahr 1919

neu gewählt werden sollte, lehnten die Arbeiter die Wahl im Hinblick auf das bevorstehende Betriebsrätegesetz ab.

Die Verordnungen über die Bildung von Betriebsvertretungen im Bereich der württembergischen Staatseisenbahnverwaltung wurden auf Grund des Betriebsrätegesetzes noch eingeleitet. Die Durchführung gehört dem Jahr 1920 an.

Baden.

Von den Arbeiterorganisationen, die in Arbeiterangelegenheiten mit der Eisenbahnverwaltung in Beziehung traten, kamen für die badischen Staatseisenbahnen nur zwei in Betracht:

1. der Badische Eisenbahner-Verband (jetzt Gewerkschaft deutscher Eisenbahner — Landesverband Baden);
2. der Verband des deutschen Verkehrspersonals (Gau Baden) (jetzt Deutscher Eisenbahner-Verband).

Der erstere hat sich unter dem Namen Verband badischer Eisenbahnbediensteter Ende der neunziger Jahre des vorigen Jahrhunderts aus verschiedenen örtlichen Arbeitervereinigungen gebildet, während der letztere seit 1902 besteht, und zwar anfänglich unter dem Namen Verband badischer Werkstätten- und Maschinenhausarbeiter, später (seit 1904) unter dem Namen Süddeutscher Eisenbahnerverband — Landesverwaltung Baden. Am 1. Juli 1920 hat sich dieser Verband dem Deutschen Eisenbahner-Verband, Sitz Berlin, angeschlossen unter dem Namen Deutscher Eisenbahner-Verband, Bezirk Baden.

Als Hauptzweck beider Verbände war die Wahrung der Standesinteressen durch möglichst günstige Lohn- und Arbeitsbedingungen bezeichnet. Daneben sollten auch die fachliche Ausbildung der Mitglieder gefördert und Verbandswohlfahrtseinrichtungen geschaffen werden. Die Eisenbahnverwaltung nahm von Anfang an diesen Vereinigungen gegenüber eine neutrale Haltung ein; sie ließ sich die Satzungen vorlegen und stellte die Forderung, daß die einzelnen Bediensteten zur Übernahme von Vorstandsgeschäften in ihren Verbänden die Zustimmung der Eisenbahn-Generaldirektion einholten. Diese hat dann daran festgehalten, daß der Verkehr zwischen der Eisenbahnverwaltung und den Verbänden lediglich zwischen der Generaldirektion und den Verbänden selbst, nicht aber auch zwischen den Verbänden und den nachgeordneten Dienststellen der Eisenbahnverwaltung abgewickelt wurde. Er vollzog sich ohne nennenswerte Reibungen in geschäftlich angemessenen Formen.

Mit der Einführung der Tarifverträge durch die Reichsverordnung vom 23. Dezember 1918 wurden die beiden Verbände Tarifkontrahenten und gewannen dadurch eine erheblich einflußreichere Stellung. Sie schlossen im März und April 1919 mit der Eisenbahn-Generaldirektion den ersten Lohntarifvertrag mit Gültigkeit vom 1. März 1919 ab. Seit dieser Zeit haben sie die Zahl ihrer Verbandsbeamten erheblich vermehrt und allgemein eine sehr rege Tätigkeit entfaltet.

Die ersten Anfänge der Einrichtung von Arbeiterausschüssen reicht in das Jahr 1892 zurück. In diesem Jahr wurde eine ständige Vertretung der Arbeiter der Werkstättenbetriebe (Arbeiterausschuß) eingerichtet, um sämtlichen Werkstättenarbeitern Gelegenheit zu geben, ihre Ansichten über Einrichtungen allgemeiner Art, wie Arbeitsordnung, Vorschriften und Einrichtungen zur Verhütung von Unglücksfällen usw., zu äußern und an maßgebender Stelle vorzubringen.

Dieser ständigen Vertretung der Werkstättenarbeiter folgte im Jahr 1899 die Errichtung eines Arbeiterausschusses für die auf der Station Mannheim im Betriebsdienst beschäftigten

Arbeiter. Der gebildete Ausschuß umfaßte die Arbeiterschaft des Güterdienstes, des Stations- und Rangierdienstes, des Fahrdienstes (Zugdienstes) sowie des Magazin- und Bahnunterhaltungsdienstes.

Im Jahr 1901 wurden gleiche Arbeiterausschüsse gebildet für die Arbeiter des Betriebsdienstes der Stationen Heidelberg, Offenburg, Freiburg, Basel und Konstanz.

Am 1. November 1905 wurden für jeden Betriebsinspektionsbezirk und für jeden Bahnbauinspektionsbezirk besondere Arbeiterausschüsse eingerichtet. Damit hatte das gesamte im Arbeiterverhältnis stehende Personal eine Vertretung im Arbeiterausschuß.

Die Arbeiterausschüsse hatten die Aufgabe, Anträge, Wünsche und Beschwerden, die die Arbeiter ihres Dienstzweigs oder einzelner Gruppen im ganzen berührten, bei der vorgesetzten Behörde vorzubringen und sich gutachtlich darüber zu äußern, über sonstige das Arbeitsverhältnis berührende Fragen, besonders über Einrichtungen und Vorschriften zur Verhütung von Unfällen und solche Einrichtungen, die zum Wohl der Arbeiter und ihrer Angehörigen getroffen waren oder getroffen werden sollten, auf Erfordern ihr Gutachten abzugeben, sowie Streitigkeiten der Arbeiter unter sich zu schlichten, soweit sie von beiden Teilen angerufen wurden.

Der Zusammentritt der Arbeiterausschüsse erfolgte nach Bedarf, mindestens zweimal im Jahr.

In dieser Zusammensetzung verblieben die Arbeiterausschüsse im wesentlichen bis zum Jahr 1917. Eine Änderung der Bestimmungen war erforderlich nach Einführung des Gesetzes über den vaterländischen Hilfsdienst.

Hiernach wurden gebildet für den Betriebsdienst 16 Ausschüsse, für den bahnbautechnischen Dienst 44 Ausschüsse, für den Werkstättendienst 10 Ausschüsse und für den Zugförderungsdienst 10 Ausschüsse, im ganzen also 80 Arbeiterortsausschüsse.

Der Arbeiter-Landesausschuß, der aus den Mitgliedern der Arbeiterortsausschüsse gewählt wurde, bestand aus 22 Mitgliedern.

Die Aufgaben der Ortsausschüsse bestanden darin:

a) Das gute Einvernehmen der von ihnen vertretenen Arbeiterschaft sowie zwischen dieser und der Verwaltung zu fördern; Anträge, Wünsche und Beschwerden der Arbeiterschaft, die sich auf die Betriebseinrichtungen, die Lohn- und sonstigen Arbeitsverhältnisse sowie die Wohlfahrtseinrichtungen ihres Wirkungskreises bezogen, zur Kenntnis der Verwaltung zu bringen und sich darüber zu äußern.

b) Auf Erfordern ein Gutachten abzugeben über die Regelungen und Maßnahmen, die von der Verwaltung für die Arbeiterverhältnisse, insbesondere allgemeine Lohnfragen, Wohnungswesen, Verhütung von Unfällen und andere Einrichtungen zum Wohl der Arbeiter und ihrer Angehörigen getroffen waren oder getroffen werden sollten.

c) Einrichtungen wirtschaftlicher Art, wie Speise- und Brausewasseranstalten, Kaffeeküchen, Beschaffung von Lebensmitteln und Brennstoffen, Kleinland- und Gartenbau, Viehzucht usw. für die von ihnen vertretene Arbeiterschaft anzuregen und geeignetenfalls zu schaffen.

d) Streitigkeiten der Arbeiter untereinander zu schlichten, soweit sie von beiden Seiten angerufen wurden.

Der Arbeiter-Landesausschuß hatte über die gleichen Aufgaben zu beraten, soweit sie über den Bereich eines Ortsausschusses von Bedeutung waren.

Wahlberechtigt für die Ortsausschüsse waren alle Arbeiter, die das 21. Lebensjahr zurückgelegt hatten und mindestens ein Jahr im Eisenbahndienst beschäftigt waren. Nach der Umwälzung wurden diese Bestimmungen dahin geändert, daß alle Arbeiter und Arbeiterinnen nach Zurücklegung des 20. Lebensjahrs wahlberechtigt waren, sofern sie mindestens vier Wochen im Eisenbahndienst beschäftigt waren.

Mit den ersten Wahlen auf Grund des Betriebsrätegesetzes wurden die Ausschüsse durch die Betriebsrätevertretungen abgelöst.

Die Arbeiterdienstordnung ist im Jahr 1914 an Stelle der bis dahin gültigen Dienstanweisung für die ständigen Arbeiter des Betriebsdienstes ausgegeben worden.

In die Arbeiterdienstordnung wurden alle Bestimmungen und Vorschriften, die bereits in anderen Dienstvorschriften enthalten sind, wie zum Beispiel die Vorschriften über die Diensteinteilung, Dienstkleidung und Entlohnung, nicht mehr aufgenommen. Im einzelnen wurden darin vorgesehen — außer den früher schon üblichen Ordnungsbestimmungen — insbesondere

a) die Bestimmungen über den Genuß geistiger Getränke während der Dienstzeit;
b) die Bestimmungen über das Rauchen im Dienst;
c) die Bestimmungen über das Betreiben von Nebengeschäften (Anzeige an die Generaldirektion beim Betrieb eines Gewerbes oder Besorgung eines Nebenamts; vorgängige Genehmigung der Eisenbahn-Generaldirektion zum Betrieb einer Gast- oder Schankwirtschaft, des Kleinhandels mit Branntwein oder sonstigen alkoholischen Getränken, auch wenn der Betrieb von der Ehefrau oder sonstigen Familienangehörigen geführt werden soll).
d) Die Schutzvorschriften wurden, soweit erforderlich, mit den Bestimmungen der Fahrdienstvorschriften in Einklang gebracht.
e) Erweiterungen der Bestimmungen über die Urlaubsgewährung.
f) Das Verfahren bei Anfragen, Gesuchen und Beschwerden, die schriftlich oder mündlich vorgebracht werden sollen, wurde genau erläutert.
g) Die Bestimmungen über die strafweise Entlassung von Arbeitern wurden geändert.

Durch das Betriebsrätegesetz § 80 ist die Arbeiterdienstordnung von 1914 zum 1. September 1920 außer Kraft gesetzt worden.

Die Bedingungen, unter denen die im Dienst der Eisenbahnverwaltung stehenden Werkstättenarbeiter beschäftigt werden, sind in der Arbeitsordnung für die Werkstätte der badischen Staatseisenbahnen, Ausgabe 1908, festgelegt. Die Arbeitsordnung wurde in Anlehnung an die Bestimmungen der Gewerbeordnung erlassen. Sie gilt als Vertrag zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer und tritt für jeden Arbeiter mit dem Beginn des Dienstverhältnisses in Kraft.

Die Arbeitsordnung enthält Bestimmungen über die Arbeitszeit, Arbeit an Sonn- und Feiertagen, Versäumnisse und Unterbrechung der Arbeit, Urlaub und Auslöhnung. Diese Bestimmungen sind mit dem Abschluß des zwischen der Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen und den Eisenbahnarbeiterorganisationen vereinbarten Tarifvertrags vom 19. April 1919 außer Kraft getreten.

In die Arbeitsordnung sind neben den Bestimmungen über die Regelung des Verkehrs im Werkstättengebiet, Behandlung der Werkzeuge und Maschinen, Materialverwendung, Verhalten der Vorgesetzten und der Arbeiter im allgemeinen auch die oben unter a bis g aufgeführten Bestimmungen der Arbeiterdienstordnung aufgenommen.

Anfangs Januar 1919 ist bei der Generaldirektion ein Büro für Vertretung der Beamten- und Arbeiterinteressen mit der Aufgabe eingerichtet worden, ein inniges Vertrauensverhältnis zwischen der Eisenbahnverwaltung und ihrem Personal aufrecht zu erhalten.

Die Beamten dieses Büros hatten zur Erfüllung ihrer Aufgabe die Wünsche und Anliegen des Personals zum Vortrag bei der Eisenbahn-Generaldirektion entgegenzunehmen, mit den Fachvereinen der Beamten und Arbeiter in ständiger Fühlung zu bleiben, auf Einladung deren Versammlungen zu besuchen und sich über die Verhältnisse und die Wohlfahrtseinrichtungen des Personals an Ort und Stelle zu unterrichten. Vor der Entscheidung allgemeiner Personalfragen, über soziale und wirtschaftliche Maßnahmen für das Personal sowie über Beschwerden gegen Straferkenntnisse der Eisenbahn-Generaldirektion und der dieser unterstellten Beamten und Behörden hatte die Eisenbahn-Generaldirektion dem Büro Gelegenheit zur Ansichtäußerung zu geben. Die Beamten des Büros waren zu den Sitzungen des Kollegiums beizuziehen, wenn Fragen der genannten Art zur Beratung standen.

Das Büro bestand aus vier Mitgliedern; davon vertraten zwei die Interessen der unteren Beamten, eins die der mittleren Beamten und eins die der Arbeiter.

Nach Inkrafttreten des Betriebsrätegesetzes vom 4. Februar 1920 ging die Wahrnehmung der Interessen für die Arbeiter auf die Betriebsräte und die Betriebsobmänner über.

Für den Bereich der badischen Staatseisenbahnen wurden mit staatsministerieller Verfügung vom 12. April 1920 auf Grund des § 61 des Betriebsrätegesetzes zwei Verordnungen

über die Bildung von Betriebsvertretungen nach dem Betriebsrätegesetz erlassen, getrennt für den Betriebsdienst und für den Werkstättendienst (einschl. des elektrotechnischen, des Magazin- und des Betriebswerkmeistereidienstes).

Die Beziehungen zwischen der Verwaltung und der Arbeiterschaft haben sich in den übrigen Ländern mit Eisenbahnbesitz ähnlich gestaltet. Anfang 1920 sind auf Grund des Betriebsrätegesetzes überall Betriebsräte gebildet worden.

Die Arbeiterversicherung.

Allgemeines.

Die Reichsversicherungsordnung — R.V.O. — (Gesetz vom 19. Juli 1911, Reichs-Gesetzbl. S. 509/838) hat eine überwiegend durch wirtschaftliche Veränderungen notwendig gewordene Neuordnung und einen weiteren Ausbau des bestehenden Arbeiterversicherungsrechts gebracht.

Die öffentlichen Behörden der Reichsversicherung sind die Versicherungsämter, die Oberversicherungsämter, die Landesversicherungsämter und das Reichsversicherungsamt.

An sachlichen Änderungen sind im wesentlichen zu nennen:

Bei der Krankenversicherung:

Die Versicherungspflicht ist nicht mehr von der Zugehörigkeit zu bestimmten Arten von Betrieben abhängig, es sind vielmehr im allgemeinen alle Personen versicherungspflichtig, die ihre Arbeitskraft in untergeordneter abhängiger Stellung verwenden.

Bei der Unfallversicherung:

Der Umfang der Versicherung ist auf andere Betriebe ausgedehnt worden. Betriebsbeamte sind bis zu einem Jahresarbeitsverdienst von 5000 (seit 1. Januar 1921 40000 ℳ) anstatt bisher 3000 ℳ versichert.

Bei der Invalidenversicherung:

Die bedeutendste Neuerung ist die Einführung der Hinterbliebenenversicherung.

Die reichsgesetzliche Invalidenversicherung gewährt vom 1. Januar 1912 ab neben der Invaliden- (Kranken-) und Altersrente an den Versicherten selbst:

a) eine Witwenrente (auch Witwenkrankenrente) an die invalide Witwe eines Versicherten,
b) eine Witwerrente nach dem Tod der versicherten Ehefrau eines erwerbsunfähigen Ehemanns, die den Lebensunterhalt der Familie ganz oder überwiegend aus ihrem Arbeitsverdienst bestritten hat, an den Ehemann, so lange er bedürftig ist,
c) eine Waisenrente
   1. an die ehelichen Kinder unter 15 Jahren eines Versicherten,
   2. an die elternlosen Enkel unter 15 Jahren eines Versicherten, deren Unterhalt dieser ganz oder überwiegend bestritten hat, so lange sie bedürftig sind,
   3. an die vaterlosen Kinder unter 15 Jahren nach dem Tod einer Versicherten,
   4. an die ehelichen Kinder unter 15 Jahren nach dem Tod der versicherten Ehefrau eines erwerbsunfähigen Manns, die den Lebensunterhalt ganz oder überwiegend aus ihrem Arbeitsverdienst bestritten hat, so lange sie bedürftig sind,
   5. an die ehelichen Kinder unter 15 Jahren nach dem Tod einer versicherten Ehefrau, deren Ehemann sich ohne gesetzlichen Grund von der häuslichen Gemeinschaft ferngehalten und seiner väterlichen Unterhaltungspflicht entzogen hat, so lange sie bedürftig sind,
d) ein einmaliges Witwengeld, beim Tod des Versicherten an die selbst versicherte Witwe zum Ausgleich für den Fortfall des Anspruchs auf Witwenrente,

e) eine Waisenaussteuer an die Kinder unter 15 Jahren einer selbst versicherten Witwe bei Vollendung des 15. Lebensjahrs der Kinder.

Die Leistungen zu d) und e) sind später fortgefallen.

Die infolge der Einführung der Hinterbliebenenversicherung erhöhten Beiträge betrugen in

Lohnklasse	I	. . . . .	16 ₰	(bisher	14 ₰),
„	II	. . . . .	24 „	(„	20 „),
„	III	. . . . .	32 „	(„	24 „),
„	IV	. . . . .	40 „	(„	30 „),
„	V	. . . . .	48 „	(„	36 „).

Die durch den Krieg herbeigeführten Veränderungen sind im wesentlichen die folgenden:

Krankenversicherung: Mit Wirkung vom 2. Dezember 1918 ab ist die für die Versicherungspflicht bestimmter Berufsgruppen (§ 165 Abs. 1 Ziffer 2 bis 5 R.V.O.) maßgebende Höchstgrenze des regelmäßigen Jahresarbeitsverdienstes von 2500 auf 5000 ℳ (seit 1920 auf 15000 ℳ) erhöht worden. Die Beschränkung der Versicherungsberechtigung auf ein regelmäßiges jährliches Gesamteinkommen von nicht mehr als 4000 ℳ ist seit dem gleichen Zeitpunkt aufgehoben. Die Höchstgrenzen für die Festsetzung des Grundlohns sind durch Verordnung vom 22. November 1917 erhöht worden, und zwar wurde der nach dem wirklichen Arbeitsverdienst der einzelnen Versicherten festgesetzte Grundlohn von 8 auf 10 ℳ (später 30 ℳ, zuletzt 120 ℳ) erhöht.

Die Bestimmungen der im Krieg eingeführten besonderen Reichswochenhilfe sind durch Einfügung in die Reichsversicherungsordnung in die endgültige Friedenswirtschaft übernommen.

Danach haben vom 1. Oktober 1919 ab Wöchnerinnen, die im letzten Jahr vor der Niederkunft mindestens sechs Monate hindurch versichert waren, sowie die nicht selbst versicherten Ehefrauen und solche Töchter, Stief- und Pflegetöchter der Versicherten, die mit diesen in häuslicher Gemeinschaft leben, Anspruch im Fall ihrer Niederkunft auf

1. einen einmaligen Entbindungskostenbeitrag von 50 ℳ,
2. ein Wochengeld in Höhe des Krankengelds, jedoch mindestens 1,50 ℳ täglich für 10 Wochen,
3. eine Beihilfe bis zum Betrag von 25 ℳ für Hebammendienste und notwendige ärztliche Behandlung,
4. so lange sie ihre Neugeborenen stillen, ein Stillgeld in Höhe des halben Krankengelds, jedoch mindestens 75 ₰ täglich bis zum Ablauf der 12. Woche nach der Niederkunft.

Unfallversicherung: Durch Verordnung vom 2. Dezember 1918 und vom 27. November 1919 ist den Unfallverletzten mit einer Rente von zwei Dritteln oder mehr der Vollrente zunächst für die Zeit bis zum 31. Dezember 1920 auf Antrag eine monatliche Rentenzulage von 8 ℳ (vom 1. Oktober 1919 ab 20 ℳ) gewährt worden. — Die Rentenzulage ist vom 1. Januar 1920 ab weiter erhöht worden.

Invaliden- und Hinterbliebenenversicherung: Die Bestimmungen über das Erlöschen der Anwartschaft auf Rente sind gemildert worden.

Seit dem 1. Februar 1918 ist Empfängern einer Invaliden-, Witwen- oder Witwerrente, seit dem 1. Januar 1919 auch Empfängern einer Altersrente zunächst für die Zeit bis zum 31. Dezember 1920, eine Rentenzulage gewährt worden, die für Empfänger einer Alters- oder Invalidenrente monatlich 8 ℳ (seit 1. Oktober 1919 monatlich 20 ℳ), für Empfänger einer Witwen- oder Witwerrente monatlich 4 ℳ (seit 1. Oktober 1919 monatlich 10 ℳ) beträgt.

Bereits im Jahr 1916 ist auf Grund der Novelle vom 12. Juni 1916 die Beschränkung des Kinderzuschusses zur Invalidenrente auf den 1½fachen Betrag aufgehoben und gleichzeitig die Berechnung der Waisenrente günstiger gestaltet worden. Die Altersrente wird seit dem 1. Januar 1916 bereits vom 65. Lebensjahr an gewährt.

Die Wochenbeiträge sind seit dem 1. Januar 1917 abermals erhöht worden. Sie betrugen in

Lohnklasse	I	. . . . .	18 ₰	(bisher	16 ₰),
„	II	. . . . .	26 „	(„	24 „),
„	III	. . . . .	34 „	(„	32 „),
„	IV	. . . . .	42 „	(„	40 „),
„	V	. . . . .	50 „	(„	48 „).

Alle diese Bestimmungen gelten auch für die versicherungspflichtigen Bediensteten der Eisenbahnverwaltung.

Am 1. Januar 1913 ist das Versicherungsgesetz für Angestellte vom 20. Dezember 1911 (Reichs-Gesetzbl. S. 989) in Kraft getreten. Das Gesetz erstreckt sich auf die Gruppen der werk-

tätigen Bevölkerung, die sich im Vergleich zu den Arbeitern wirtschaftlich in gehobener Stellung befinden.

Gegenstand der Versicherung sind Ruhegeld und Hinterbliebenenrenten. Witwenrente erhält die Witwe nach dem Tod ihres versicherten Manns, und zwar auch dann, wenn sie noch arbeitsfähig ist. Eine Waisenrente wird gewährt den hinterlassenen ehelichen Kindern eines männlichen und den hinterlassenen vaterlosen, auch unehelichen Kindern einer weiblichen Versicherten. Die Waisenrente wird bis zum vollendeten 18. Lebensjahr gezahlt.

Zur Deckung der Leistungen werden die Mittel durch laufende Beiträge von dem Arbeitgeber und den Versicherten zu gleichen Teilen aufgebracht.

Träger der Versicherung ist die Reichsversicherungsanstalt für Angestellte in Berlin-Wilmersdorf. Rechtsprechende Behörden in höherer Instanz sind die Schiedsgerichte und das Oberschiedsgericht.

Auch in der Angestelltenversicherung sind während des Kriegs Änderungen notwendig geworden. Mit Wirkung vom 29. August 1918 ist unter anderem die versicherungspflichtige Höchstgrenze des Jahresarbeitsverdienstes von 5000 ℳ auf 7000 ℳ erhöht worden.

Bei den Eisenbahnverwaltungen gehören der Angestelltenversicherung nur die Techniker und die Bürohilfskräfte an, soweit sie nicht Aussicht auf Übernahme in das Beamtenverhältnis haben.

Preußen-Hessen.

Die Versicherung der Eisenbahnbediensteten gegen Invalidität erfolgt bei der auf Grund des § 1360 R.V.O. errichteten Sonderanstalt, der Pensionskasse für die Arbeiter der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft. Diese besteht aus den Abteilungen A und B. Abteilung A dient der reichsgesetzlichen Versicherung, Abteilung B ist eine besondere Wohlfahrtseinrichtung der Eisenbahnverwaltung.

Die Eisenbahnverwaltung zahlt die Hälfte der Beiträge und zur Abteilung B einen besonderen Zuschuß, der von einem Sechstel der zur Abteilung B fließenden Gesamtbeiträge vom 1. April 1917 ab auf ein Viertel erhöht worden ist.

Dieselbe Sonderanstalt besteht auch bei den Eisenbahnverwaltungen in Bayern, Sachsen und Baden. In Württemberg, Mecklenburg und Oldenburg sind die Eisenbahnbediensteten bei der zuständigen Landesversicherungsanstalt versichert.

Von dem nach § 16 der Satzungen (§ 1269 R.V.O.) ihr zustehenden Recht der Gewährung von Heilverfahren bei Erkrankung der Mitglieder hat die preußische Pensionskasse in den letzten Jahren, insbesondere aber in der Kriegs- und Nachkriegszeit mit Rücksicht auf die durch die Entbehrungen des Kriegs allenthalben eingetretene erhebliche Zunahme der Tuberkulose, in immer größerem Umfang Gebrauch gemacht. In den beiden eigenen Lungenheilstätten der Kasse ist die Bettenzahl von 104 und 120 auf je 150 erhöht worden. Außerdem wurden lungenkranke Eisenbahnbedienstete in großer Zahl in privaten Anstalten untergebracht. Im Jahr 1919 hat die Kasse noch ein eigenes Genesungsheim in Bad Friedrichroda i. Thür. eingerichtet, in dem leichter Erkrankte und Erholungsbedürftige untergebracht werden. Die Kosten des Heilverfahrens betrugen im Jahr 1910 = 552000 ℳ und sind von 975000 ℳ im Jahr 1918 auf etwa 2000000 ℳ im Jahr 1919 gestiegen. Die Not der Kinder machte Maßnahmen auch auf dem Gebiet der Kinderfürsorge notwendig. Die Pensionskasse hat sich zunächst an der Versendung von Stadtkindern auf das Land, an die See und in Ferienkolonien beteiligt und ist im Jahr 1918 dazu übergegangen, ein eigenes Kinderheim in dem Solbad Münster a. Stein bei Kreuznach einzurichten. Außerdem wurden die Kinder auch in andere Bäder geschickt. Auch die Waisenfürsorge hat sich die Pensionskasse besonders angelegen sein lassen. Sie bringt auf ihre Kosten

gegen Wegfall der Waisenrente Waisenkinder ihrer Versicherten in geeigneten Waisenhäusern unter. Die Kosten der Kinderfürsorge betrugen im Jahr 1919 insgesamt 100470 ℳ.

Die Ausgaben für die Heilstätten- und Invalidenheime sind gestiegen:

a) Lungenheilstätten.

in Stadtwald von 183765 ℳ im Jahr 1910 auf 521661 ℳ im Jahr 1919,
in Moltkefels „ 156502 „ „ „ 1910 „ 587161 „ „ „ 1919.

b) Invalidenheime.

in Birkenwerder von 10317 ℳ im Jahr 1910 auf 49178 ℳ im Jahr 1919,
in Herzberg a. Harz „ 15970 „ „ „ 1910 „ 56375 „ „ „ 1919,
in Jenkau b. Danzig „ 20612 „ „ „ 1910 „ 84234 „ „ „ 1919.

Die Leistungen der Abteilung B sind in den letzten Jahren ebenfalls wiederholt verbessert worden. Am 1. Juli 1910 wurde eine Lohnklasse VIII für einen Jahresarbeitsverdienst von mehr als 1500 ℳ eingeführt. Die Zusatzrenten wurden vom gleichen Zeitpunkt ab um 10 bis 50 v. H. und die Witwenzusatzrenten von 5 bis $33^1/_3$ v. H. erhöht. Die Rentensteigerung machte eine Beitragserhöhung um etwa ein Drittel erforderlich.

Am 1. April 1913 wurde eine weitere Lohnklasse IX für einen Jahresarbeitsverdienst von mehr als 1650 ℳ eingerichtet. Am 1. April 1917 wurden die Rentenbezüge abermals um etwa durchschnittlich 10 v. H. aufgebessert. Die Aufbesserung hatte eine Beitragserhöhung um rd. 10 % in den einzelnen Lohnklassen zur Folge. Zum gleichen Zeitpunkt wurde die Lohnklasse X für einen Jahresarbeitsverdienst von mehr als 1800 ℳ eingeführt.

Die Bezüge der Altpensionäre, d. h. der ehemaligen Kassenmitglieder, die bis zum 31. März 1916 invalid geworden waren, sowie die Bezüge der Hinterbliebenen solcher Mitglieder, die bis zum 31. März 1916 gestorben waren, sind vom 1. Oktober 1916 ab auf die entsprechenden Bezüge der vom 1. April 1906 bis 30. Juni 1910 gültigen Satzungen aufgebessert worden. Vom 1. April 1919 ab sind alle Bezüge der bis zum 31. März 1917 invalid gewordenen Kassenmitglieder und die Bezüge der Hinterbliebenen solcher Mitglieder abermals und zwar auf die Sätze der vom 1. April 1917 ab gültigen Satzungen erhöht worden.

Das Sterbegeld ist im letzten Jahrzehnt wiederholt aufgebessert worden.

Mit Rücksicht auf die im Lauf des Kriegs einsetzende Teuerung ist den Rentnern der Pensionskasse zu den reichsgesetzlichen Rentenzulagen aus der Abteilung A noch eine besondere Zulage aus Mitteln der Staatseisenbahnverwaltung vom 1. Oktober 1918 ab gewährt worden. Die Zulage betrug für die Empfänger einer Invalidenrente 8 ℳ und für die Empfänger einer Witwenrente 4 ℳ. Diese Zulagen sind nach der erheblichen Erhöhung der reichsgesetzlichen Rentenzulagen mit Wirkung vom 1. Januar 1921 ab weggefallen.

Das Anwachsen der Mitgliederzahl und der Leistungen in den Jahren 1910 bis 1919 veranschaulicht folgende Zusammenstellung:

Jahr	Abteilung A			Abteilung B		
	Zahl (am Schluß des Jahrs)		Höhe der gezahlten anteiligen Renten ℳ	Zahl (am Schluß des Jahrs)		Höhe der gezahlten Zusatz-, Witwen- u. Waisenzusatzrenten und Sterbegelder ℳ
	der Mitglieder	der Empfänger von Alters-, Kranken- und Invalidenrenten		der Mitglieder	der Empfänger von Zusatz-, Witwen- u. Waisenzusatzrenten	
1910	323296	18790	2723932	313285	52674	5974568
1919	737418	30700	14895458	427190	91779	17891556

Das Vermögen der Pensionskasse (Abteilungen A und B) ist von rd. 162252000 ℳ am Schluß des Jahrs 1910 auf rd. 323840000 ℳ am Schluß des Jahrs 1919 gestiegen.

An Zuschüssen sind von der Verwaltung geleistet worden:

im Jahr	Laufende Beiträge in Höhe der Mitgliederbeiträge zur Abteilung A ℳ	Laufende Beiträge in Höhe der Mitgliederbeiträge zur Abteilung B ℳ	Außerordentlicher Zuschuß zur Abteilung B ℳ
1910	2280288	5398635	1986505
1911	2413822	6628600	2309989
Zu übertragen	4694110	12027235	4296494

im Jahr	Laufende Beiträge in Höhe der Mitgliederbeiträge zur Abteilung A ℳ	zur Abteilung B ℳ	Außerordentlicher Zuschuß zur Abteilung B ℳ
Übertrag	4694110	12027235	4296494
1912	3536444	7300838	2729456
1913	4007048	8018255	2987454
1914	3969200	8282853	3089396
1915	3696874	7174279	2757432
1916	3578583	6830245	2533017
1917	4367328	8388409	4114472
1918	5259712	8958544	4868611
1919	7942313	13953197	7403035
	41051612	80933855	34779367

zusammen 156764834 ℳ.

In den der Unfallversicherung unterworfenen Betrieben der Staatseisenbahnverwaltung waren durchschnittlich beschäftigt

im Kalenderjahr 1910 . . . . . 310350 Personen,
„ „ 1919 . . . . . 572953 „ .

Die Zahl der Empfänger von Unfallrenten betrug

1910 35168,
1919 . . . . . 29089.

An Entschädigungen wurden gezahlt

1910 . . . . . 7533536 ℳ,
1919 . . . . . 11573595 „ .

Zur Durchführung der Krankenversicherung ist bei jeder Eisenbahndirektion eine Betriebskrankenkasse errichtet. Die Leistungen der einzelnen Kassen sind nach Maßgabe des Vermögens verschieden, sie gehen weit über die gesetzlichen Mindestleistungen hinaus. Während nach dem Gesetz freie ärztliche Behandlung, freie Arznei und Heilmittel nur den Kassenmitgliedern selbst gewährt werden, gewähren die Eisenbahnbetriebskrankenkassen auch deren Angehörigen freie ärztliche Behandlung und übernehmen ganz oder teilweise die Kosten für die an die Angehörigen gelieferten Arzneien und Heilmittel. Während ferner das Gesetz die Gewährung von Krankengeld nur für die Dauer von 26 Wochen und nur in Höhe der Hälfte des zur Kasse veranlagten Tagesverdienstes verlangt, geben die Eisenbahnbetriebskrankenkassen nach beiden Richtungen erheblich mehr.

Von den Betriebskrankenkassen gewährten im Jahr 1919

Krankengeld auf 26 Wochen 8 Kassen,
„ „ 30 „ 3 „ ,
„ „ 39 „ 5 „ ,
„ „ 45 „ 2 „ ,
„ „ 52 „ 2 „ .

Die Höhe des Krankengelds betrug in Hundertteilen vom veranlagten Lohn

50 v. H. . . . . bei 4 Kassen,
60 v. H. . . . . „ 2 „ ,
$66^2/_3$ v. H . . . . . „ 12 „ ,
75 v. H. . . . . „ 2 „ .

Der Vermögensbestand der Eisenbahnbetriebskrankenkassen und der von der Eisenbahnverwaltung geleistete Zuschuß betrugen:

im Jahr	das Gesamtvermögen am Jahresschluß ℳ	der Zuschuß der Verwaltung ℳ
1910	15104597	3899217
1919	53004164	31611189

Neben den Eisenbahnbetriebskrankenkassen besteht als besondere Wohlfahrtseinrichtung die von dem Allgemeinen Verband der Eisenbahnvereine der preußisch-hessischen Staatsbahnen und der Reichsbahnen (vergl. Seite 109) am 1. Oktober 1904 errichtete Eisenbahnverbandskrankenkasse. Ursprünglich waren zwei Tarife vorhanden.

Tarif I gibt den krankenversicherungspflichtigen Eisenbahnbediensteten, d. h. also den im Arbeiterverhältnis beschäftigten Bediensteten, Gelegenheit, sich gegen Beiträge aus eigenen Mitteln außer einem Sterbegeld einen Zuschuß zu dem gesetzlichen Krankengeld in der Höhe zu versichern, daß sie bei Erkrankungen einen Lohnausfall nicht erleiden. Tarif II bietet eine Arzneiversicherung für die im Beamtenverhältnis beschäftigten Bediensteten und deren Angehörige.

Im Jahr 1913 wurde ein Tarif III angegliedert, in dem die Beamten für den Todesfall für ihre Hinterbliebenen eine Rente zu den gesetzlichen Hinterbliebenenbezügen versichern können.

Seitdem führt die Kasse auch die Bezeichnung Eisenbahnverbandskranken- und Hinterbliebenenkasse.

Die Leistungen der Kasse sind in den letzten 10 Jahren weiter ausgebaut worden. Es wurden gezahlt:

	im Jahr 1910 ℳ	im Jahr 1919 ℳ
Tarif I:		
an Krankengeld	2331811	4731915
an Sterbegeld	103783	258743
Tarif II:		
für Arznei und Heilmittel . .	336488	1631682
für Sterbegeld	19401	135090
Tarif III:		
für Witwen- und Waisenrenten	—	4727

Bayern.

Die Durchführung der reichsgesetzlichen Arbeiterversicherung erfolgte für das ganze Netz der bayerischen Staatseisenbahnen von einer Stelle aus, durch das seit 1. April 1907 gemeinsam für die Eisenbahn- und Postverwaltung als zentrales Amt errichtete Wohlfahrtsamt der Verkehrsanstalten in Rosenheim. Diesem Amt oblag die Wahrnehmung der Geschäfte, die der Staatseisenbahnverwaltung als Arbeitgeberin nach der Satzung der Arbeiterpensionskasse der Verkehrsanstalten zukamen, ferner die Aufsicht über diese Kasse als Aufsichtsbehörde, weiter die Wahrnehmung der Geschäfte des Betriebsunternehmers bei der Verwaltung der Betriebskrankenkassen und die Aufsicht über diese Krankenkassen nach § 377 Abs. III R.V.O. und endlich die Wahrnehmung der Befugnisse und Obliegenheiten der Ausführungsbehörde im Sinn der Unfallversicherungsgesetze für den gesamten Bereich der Staatseisenbahnverwaltung.

Seit dem Inkrafttreten des Versicherungsgesetzes für Angestellte ist dem Amt für den

gesamten Bereich der Staatseisenbahnverwaltung auch die Wahrnehmung der Befugnisse und Obliegenheiten übertragen worden, die nach diesem Gesetz dem Arbeitgeber zukommen.

Auf Grund der §§ 63 bis 67 R.V.O. ist vom 1. Januar 1913 an noch ein besonderes Oberversicherungsamt für die Betriebe der bayerischen Verkehrsanstalten errichtet worden, das der Eisenbahndirektion München angegliedert worden ist und die Aufgaben der höheren Spruch-, Beschluß- und Aufsichtsbehörde für die Betriebskrankenkassen der Staatseisenbahnverwaltung, für die Arbeiterpensionskasse der Verkehrsanstalten und für den Betrieb der Staatseisenbahnen auf dem Gebiet der Unfallversicherung wahrzunehmen hat.

Die Versicherung des Personals gegen Krankheit erfolgt in zwei Betriebskrankenkassen, der Betriebskrankenkasse I in Rosenheim für den Bereich des rechtsrheinischen Netzes und der Betriebskrankenkasse II in Ludwigshafen für den Bereich des pfälzischen Netzes. Die beiden Krankenkassen gewähren ihren Mitgliedern über die gesetzlichen Regelleistungen hinaus erhebliche Mehrleistungen, wie Zuschüsse für größere Heilmittel und für Hilfsmittel gegen Verunstaltung, Krankengeld von $66^2/_3$ v. H. und nach Ablauf einer Wartezeit von 6 Monaten von 75 v. H. des Grundlohns, das auch für alle Sonn- und Feiertage vom ersten Tag der Arbeitsunfähigkeit an gezahlt wird, Hausgeld im Betrag des gesetzlichen Krankengelds, erhöhtes Wochengeld und Stillgeld für versicherte Wöchnerinnen, erhöhtes Sterbegeld und Gewährung von Krankenpflege und Krankenhauspflege an Familienmitglieder. Die satzungsmäßigen Wochenbeiträge betragen ungeachtet der hohen Leistungen der Kassen seit dem 1. Januar 1914 nur 4 v. H. des Grundlohns und werden, der gesetzlichen Bestimmung entsprechend, zu zwei Dritteln von den Versicherungspflichtigen und zu einem Drittel von der Verwaltung getragen.

Träger der Unfallversicherung ist nach § 624 R.V.O. der Staat. Als Ausführungsbehörde ist das Wohlfahrtsamt in Rosenheim bestellt, als obere Spruch- und Beschlußbehörde das besondere Oberversicherungsamt der bayerischen Verkehrsanstalten bei der Eisenbahndirektion München errichtet.

Die Versicherung des Personals gegen Alter und Invalidität erfolgt bei der seit 1. Januar 1891 bestehenden Arbeiterpensionskasse der bayerischen Verkehrsanstalten, die die Rechte einer öffentlichen Korporation besitzt. Die Kasse besteht aus einer Abteilung A und einer Abteilung B. Die Abteilung A ist als Sonderanstalt im Sinn der §§ 1360 bis 1374 R.V.O. zugelassen und zur Gewährung von Invaliden- und Altersrenten sowie von Renten, Witwengeld und Waisenaussteuer für Hinterbliebene nach der Reichsversicherungsordnung bestimmt. Sie hat für ihre Mitglieder alle Aufgaben einer Versicherungsanstalt im Sinn der Reichsversicherungsordnung zu erfüllen. Die Beiträge, die Lohnklasseneinteilung und die Leistungen der Abteilung A decken sich daher mit denen einer Versicherungsanstalt. Die Beiträge werden zur Hälfte von der Verwaltung und zur Hälfte von den Mitgliedern getragen. Ein besonderes Augenmerk hat die Abteilung A stets dem Heilverfahren, insbesondere der Tuberkulosebekämpfung, zugewendet. Die Abteilung B trifft eine weitergehende Fürsorge durch Gewährung von Zusatzrenten, Witwen- und Waisenzusatzrenten sowie Sterbegeldern nach mindestens fünfjähriger Mitgliedschaft in dieser Abteilung. Die Leistungen wurden in dem letzten Jahrzehnt mehrmals erheblich erweitert.

Während im Jahr 1910 als höchste Lohnklasse die Lohnklasse VII mit einem rechnungsmäßigen Jahreseinkommen von 1600 ℳ vorgesehen war, wurden am 1. Januar 1917 zwei weitere Lohnklassen VIII und IX mit einem rechnungsmäßigen Lohneinkommen von 1750 ℳ und 1900 ℳ und am 1. Juli 1919 weitere 7 Lohnklassen X bis XVI mit einem

Höchstlohneinkommen bis zu 3000 ℳ angefügt. Außer dieser Erhöhung des rentenberechtigten Lohneinkommens wurde auch der Hundertsatz, nach dem die Rente berechnet wurde, erhöht. Nach der am 1. Januar 1909 in Geltung getretenen Satzung betrug dieser Hundertsatz für die ersten 5 Mitgliedschaftsjahre 10 v. H. des rechnungsmäßigen Lohneinkommens und stieg nach 40 Mitgliedschaftsjahren bis zum Höchstsatz von 40 v. H.; in der ab 1. Januar 1912 gültigen Satzung wurde der Hundertsatz für die ersten 10 Mitgliedschaftsjahre auf 20 v. H. des rechnungsmäßigen Lohneinkommens festgesetzt und stieg mit jedem weiteren zurückgelegten Mitgliedschaftsjahr um 1 v. H. bis zum Höchstsatz von 50 v. H. nach 40 Mitgliedschaftsjahren. Hierdurch wurde erreicht, daß unter Hinzurechnung der jeweiligen Rente aus der Abteilung A beide Renten zusammen annähernd den gleichen Hundertsatz des rechnungsmäßigen Lohneinkommens ausmachten, aus dem die Pensionen der Beamten nach dem bayerischen Beamtengesetz von 1908 bestehen.

Auch die Witwenrenten aus der Abteilung A haben in dem letzten Jahrzehnt eine Verbesserung erfahren.

Nach der Satzung vom Jahr 1909 betrug die Witwenrente in den ersten 5 Mitgliedschaftsjahren des Verstorbenen 10 v. H. und stieg mit jedem weiteren vollendeten Mitgliedschaftsjahr um ½ v. H. bis zum Höchstsatz von 25 v. H. des Lohneinkommens des Verstorbenen nach 35 Mitgliedschaftsjahren. Durch die Satzung vom 1. Januar 1912 wurde die Witwenrente allgemein auf die Hälfte der Zusatzrente festgesetzt, die der verstorbene Ehemann zur Zeit seines Tods bezogen hat oder bei Invalidität bezogen hätte. Die Waisenrente betrug nach den Satzungen von 1909 und von 1912 ein Viertel der Witwenrente für einfache Waisen und die Hälfte für Doppelwaisen, durch die Erhöhung der Witwenrente erfuhren also auch die Waisenrenten eine Verbesserung. Vom 1. April 1920 an wurde die Witwenrente von $^1/_2$ auf $^2/_3$ der Zusatzrente des verstorbenen Ehemanns und die Waisenrente für einfache Waisen von $^1/_4$ auf $^1/_3$ der Witwenrente hinaufgesetzt. Auch das aus der Abteilung B zu gewährende Sterbegeld wurde von 80 ℳ und 50 ℳ vom 1. Juli 1919 an auf das Doppelte, also auf 160 ℳ beim Tod eines Mitglieds oder eines Zusatzrentenempfängers und auf 100 ℳ beim Tod der Ehefrau eines dieser Sterbegeldberechtigten oder der im Genuß einer Witwenrente stehenden Witwe festgesetzt. Außerdem gewährte die Abteilung B Abfindungen an die im Bezug einer Witwenrente stehenden Witwen, die sich wieder verheirateten, und zwar im dreifachen Jahresbetrag der Witwenrente. Die Beiträge zur Abteilung B betrugen am 1. April 1920 in der niedrigsten Lohnklasse 16 ₰ und in der höchsten 1,60 ℳ für das männliche Mitglied und die Woche, weibliche Mitglieder zahlten die Hälfte dieser Beträge; die Verwaltung leistete einen Zuschuß in der doppelten Höhe der von den Mitgliedern zu zahlenden Beiträge. Im Jahr 1919 betrug dieser Zuschuß (für Eisenbahn und Post) beispielsweise 2131331 ℳ.

Die Vermögenslage der Abteilung B hat sich im Lauf des letzten Jahrzehnts günstig entwickelt; nach dem Stand vom 1. Januar 1920 beträgt ihr gesamtes Vermögen 38473692 ℳ. Bei der Anlage ihres Vermögens sind sowohl die Abteilung A als auch die Abteilung B auf Förderung des genossenschaftlichen Wohnungsbauwesens besonders bedacht gewesen. So hatte die Abteilung A Ende 1919 an Baugenossenschaften 2110811 ℳ zu 3 v. H. und 52192 ℳ zu 3¾ v. H. ausgeliehen, die Abteilung B = 2949278 ℳ zu $3^1/_2$ v. H., 2595687 ℳ zu 3¾ v. H., 1316425 ℳ zu 4 v. H., 257000 ℳ zu $4^1/_4$ v. H. und außerdem noch an Kassenmitglieder 59397 ℳ zu $3^1/_2$ v. H. zum Bau von Einzelwohnhäusern für Arbeiter. Die Höhe der Zusatzrenten aus der Abteilung B im Zeitpunkt der Übernahme der Staatseisenbahnen auf das Reich nach der höchsten Lohnklasse mit einem rechnungsmäßigen Lohneinkommen von 3000 ℳ, in der sich der weitaus größte Teil der Mitglieder befand, ergibt sich aus folgender Zusammenstellung:

Nach Mitgliedschaftsjahren	Hundertsatz des rechnungsmäßigen Lohneinkommens	Betrag der jährlichen Zusatzrente ℳ
10	20	600
15	25	750
20	30	900
25	35	1050
30	40	1200
35	45	1350
40	50	1500

Die Versicherungseinrichtungen der bayerischen Staatseisenbahnen haben sich an der Kriegsfürsorge für ihre Mitglieder in weitgehendem Maß beteiligt. Zunächst haben die Krankenkassen von der durch Reichsgesetz vom 4. August 1914 über Sicherung der Leistungsfähigkeit der Krankenkassen angeordneten Herabsetzung der Leistungen auf die Regelleistungen und Hinaufsetzung der Beiträge auf $4^1/_2$ v. H. des Grundlohns keinen Gebrauch gemacht und ihre bisherigen Beiträge sowie ihre Mehrleistungen während des ganzen Kriegs beibehalten. Dadurch ist den Mitgliedern nicht nur das erhöhte Krankengeld, sondern auch die weitgehende Familienhilfe aus Mitteln der Kasse gesichert worden. Außerdem haben diese Kassen den zurückgebliebenen Familienangehörigen der zum Heeresdienst eingezogenen und infolgedessen aus der Kasse ausgeschiedenen Mitglieder die Familienhilfe (Krankenpflege) in dem durch Satzung vorgesehenen Umfang während des Kriegs weiter gewährt. Die Krankenkassen haben der Arbeiterpensionskasse namhafte Beträge zur Gewährung von Beihilfen an erkrankte oder invalide Kriegsteilnehmer aus der Reihe der früheren Mitglieder oder an deren Familienangehörige zur Verfügung gestellt.

Auch die Arbeiterpensionskasse hat den Kriegsteilnehmern oder ihren Hinterbliebenen besondere Fürsorge zugewandt. So wurde das Sterbegeld auch an Hinterbliebene der im Krieg gefallenen oder verstorbenen, wegen Ableistung des Heeresdienstes aus der Kasse ausgeschiedenen Mitglieder gezahlt. Ferner wurde den zum Kriegsdienst einberufenen Arbeitern die im Heeresdienst zugebrachte Zeit auf das für die Aufnahme in die Abteilung B der Pensionskasse erforderliche Wartejahr angerechnet. Weiter wurde bei den im Krieg invalid gewordenen oder verstorbenen Mitgliedern von der Zurücklegung der fünfjährigen Wartezeit abgesehen. Sodann wurde das Ruhen der Bezüge aus der Abteilung B neben der Kriegsversorgung in weitgehendem Maß beseitigt und endlich den Kriegsteilnehmern zu den Mitgliedschaftsjahren in der Abteilung B ein Kriegsjahr unter den gleichen Voraussetzungen hinzugerechnet, unter denen dies für die Beamten der Fall ist. Auch die Unterstützung invalider Kriegsteilnehmer durch Genesungsbeihilfen aus eigenen und den von den Krankenkassen zur Verfügung gestellten Mitteln hat sich die Arbeiterpensionskasse besonders angelegen sein lassen; außerdem hat sie dem bayerischen Landeshilfsverein vom Roten Kreuz für Krankenpflege, Verhütung von Seuchen usw. ansehnliche Beträge zur Verfügung gestellt.

Sachsen.

Am 1. Juli 1888 ist von der Eisenbahnverwaltung die Arbeiterpensionskasse errichtet worden. Sie gewährte bei dauernder Arbeitsunfähigkeit den Mitgliedern Pensionen und bei ihrem Tod den Hinterbliebenen Witwen- und Waisengeld. Seit dem 1. Januar 1891, der Einführung der reichsgesetzlichen Invalidenversicherung, zerfällt die Kasse in die Abteilungen A und B. Die Abteilung A ist als Sonderanstalt im Sinn der Reichsversicherungsordnung zur Gewährung von Invaliden- oder Altersrenten sowie von Renten, Witwengeld und Waisengeld für Hinterbliebene bestimmt und hat für ihre Mitglieder auch alle übrigen Aufgaben der reichsgesetzlichen Invaliden- und Hinterbliebenenversicherung zu erfüllen. Die Abteilung B trifft eine weitergehende Fürsorge durch Gewährung von Zusatzrenten für Mitglieder und deren Witwen und Waisen sowie durch Gewährung von Sterbegeld.

Die Kasse wird unentgeltlich verwaltet. Die Eisenbahnverwaltung zahlt zur Abteilung A Beiträge in Höhe der Mitgliederbeiträge. Der Abteilung B werden Beiträge in gleicher Höhe, außerdem aber wird seit dem Jahr 1908 ein außerordentlicher Zuschuß gewährt. Dieser hat während der Jahre 1908 bis 1917 ein Zehntel der der Abteilung B zufließenden Gesamtbeiträge betragen und ist vom Januar 1918 an auf ein Viertel dieser Beiträge erhöht worden.

An den der Abteilung B zufließenden Beiträgen und Zuschüssen sind seit dem Jahr 1913 außer der Eisenbahnverwaltung noch andere sächsische Staatsverwaltungen beteiligt, deren Personal von der sächsischen Regierung zur Teilnahme an der Abteilung B verpflichtet worden ist. In welcher Höhe Verwaltungsbeiträge und Zuschüsse in den Jahren 1910 bis 1919 geleistet worden sind, ergibt sich aus der nachstehenden Übersicht:

Jahr	Laufende Beiträge in Höhe der Mitgliederbeiträge zur Abteilung A		zur Abteilung B		Außerordentliche Zuschüsse zur Abteilung B	
	ℳ	₰	ℳ	₰	ℳ	₰
1910	235500	27	500160	10	99794	29
1911	243408	95	798998	44	142105	90
1912	349136	86	790359	78	170151	14
1913	368922	21	938031	52	203449	45
1914	363671	55	988249	68	214035	27
1915	316227	56	815498	38	179065	71
1916	305308	13	775019	62	191241	58
1917	350563	83	1063521	31	200360	85
1918	389082	11	1249171	88	643105	33
1919	616799	92	2330050	03	1195107	27
	3538621	39	10249060	74	3238416	79

Der Kasse sind hiernach in den Jahren 1910 bis 1919 = 17026099 ℳ zugeflossen.

Am 1. Dezember 1884 traten auf Grund des Krankenversicherungsgesetzes vom 15. Juni 1883 17 nach Berufsgruppen getrennte Betriebskrankenkassen für den Bereich der sächsischen Staatseisenbahnen ins Leben. Ihre Vorstände waren gleichzeitig für die Arbeiterpensionskasse tätig, für die sie als Bezirksausschüsse die Mitgliederaufnahmen bewirkten und die Leistungen festsetzten. Am 1. Januar 1899 wurden diese Kassen unter Aufhebung der Bezirksausschüsse zu der Betriebskrankenkasse der sächsischen Staatseisenbahnen vereinigt, die der Durchführung der reichsgesetzlichen Krankenversicherung nach den Bestimmungen der Reichsversicherungsordnung dient.

Die Kasse wird unentgeltlich verwaltet. Die Eisenbahnverwaltung trägt ein Drittel der Beiträge der Versicherungspflichtigen.

Die Kasse gewährt weitgehende Fürsorge für die Mitglieder und deren Angehörige und geht beträchtlich über die gesetzlichen Regelleistungen hinaus. Die Mehrleistungen bestehen insbesondere darin, daß das im Fall der Arbeitsunfähigkeit auf die Dauer von 26 Wochen zu gewährende Krankengeld, anstatt nach der Hälfte, nach drei Vierteln des Grundlohns zu berechnen ist und daß ferner die Kasse den Familienmitgliedern der Versicherten freie ärztliche Behandlung nebst Versorgung mit Arznei, Brillen usw. gewährt.

Ungünstig sind die Kassenverhältnisse durch den Krieg beeinflußt worden. Die schlechten Ernährungsverhältnisse und die Teuerung haben eine außerordentliche Steigerung der Ausgaben für Krankengeld, ärztliche Behandlung, Arzneien usw. herbeigeführt. In den Jahren 1916 bis 1918 überstiegen die Ausgaben die Einnahmen um insgesamt 1437619 ℳ. Das Gesamtvermögen war Ende 1918 auf 340034 ℳ gesunken. Infolge der Erhöhung der Beiträge auf sechs Hundertstel des Grundlohns im Jahr 1919 und der 1919 eingetretenen Lohnsteigerung, die die Einstufung fast sämtlicher Mitglieder in die höchste Lohnstufe zur Folge hatte, sind die Einnahmen von 3269810 ℳ im Jahr 1918 auf 8859371 ℳ gestiegen. Die Zahl der Mitglieder, das Gesamtvermögen und die Zuschüsse der Verwaltung am Schluß der Jahre 1910 und 1919 sind aus der nachstehenden Übersicht zu ersehen.

Jahr	Zahl der Mitglieder	Gesamtvermögen ℳ	Zuschüsse der Verwaltung ℳ
1910	30538	1000203	355600
1919	52948	3707342	2635980

Ferner werden die durch die Verwaltung der Abteilung A entstehenden Kosten nicht von der Eisenbahnverwaltung in Anspruch genommen, sie fließen vielmehr der Abteilung B zu. Im Jahr 1919 hat sich dieser Betrag auf 174215 ℳ belaufen.

Durch die außerordentlichen Zuschüsse zur Abteilung A wurde es möglich, diese Abteilung auch in den Jahren 1910 bis 1919 weiter auszugestalten und die Kassenleistungen wiederholt wesentlich zu erhöhen.

Die Zunahme der Mitgliederzahl und der Leistungen der Kasse in den Jahren 1910 bis 1919 veranschaulicht folgende Zusammenstellung:

Jahr	Abteilung A			Abteilung B		
	Zahl (am Schluß des Jahrs) der Mitglieder	Zahl (am Schluß des Jahrs) der Rentenempfänger	Höhe der gezahlten anteiligen Renten, Witwengelder und Waisenaussteuer ℳ	Zahl (am Schluß des Jahrs) der Mitglieder	Zahl (am Schluß des Jahrs) der Empfänger von Pensionen und Zusatzrenten für Mitglieder, Witwen und Waisen	Höhe der gezahlten Pensionen, Zusatzrenten für Mitglieder, Witwen und Waisen sowie Sterbegelder ℳ
1910	30563	1750	302572	27135	5160	821093
1919	66144	4098	1559745	53511	11417	2409327

Das Vermögen der Kasse, das Ende 1910 = 20890298 ℳ betragen hat, ist auf 36338479 ℳ am Schluß des Jahrs 1919 gestiegen.

Infolge der günstigen Entwicklung der Kassenverhältnisse machte die Kasse von dem Recht, zur Abwendung vorzeitiger Invalidität ein Heilverfahren einzuleiten, in steigendem Maß Gebrauch.

Die Fürsorge erstreckt sich insbesondere auf an Lungentuberkulose erkrankte Mitglieder. Von den Lungenkranken werden die männlichen Mitglieder in Albertsberg, die weiblichen in Carolagrün untergebracht. Zu den Kosten für Belegung der Betten in der Heilstätte Albertsberg trägt die Eisenbahnverwaltung die Hälfte bei. Während der Unterbringung erhalten die Angehörigen, deren Unterhalt der Erkrankte ganz oder vorwiegend aus seinem Arbeitsverdienst bestritten hat, ein Hausgeld, und zwar seit dem 1. Juli 1918 in Höhe von $^3/_4$ des Grundlohns, nach dem zuletzt Beiträge zur Betriebskrankenkasse entrichtet worden sind.

Im Jahr 1919 ist 206 lungenkranken und 104 an anderen Krankheiten leidenden Mitgliedern eine ständige Heilbehandlung zuteil geworden, 361 nicht lungenkranke Mitglieder sind nicht ständig behandelt worden. Die Kosten des Heilverfahrens beliefen sich im Jahr 1919 auf 220230 ℳ.

Auch lungentuberkulöse oder der Lungentuberkulose verdächtige Kinder werden in Lungenheilstätten, Genesungsheimen oder Walderholungsstätten untergebracht.

Zur Förderung der gesundheitlichen Verhältnisse der Mitglieder und deren Angehörige hat die Kasse zwei Erholungsheime eingerichtet.

Das in der sächsischen Schweiz gelegene Erholungsheim Gohrisch ist im August 1904 eröffnet und in letzter Zeit zur Aufnahme blutarmer und schwächlicher, in schulpflichtigem Alter stehender Kinder von Mitgliedern verwendet worden, während das Ende 1919 eingerichtete, im Erzgebirge gelegene Erholungsheim Kipsdorf zur Unterbringung erholungsbedürftiger Mitglieder bestimmt ist.

Ein seit dem 1. September 1908 der Kasse gehöriges Invalidenheim war, besonders auch während der Kriegsjahre 1914 bis 1918, immer weniger besucht und wurde für andere Zwecke benutzt; am 1. Oktober 1919 hat die Kasse das Grundstück verkauft, und Rentenempfänger, die um Übernahme der Invalidenfürsorge nachsuchen, werden geeigneten Heil- und Pflegeanstalten überwiesen. Die Kasse übernimmt die Kosten und beansprucht dafür nur die Invalidenrente und ein Drittel der aus der Abteilung B zu zahlenden Zusatzrente.

Während der Kriegszeit sind von der Kasse bedeutende Beträge für besondere Zwecke und zur Milderung der Notlage der Rentenempfänger aufgewendet worden.

So wurde von der Arbeiterpensionskasse für die zum Kriegsdienst einberufenen Mitglieder der Betriebskrankenkasse, die satzungsmäßig bis Ende 1915 für ärztliche Behandlung ihrer Angehörigen die Hälfte der Kosten zu tragen hatten, die Zahlung dieser Kosten übernommen. Die Kasse beteiligte sich an den Kosten, die zur vorübergehenden Umwandlung des vorerwähnten Invalidenheims in ein Lazarett aufzuwenden waren. Sie beschaffte Liebesgaben für ihre im Feld stehenden Mitglieder und gewährte besondere Zuweisungen an die Witwen und Waisen der im Krieg gefallenen Mitglieder sowie an Rentenempfänger, die sich in Notlage befanden.

Württemberg.

Die Eisenbahnarbeiter sind der allgemeinen Invalidenversicherungsanstalt angeschlossen. Dazu besteht die für den Post- und Eisenbahndienst gemeinsame Arbeiterpensionskasse, die Zuschüsse zu den reichsgesetzlichen Renten gewährt. Im Jahr 1910 betrugen die Zuschußrenten für Invaliden und Witwen nach 5 bis 40 Mitgliedsjahren 10 bis 30 v. H. Die Kasse wurde durch Steigerung der Beiträge, namentlich aber durch fortlaufende außerordentliche Verwaltungszuschüsse (aus der Eisenbahnkasse 1910 = 100000 ℳ, 1920 = 201000 ℳ) in die Lage versetzt, die Renten wiederholt zu erhöhen. Die Zuschußrente betrug am Ende des Berichtszeitraums 20 bis 50 v. H. für Invaliden und 10 bis 33⅓ v. H. für Witwen. — Während die Arbeiter früher in 5 Lohnklassen mit 500 ℳ bis 1400 ℳ Jahresverdienst eingeteilt waren, wurden zur weiteren Rentenverbesserung weitere Klassen angefügt, sodaß 12 Klassen bis zu einem Verdienst von 4000 ℳ vorhanden waren. Der Beitrag wurde auf rd. 3 v. H. des Klassenlohns berechnet und betrug wöchentlich 32 bis 440 ₰.

Die Entwicklung der Kasse ergibt sich aus folgenden Zahlen:

Stand vom	Mitglieder	Davon im Eisenbahndienst	Beiträge ℳ	Einnahmen zusammen ℳ	Vermögen ℳ	Invaliden-zuschußrenten ℳ
1. Januar 1910	11499	9492	346624	601086	3932411	61472
1. Januar 1920	13853	11502	1130463	1821014	9637943	239360

Stand vom	Witwen- und Waisenrenten ℳ	Unterstützungen ℳ	Zuschußrenten auf einen Invaliden ℳ	Zuschußrenten auf eine Witwe ℳ	Zuschußrenten auf eine Waise ℳ
1. Januar 1910	75876	34262	188	117	33
1. Januar 1920	259788	28496	535	269	84

Mit Rücksicht auf die allgemeine Teuerung wurde im Jahr 1916 die Arbeiterpensionskasse zu Unterstützungen bis zu 50 ℳ auf Rechnung der Eisenbahnkasse ermächtigt. Von 1917 an wurde allgemein den Invaliden 70 ℳ (ohne Frau 50 ℳ), den Witwen 50 ℳ und für jedes Kind 20 ℳ bewilligt. Die Beträge wurden 1918 auf 132, 96 und 48 ℳ, für Vollwaisen auf 72 ℳ erhöht und ab 1919 auf 780, 540 und 120 (für Vollwaisen 180) ℳ festgesetzt. Ab 1920 werden je nach der Ortsklasse und dem Bedürfnis 1500 bis 2100 ℳ an die Invaliden und 1200 bis 1620 ℳ an die Witwen gezahlt, Vollwaisen können bis zu 300 ℳ, Halbwaisen bis zu 240 ℳ erhalten. Dazu kommen die Reichszuschüsse zu den Invalidenrenten.

Außer den fortlaufenden Zulagen wurden einmalige Bewilligungen ausgezahlt im Dezember 1917 mit 75 und 60 ℳ für den Mann und die Witwe und 30 ℳ für Kinder, im Oktober 1918 mit 150 und 100 ℳ und 40 ℳ für Halbwaisen, 60 ℳ für Vollwaisen, endlich im Herbst 1919 in zwei Raten 500 bis 700 ℳ für Invaliden, 350 bis 500 ℳ für Witwen und 135 bis 180 ℳ für Waisen.

Die Unfallrentner mit mehr als 60, später 50 v. H. Erwerbsbeschränkung sind den Invalidenrentnern gleich geachtet worden.

Der Aufwand an Teuerungszulagen betrug 1916 = 46000 ℳ, 1917 = 170000 ℳ, 1918 = 536500 ℳ, 1919 = 2107000 ℳ.

An Krankenkassen besteht eine Eisenbahnbetriebskrankenkasse für das ganze Eisenbahnpersonal und eine Baukrankenkasse für die im Neubau beschäftigten Arbeiter, deren Arbeitgeber keine eigene Krankenkasse errichtet haben. Die Eisenbahnbetriebskrankenkasse gewährt seit vielen Jahren für die ersten 26 Wochen ein Krankengeld von zwei Dritteln, vorübergehend einmal ein solches von drei Vierteln des Lohns, für weitere 26 Wochen, in denen die Mitglieder zugleich Invalidenrenten erhalten, zwei Fünftel vom Lohn, außerdem Wochenhilfe, ein Sterbegeld im 40fachen Betrag des Lohns, Familienhilfe und Familiensterbegeld (den fünfzehnfachen Lohn bei Frauen und den vier- bis sechsfachen bei Kindern).

	Mitglieder	Beiträge ℳ	Gesamteinnahme ℳ	Arzt und Arznei ℳ	Krankengeld ℳ	Gesamtausgabe ℳ	Vermögen ℳ
1910	12839	607849	663520	220302	296912	612542	513002
1919	20346	2862982	3081660	678972	1458577	2526600	1418851

Die Unfallversicherung gibt zu keinen besonderen Bemerkungen Anlaß, außer daß gegen Ende des Kriegs infolge Einstellung vieler jungen Burschen sich die Zahl der Schwerunfälle vermehrte.

Neben der Zuerkennung der Renten sucht die Eisenbahnverwaltung das Los der Verletzten durch Verwendung auf geeigneten Posten als Hilfsschreiber, Schrankenwärter u. dergl. zu verbessern.

Die Unfallversicherung ergab:

	1910				1919			
Verletzte	524	mit	147363	ℳ Renten,	547	mit	184956	ℳ Renten,
Witwen	126	„	21450	„ „ ,	150	„	31410	„ „ ,
Waisen	132	„	21078	„ „ ,	151	„	31350	„ „ ,
Gesamtaufwand	—	„	216726	„ „ ,	—	„	282600	„ „ .

Baden.

Zur Durchführung der Invaliden- und Hinterbliebenenversicherung ist am 1. Januar 1891 die Arbeiterpensionskasse für die badischen Staatseisenbahnen nnd Salinen mit dem Sitz in Karlsruhe ins Leben getreten. Sie besteht aus zwei selbständigen Abteilungen A und B.

Die Kassenabteilung A ist vom Bundesrat als eine besondere Kasseneinrichtung im Sinn des Invalidenversicherungsgesetzes anerkannt. Ihr gehören die sämtlichen im Dienst der badischen Eisenbahn-, Dampfschiffahrts- und Salinenverwaltung beschäftigten versicherungspflichtigen Personen an, die demnach von der Verpflichtung der Versicherung bei den allgemeinen Versicherungsanstalten befreit sind. Die Leistungen der Abteilung A bestehen in der Gewährung von Invaliden- und Altersrenten nach den Bestimmungen des Invalidenversicherungsgesetzes und der Reichsversicherungsordnung.

Der Kassenabteilung B gehören die bei der Abteilung A versicherungspflichtigen männlichen und weiblichen Personen an, sobald sie ein Jahr lang im Dienst des Arbeitgebers beschäftigt sind und das achtzehnte Lebensjahr vollendet haben. Die Abteilung B gewährt den Mitgliedern Zuschüsse zu den Invaliden- und Altersrenten, sowie Witwen-, Waisen- und Sterbegelder nach besonderer Satzung.

Zur Bemessung der Beiträge und Kassenleistungen sind bei der Abteilung B=15 Lohnklassen gebildet. Die Wochenbeiträge betragen für männliche Mitglieder 110 bis 390 ₰, für weibliche Mitglieder 74 bis 260 ₰. Die Hälfte

der Beiträge wird von den arbeitgebenden Verwaltungen getragen. Die Leistungen der Kasse beginnen nach fünfjähriger Mitgliedschaft. Sie sind seit dem Bestehen der Kasse wiederholt erhöht und erweitert worden. Ohne Rücksicht auf die Dauer der Mitgliedschaft findet unter gewissen Voraussetzungen eine vollständige oder teilweise Rückgewähr der vom Mitglied selbst gezahlten Beiträge statt.

Die Arbeiterpensionskasse Abteilung A hat in der Gemarkung Oberweiler bei Badenweiler eine eigene Lungenheilstätte (Friedrich-Hilda-Genesungsheim) errichtet, die am 1. Oktober 1907 in Betrieb genommen worden ist. Die Anstalt kann 93 Kranke aufnehmen.

Sie dient in erster Reihe zur Durchführung des gesetzlichen Heilverfahrens bei den Mitgliedern der Kasse. Ferner werden aufgenommen die Angehörigen von Mitgliedern, soweit sie nicht selbst bei einer Landesversicherungsanstalt versichert sind, sowie Beamte und deren Angehörige. Bei dem Friedrich-Hilda-Genesungsheim ist seit dem 1. Oktober 1913 eine Erholungstation für nicht lungenkranke Versicherte in Betrieb. Für die Kassenmitglieder werden die Kurkosten vollständig von der Kasse getragen. Für Familienangehörige der Kassenmitglieder und für Beamte besteht ein mäßiger Verpflegungsatz.

Die Verwaltung der Arbeiterpensionskasse und die Führung der Geschäfte erfolgt durch den Kassenvorstand für beide Kassenabteilungen gemeinschaftlich.

Die zur Wahrnehmung der Geschäfte erforderlichen Arbeitskräfte, Arbeitsräume, Drucksachen usw. werden von den arbeitgebenden Verwaltungen kostenfrei gestellt.

Die Durchführung der Krankenversicherung erfolgt durch die am 1. Dezember 1884 ins Leben getretene Eisenbahn- und Dampfschiffahrts-Betriebskrankenkasse. Die Kasse hat den Zweck, den Mitgliedern Krankenhilfe, Wochenhilfe, Sterbegeld und ihren fürsorgeberechtigten Familienangehörigen Familienhilfe nach der Reichsversicherungsordnung und den Bestimmungen der Satzung zu gewähren. Sie unterscheidet versicherungspflichtige und versicherungsberechtigte Mitglieder.

Für die versicherungspflichtigen Mitglieder zahlt die Eisenbahnverwaltung ein Drittel des Beitrags. Die Beiträge werden nach Lohnstufen und Wochen berechnet und vom Lohn einbehalten.

Die Kassenleistungen gehen über das gesetzliche Mindestmaß hinaus und erreichen vielfach die zulässige Höchstgrenze.

Die Kasse wird unter Oberaufsicht der Eisenbahn-Generaldirektion von einem aus sieben Personen (5 gewählten Mitgliedern und 2 von der Generaldirektion ernannten Beamten) bestehenden Vorstand verwaltet. Die zur Geschäftsführung erforderlichen Arbeitskräfte, Arbeitsräume, Vordrucke usw. werden von der Eisenbahnverwaltung unentgeltlich gestellt.

Die Verwaltungsergebnisse der Kasse sind in der folgenden Übersicht dargestellt:

Jahr	Zahl der				Einnahmen	Ausgaben	Gesamtvermögen
	Mitglieder (im Jahresdurchschnitt)	Erkrankungsfälle	Krankheitstage	Sterbefälle	ℳ	ℳ	ℳ
1910	18953	10273	212342	113	1144025	1135947	955457
1911	17826	10451	206517	107	1150268	1146532	1026619
1912	18282	10449	207158	108	1292080	1280074	1154937
1913	19132	11066	229812	97	1340658	1328552	1167123
1914	19554	10296	222519	102	1423061	1413210	1232396
1915	17634	9083	184289	108	1367708	1357279	1306430
1916	18536	10897	211978	129	1639648	1639354	1242822
1917	18967	15514	285571	141	1699323	1664348	1027301
1918	21591	26044	466831	221	3653634	3562567	502831
1919	28001	14537	323578	120	5559542	5095792	2762916

Die Unfallversicherung erstreckt sich auf alle Arbeiter und im Arbeitsverhältnis stehenden Personen, soweit sie nicht im inneren Bürodienst beschäftigt sind. Versicherungsträger ist die Eisenbahnverwaltung. Für die Versicherung der Arbeiter gegen Betriebsunfälle war bis zum 31. Dezember 1912 das Gewerbeunfallversicherungsgesetz und vom 1. Januar 1913 an die Reichsversicherungsordnung maßgebend.

Den Rentenempfängern wurden Rentenzulagen bewilligt entsprechend den Bekanntmachungen über die Gewährung von Zulagen zu Verletztenrenten vom 17. Januar 1918, vom 27. November 1919 und der Reichsverordnung vom 5. Mai 1920.

Mecklenburg-Schwerin.

Die bei der mecklenburgischen Eisenbahnverwaltung seit dem 1. April 1907 bestehende Arbeiterpensionskasse bezweckt eine über die gesetzliche Verpflichtung hinausgehende Fürsorge für die ständigen Arbeiter durch Gewährung von Invaliden-, Witwen- und Waisenzusatzrenten sowie von Sterbegeldern. Mitglieder der Kasse sind alle ständigen Arbeiter.

Über den Mitgliederstand gibt die nachstehende Übersicht Aufschluß:

Jahr	Stand am Schluß des vorhergehenden Jahrs	Es betrug der		Stand am Schluß des Jahrs	Zunahme	Abnahme
		Abgang	Zugang		v. H.	v. H.
1910	1681	132	175	1724	2,58	—
1911	1724	124	167	1767	2,49	—
1912	1767	166	246	1847	4,53	—
1913	1847	211	268	1904	3,09	—
1914	1904	230	289	1963	3,10	—
1915	1963	219	1092	2836	44,47	—
1916	2836	253	223	2806	—	1,06
1917	2806	179	91	2718	—	3,14
1918	2718	147	77	2648	—	2,57
1919	2648	301	414	2761	4,27	—

Neben der Pensionskasse bestand je eine nach den reichsgesetzlichen Bestimmungen eingerichtete Betriebs- und Werkstättenkrankenkasse.

Die nachstehenden Zusammenstellungen gewähren einen Überblick über die Mitgliederbewegung beider Kassen in dem Berichtszeitraum:

Betriebskrankenkasse.

Jahr	Stand am Jahresanfang		Abgang		Zugang		Stand am Jahresschluß	
	männl.	weibl.	männl.	weibl.	männl.	weibl.	männl.	weibl.
1910	2400	40	665	5	690	9	2425	44
1911	2425	44	711	5	809	7	2523	46
1912	2523	46	706	12	836	13	2653	47
1913	2653	47	921	16	1101	16	2833	47
1914	2833	47	2443	32	2516	30	2906	45
1915	2906	45	1350	249	1236	460	2792	256
1916	2792	256	1114	486	1098	1000	2776	770
1917	2776	770	1044	780	1049	992	2781	982
1918	2781	982	1033	841	1815	758	3563	899
1919	3563	899	2550	766	4011	292	5024	425

Werkstättenkrankenkasse.

Jahr	Stand am Jahresanfang		Abgang		Zugang		Stand am Jahresschluß	
	männl.	weibl.	männl.	weibl.	männl.	weibl.	männl.	weibl.
1910	978	—	79	—	99	—	998	—
1911	998	—	79	—	128	—	1047	—
1912	1047	—	83	—	126	—	1090	—
1913	1090	—	106	—	133	—	1117	—
1914	1117	—	102	—	70	—	1085	—
1915	1085	—	65	10	36	36	1056	26
1916	1056	—	95	36	85	105	1046	95
1917	1046	95	161	119	197	111	1082	87
1918	1082	87	250	135	520	107	1352	59
1919	1352	59	278	50	557	—	1631	9

Oldenburg.

Arbeiter und sonstige Bedienstete, die dauernd in den Eisenbahndienst übernommen worden sind, wurden nach fünfjähriger Dienstzeit und Erreichung der Volljährigkeit in die am 1. April 1900 errichtete Pensionskasse aufgenommen. Diese gewährte den Mitgliedern im Fall der Dienstunfähigkeit Ruhegeld, ihren Hinterbliebenen Witwen- und Waisengeld. Das Ruhegeld betrug 30 bis 50 v. H. des zuletzt bezogenen beitragspflichtigen Diensteinkommens bis zum Höchstbetrag von 2000 ℳ jährlich, das Witwen- und Waisengeld zusammen höchstens 3000 ℳ jährlich. Die Einnahmen der Pensionskasse setzen sich zusammen aus den Beiträgen der Mitglieder mit 1 v. H. des Diensteinkommens und dem Zuschuß aus der Eisenbahnbetriebskrankenkasse mit zur Zeit 160 v. H. der Mitgliederbeiträge.

Die Mitgliederbewegung der Pensionskasse ergibt sich aus der nachstehenden Übersicht:

Jahr	Es betrug			
	die Zahl der Mitglieder	die Zahl der		
		Ruhegeld-	Witwengeld- Empfänger	Waisengeld-
1910	1448	54	102	103
1911	1484	63	108	109
1912	1603	71	114	108
1913	1695	72	120	110
1914	1728	66	126	105
1915	1766	71	135	90
1916	1895	68	133	86
1917	2097	68	153	89
1918	2139	66	179	104
1919	2215	60	196	109

Für die Arbeiter und sonstigen Bediensteten ist eine nach den reichsgesetzlichen Bestimmungen am 1. Januar 1885 errichtete Betriebskrankenkasse geschaffen worden.

Die Kassenbeiträge betragen 5 v. H. des Grundlohns. Die Leistungen bestehen für Mitglieder in ärztlicher Behandlung, Gewährung von Heilmitteln und Krankenhauspflege, einem Krankengeld von 60 v. H. des Grundlohns sowie einem Sterbegeld von mindestens 120 ℳ und höchstens 3000 ℳ; für versicherungsfreie Familienangehörige in ärztlicher Behandlung, Kranken-

hauspflege und einem Sterbegeld von mindestens 60 ℳ und höchstens 2000 ℳ, weibliche Mitglieder erhalten Wochen- und Stillgeld.

Die nachstehende Übersicht veranschaulicht die Mitgliederbewegung dieser Kasse:

Jahr	Stand am Jahresanfang		Abgang		Zugang		Stand am Jahresschluß	
	männl.	weibl.	männl.	weibl.	männl.	weibl.	männl.	weibl.
1910	3258	319	662	36	741	65	3337	348
1911	3337	348	755	55	869	82	3451	375
1912	3451	375	815	39	1071	71	3707	407
1913	3707	407	699	39	889	66	3897	434
1914	3897	343	1058	36	1002	63	3841	461
1915	3841	461	1127	46	1097	202	3811	617
1916	3811	617	1011	193	692	541	3492	965
1917	3492	965	721	342	519	453	3290	1076
1918	3290	1076	695	348	1400	249	3995	977
1919	3995	977	1022	418	1947	160	4920	719

Infolge der Einstellung von weiblichen Kräften und jugendlichen Arbeitern in den beiden letzten Kriegsjahren hat sich die Zahl der Schwerunfälle vermehrt. Das Los der Verletzten suchte die Verwaltung durch ihre Verwendung als Hilfsschreiber, Schrankenwärter, Boten usw. zu verbessern.

Die Unfallversicherung ergab:

1910		1919	
92 Verletzte mit	18444 ℳ Renten,	119 Verletzte mit	34122 ℳ Renten,
42 Witwen „	6692 „ „ ,	44 Witwen „	8775 „ „ ,
63 Waisen „	9330 „ „ ,	54 Waisen „	12408 „ „ ,
Gesamtaufwand	38452 „ ,	Gesamtaufwand	64993 „ .

Wohlfahrtswesen.

Unterstützungen.

Fast durchweg standen den deutschen Eisenbahnverwaltungen aus Haushaltsmitteln und besonderen Fonds jährlich größere Beträge für Unterstützungszwecke zur Verfügung. In der Regel wurden aktiven und ausgeschiedenen Bediensteten auf ihr Gesuch in dringenden Fällen einmalige oder laufende Unterstützungen gewährt, deren Höhe sich nach der Bedürftigkeit der Antragsteller richtete. Die Unterstützungsgesuche wurden in den letzten Jahren immer zahlreicher, sodaß die Verwaltungen immer größere Aufwendungen dafür machen mußten. Im Bereich der preußisch-hessischen Staatseisenbahnverwaltung sind an Vergütungen und Unterstützungen während der Berichtszeit folgende Summen aufgewendet worden:

Rechnungsjahr	Beamte ℳ	Ausgeschiedene Beamte und Hinterbliebene von Beamten ℳ	Arbeiter und Hinterbliebene von Arbeitern ℳ
1910	4739598	1083000	1900000
1911	5300882	2633000	2223985
1912	9528463	2817944	2500000
1913	10142314	4662387	2800000
1914	8130417	6079972	3000000
1915	8219521	6478005	2979602
1916	8249247	6728000	3600000
1917	15293351	6497852	5029089
1918	27245594	6476023	5881988
1919	18250698	5305225	7647430

Als sehr segensreich hat sich die Stiftung Eisenbahn-Töchterhort erwiesen, die im Jahr 1902 mit einem aus freiwilligen Beiträgen der Beamten, Hilfsbeamten und Arbeiter der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen und der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen aufgebrachten Stiftungskapital von über 100000 ℳ errichtet worden ist.

Die Stiftung bezweckt, unverheirateten Töchtern nach dem Tod des Vaters im Fall der Bedürftigkeit und Würdigkeit zur Ausbildung und Förderung ihrer Erwerbsfähigkeit Beihilfen zu gewähren. Der in der Satzung niedergelegte Gedanke, Versorgungshäuser zu errichten, ist durch die Erbauung des Töchterheims Christianenheim in Erfurt ausgeführt worden. Das Heim, das 1910 eröffnet und in den Jahren 1913/14 erweitert worden ist, soll älteren Waisen, die ganz oder größtenteils erwerbsunfähig sind, dauernden Aufenthalt, jüngeren Mädchen während der Ausbildung für einen Beruf vorübergehenden Aufenthalt gewähren. Es bietet für 250 Mädchen Platz.

Das Vermögen des Töchterhorts betrug Ende 1920 = 3675000 ℳ. Im Jahr 1920 wurden für 3728 Waisen 1034000 ℳ als Unterstützungen gezahlt, von denen 681000 ℳ auf Töchter von Unterbeamten und Arbeitern kamen. Zur Entsendung von 137 schwächlichen und erholungsbedürftigen jungen Mädchen in Ferienkolonien sind 29796 ℳ aufgewendet worden, davon 24666 ℳ für 109 Unterbeamten- und Arbeitertöchter.

In Bayern wurden an Beamte, die vor dem 1. Januar 1909 in den Ruhestand getreten waren, ferner an pensionierte Angestellte der vormaligen pfälzischen Eisenbahnen (pfälzische Altpensionäre) und ihre Hinterbliebenen vorübergehende oder fortlaufende Unterstützungen (Pensionsbeihilfen) gewährt.

Auch bestehen verschiedene Stiftungen zugunsten von Beamten und Angestellten der bayerischen Eisenbahnverwaltung, ihrer Angehörigen und Hinterbliebenen.

Für Töchter der vormals pragmatischen Beamten oder von Beamten der Klassen 1 bis 14 der bayerischen Gehaltsordnung steht der Eisenbahn-, Post- und Telegraphenverwaltung je eine aus allgemeinen Unterstützungsmitteln dotierte Freistelle im Mädchenerziehungsinstitut der Salesianerinnen in Beuerberg, der Englischen Fräulein in Augsburg und an der höheren weiblichen Bildungsanstalt in Aschaffenburg zur Verfügung.

Aus allgemeinen Unterstützungsmitteln wurden fortlaufende Erziehungsbeiträge an Kinder von vormals pragmatischen Beamten oder von Beamten der Klassen 1 bis 14 der bayerischen Gehaltsordnung bestritten.

In Württemberg stieg die Summe, die jährlich für Unterstützungszwecke ausgegeben wurde, von 80000 ℳ im Jahr 1910 auf 100000 ℳ im Jahr 1920. Außerdem besteht eine Stiftung von 528000 ℳ, deren Zinsen zur Linderung von Not unter dem Eisenbahnpersonal, zu Erziehungsbeihilfen und zur Förderung der Fachbildung bestimmt sind.

Dem Personal der badischen Staatseisenbahnen sind geldliche Zuwendungen wie folgt, bewilligt worden:

Jahr	an etatsmäßige Beamte	an nichtetatsmäßige Beamte, Bedienstete und Arbeiter		insgesamt
	Beihilfen	Beihilfen	Zusätzliche Bewilligungen zu Renten, Witwen- u. Waisengeldern der Arbeiterpensionskasse	
	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ
1910	23681	98902	62039	184622
1911	31642	132927	88798	253367
1912	31795	128489	91341	251625
1913	36912	127896	91395	256203
1914	37865	124469	89194	251528
1915	49938	146183	98386	294507
1916	106113	213966	96084	416163
1917	94279	205280	84812	384371
1918	176067	215678	84318	476063
1919	219532	330071	110165	659768

Gesundheitsfürsorge.

In der Regel gewähren die deutschen Eisenbahnverwaltungen nur unteren und mittleren Beamten sowie ihren Angehörigen Krankenunterstützungen.

In Bayern wird den Beamten der unteren Besoldungsgruppen an Stelle der Barunterstützung freie ärztliche Behandlung durch den aus beschränkt freier Arztwahl gewählten Bahnarzt gewährt.

Bei Erkrankungen, die einen Spezialarzt erfordern, wird kostenfreie Behandlung nur dann zugestanden, wenn für die Erkrankungsart ein besonderer Spezialarzt von der Verwaltung angestellt oder wenn der Bahnarzt selbst Spezialarzt ist. Arzneien und sonstige Heilmittel für das Personal und seine Familienangehörigen werden frachtfrei befördert. Außerdem kann die Verwaltung Beamten, denen zur Wiederherstellung ihrer Gesundheit ein Kurgebrauch in Bädern oder Heilanstalten verordnet worden ist, kostenfreien oder ermäßigten Kurgebrauch vermitteln oder eine bare Unterstützung als Kostenbeitrag bewilligen.

Auch in Württemberg, wo zur gesundheitlichen Überwachung und Behandlung des Eisenbahnpersonals 156 Bahnärzte angestellt sind, werden zu größeren Kurkosten Krankenbeihilfen gewährt.

Ähnlich liegen die Verhältnisse in Preußen-Hessen. Freie Behandlung durch die Bahnärzte für die mittleren und unteren Beamten des äußeren Dienstes, hierzu freie Heilmittel und Arznei, wenn die Erkrankung oder Verletzung durch den Dienst verursacht ist, sind regelmäßig bewilligt worden.

Die Kosten des bahnärztlichen Dienstes haben sich von 2322500 ℳ im Jahr 1910 auf 5634205 ℳ im Jahr 1919 erhöht. Während man von der Einführung der organisiert freien Arztwahl bisher aus grundsätzlichen Erwägungen abgesehen hat, ist in letzter Zeit, besonders in Orten mit zahlreichem Personal, auf Wunsch der Beamten sowohl als auch der Ärzte die beschränkt freie Arztwahl, wie sie u. a. auch in Bayern besteht, eingeführt worden, soweit es sich nicht um den rein vertrauensärztlichen Teil des bahnärztlichen Dienstes handelt.

In den Kriegsjahren, als die Leistungen des Personals aufs höchste gesteigert werden mußten, verschlechterte sich der Gesundheitszustand der Bediensteten außerordentlich. Gegen Ende des Kriegs ließ sich bereits eine starke Steigerung der Tuberkulose feststellen, die in der Nachkriegszeit einen bedenklichen Umfang angenommen hat. Sehr ungünstig hat auch die Zunahme der Geschlechtskrankheiten, vornehmlich der Syphilis, den Gesundheitszustand der Eisenbahnbediensteten beeinflußt. Durch Aufklärung und sachgemäße Behandlung suchen die deutschen Eisenbahnen der Verbreitung von Tuberkulose und Geschlechtskrankheiten entgegenzuwirken.

Soweit infolge der Kriegsverhältnisse Schutzimpfungen des Personals und seiner Familienangehörigen gegen Seuchen, in erster Linie gegen Pocken und Cholera, notwendig waren, wurden sie durch Bahnärzte auf Kosten der Verwaltungen ausgeführt. Wegen der Fleckfiebergefahr wurde in der Nachkriegszeit für die Entlausung der Bediensteten, die aus dem Feld zurückkehrten, gesorgt.

Familien- und Kinderfürsorge.

An kleinen Orten, an denen zahlreiches Personal der Eisenbahnverwaltung seinen Dienstsitz hat, bereitet die Fürsorge für erkrankte Bedienstete und erkrankte Familienangehörige vielfach Schwierigkeiten; dort unterstützt die Verwaltung allgemeine Einrichtungen, die zur Förderung der Krankenfürsorge geschaffen werden, sei es, daß es sich um den Bau von Krankenhäusern oder um die Beschaffung von Hauspflege handelt. Insonderheit werden auch die Frauenvereine unterstützt, die den von Krankheit heimgesuchten Familien Krankenpflege, Unterstützung bei den häuslichen Verrichtungen, Versorgung mit Wäsche und ähnliche Hilfe angedeihen lassen.

In Bayern gelten für die Vereinbarungen mit den im Bezirk bestehenden Hauspflege-

vereinen folgende Grundsätze, die sich fast überall im Gebiet der deutschen Reichsbahn ähnlich gestaltet haben:

Die Hilfeleistung ist auf die unteren Beamten und die Arbeiter beschränkt. Sie hat nur in den Fällen einzutreten, in denen die Ehefrau durch Wochenbett oder Erkrankung zur Leistung der häuslichen Arbeiten vorübergehend unfähig ist und ein anderes Familienmitglied für diese Arbeiten nicht zur Verfügung steht. Sie erfolgt auf Anweisung des zuständigen Bahn- und Kassenarztes, wenn nach seinem Ermessen der für die Hilfeleistung in Betracht kommende Beamte oder Arbeiter hinreichend bedürftig erscheint. Im einzelnen Fall wird sie so lange gewährt, als sie nach dem Ermessen des Vereins notwendig ist. Die Inanspruchnahme soll jedoch über die Dauer von 14 Tagen nur in Ausnahmefällen hinausgehen. Die Eisenbahnverwaltung erstattet dem Hauspflegeverein die Kosten der Hauspflege, falls der Pflegenehmer dies nicht freiwillig übernimmt. Als Entschädigung für die Gewährung der Hauspflege ist an den Hauspflegeverein nur der Vergütungssatz für den Pflegetag zu leisten, der für Minderbemittelte vom Hauspflegeverein festgesetzt ist.

Die Familienfürsorge wird ergänzt durch die Fürsorge für die Eisenbahnerkinder, bei der die Verwaltungen von den Eisenbahnvereinen, die eigene Erholungsheime errichtet haben, tatkräftig unterstützt werden. Kleinkinderschulen, Kindergärten, Waldschulen, Jugendheime für Eisenbahnerkinder werden durch Beihilfen zu den Einrichtungs- und Unterhaltungskosten gefördert.

Für die Familien- und für die Kleinkinderfürsorge sind im Rechnungsjahr 1919 im Bereich der preußisch-hessischen Staatseisenbahnverwaltung rd. 171666 ℳ ausgegeben worden. In 26584 Krankheitsfällen wurde Fürsorge geleistet, 9082 Kindern von Eisenbahnbediensteten wurde Kleinkinderfürsorge zuteil. Durch Vermittlung der Beamtenorganisationen wurden blutarme und schwächliche Eisenbahnerkinder zur Erholung nach der Schweiz und nach Holland geschickt. Besonders hervorzuheben ist die Kinderhilfe der schwedischen Eisenbahnbeamten, die im Sommer 1920 mehr als 100 schwache, erholungsbedürftige Kinder deutscher Eisenbahnbeamten unentgeltlich aufgenommen und drei Monate gepflegt haben. Die Eisenbahnverwaltungen haben diese Kinderhilfe begünstigt durch geschlossene Hin- und Rückbeförderung der Kinder und der zur Aufsicht während der Reise erforderlichen Begleiter, Gewährung freier Eisenbahnfahrt und Übernahme der Verpflegung unterwegs.

Tuberkulosebekämpfung.

Soweit den an Tuberkulose erkrankten Bediensteten nicht von den Arbeiterpensionskassen oder Krankenkassen Hilfe zuteil wird, halten es die deutschen Eisenbahnverwaltungen für ihre Aufgabe, diesen Bediensteten und ihren Angehörigen die Aufnahme in Lungenheilstätten, Walderholungsheimen und Seehospizen durch Gewährung von Unterstützungen zu ermöglichen und ihnen auch die Beschaffung nahrhafter Lebensmittel und gesunder Wohnungen zu erleichtern. Es werden ihnen außerdem Spuckflaschen, Thermometer, Lysoform, eigenes Eß- und Trinkgeschirr und sogar notwendigenfalls eigene Betten durch die Verwaltungen beschafft; auch wird für Pflegepersonal und Aushilfe in der Hauswirtschaft besonders dann gesorgt, wenn die Hausfrau erkrankt ist. Durch Vorträge der Bahn- und Bahnkassenärzte und durch Verbreitung geeigneter Schriften werden die Bediensteten aufgeklärt. Zeitweilig ließen die Verwaltungen die Wohnungen erkrankter Bediensteter durch eigene Desinfektoren (später durch die Gemeinde- und Kreisdesinfektoren) unentgeltlich desinfizieren. Im Jahr 1919 ist im Bereich der preußisch-hessischen Staatseisenbahnverwaltung 762 Beamten und 1074 Arbeitern und ihren Angehörigen die Tuberkulosenfürsorge zuteil geworden. Die Ausgaben hierfür beliefen sich auf 316500 ℳ, von denen 150400 ℳ auf Arbeiter kamen.

Genesungs- und Erholungsheime.

Genesungs- und Erholungsheime für Eisenbahnbedienstete sind in der Regel von Eisenbahnvereinen mit Unterstützung der Verwaltung errichtet worden. Die preußisch-hessische Staatseisenbahnverwaltung hat seit dem Jahr 1904 im ganzen 1046000 ℳ für diesen Zweck aufgewendet.

Durch diese Beihilfen haben die von den Eisenbahnvereinen der Eisenbahndirektionsbezirke Berlin in Lubmin, Breslau in Schmiedeberg, Bromberg in Bomblin, Cassel in Carlshafen, Elberfeld in Niederdollendorf, Erfurt in Elgersburg und Oberhof, Hannover in Festenburg, Magdeburg in Ilsenburg und Münster in Borkum errichteten Eisenbahnheime, das Erholungs- und Genesungsheim der Lokomotivführer in Münden (Hannover) und das Erholungsheim der Dienststellenvorsteher in Ost-Dievenow tatkräftige Förderung erfahren.

Während des Kriegs waren die meisten Heime als Reservelazarette oder Genesungsheime der Heeresverwaltung zur Verfügung gestellt. Die übrigen hatten unter den allgemeinen Ernährungsschwierigkeiten zu leiden.

Aufenthalts-, Übernachtungs- und Baderäume.

Auf allen Stationen, auf denen das Fahrpersonal längeren Aufenthalt zu nehmen hat, stehen besondere Übernachtungsräume zur Verfügung, die ein gründliches Ausruhen und eine vollständige Erholung des Personals gewährleisten. Ortsansässigen Bediensteten der verschiedenen Dienstzweige einer Station werden nach Bedarf geeignete Räume überwiesen, in denen sie sich während der Ruhepausen aufhalten können und Schutz gegen die Unbilden der Witterung finden.

Für unverheiratete Bedienstete sind an Orten mit besonderem Wohnungsmangel und an abgelegenen Bahnhöfen Ledigenheime errichtet worden, in denen sie gegen geringes Entgelt Wohnung und vielfach auch Kost erhalten.

An vielen Orten sind Badeanstalten vorhanden, deren unentgeltliche Benutzung dem Lokomotiv- und Fahrpersonal sowie den im Betriebsdienst, bei der Bahnunterhaltung, auf den Güterböden und in den Werkstätten beschäftigten Beamten und Arbeitern und unter Umständen auch anderen Bediensteten und Familienangehörigen zusteht.

Die Zahl der Badeeinrichtungen betrug in Preußen-Hessen am 1. April 1920 = 1564 gegenüber 1043 am 1. April 1910, in Württemberg 38, in Baden 76.

Wohnungswesen.

In der Sorge für die Beschaffung von Wohnungen für ihre Beamten und Arbeiter lassen sich die deutschen Eisenbahnverwaltungen zwar in erster Linie von dienstlichen Rücksichten leiten, sind aber besonders unter dem Eindruck der allgemeinen deutschen Wohnungsnot bestrebt, die Zahl der für das Personal bestimmten Wohnungen über das rein dienstliche Bedürfnis hinaus zu erhöhen.

Dienstwohnungen erhalten in der Regel nur solche Beamte, bei denen die sachgemäße Erfüllung des Dienstes ein Wohnen am Ort der dienstlichen Tätigkeit oder in dessen nächster Nähe erheischt. Die Benutzung der Dienstwohnung ist nicht dem freien Ermessen des Beamten überlassen, sondern gehört zu seinen Dienstpflichten.

Alle für Dienstwohnungszwecke nicht in Anspruch genommenen Wohnungen werden als Mietwohnungen an Beamte, Arbeiter oder Angestellte der Eisenbahnverwaltung vergeben. Kleinwohnungen gelten in der Regel als Wohlfahrtseinrichtungen. Demzufolge wird die Auswahl der Bewerber nach ihrer Bedürftigkeit (Einkommen, Zahl, Alter und Geschlecht der Kinder) und Würdigkeit getroffen.

Um die durch den Krieg hervorgerufene Wohnungsnot zu mildern, schuf man überall Not- und Behelfswohnungen durch Einbauten in Güterhallen, Lokomotivschuppen, durch Ausbau von Dachgeschossen und durch Ankauf von militäreigenen Baracken. Das Verbot der Untervermietung wurde für bahneigene Wohnungen vielfach aufgehoben.

Die Eisenbahnverwaltungen unterstützen auch gemeinnützige Baugenossenschaften, denen Eisenbahnbedienstete ausschließlich oder in größerer Zahl angehören.

Diesen wird bahneigenes Gelände in Erbbaupacht zu einem geringen Pachtzins zur Verfügung gestellt und sie erhalten Baudarlehen, die sich in Bayern bis auf 100 v. H. des wirklichen Bauaufwands erstrecken können, mit 3 v. H. zu verzinsen und mit ½ v. H. zu tilgen sind. Die Verwaltung verzichtete, wenn es zur Erleichterung der Finanzierung genossenschaftlicher Unternehmungen nötig wurde, für ihre Darlehen auf die Einräumung der ersten Hypothekrangstelle. Dadurch war es möglich, zu Darlehen außer der Arbeiterpensionskasse der bayerischen Verkehrsanstalten auch private Geldgeber (Brauereien, Terraingesellschaften) heranzuziehen, für die Hypotheken an erster Rangstelle errichtet werden mußten. Außerdem ließ die Verkehrsverwaltung seit 1912 für die Baugenossenschaften gegen Ersatz der Kosten die Baupläne und Kostenvoranschläge in ihren technischen Büros anfertigen, leitete die Ausschreibung und Vergebung der Bauarbeiten und stellte die unmittelbaren Bauaufsichtsbeamten; die Oberaufsicht über die Ausführung der Bauten übte sie unentgeltlich.

Eine ähnliche Regelung findet man bei allen größeren deutschen Eisenbahnen.

An Siedlungsgesellschaften, die für größere Bezirke bestehen, und an Baugenossenschaften, die nicht ausschließlich aus Eisenbahnbediensteten zusammengesetzt sind, sind die deutschen Eisenbahnverwaltungen häufig mit Stammanteilen beteiligt oder sie werden in anderer Weise von ihnen unterstützt.

Bei fast allen deutschen Eisenbahndirektionen bestehen Wohnungstauschstellen, die vorzugsweise versetzten Beamten beim Auffinden einer Wohnung am neuen Dienstort behilflich sind.

Ernährungsfürsorge.

Durch Errichtung von Kantinen ist dafür gesorgt, daß die Eisenbahnbediensteten, besonders das Fahrpersonal und die, deren Dienst es nicht zuläßt, die Hauptmahlzeit zu Hause einzunehmen, Gelegenheit finden, mitgebrachte Speisen und Getränke aufzuwärmen oder gegen einen mäßigen Preis warmes Essen einzunehmen. Die Bahnhofswirte sind zur Abgabe von Speisen gegen billige Preise verpflichtet. Besondere Suppenküchen sind während des Kriegs in Württemberg und Sachsen errichtet worden. Kaffeeküchen und Selterswasseranlagen versorgen die Bediensteten gegen geringes Entgelt mit alkoholfreien Getränken.

Als infolge des Kriegs Mangel an Lebensmitteln eintrat, errichteten die deutschen Eisenbahnen besondere Ernährungstellen, die vielfach unter Mitwirkung des Personals verwaltet wurden. Sie erleichterten den Bezug von Lebensmitteln und vermochten durch Einkauf im großen eine Preissenkung zu erzielen. Im Bereich der preußisch-hessischen Staatseisenbahnverwaltung waren folgende Stellen mit der Durchführung der Ernährungsfürsorge beauftragt:

a) Der Ernährungsbeirat beim Ministerium der öffentlichen Arbeiten. Aufgabenkreis: Aufklärung der Bediensteten über die Ernährungswirtschaft und Mitarbeit bei der Sonderversorgung;

b) der Ernährungsausschuß, bestehend aus 7 Eisenbahndirektionen unter Leitung des Ernährungsreferenten im Ministerium der öffentlichen Arbeiten. Aufgabenkreis: Austausch der Erfahrungen in den einzelnen Eisenbahndirektionsbezirken, Aufstellung allgemeiner Richtlinien zur Förderung und zum weiteren Ausbau der Selbsterzeugung usw.;

c) Lebensmittelausschüsse bei allen Hauptwerkstätten und den größeren Dienststellen. Aufgabenkreis: Mitwirkung bei der Verteilung der Sonderzulagen, gemeinschaftlicher Einkauf, Aufklärung des Personals über Ernährungschwierigkeiten usw.

Außerdem wurden die Wohlfahrtsdezernenten bei den Eisenbahndirektionen — als nunmehrige Ernährungsdezernenten — von sonstigen Geschäften entlastet, und es wurden ihnen die nötigen Hilfskräfte beigegeben. Ihnen oblag jetzt die Fürsorge für die gesamte Lebenshaltung der Bediensteten.

Ähnlich waren die Ernährungstellen bei den übrigen deutschen Eisenbahnen organisiert. Die Lebensmittel wurden zum Teil im Weg von Massenspeisungen, die auf allen größeren Übergangstationen, Güterabfertigungstellen, Werkstätten, eingerichtet wurden, zum anderen Teil durch Einzelausgabe und sogenannte Paketbelieferung an die Eisenbahnbediensteten gegen Kostenerstattung abgegeben.

Im Bezirk der badischen Staatseisenbahnverwaltung wurde die Leistungsfähigkeit der Kantinen gehoben.

Die Beschaffung größerer Vorräte, die Ausnutzung günstiger Kaufgelegenheiten und die Eindeckung für längere Zeiträume machten erhebliche Zuschüsse der Verwaltung erforderlich. Hühner, Enten, Gänse, auch Ziegen und Schweine und stellenweise Kühe wurden gehalten. Die Großeinkaufstelle aller badischen Eisenbahnkantinen bildete die beim Güteramt Mannheim errichtete Landesversorgung. Sie beschaffte im großen Waren des freien Verkehrs, erhielt die besonderen Zuweisungen der badischen Lebensmittelversorgung und der Lebensmittelversorgung für Schwerarbeiter, erwarb Zuchtvieh und Düngemittel für die Garten- und Feldbestellung der Kantinen und der Kleintierzuchtvereine. Sie arbeitete mit einem Betriebskapital von 400000 ℳ, das die Eisenbahnverwaltung als zinslosen Vorschuß gewährt hatte. Im Oktober 1916 hatte sie bereits für über 2½ Millionen Mark Waren umgesetzt. Alle für die Landesversorgung bestimmten und von ihr ausgehenden Sendungen wurden frachtfrei befördert. Zeitweise übernahmen die Kantinen auch die Verpflegung der Familienmitglieder.

Der Obstertrag aus bahneigenen Obstbaumpflanzungen wurde ausschließlich an Eisenbahnbedienstete freihändig verkauft und frachtfrei befördert. Bahneigene Trocknungsanlagen übernahmen unentgeltlich das Dörren von Obst und Gemüse.

Seit der Besserung der Ernährungsverhältnisse im Lauf des Jahrs 1919 sind die Sonderzuweisungen an Lebensmitteln und die Massenspeisungen immer mehr eingeschränkt worden. Das Personal ist gleichzeitig auf den Weg der Selbsthilfe durch Bildung von Ein- und Verkaufsvereinigungen auf genossenschaftlicher Grundlage, und vor allen Dingen auf Erhöhung der Selbsterzeugung hingewiesen worden. Schon während des Kriegs haben sich, unter Umständen mit Unterstützung der Eisenbahnen, derartige Genossenschaften gebildet.

Durchgreifender als Massenspeisungen und Einzelzuteilung von Lebensmitteln hat die Selbsterzeugung von Nahrungsmitteln durch Kleingartenbau und Kleintierzucht die Lebenshaltung der Eisenbahnbediensteten während der Kriegszeit beeinflußt.

Lebensfähige Ansätze zu einer Entwicklung der Kleinwirtschaft waren schon vor dem Krieg vorhanden. Vor dem Jahr 1914 sah man in der Liebe zum Gartenbau eine Liebhaberei einzelner. Mit dem Krieg änderte sich unter dem Druck der Not diese Anschauung. Im Bereich der preußisch-hessischen Staatseisenbahnverwaltung leitete ein Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 15. November 1914 die planmäßige Förderung von Kleingartenbau und Kleintierzucht ein. Eisenbahnbehörden und Vereine des Personals arbeiteten in allen deutschen Ländern Hand in Hand. Die wichtigste Sorge der Verwaltungen war die Beschaffung passenden Lands. Alle nur irgendwie zur Feld- oder Gartenbestellung geeigneten Ländereien wurden herangezogen; selbst Waldschutzstreifen wurden, wenn nötig, auf Kosten der Verwaltung gepflügt und für den Kartoffelbau hergerichtet. Unverpachtete Flächen konnten unentgeltlich oder gegen geringe Entschädigung freihändig abgegeben werden, in erster Linie an Eisenbahnbedienstete, unter Umständen auch an Nichteisenbahner. Auf diese Weise gelang es, die früher oft wenig ertragreichen Dispositionsländereien gründlich zu bewirtschaften. Ihre Bewirtschaftung wurde auf alle Weise durch die Eisenbahnverwaltungen und die Eisenbahnvereine unterstützt und gefördert.

Eine Ergänzung des Kleingartenbaus bildete die Kleintierzucht, durch die Garten- und Hausabfälle aller Art eine nützliche Verwendung fanden, während der Stalldünger wieder dem Garten zugute kam. Auch die Kleintierzucht wurde von den deutschen Staatseisenbahnverwaltungen durch die verschiedensten Mittel gefördert. So wurde für Bedienstete, deren Gärten wegen zu großer Entfernung vom Wohnort zur Aufnahme von Tieren nicht geeignet waren, von den Verwaltungen auf Bahnhöfen und an Werkstätten Stallungen errichtet. Auch wurden ihnen Beihilfen zur Anschaffung guter Zuchttiere sowie Baustoffe für Stallungen gewährt. Mittelpunkte der Zuchtbestrebungen und zugleich Lehr- und Beratungstellen bildeten die von der Verwaltung oder von den Vereinen eingerichteten Zuchtstationen für Geflügel, Kaninchen, Ziegen, Schafe und Schweine. Dazu kamen Zentralbrütereien und Musterbienenstände.

Kleingartenbau und Kleintierzucht haben auch in der Nachkriegszeit für die Eisenbahn-

bediensteten nicht an Bedeutung verloren. Die Lebensmittelpreise sind so hoch, daß die Kleinwirtschaft auch jetzt noch eine merkliche Erleichterung für die Haushaltsführung bedeutet.

Einige Zahlenangaben beleuchten die Ausdehnung und die Erfolge der Kleinwirtschaft.

Die Gesamtgröße der in Preußen-Hessen im Jahr 1918 bebauten Flächen belief sich auf 36597 Hektar gegen 35566 Hektar im Vorjahr. Es waren 76 Baumschulen und 1073 Mustergärten vorhanden. Zur Förderung der Kleintierzucht bestanden 428 Musteranlagen, 372 Vereinszuchtstationen, 838 gemeinsame Tierhaltungen, 962 Stallbauten zur Abvermietung, 209 sonstige Einrichtungen.

Am 1. April 1920 waren 1909 meist zu Direktionsverbänden zusammengeschlossene Eisenbahner-Kleintierzucht- und Gartenbauvereine mit 182000 Mitgliedern vorhanden. Insgesamt betrieben am 1. April 1920 im Bereich der preußisch-hessischen Staatseisenbahnverwaltung 303000 Bedienstete Kleintierzucht und 265000 Bedienstete Kleingarten- und Landbau.

Hausbrandversorgung.

Die deutschen Eisenbahnen waren in ihren Bemühungen, das Personal mit Hausbrandkohlen zu versorgen, an die fortdauernde Rationierung der Kohlen gebunden. Sie mußte sich darauf beschränken, im Einverständnis mit dem Reichskohlenkommissar den Bediensteten die zustehenden Kohlen pünktlich und in guter Beschaffenheit zu liefern. Da in der Regel die Eisenbahnvereine den Kleinverkauf übernahmen, wurde der Kohlenpreis infolge der Ausschaltung der Kleinhändler verbilligt. Ausnahmsweise konnten an die Bediensteten kleine Mengen von Dienstkohlen abgegeben werden. Abfallholz aus den Eisenbahnbetrieben und unbrauchbare Holzschwellen wurden als Heizmaterial an das Personal verkauft. Holz und Torf wurden durch die Eisenbahnen oder durch Bezugsgenossenschaften der Eisenbahner im großen beschafft und zum Selbstkostenpreis abgegeben.

Bekleidungsangelegenheiten.

Für Eisenbahnbedienstete, die zum Tragen von Dienstkleidern verpflichtet sind, haben die deutschen Eisenbahnen wie bisher die Kleidungstücke aus den Mitteln der Kleiderkassen beschafft. Die Bediensteten erhielten Bekleidungsgeld. Für das im Zugförderungs-, Zugbegleit-, Bahnsteig-, Pförtner- und Wächterdienst beschäftigte Personal, ebenso für gewisse Klassen von Werkstättenarbeitern sind besondere staatseigene Schutzkleider vorgesehen.

Im Jahr 1916 zeigten sich die ersten Schwierigkeiten in der Beschaffung von Schuhwerk und Kleidern. Dem Mangel an Ledersohlen suchte man im Bereich der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen durch die Verwendung von Holzgelenksohlen abzuhelfen. Die Eisenbahnverwaltung übernahm den Einbau der Sohlen in das Schuhwerk ihrer Bediensteten und später auch deren Angehörigen zum Selbstkostenpreis unter Zurechnung eines Zuschlags von 20 v. H. des Arbeitslohns.

Für Personal, dessen Dienst besondere Beweglichkeit verlangt, wie Streckenläufer, Handweichensteller, Rangierbedienstete, wurden durch die zuständigen Reichstellen Ledersohlen freigegeben. Vielerorts wurden eigene Werkstätten für die Ausbesserung von Schuhwerk eingerichtet.

Seit dem Februar 1916 mußte die Abgabe von Dienstkleidung eingeschränkt werden, zuerst allgemein, später unter völliger Ausschließung zahlreicher Beamtengruppen, sodaß zuletzt nur die Bediensteten mit Uniformen ausgestattet waren, die unmittelbar mit dem reisenden Publikum in Berührung kamen. Dazu kam der Mangel an Schutzkleidung, der sich um so bitterer bemerkbar machte, als die körperliche Widerstandskraft der Bediensteten an und für sich geschwächt war. Seit 1918 wurde auch das Fehlen von Unterkleidung bei Beamten und Arbeitern außerordentlich fühlbar.

Die Versuche, der Bekleidungsnot durch Lieferung von Ersatzstoffen (Papier- und Zelluloidgeweben u. dergl.) zu steuern, hatten wenig Erfolg, zumal diese Stoffe nur für einen ganz

kleinen Teil des Personals verwendet werden konnten. Um die Wiederherstellung beschädigter Kleider zu erleichtern, richteten die Eisenbahnen in Diensträumen außer den Schuhmacherwerkstätten auch Schneiderwerkstätten ein, in denen sie durch geeignete Bedienstete Ausbesserungsarbeiten vornehmen ließen.

Alle Bekleidungsangelegenheiten wurden in den Bekleidungstellen bearbeitet, die auch nach Abschluß des Waffenstillstands ihre Tätigkeit fortsetzten. Sie beschafften aus Heeresbeständen, aus dem Ausland sowie aus den besetzten Gebieten neue und getragene Uniformen, Kleider, Stoffe, Wäsche aller Art, Schuhe und Leder, die sie ursprünglich zum Selbstkostenpreis, zeitweilig sogar unter dem Einkaufspreis, an Bedienstete abgaben. Vom Frühjahr 1920 an wurden die Bekleidungstellen nach und nach abgebaut.

Fürsorge für kriegsbeschädigte Eisenbahner.

Um den im Kriegsdienst verletzten und erkrankten Eisenbahnbediensteten und deren Söhnen eine über das gesetzliche Maß hinausgehende Fürsorge zuteil werden zu lassen, wurden im Bereich mehrerer deutscher Eisenbahnverwaltungen eigene Organisationen ins Leben gerufen, so in Sachsen die Eisenbahnerhilfe des Vereins der Beamten der sächsischen Staatseisenbahnen, in Preußen-Hessen die Kriegsbeschädigtenfürsorge der Kriegsammlung der Eisenbahn.

Diese hat vom Beginn ihrer Tätigkeit (Mitte 1915) bis zum Ablauf des Kalenderjahrs 1919 insgesamt 14390 Fürsorgefälle behandelt. Sie betrafen

699 Eisenbahnbeamte (5 v. H.),
10770 Eisenbahnarbeiter (75 v. H.),
1498 Söhne von Eisenbahnbeamten (10 v. H.),
1423 Söhne von Eisenbahnarbeitern (10 v. H.).

In 11667 Fällen (81 v. H.) handelte es sich um Verwundung oder Verstümmlung, in 59 Fällen (0,4 v. H.) um vollständige Erblindung, in 2664 Fällen (19 v. H.) um Erkrankungen der Kriegsteilnehmer. Ende 1919 war die Fürsorge in 12157 Fällen (84 v. H.) abgeschlossen und wurde in 2233 Fällen (16 v. H.) noch fortgesetzt.

Für die Fürsorge wurden bis Ende 1919 = 659400 ℳ aufgewendet, davon 150000 ℳ (23 v. H.) für die Anlernung Verletzter in Lehrwerkstuben und 172000 ℳ (26 v. H.) für Verpflegungzuschüsse.

Vom Beginn des Kalenderjahrs 1920 ab konnte die Fürsorge für kriegsbeschädigte Eisenbahner und deren Söhne nicht mehr auf neue Fälle ausgedehnt werden. Die bereits eingeleiteten Fürsorgemaßnahmen werden jedoch in der bisherigen Weise zu Ende geführt.

Grundsätzlich wurden kriegsbeschädigte Eisenbahner nach ihrer Entlassung aus dem Heeresdienst wieder im Eisenbahndienst untergebracht, auch schon bevor die Demobilmachungsvorschriften die Arbeitgeber allgemein zur Wiedereinstellung veranlaßten. Soweit es nach ihrer Verletzung erforderlich war, wurde ihnen eine von ihrer früheren dienstlichen Tätigkeit abweichende Beschäftigung zugewiesen, die auf ihren Kriegsschaden Rücksicht nahm. Man schuf auch durch Änderungen der Geschäftseinteilung und durch Zusammenlegen passender Geschäfte besondere Posten für sie. Die Verwaltungen kamen ihnen bei der Unterbringung in ihrer Heimat oder an von ihnen gewünschten Orten so weit wie möglich entgegen. Die üblichen Altersbeschränkungen wurden mild gehandhabt. War eine Vorbereitung auf den neuen Posten notwendig, so wurde Kriegsbeschädigten bereits während ihrer Vorbereitungszeit Lohn gewährt. Die Entlohnung selbst wurde in jedem einzelnen Fall ohne Rücksicht auf die militärische Rente nach dem Grad der Leistungsfähigkeit des wiederbeschäftigten Arbeiters in der ihm zugewiesenen Tätigkeit bemessen. Wo es technisch möglich war, stellte man ihnen besondere, ihrer Verletzung angepaßte Werkzeuge (verlängerte Schraubenschlüssel, Schaffnerzangen mit Fußbetrieb und ähnliches) zur Verfügung.

Die deutschen Eisenbahnverwaltungen sind auch bestrebt gewesen, Kriegsbeschädigte, die vor ihrem Ausrücken ins Feld noch nicht im Eisenbahndienst tätig waren, neu einzustellen.

Im allgemeinen waren die Leistungen selbst Schwerkriegsbeschädigter nach einer gewissen Anpassungszeit erheblich besser, als sich erwarten ließ.

Beteiligung des Personals an der Kriegswohlfahrt.

Die gegebenen Träger für die Beteiligung des Personals an der Kriegswohlfahrt waren die Eisenbahnvereine. Aber auch die Gewerkschaften haben in großem Umfang an den Wohlfahrtsbestrebungen teilgenommen.

Für den Bereich der preußisch-hessischen Eisenbahnverwaltung wurde die Kriegsammlung der Eisenbahn im November 1914 von Vertretern der Eisenbahnbeamten- und Arbeiterfachverbände mit Zustimmung des Ministers der öffentlichen Arbeiten ins Leben gerufen. Sie war die Sammelstelle für Geldspenden und Liebesgaben aus den Kreisen der Bediensteten und sorgte für deren zweckmäßige Verwendung. Die Leitung hatte der Vorstand des Allgemeinen Verbands der Eisenbahnvereine. Außer zahlreichen Spenden an Wollsachen, Lebensmitteln, Büchern usw. wurden im Lauf der Kriegsjahre rd. 5 Millionen Mark aufgebracht. In erster Linie wurden aus der Sammlung die Truppen im Feld mit warmer Unterkleidung und Liebesgaben aller Art versorgt. Dann wurden zahlreiche Wohlfahrtseinrichtungen, so namentlich die Kriegsbeschädigtenfürsorge für Eisenbahnbedienstete und ihre Söhne, das Rote Kreuz, der Kriegsausschuß für warme Unterkleidung, die Nationalstiftung für die Hinterbliebenen der im Krieg Gefallenen, die Kriegsblindenstiftung, der Rote Halbmond, die bulgarische Kriegswohlfahrt, die U-Bootspende u. a. durch Überweisung namhafter Beträge unterstützt.

Nach Abschluß des Waffenstillstands ist die Sammlung eingestellt worden.

Im Bereich des bayerischen Eisenbahnnetzes haben sich an der Kriegswohlfahrtspflege der Bayerische Verkehrsbeamtenverein, der Bayerische Eisenbahner-Verband, der Deutsche Eisenbahner-Verband und insbesondere auch die Baugenossenschaften des bayerischen Verkehrspersonals beteiligt.

Als Wohlfahrtseinrichtung der ersten drei Verbände seien unter anderem erwähnt:

Die Frauen und Kinder der zum Heeresdienst einberufenen Vereinsmitglieder erhielten laufende Unterstützungen. Während des Kriegs errichteten die Vereine sogenannte Wirtschaftstellen, die sich mit der Vermittlung und Abgabe von Waren, wie Lebensmitteln, Kleidern, Brennstoffen und Gebrauchsgegenständen an die Mitglieder befaßten. Den einzelnen Mitgliedern wurde Rechtschutz gewährt und Auskunft erteilt; bei Gerichtsverhandlungen vergütete der Verein in vielen Fällen die Anwalts- und Gerichtskosten. Geldbeträge und Liebesgaben wurden dem Roten Kreuz, verschiedenen Fürsorgeeinrichtungen, Wohltätigkeitstiftungen und auch mobilen Truppenteilen gespendet.

Der Bayerische Verkehrsbeamtenverein gründete während des Kriegs einen Unterstützungsfonds zur Gewährung von Erziehungsbeihilfen an die Hinterbliebenen der im Krieg gefallenen mittleren Verkehrsbeamten; auch stellte er sein eigenes Erholungsheim in Tutzing als Hilfslazarett in den Dienst der Krankenpflege.

Die Baugenossenschaften des bayerischen Verkehrspersonals erleichterten die Lage der Kriegerfamilien und der Hinterbliebenen ihrer Mitglieder vor allem durch weitgehende Mietstundungen und Mietnachlässe. Es wurden an Frauen und Kinder von Kriegsteilnehmern von verschiedenen Genossenschaften monatliche Unterstützungsbeträge, außerdem an die der Kriegsfürsorge dienenden Anstalten und Vereine namhafte Geldbeträge überwiesen, sowie Lebensmittel, wie Milch und Brot, abgegeben. Verschiedene Baugenossenschaften beteiligten sich an den von Berufsvereinen veranstalteten Kriegswohlfahrtslotterien und Haussammlungen und ermöglichten durch eigene Haussammlungen und Wohlfahrtsveranstaltungen (Weihnachts-

feiern usw.) die Versendung von Liebesgaben und die Bescherung armer Kriegerkinder. Die Frauen einiger Genossenschaften fertigten gemeinschaftlich Wollsachen für Krieger als Weihnachtsgaben an.

Auch im Bereich aller übrigen deutschen Eisenbahnverwaltungen haben sich die Eisenbahnbediensteten auf dem Gebiet der Kriegswohlfahrt opferwillig betätigt. Es seien nur noch die sächsische Eisenbahnerhilfe und die Hinterbliebenenfürsorge der Eisenbahnerhilfe erwähnt. Die erstere ergänzte die Kriegsfürsorge für kriegsbeschädigte sächsische Eisenbahnbedienstete und ihre kriegsbeschädigten Söhne, die letztere die für die Hinterbliebenen. Die Geldmittel für diese Einrichtungen hat der Verein der Beamten der sächsischen Staatseisenbahnen gestiftet; sie wurden später durch Beiträge aus den Kreisen aller Bediensteten ergänzt.

Vierter Abschnitt.

Verkehr und Betrieb.

Vom Jahr 1910 bis zum Kriegsausbruch.

Personenverkehr.

Die Zugleistungen im Personenverkehr sind vor dem Krieg ständig gestiegen; von 322 Millionen Zugkilometer im Jahr 1910 hoben sie sich auf 356 Millionen im Jahr 1913, d. i. um 10,6 v. H.

Die Zugverbindungen wurden planmäßig ausgebaut, der Nahverkehr und der Verkehr auf größere Entfernungen in gleicher Weise pfleglich behandelt. Auf dem weitverzweigten Netz der preußischen Nebenbahnen im Osten wurden durch Fahrtbeschleunigungen und Einrichtung neuer Zugverbindungen, in Bayern besonders durch weitgehende Einführung der kleinen Zugeinheit (leichte Züge) im Lokalbahnverkehr Fahrplanverbesserungen von weitreichender Bedeutung geschaffen. Den Bedürfnissen des Arbeiter- und Berufverkehrs wurde sorgfältig nachgegangen und ihnen in weitestem Umfang entsprochen; Markt- und Schulverkehr wurden durch Bereitstellung passender Fahrgelegenheiten gefördert, die Anschlüsse von den Seitenlinien an die Hauptverkehrstrecken verbessert und vorhandene Zuglücken durch Einrichtung neuer Züge oder Triebwagenfahrten beseitigt. Auch der Ausflug- und Badeverkehr wurde nach Kräften gefördert. Die Zahl der mit Fahrpreisermäßigung gefahrenen Feriensonderzüge stieg z. B. von 231 im Jahr 1910 auf 322 in 1911, 341 in 1912 und 377 in 1913; in der ersten Hälfte des Juli 1914 wurden nicht weniger als 248 Feriensonderzüge mit Fahrpreisermäßigung gefahren, darunter 71 nach der Ostsee, 29 nach der Nordsee, 51 nach den mitteldeutschen Gebirgen, 56 nach Bayern, dem Salzkammergut und Baden und 21 nach Frankfurt (Main) und Basel.

Für den Verkehr auf weite Entfernungen wurden neue Schnellzüge mit hoher Geschwindigkeit eingerichtet, die nur auf besonders verkehrsreichen Stationen anhielten. So legten z. B. die Züge 79/80 den Weg zwischen Berlin und München in 8 Stunden 41 Minuten und 8 Stunden 57 Minuten mit nur 2 fahrplanmäßigen Aufenthalten (Halle und Nürnberg) zurück. Zug 79 München—Berlin war neben dem Südexpreß Paris—Irun der auf weite Strecken schnellste Zug des Kontinents. Im Sommer 1914 durchliefen bereits 113 Züge 28 Strecken von mehr als 150 km Länge ohne Aufenthalt. Ein Verzeichnis dieser Züge und der für den Verkehr zwischen den deutschen Großstädten bestimmten neuen Züge mit besonders hoher Reisegeschwindigkeit enthält die Anlage 3.

Diese schnellfahrenden Züge führten meist nur die 1. und 2. Wagenklasse; wo es aber die Verhältnisse irgend gestatteten, wurde auch die 3. Klasse beigestellt. In Preußen-Hessen

hatten im Sommer 1914 = 84 v. H. aller D-Züge die 3. Wagenklasse. In den übrigen Ländern mit Staatsbahnbesitz war das Verhältnis ähnlich. Die Zahl der Schlafwagenkurse auf den preußisch-hessischen Staatsbahnen stieg von 56 im Jahr 1910 auf 61 im Jahr 1913 und die der Speisewagen von 65 auf 99. Bei Beginn des Jahrs 1920 befanden sich auf allen deutschen Staatseisenbahnen 19 Schlafwagen- und 54 Speisewagenläufe im Betrieb. Der Schlafwagen- und Speisewagenbetrieb sowie der Betrieb der Luxuszüge lag in Deutschland zu einem großen Teil und in Österreich und Ungarn ausschließlich in den Händen der Internationalen Schlafwagengesellschaft mit dem Sitz in Brüssel. Nach Ausbruch des Kriegs mußte diese Gesellschaft ihren Verkehr in den mitteleuropäischen Staaten, in denen die kriegerischen Ereignisse sich abspielten, einstellen. Unter Beteiligung deutscher, österreichischer und ungarischer Finanzkreise und der Staatseisenbahnverwaltungen dieser drei Staaten wurde daher zur Pflege dieses internationalen Verkehrs am 24. November 1916 eine neue Gesellschaft, die Mitteleuropäische Schlafwagen- und Speisewagen-Aktiengesellschaft (Mitropa) mit dem Sitz in Berlin gegründet. Damit wollte man sich auch von dem weitreichenden Einfluß der Internationalen Schlafwagengesellschaft befreien. Deutschland entsandte drei, Österreich und Ungarn je einen Regierungsvertreter in den Aufsichtsrat der Gesellschaft, deren Vorstand durch einen früheren höheren preußischen Eisenbahnbeamten und einen stellvertretenden Direktor der Deutschen Bank gebildet wurde.

Der preußische Staat hatte eine Anzahl Schlafwagen in die Gesellschaft eingebracht und war mit $2^1/_2$ Millionen Mark Aktienkapital beteiligt.

Die innerpreußischen Schlafwagenkurse blieben in unmittelbarem Staatsbetrieb. Dagegen wurden alle Schlafwagenkurse, die über das preußisch-hessische Staatsbahngebiet hinausgingen, von der Mitropa übernommen, auch wenn sie bisher durch Staatsbahnschlafwagen bedient wurden. Ebenso übernahm die Mitropa den Speisewagenbetrieb der in Deutschland vorhandenen Speisewagengesellschaften, mit denen sie sich finanziell auseinandersetzte, sodaß die Mitropa den Speisewagenbetrieb innerhalb des Deutschen Reichs ausschließlich und einen erheblichen Teil auch des Schlafwagenbetriebs beherrschte.

Aus der Fülle der für den Durchgangsverkehr auf weite Entfernungen vorgenommenen umfangreichen Fahrplanergänzungen seien die nachstehenden besonders hervorgehoben:

1. Verkehr mit Rußland.

a) Die neuen Ostbahnzüge, ab Berlin Friedrichstr. 8,17 Uhr vorm. und an Berlin Friedrichstr. 7,38 Uhr nachm., stellten mit 26- und 25stündiger Fahrtdauer, gegen früher 30 und 31 Stunden, die schnellsten Verbindungen zwischen Berlin und Petersburg dar.

b) Über Halle — Breslau — Krotoschin wurde eine neue Verbindung Frankfurt (Main)— Warschau mit 24stündiger Fahrtdauer zwischen den Endpunkten hergestellt.

c) Einrichtung durchgehender Schnellzugverbindungen Berlin — Lissa — Krotoschin — Warschau.

d) Einrichtung einer Schnellzugverbindung Zoppot — Danzig — Warschau über Mlawa für den Badeverkehr.

2. Verkehr mit Schweden und Norwegen.

Einrichtung des Fährbetriebs zwischen Saßnitz und Trelleborg unter Einstellen durchgehender Wagen von Berlin und Hamburg nach Christiania und Stockholm bei gleichzeitiger Verkürzung der Reisedauer in der Richtung nach Norden um zwei und in der Gegenrichtung um eine Stunde.

3. Verkehr mit England.

a) Beschleunigung des englisch-holländisch-süddeutschen Verkehrs über $\frac{\text{Vlissingen}}{\text{Hoek v. Holland}}$ und die Rheinlinien.

b) Trennung des englisch-holländischen Überseeverkehrs über Vlissingen und Hoek v. Holland mit Berlin und Hamburg vom Landverkehr unter Beschleunigung des Überseeverkehrs um $1^1/_2$ und $2^1/_4$ Stunde und Einstellen durchgehender Wagen Vlissingen—Wien, Vlissingen—Dresden und Amsterdam—Altona in diese Züge.

4. Verkehr mit Frankreich.

a) Einrichtung beschleunigter Tagesverbindungen Frankfurt (Main)—Paris und Berlin—Köln—Paris, letztere mit 17 und 16 Stunden Reisedauer zwischen den Endpunkten, sowie München—Paris mit 12 bis 14 Stunden Reisedauer.

b) Schaffung durchgehender Schnellzugverbindungen Paris—$\frac{\text{Wien}}{\text{Triest}}$—Budapest mit Kurswagen Paris—Wien (Fahrtdauer 24 Stunden) und Paris—Triest (Fahrtdauer 27 Stunden).

c) Schnellzugverbindung Paris—Nürnberg und Paris—Bad Kissingen.

5. Verkehr mit der Schweiz und Italien.

a) Neue Tagesschnellzüge Berlin—Basel über Frankfurt (Main)—Heidelberg—Karlsruhe.

b) Besonders beschleunigte Tagesverbindung Berlin—München mit Anschluß nach und von Rom über den Brenner.

c) Beschleunigte Tagesverbindung Breslau—München über Görlitz—Dresden mit Anschluß in München nach und von Rom und in Breslau nach und von Oberschlesien, Wien, Budapest und Konstantinopel.

d) Beschleunigte Tagesverbindung Berlin—Stuttgart mit Anschluß von Zürich und Mailand.

e) Nachtschnellzugverbindung $\frac{\text{Hamburg}}{\text{Bremen}}$—$\frac{\text{München}}{\text{Mannheim}}$ mit Kurswagen nach Straßburg—Basel, nach und von Karlsruhe und Stuttgart.

6. Verkehr mit Österreich-Ungarn.

a) Beschleunigung der Nachtverbindung Wien—Berlin über Tetschen.

b) Beschleunigte Nachtverbindung Berlin—Breslau—Oderberg mit Anschluß in Oderberg nach und von Wien, Krakau, Budapest und Konstantinopel und in Berlin nach Vlissingen, London und Hamburg.

Verkehrswerbung.

Deutschland besaß seit Oktober 1902 in dem Bund Deutscher Verkehrsvereine eine Vereinigung, die sich mit Verkehrswerbung befaßte. In diesem Bund hatten sich die verschiedenen, sich auf einzelne Gebiete erstreckenden Verkehrsvereine zusammengeschlossen. — Neben den großen Landesverbänden von Bayern, Baden, Württemberg und einer Reihe von Provinzialverbänden in Preußen gibt es in Deutschland nur kleinere Verkehrsvereine für gewisse Landstriche und Städte. Alle diese trieben jeder für sich im Inland und teilweise im Ausland Verkehrswerbung und suchten den Fremden für die Schönheit gerade ihres Lands oder ihrer Stadt zu gewinnen. Der Zweck des Bunds war, diese Vereine

zu gemeinschaftlicher Arbeit zusammenzufassen. Im Interesse der Stetigkeit der Geschäftsführung wurde im Jahr 1909 Leipzig als Sitz des Bunds festgestellt.

Im Jahr 1912 beschloß der Bund die Schaffung eines amtlichen Bundesorgans „Deutschland". Diese Zeitschrift sollte besonders auch dazu beitragen, daß die deutschen Verkehrsvereine und ihre Bestrebungen einem breiteren Publikum bekannt würden.

Außer seinem inneren Aufbau und der Bearbeitung der Fremdenpropaganda im allgemeinen nahm der Bund Stellung zu den Fragen des öffentlichen Verkehrs, so zu der Fahrkartensteuergesetzgebung, der Erweiterung der Sonntagsfahrkarten, der Ferienſonderzüge, der Verbesserung der Eisenbahnverbindungen, Auseinanderlegung der Sommerferien, der Einführung eines künstlerischen und für die Fremdenpropaganda wirksamen Bildschmucks in den Eisenbahnwagen, zu welchem Zweck im Jahr 1912 ein Preisausschreiben veranstaltet wurde. Auch wurde in diesem Jahr ein Wettbewerb zur Erlangung künstlerischer Lichtbilder ausgeschrieben.

Der Krieg und die Einschränkung des Personenverkehrs behinderte die Bestrebungen des Bunds, doch boten die Zentralstelle für Auslandsdienst und das Zentralkomitee der Vereine vom Roten Kreuz in dessen Bäderfürsorgeabteilung Gelegenheit zur Mitarbeit. Zum Zweck der planmäßigen Werbearbeit für Deutschlands Kulturwirtschaft und Fremdenverkehr durch das Bild wurde im Jahr 1916 die Deutsche Lichtbildgesellschaft in Berlin gegründet. Im Jahr 1917 trat der Bund mit einer Denkschrift an den preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten heran, die den Ausbau der deutschen Verkehrswerbung auf breiterer Grundlage vorschlug. Diese Anregung wurde weiter verfolgt, jedoch ließ die Revolution den Plan nicht zur Reife kommen. Der Gedanke ist in veränderter Form bei der Gründung der Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung wieder aufgenommen worden.

Im Jahr 1911 wurde von den deutschen Staatseisenbahnen ein Ausschuß zur Förderung des Reiseverkehrs auf den deutschen Bahnen gegründet, der sich aus Vertretern der Eisenbahnverwaltungen und Verkehrsinteressenten zusammensetzte und gemeinschaftlich mit dem Bund den Verkehr auf den deutschen Bahnen beleben sollte. Der Ausschuß erhielt von den Staatsbahnen finanzielle Beihilfen und beriet mit dem Bund zusammen über die Pflege des Reiseverkehrs.

Die eigentliche Werbung lag aber weiterhin in den Händen der einzelnen Verkehrsvereine.

Von größerer Bedeutung war die Tätigkeit, die von den beiden Schiffahrtsgesellschaften, der Hamburg-Amerika-Linie und dem Norddeutschen Lloyd, entfaltet wurde. In Verbindung mit Cook, Bennet, der American-Expreß-Company zogen sie einen großen Teil des Auslandsverkehrs nach Deutschland, aber auch diese Bestrebungen hatten den Nachteil, daß die Verkehrswerbung nicht in geschlossener Einheit auftrat. Der Krieg setzte diesem allen ein Ende.

Im Jahr 1917 reifte ein neuer Plan zur Zusammenfassung aller Kräfte. Es wurde beschlossen, das Reisebürowesen in Deutschland zu einer Einheit zusammenzufassen. An den bedeutendsten Plätzen bestanden früher neben einer Anzahl von Privatreisebüros, die sich gegenseitig Konkurrenz machten, amtliche Reisebüros, deren Tätigkeit wegen ihrer amtlichen Eigenschaft insofern beschränkt war, als sie über viele für die Reisenden wichtigen anderen Fragen keine Auskunft erteilen konnten.

Den Privatreisebüros wurde früher das Recht eingeräumt, für ihre Tätigkeit beim Verkauf der amtlichen Fahrkarten feste Zuschläge zu erheben, was eine große Anzahl von Reisenden von diesen Büros abschreckte, so daß eine Entlastung der Fahrkartenschalter nicht eintrat.

Bei dem neuen Unternehmen mußten diese beiden Übelstände beseitigt werden.

Unter Beteiligung der beiden Schiffahrtsgesellschaften traten im Jahr 1918 die deutschen Regierungen mit Staatsbahnbesitz, denen sich auch die österreichisch-ungarischen Eisenbahnen anschlossen, zur Gründung eines deutschen Verkehrsbüros zusammen, das die Bezeichnung Mitteleuropäisches Reisebüro, abgekürzt Mer, annahm. Dem Mer wurde der Alleinvertrieb von Unternehmerfahrscheinen für die deutschen Eisenbahnen zugestanden und außerdem die alleinige Berechtigung, amtliche Fahrkarten außerhalb der Bahnhöfe zu amtlichen Preisen zu verkaufen. Hierdurch sind zunächst alle privaten Reisebüros gezwungen, mit dem Mer in Verbindung zu treten, wenn sie amtliche Fahrtausweise verkaufen wollen. Das Mer hat diese Büros auf ihre Kreditfähigkeit und Würdigkeit zu prüfen, ehe die Eisenbahnverwaltungen ein solches Büro als Vertretung des Mer zuläßt. Die Eisenbahnverwaltungen haben es jetzt also in der Hand, Privatreisebüros zuzulassen und lebensfähig zu machen, denn ohne amtlichen Fahrkartenverkauf kann ein Reisebüro nicht mehr bestehen. Den Vertretungen des Mer wird außerdem die Verpflichtung auferlegt, alle Auskünfte dem Publikum zu erteilen; sie erhalten hierzu die notwendigen Unterlagen, wie Fahrpläne, Prospekte und Reklamematerial.

Neben der verkehrswerbenden Tätigkeit war bei der Gründung der Gedanke maßgebend gewesen, das zersplitterte Reisebürowesen Deutschlands in einer Hand zu vereinen und unter staatliche Aufsicht zu bringen. Um dem Unternehmen Bewegungsfreiheit zu sichern, wurde die Form der G. m. b. H. gewählt. Das Geschäftskapital beträgt 1 Million Mark. Auf das in Höhe von 25 v. H. eingezahlte Kapital ist satzungsgemäß nur eine Dividende von 10 v. H. an die Anteilhaber nach Maßgabe ihrer Beteiligung zu zahlen. Der Rest des Geschäftsgewinns ist zu Verkehrswerbezwecken abzuführen und zwar zu $^6/_8$ an die deutsche Reichsbahn und zu je $^1/_8$ an Ungarn und die Schiffahrtsgesellschaften.

Als Entgelt für seine Tätigkeit fließt dem Mer von der Eisenbahnverwaltung eine nach Hundertteilen bemessene Vergütung aus dem Erlös der verkauften amtlichen deutschen Fahrkarten und Unternehmerfahrscheine zu. Eine Haupteinnahmequelle des Mer ist das Auslandsgeschäft. Da das Mer das alleinige Recht für den Verkauf von Ausweisen aller Art außerhalb der Bahnhöfe in Deutschland besitzt, so müssen alle ausländischen Reisebüros, die deutsche Fahrkarten im Ausland oder ausländische Fahrkarten in Deutschland vertreiben wollen, mit dem Mer in Geschäftsbeziehung treten und ihm für den Vertrieb der Fahrkarten Provisionen zahlen. Wie sich im letzten Jahr der Auslandsverkehr gesteigert hat, beweisen folgende Umsätze der im Ausland verkauften deutschen Mer-Fahrscheine:

	1919	1920
1. Schweden . . .	25192 ℳ,	4193271 ℳ,
2. Norwegen	289394 „ ,	2267676 „ ,
3. Dänemark . . .	3949 „ ,	341757 „ ,
4. Schweiz	171721 „ ,	2703732 „ ,
5. Österreich	137242 „ ,	2343182 „ ,
6. Ungarn	—	158330 „ ,
	627498 ℳ,	12007948 ℳ.

Neben den 120 Vertretungen des Mer in Deutschland befinden sich Vertretungen in allen Büros der American-Expreß-Company sowie in zahlreichen Städten des europäischen Auslands. Im ersten halben Jahr seines Bestehens im Jahr 1918 lieferte das Mer für die Verkehrswerbung eine halbe Million, im Jahr 1919 anderthalb Millionen Mark ab. Um diese Mittel für eine erfolgreiche deutsche Werbearbeit zu verwenden, haben die deutschen Regierungen mit Staatsbahnbesitz und als deren Rechtsnachfolgerin das Reichsverkehrs-

ministerium im Jahr 1920 eine ganz neue Organisation ins Leben gerufen, nämlich die Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung, abgekürzt R.D.V.

Der Zweck der Reichszentrale ist, den deutschen Reiseverkehr vom Ausland nach Deutschland, aber auch den innerdeutschen Verkehr durch eine planmäßige Werbetätigkeit auf gemeinnütziger Grundlage zu fördern. Hierbei kommen vorzugsweise in Frage: Schaffung von Auskunftstellen im In- und Ausland, Schaffung und Verbreitung von Werbeschriften, Werbung durch Plakate, Bild, Lichtbild und Film, Herausgabe von Verkehrszeitschriften und Kursbüchern, Vortragsreisen, Fremdenstatistik, Studium und Verfolgung der den Fremdenverkehr beeinflussenden Vorgänge und Werbemaßnahmen im Ausland, Unterstützung von verkehrsfördernden Ausstellungen, Festspielen, sportlichen und ähnlichen Veranstaltungen.

Die R.D.V. lehnt sich an das Mitteleuropäische Reisebüro an, um dessen in- und ausländische Beziehungen zu benutzen. Der geschäftsführende Direktor des Mer ist zugleich Vorstandsmitglied der R.D.V. Außerdem gehören zum Vorstand drei Mitglieder, dessen eines ein vom Reichsverkehrsminister abgeordneter amtlicher Vertreter ist. Der Vorstand wird von einem Verwaltungsrat überwacht.

Die im April 1920 ins Leben gerufene R.D.V. hat praktische Arbeit bisher wegen der noch ungeklärten Beziehungen zum Ausland naturgemäß nur wenig leisten können. Die erste war eine Umgestaltung des Deutschen Verkehrsbüros auf dem Potsdamer Bahnhof in Berlin, nach dessen Muster Büros in allen großen Städten Deutschlands errichtet werden, zunächst in Köln, Frankfurt (Main), München, Hamburg, alsdann in allen Vertretungen des Mer in Deutschland. Auch in den ausländischen Büros des Mer sollen Auskunftstellen der R.D.V. eingerichtet werden, in denen die Druckschriften der Bäder, Kurorte, Verkehrsvereine usw. verteilt werden.

Die R.D.V. hat ferner Verhandlungen eingeleitet über Herstellung von Kolossalphotographien und photographischen Vergrößerungen, die in weiterer Auswertung im In- und Ausland geeignet untergebracht werden sollen. Als erste buchhändlerische Maßnahme steht die Herausgabe eines Kursbuchs nach Art des früheren Lloydkursbuchs bevor, das für den Vertrieb im Ausland berechnet ist.

Neben dieser Arbeit bemüht sich die R.D.V. auch praktisch in die Fragen des öffentlichen Verkehrs einzugreifen. So fand z. B. auf ihre Anregung eine Verhandlung zwischen verschiedenen Reichsbehörden statt zur Erleichterung der Paßvorschriften und Herabsetzung der Paßgebühren. Das Auswärtige Amt ist im allgemeinen den Wünschen nachgekommen.

Auf dem Arbeitsprogramm der R.D.V. stehen:

1. Die Schaffung großer deutscher Werbespielfilme für das Ausland unter Mitwirkung der großen Lichtbildgesellschaften.
2. Vortragsfilme und Lichtbilder für das Ausland im Zusammenarbeiten mit den im Ausland tätigen Organisationen (Kunst, Kunstgewerbe, Schulen, Industrie, landsmannschaftliche Vereinigungen).
3. Anregung für Kunst- und kunstgewerbliche Ausstellungen, für Ausstellungen der Industrien, der sozialen Fürsorge und der Hygiene.
4. Vorbereitung deutscher Gastspiele im Ausland.
5. Schaffung eines umfassenden Eisenbahnbildschmucks in den Personenwagen und auf den Bahnhöfen.

Güterverkehr.

Bis zum Jahr 1910 hatte sich das Wirtschaftsleben Deutschlands von der Krise des Jahrs 1908 wieder erholt und einen neuen Aufschwung genommen, der auch in den Verkehrs-

und Betriebsleistungen zum Ausdruck kommt. Besonders die Jahre 1911 und 1912 brachten einen erheblichen Verkehrszuwachs. Es bedurfte großer Anstrengungen der Verwaltungen, um dem steigenden Verkehrsbedürfnis nachzukommen. Die Schwierigkeiten für die Verwaltungen zeigten sich am deutlichsten in den Wagenausfällen, die einzutreten pflegten, wenn der Herbstverkehr mit seinem erhöhten Bedarf — namentlich an offenen Wagen — begann. Bereits in den Herbstmonaten der Jahre 1910 und 1911 machte sich der Wagenmangel wieder bemerkbar, zumal der Verkehrszuwachs größer war als die Wagenvermehrung.

Die Entwicklung in den Jahren 1909 bis 1913 veranschaulicht die folgende Zusammenstellung:

	1909	1910	1911	1912	1913
Güterbewegung auf den deutschen Bahnen in Millionen Tonnen	365	396	423	474	501
Zunahme in v. H. des Vorjahrs	1,8	8,5	6,8	12,0	5,7
Bestand an Güterwagen im Staatsbahnwagen-Verband in 1000 Stück	542	566	597	631	671
Zunahme in v. H. des Vorjahrs	3,8	4,4	5,5	5,7	6,3
Ladegewicht der Güterwagen in Millionen Tonnen	7,473	7,890	8,422	9,005	9,683
Zunahme in v. H. des Vorjahrs	5,3	5,6	6,8	6,9	7,5

War es bis zum Sommer 1912 immer gelungen, die zum Versand gekommenen Frachten anstandslos abzufahren, so führte die Verkehrswelle des Herbstes 1912 in dem Teil des deutschen Eisenbahnnetzes, der die größte Verkehrsdichte aufweist, dazu, daß auch die betriebliche Durchführung des Abtransports auf erhebliche Schwierigkeiten stieß.

Die Verkehrsteigerung im rheinisch-westfälischen Industriegebiet übertraf die durchschnittliche Verkehrsteigerung Deutschlands, die nach der Güterbewegungstatistik von 1911 auf 1912 = 12 v. H. betrug, erheblich. Die am Eisenbahnverkehr des Industriebezirks beteiligten Verkehrsgebiete wiesen zur selben Zeit folgende Steigerungen auf:

Verkehrsbezirk 26:	v. H.	Verkehrsbezirk 28:	v. H.
Rheinprovinz links des Rheins (ohne Saargebiet)	16,1	Rheinhafenstationen Duisburg, Duisburg-Hochfeld, Ruhrort	16,6
Verkehrsbezirk 22:		**Verkehrsbezirk 23:**	
Ruhrgebiet in Westfalen	15,3	Ruhrgebiet in der Rheinprovinz	12,1
Verkehrsbezirk 24:		**Verkehrsbezirk 25:**	
Provinz Westfalen (ohne Nr. 22)	16,2	Rheinprovinz rechts des Rheins (ohne Nr. 23 und 28)	53,3

Wenngleich die stärkere als die durchschnittliche Verkehrsteigerung in den Industriebezirken als Folgeerscheinung des beispiellosen Aufschwungs der deutschen Schwerindustrie auch in früheren Jahren, besonders zur Zeit der Hochkonjunktur 1906 und 1907, beobachtet worden war und auch die Eisenbahnverwaltung mit diesem Vorgang rechnen mußte, so überstieg doch das Ausmaß der Steigerung des Jahrs 1912 jede Voraussicht. Es kam hinzu, daß die großen Kruppschen Anlagen auf der linken Rheinseite bei Friemersheim der Eisenbahn einen beträchtlichen Mehrverkehr an einer Stelle zuführten, die zu ihrer Bewältigung nicht geeignet war und nicht so schnell umgestaltet werden konnte. Schon die Verkehrswelle 1906/07 hatte

dargetan, daß das Eisenbahnnetz des Industriegebiets in einer ganzen Reihe von Bahnhöfen und Strecken der Grenze seiner Leistungsfähigkeit bedenklich nahe gekommen war. In kurzer Zeit Abhilfe zu schaffen, erschien nicht möglich, weil man einmal ein übermäßiges Hinaufschnellen des Bauetats vermeiden wollte und auch die Rücksicht auf eine unbehinderte Betriebsführung die gleichzeitige Inangriffnahme aller in kurzen Abständen folgenden Knotenpunkte verbot. Als nun die Hochkonjunktur 1911/12 heranrückte, war man dabei, das Versäumte nachzuholen; an vielen Punkten waren Neubauten und Erweiterungen im Gang. Aber die Anlagen standen noch nicht für die Bewältigung der gesteigerten Betriebsleistungen zur Verfügung, die Umbauten unter dem rollenden Rad hatten vielmehr eine stellenweise Schwächung der Leistungsfähigkeit zur Folge, und so trat der Zustand ein, daß die Verkehrsentwicklung die Leistungsfähigkeit des Netzes noch vor dem Zeitpunkt überholte, wo die eingeleiteten Baumaßnahmen die Erleichterung bringen sollten. Der Betriebsapparat wurde durch Heranführung von Lokomotiven und Wagen verstärkt. Hierdurch wurde aber die Belegung der Strecken derartig verdichtet und die Rangieranlagen wurden so angespannt, daß das künstliche System der Betriebsabwicklung gestört werden mußte, sobald an irgendeiner Stelle des Netzes den im Fluß befindlichen Massen ein Hindernis in den Weg kam. Dieser Fall trat Ende Oktober 1912 ein, als die belgischen Übergangsbahnhöfe bei Aachen den Wagenzulauf nicht voll übernehmen konnten. Die Stauung pflanzte sich bald nach rückwärts auf den unzulänglichen Bahnhof Düren fort und griff auch auf andere Bahnhöfe des Bezirks Köln über. Die Bahnhöfe fuhren voll, der Zuglauf wurde immer träger. Schließlich griff man zu dem einzig möglichen Ausweg, den Eisenbahnverkehr im linksrheinischen Stockungsgebiet für die Tage vom 26. bis 29. Oktober zu sperren, wodurch es wieder gelang, Strecken und Bahnhöfe frei zu fahren und den Zugverkehr wieder flüssig und planmäßig zu machen. Will man sich die Schwierigkeiten vergegenwärtigen, die damals einer Bekämpfung der Betriebstockungen entgegenstanden, so muß man berücksichtigen, daß die Betriebsabwicklung zwar bis in alle Einzelheiten durch Fahrplan, Beförderungs- und Rangiervorschriften, Leitungsvorschriften und Bahnhofsbedienungs- und Wagenübergangspläne geregelt war, daß es aber kein Hilfsmittel gab, die Störungsquellen zu finden, wenn die regelmäßige Abwicklung einmal zu versagen anfing. Hier setzte nun die Verwaltung ein, indem sie durch Einrichtung von Zugleitungen an wichtigen Knotenpunkten, durch die Einsetzung des auf S. 23 erwähnten Betriebsausschusses und durch Einführung eines besonderen Meldeverfahrens in Fällen drohender Betriebsschwierigkeiten die Möglichkeit schuf, den Zugverkehr zu beobachten und durch Umleitungen und rechtzeitige vorübergehende Abstellung nicht durchzubringender Wagen und durch eine zweckmäßige Verfügung über Personal und Lokomotivkraft Stockungen vorzubeugen oder entstandene zu beseitigen.

Die Betriebskrise hat sich dann vor dem Krieg nicht wiederholt, weil umfangreiche Gleisvermehrungen ausgeführt wurden und weil der Verkehrszuwachs des Jahrs 1913 hinter dem des Jahrs 1912 erheblich zurückblieb.

Die Streckensperrung und die während der Stockung stark geminderte Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen haben im Wirtschaftsleben Ausfälle verursacht und waren Gegenstand lebhafter Klagen der Verkehrswelt. Es war aber zu hoffen, daß eine Wiederholung dieser Vorkommnisse vermieden würde, weil die Verwaltung durch umfangreiche Bahnhofsbauten an den Ausfallpforten des Industriegebiets für hinreichende Abhilfe gesorgt hatte.

Heeresaufmarsch und öffentlicher Verkehr.

Als sich anfangs Juli 1914 der politische Horizont zu verdunkeln begann und das österreichische Ultimatum an Serbien die Kriegsgefahr in greifbare Nähe rückte, begann ein außerordentlicher Rückstrom aus den vollbesetzten Bädern und Sommerfrischen. Jeder, der aus irgendeinem Anlaß unterwegs war, wollte zu Hause sein, falls das drohende Ereignis zur Wirklichkeit wurde. Die Ausländer beeilten sich, so schnell wie möglich den deutschen Boden zu verlassen, und die Deutschen in den Ländern, mit denen der Krieg drohte, strebten der Heimat zu. Die deutschen Eisenbahnen sahen sich einer Leistung gegenüber, wie sie nie zuvor in ähnlichem Ausmaß an sie herangetreten war. Unter vollster Anspannung aller Kräfte wurde der Zugverkehr durch Vor-, Nach- und Sonderzüge verstärkt und die planmäßigen Züge durch Verstärkungswagen aufnahmefähiger gemacht. So gelang es, den riesigen Andrang, wenn auch unter mancherlei Schwierigkeiten und Überbesetzungen der Züge, zu bewältigen. Der Umfang dieses Verkehrstoßes sei durch folgende Zahlenangaben gekennzeichnet. Auf den Stationen, die am sommerlichen Fremdenverkehr besonders beteiligt waren, sind Steigerungen bei der Fahrkartenausgabe bis auf das Dreifache des normalen üblichen Verkehrs festgestellt worden. Auf dem preußisch-hessischen Netz wurden in der Zeit vom 26. Juli bis 3. August 1914, also innerhalb von 9 Tagen, 862 Doppel- und Sonderzüge in der Durchschnittstärke von 35 Achsen gestellt, davon am Tag des stärksten Verkehrs (1. August) allein 235. Auf den Berliner Bahnhöfen wurden an den Tagen des 31. Juli und 1. bis 3. August abgefertigt 61, 157, 106 und 65 Züge, in Frankfurt (Main) 25, 29, 22 und 12 Züge. In München Hbf. mußten am 31. Juli 1914 11 und am 1. August 13 Eil- und Schnellzüge doppelt und teilweise dreifach abgelassen werden, während an diesen Tagen 14 und 16 Eil- und Schnellzüge doppelt ankamen. Der Verlauf der Verkehrsentwicklung läßt deutlich zwei Verkehrswellen erkennen, deren erste ihren Höhepunkt am 26. Juli im Anschluß an den Kriegsausbruch Österreich-Serbien und deren zweite, weitaus stärkere, ihren Höhepunkt am 1. August als Nachwirkung der Erklärung des Zustands der drohenden Kriegsgefahr erreichte.

Die Bewältigung des diesem starken Personenverkehr entsprechenden Gepäckverkehrs ist nicht gelungen, obgleich den Zügen in großem Umfang Gepäckbeiwagen beigestellt und Gepäcksonderzüge gefahren wurden (in Preußen-Hessen 15 Züge mit 347 Achsen). Das Gepäck wuchs über die Räume der Gepäckabfertigungen hinaus, und es mußten Bahnsteighallen, Vorhallen und ähnliche Räume zur Lagerung herangezogen werden. Es dauerte dann bei den großen Knotenstationen Tage und Wochen, bis die Zustellung beendet war. Erschwert wurde die Zustellung durch die Verringerung der Zahl der Gepäckträger, die vom Waffendienst nicht zurückgestellt und daher in den ersten Augusttagen in großer Zahl zur Fahne eingezogen worden waren, ferner dadurch, daß die Empfänger vielfach nur schwer ermittelt werden konnten. Die Zahl der in den Tagen der Verkehrshochflut in den Großstädten eingelaufenen und umzuladenden Gepäckstücke ist auf das mehr als Dreifache der bisherigen verkehrstärksten Tage ermittelt worden. Die Zahl der Fehl- und Überzähligmeldungen, die bei der deutschen Ausgleichstelle im Monat August eingingen (9000 Stück), war größer als die seitherige Jahresdurchschnittzahl (8500 Stück).

Der Personenverkehr der letzten Tage des Friedensfahrplans (1. bis 3. August) war bereits in großem Umfang durch militärische Beförderungsaufgaben belastet. Die einberufenen Mannschaften waren auf Grund ihrer Gestellungsbefehle in die Garnisonen zu befördern, um die bewaffnete Macht vor ihrem Abtransport auf den Kriegstand zu bringen.

Am 1. August 1914 abends übermittelte der Draht den Mobilmachungsbefehl, der infolge des Zweifrontenkriegs bestimmte, daß sämtliche Eisenbahnen Deutschlands als in der Nähe

des Kriegschauplatzes gelegen anzusehen seien. Auf allen deutschen Bahnen mußte daher der Kriegsbetrieb im Sinn des Kriegsleistungsgesetzes vom 13. Juni 1873 und der Militär-Transport-Ordnung in Wirksamkeit treten. Am Abend des 1. August öffneten sich die Geheimschränke, und die Weisungen, Unterlagen und Pläne, das Ergebnis langjähriger, gewissenhafter Zusammenarbeit zwischen Militär- und Eisenbahnbehörden wurde auf schnellstem Weg hinausbefördert bis in die letzte Dienststelle. Zwei Tage, der erste und zweite Mobilmachungstag (2. und 3. August) waren der Eisenbahn Zeit gegeben, sich auf die Einführung des Militärfahrplans vorzubereiten. Während dieser Zeit verkehrten noch alle Personenzüge, nur auf einzelnen Strecken des westlichen Grenzgebiets fielen bereits einige Züge aus. Güterzüge verkehrten nur noch insoweit, als es für das Auslaufen des Güterverkehrs erforderlich war. Nach der linken Rheinseite durften nach Ausspruch der Mobilmachung keine Güterzüge mehr abgelassen werden. Die Annahme von Frachten, mit Ausnahme solcher für militärische Zwecke, war vom 1. August abends ab gesperrt. Für den Verkehr nach den voraussichtlich feindlichen Ländern war bereits am 31. Juli die Sperre verhängt worden. Nur die Verladung der dringendsten Lebensmittel wurde nicht unterbrochen.

Nach Ablauf des zweiten Mobilmachungstags mußten alle Strecken und das gesamte Fahrzeugmaterial für militärische Zwecke zur Verfügung stehen, weshalb alle Wagen, die den Empfänger bis zu dieser Zeit nicht mehr erreichen konnten, aus dem Verkehr gezogen und entladen werden mußten, wobei das Gut, für das eine Verfügung des Eigentümers nicht zu erlangen war, in Gewahrsam genommen wurde. Allein im Bezirk Köln wurden 6831 Wagen entladen und 5004 solcher beladener Wagen, für die ein augenblicklicher Bedarf nicht vorlag, aufgestellt oder nach Nachbarbezirken abgeschoben. Eine große Arbeitsleistung stellte auch die Herrichtung und Bereitstellung des Wagenparks für den Aufmarsch sowie die Ergänzung der baulichen Anlagen und die Errichtung der Kriegsverpflegungsanstalten auf den hierfür vorgesehenen Bahnhöfen dar. Der Aufmarsch erforderte in den ersten 14 Tagen des August die Ausrüstung von etwa 166 000 gedeckten Güterwagen zum Mannschafts- und Pferdetransport und von etwa 59000 offenen Güterwagen zum Fahrzeugtransport.

Die veränderten Verkehrsaufgaben des Aufmarsches gegenüber dem Friedensverkehr machten eine durchgreifende Umstationierung von Personal und Lokomotiven erforderlich.

Nach Ablauf des zweiten Mobilmachungstags vollzog sich ohne Störung der Übergang vom Friedensfahrplan zum Militärfahrplan. Alle Dienststellen waren im Besitz des Fahrplanmaterials; die für den Zivilverkehr freigegebenen Militärlokalzüge waren für das engere Verkehrsgebiet durch Aushangfahrpläne bekannt gegeben worden. Der Militärfahrplan besteht aus einem System von Zügen mit gleicher Grund- und Reisegeschwindigkeit (erstere betrug 25 km in der Stunde), die untereinander denselben Abstand halten. Der Zeitabstand umfaßte eine Minutenzahl, die in 60 teilbar war, sodaß in jeder Stunde dieselben Minutenziffern als Fahrplanzeiten erschienen. Bei der Belegung dieses Fahrplans mit Zügen von zusammenhängenden Truppenbewegungen wurde meistens ein Streifen von 4 Stunden freigelassen, um Störungen ausgleichen zu können. Für den Zivilverkehr wurden auf den einzelnen Strecken je nach Verkehrsumfang 2, 3 oder 4 Fahrpläne für die sogenannten Militärlokalzüge für Personen und Frachten bestimmt, die aber, soweit erforderlich, militärischen Bedürfnissen zu weichen hatten. Die Militärlokalzüge haben, nachdem sie bei vorhandenem Bedürfnis von 60 auf 100 bis 110 Achsen verstärkt worden waren, dem stark verringerten Verkehr einigermaßen zu genügen vermocht. Mangelnde Rücksicht auf Anschlüsse an den Brechpunkten der Züge verlängerten aber die ohnehin stark gedehnte Reisezeit, sodaß sie etwa das Drei- bis Vierfache der Reisedauer in Schnellzügen betrug. Für die Beförderung von Milch und

anderen unentbehrlichen Lebensmitteln war, soweit sie nicht durch die Militärlokalzüge erfolgen konnte, durch Sonderzüge gesorgt.

Am Morgen des dritten Mobilmachungstags begann der eigentliche Heeresaufmarsch. Da die mobilen Formationen mit Ausnahme der ostpreußischen Armeekorps fast sämtlich an die Westfront gingen, war die Belastung des Netzes eine ungleichmäßige. Je näher die Westgrenze, desto mehr häuften sich die Züge, während auf den Strecken und Bahnhöfen des Ostens zeitweise eine ungewohnte Ruhe eintrat. Ein Bild über den Umfang der Transportleistung des Aufmarsches läßt sich aus der Zahl der Züge entnehmen, die in der Zeit vom 2. bis 18. August über die Rheinbrücken in westlicher Richtung gelaufen sind.

Es wurden befördert über

die Rheinbrücke bei Baerl	572	Züge,
„ „ „ Hochfeld	748	„ ,
„ „ „ Neuß	816	„ ,
„ Hohenzollernbrücke bei Köln	2147	„ ,
„ Südbrücke bei Köln	1300	„ ,
„ Horchheimer Brücke bei Koblenz	931	„ ,
„ Kaiserbrücke bei Mainz	821	„ ,
„ Alte (Süd-) Eisenbahnbrücke bei Mainz	223	„ ,
„ Rheinbrücke bei Worms	551	„ ,
„ „ „ Mannheim	401	„ ,
„ „ „ Speyer	46	„ ,
„ „ „ Maxau	71	„ ,
„ „ „ Germersheim	580	„ ,
„ „ „ Kehl	616	„ ,
„ „ „ Neubreisach	146	„ ,
„ „ „ Müllheim	70	„ .

Für die übrigen Brücken sind Angaben nicht mehr vorhanden.

Mit dem 18. August war der Aufmarsch im allgemeinen beendet. Die Arbeitsleistung, auf die die Eisenbahnen nicht ohne Genugtuung zurückblicken können, wurde in einem Erlaß des Kaisers gewürdigt, in dem der mühevollen organisatorischen Vorarbeit und der mit Hingabe und Aufopferung durchgeführten Abwicklung in gleicher Weise gedacht wurde.

Nach Beendigung des Aufmarsches bis August 1916.

Es konnte nunmehr an die dringende Wiederzulassung des Zivilverkehrs herangegangen werden, für die die Strecken und das rollende Material wieder zur Verfügung standen. Nachdem schon während des Aufmarsches für die von ihm weniger beanspruchten Strecken der Kreis der Genehmigung zur Verladung von Gütern immer weiter gezogen war, konnte jetzt allgemein die Verladesperre der für das Wirtschaftsleben dringlichsten Güter aufgehoben werden. Die Zahl der Güterzüge, die diesen Verkehr durch Belegung von Militärfahrplänen zu bewältigen hatten, wuchs ständig. Zwar gestattete der starke Militärzugverkehr, der sich bei verschiedenen Stellen besonders häufte, kein gleichmäßiges Lockern der Verkehrsbeschränkungen, zwar mußten auch weiter wichtige Strecken im westlichen und nordöstlichen Grenzgebiet fast ausschließlich den militärischen Bedürfnissen vorbehalten bleiben — der starke Bedarf an gedeckten Güterwagen des Militärverkehrs hatte bald einen scharfen Mangel an solchen Wagen zur Folge, der zur Verwendung von offenen Wagen an Stelle von gedeckten Wagen und einer besseren Ausnutzung der Stückgutwagen zwang —, aber die Anforderungen an den Verkehr waren doch infolge der Lähmung des Wirtschaftslebens, die zunächst als eine Folge des Kriegsausbruchs zu beobachten war, erheblich geringer als vor Kriegsausbruch. So kann wohl an-

genommen werden, daß bei Beginn des Monats November 1914, als der Zivilgüterverkehr sich wieder bis zur Höhe von 80 v. H. des Friedensverkehrs entwickelt hatte, den Anforderungen des Wirtschaftslebens im allgemeinen entsprochen werden konnte. Der Umfang des Güterverkehrs in den Monaten August, September und Oktober ist auf 20, 50 und 70 v. H. des Friedensverkehrs zu schätzen. Durch Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 10. August 1914 wurden die in der Eisenbahn-Verkehrsordnung festgesetzten Lieferfristen aufgehoben.

In ähnlicher Weise entwickelte sich der Zivilpersonenverkehr. Schon am 15. August konnte auf einigen süddeutschen Seitenstrecken der Militärfahrplan wieder aufgehoben werden und vom 23. August ab verkehrte auf allen deutschen Hauptstrecken ein Schnellzugpaar am Tag, und demnächst dort, wo das Verkehrsbedürfnis besonders groß war, ein weiteres während der Nachtzeit. Am 21. September vereinbarten die deutschen Eisenbahnverwaltungen auf einer Fahrplanbesprechung in Berlin die Wiedereinführung des Friedensfahrplans für den 2. November, wozu der Feldeisenbahnchef in einer vorangegangenen Besprechung mit den Regierungen mit Staatsbahnbesitz in Trier am 12. September seine Zustimmung erteilt hatte. Sie sahen dabei Zugleistungen im Personenverkehr in Höhe von etwa 69 v. H. der Friedensleistungen vor. Der Ausfall erstreckte sich überwiegend auf die Schnellzüge, insbesondere auf die mit hohen Geschwindigkeiten. Allen billigen Verkehrsansprüchen war nunmehr wieder genügt. Ebenso wie der Personenverkehr wickelte sich vom 2. November ab auch der Güterverkehr im Rahmen des Friedensfahrplans ab. Es mußte selbstverständlich die Möglichkeit vorbehalten werden, zur Durchführung zusammenhängender Truppenbewegungen auf einzelnen Strecken jederzeit den Militärfahrplan wieder einzuführen. Hiervon ist in einigen Fällen von Umgruppierungen der Streitkräfte, wie sie an der Ostfront häufiger notwendig waren, auch Gebrauch gemacht worden. Diese Umgruppierungen größerer Truppenmassen stellten die östlichen Grenzdirektionen vor recht schwierige Betriebsaufgaben. Um eine glatte Bewältigung zu gewährleisten, wurde im Winter 1914/15 in Posen der auf Seite 24 erwähnte Betriebsausschuß eingesetzt.

Im ganzen hatte sich aber die Eisenbahn darauf eingespielt, den Anforderungen der Kriegsführung und des Wirtschaftslebens gleichmäßig zu entsprechen.

Im Wirtschaftsleben vollzog sich nun die Umstellung von der Friedens- auf die Kriegswirtschaft. Die Wirkung, die dieser Vorgang auf Verkehr und Betrieb der Eisenbahnen ausübte, wurde bestimmt durch die Blockade, den Wegfall der Ein- und Ausfuhr nach den feindlichen und die Einschränkung des Verkehrs mit den neutralen Ländern, durch die Verschiebungen in der Lebensmittelversorgung und durch das Anwachsen der für die Kriegsführung und den Rückgang der für die sonstige Bedarfsbefriedigung tätigen Erzeugung. Hierzu traten noch die stets wechselnden Anforderungen der Heeresverwaltung durch den Verkehr von Militärzügen. Neben dieser Verkehrsentwicklung ging einher die steigende Schwächung des Betriebsapparats infolge Versorgung der Feldeisenbahnen mit Personal und Material.

Zwei Jahre hindurch vermochte die Eisenbahn, abgesehen von geringen örtlichen Störungen, den an sie gestellten Anforderungen unter Aufwand aller Kräfte zu genügen. Nur in Ostpreußen trat im Herbst 1915 die erste offenbare Überbeanspruchung des Eisenbahnnetzes in Erscheinung. Die Besetzung weiter Gebiete in Rußland stellte hohe Ansprüche an den Nachschubverkehr, dem zunächst die Bahnen des besetzten Gebiets erlagen. Sie vermochten den Zulauf nicht zu bewältigen. Die Rückstauung füllte das ostpreußische Netz, das infolge des eingeleiteten Wiederaufbaus einen starken eigenen Verkehr hatte und über einen größeren Gleisraum für Abstellungen von Wagen und Zügen nicht verfügte. Zur Überwindung der betrieblichen Schwierigkeiten wurde der im Winter 1914/15 in Posen eingerichtete Betriebsausschuß nach Königsberg verlegt. Sonst konnten aber die deutschen Bahnen neben dem

öffentlichen Güter- und Personenverkehr die zuweilen recht beträchtlichen militärischen Beförderungsleistungen glatt bewältigen. Sofern einzelne Strecken durch Truppenverschiebungen stark belegt werden mußten, wurde durch vorübergehende Verkehrsperren für die notwendige Entlastung gesorgt. Der verdrängte öffentliche Verkehr konnte dann nach Beendigung der Truppenverschiebungen immer wieder nachgeholt werden.

Der Personenverkehr nahm im Rahmen des eingeschränkten Friedensfahrplans, der geringere Erweiterungen erfuhr, einen normalen Verlauf. Frühjahr und Sommer 1916 setzte sich die verhältnismäßig günstige Verkehrsentwicklung fort. Obgleich sich die betriebserschwerenden Umstände, je länger der Krieg dauerte, desto mehr verschärften, konnte der gegenüber dem Vorjahr gestiegene Verkehr im allgemeinen bewältigt werden, ein deutlicher Beweis, daß sich das in der Heimat verbliebene Eisenbahnpersonal mit großer Aufopferung seiner schweren Aufgabe hingab.

Vom August 1916 bis zum Waffenstillstand.

Verschlechterung der Verkehrsverhältnisse.

Die günstige Verkehrsentwicklung hielt an, bis sich gleichzeitig mit dem Einsetzen des Herbstverkehrs jene gewaltige Umwälzung im Wirtschaftsleben vollzog, die durch das Hindenburg-Programm und das Hilfsdienstpflichtgesetz gekennzeichnet ist. Die Steigerung der Herstellung des Kriegsbedarfs erforderte es, daß neue Fabrikanlagen aus der Erde gestampft, vorhandene erweitert, die Heeresmagazine vergrößert wurden. Bei der Eile, mit der vorgegangen werden mußte, übersah man es, auf die Anpassung der Neuanlagen an das Eisenbahnnetz Bedacht zu nehmen. Als die Anträge auf Zulassung der Anschlußgleise für diese Anlagen eingingen und sich die Wirkung des neuen Verkehrs auf den Eisenbahnbetrieb erkennen ließ, waren die Bauabsichten schon zu weit gefördert, um sie rückgängig machen zu können, zumal die Heeresverwaltung im Interesse der Landesverteidigung jede Verzögerung vermeiden wollte. Schon bei der Baustoffanfuhr zeigte sich die Überlastung einzelner Stellen. Besonders störend wirkte die Zusammenballung großer industrieller Anlagen im mitteldeutschen Braunkohlengebiet sowie in und um Berlin. Die Berliner Bahnanlagen, die schon vor dem Krieg stark erweiterungsbedürftig waren, wurden, außer durch den neuen Ortsverkehr, auch durch die Steigerung des Westostverkehrs betroffen.

Wenn auch die im Hindenburg-Programm vorgesehene Steigerung der Erzeugung, besonders der Güter, die wie Kohlen, Erze, Eisen und Stahl den Massenverkehr bringen, nicht erreicht wurde, weil die geschwächte Volkskraft dazu nicht ausreichte, so fiel doch die tatsächlich erreichte Verkehrsteigerung für die Eisenbahn sehr ins Gewicht, zumal für sie nicht nur die Steigerung der verfrachteten Gütermenge [1]), sondern auch die einschneidenden Verkehrsverschiebungen eine Rolle spielten. Der neue Verkehr entstand und lief aus an Stellen, die nach ihren Anlagen dem Zustrom nicht gewachsen waren, und er belastete im Durchgang Strecken und Bahnhöfe, die schon vorher fast bis zur Grenze ihrer Leistungsfähigkeit ausgenutzt waren.

Als der Verkehrszuwachs des Hindenburg-Programms einsetzte, waren die Eisenbahnen zudem belastet durch die starken Militärtransporte für die Sommeschlacht, auch nötigte die

[1]) Vergl. den Verlauf der Kurven für Stahl und Eisen, für Eisenerz und für Holz in der Abbildung 28 (Seite 175).

gespannte Ernährungslage zu einer überstürzten Abfuhr der Ernte. Die Getreidebeförderungen nahmen infolge der Frühdruschprämie einen gegen normale Jahre um mehr als das Doppelte gesteigerten Umfang an, sodaß die Mühlen den Zulauf gar nicht bewältigen konnten. Für Kartoffeln mußten im Herbst 1916 täglich bis zu 8000 Wagen gestellt werden, während in früheren Jahren der Tagesbedarf höchstens 2500 Wagen betrug. Diese Wagen hatten zum Teil Wege quer durch ganz Deutschland zurückzulegen, die man früher im Kartoffelverkehr nicht kannte. Ein anschauliches Bild über die Entwicklung des Kartoffelverkehrs gibt die Abbildung 29 (Seite 175). Es kam weiter hinzu, daß zu jener Zeit der Kriegsschauplatz durch Eintritt Rumäniens in den Krieg erweitert wurde, der den Heimatverwaltungen weitere Kräfte an Lokomotiven und Personal entzog und besonders den deutschen Wagenbestand belastete. Auch das Frontheer schöpfte erneut aus dem heimatlichen Personalbestand. Ferner wurden damals zum erstenmal in schärferem Maß jene Schäden am Fahrzeugpark und den sonstigen technischen Anlagen fühlbar, die auf den Mangel an Bau- und Betriebstoffen zurückzuführen waren. Es kam weiter hinzu, daß vielfach die Frachtempfänger infolge des Mangels an Arbeitskräften, Pferden und Gespannen nicht in der Lage waren, bei der Entladung mit dem Zulauf Schritt zu halten und daher der Eisenbahn durch Ansammlung solcher Frachten auf den Bahnhöfen Schwierigkeiten bereiteten. Als schließlich der Eisenbahnapparat Anfang Januar 1917 bedenklich an Überlastung litt, setzte ein überstrenger Winter ein, der mit langandauernden Frostperioden und starken Schneefällen etwa ein Vierteljahr andauerte und nicht nur die Betriebsabwicklung erschwerte, sondern auch eine Entlastung der Eisenbahnen durch die Wasserstraßen vereitelte.

Vergegenwärtigt man sich diese Steigerung der Anforderungen auf der einen und die Schwächung des Eisenbahnapparats auf der anderen Seite und berücksichtigt, daß schon vorher die Bewältigung der Transportaufgaben nur unter Aufbietung aller Kräfte möglich war, so erkennt man, daß die der Eisenbahn durch das Hindenburg-Programm zugedachte Aufgabe schlechthin nicht zu erfüllen war. Die Überbeanspruchung mußte schließlich dazu führen, daß der durch Fahrplan, Beförderungsvorschriften und Diensteinteilungen bis ins einzelne geregelte Zug- und Rangierbetrieb der vom Verkehrszuwachs betroffenen Strecken erschüttert wurde und daß es immer häufiger und an immer mehr Stellen zu Betriebstörungen kam. Diese boten in ihrem Verlauf meistens dasselbe Bild: Bahnhofsüberfüllung infolge starken Andrangs von Wagen und fehlender Bespannung, Rückstauung der Züge auf der Strecke, große Zugverspätungen, Störung des Lokomotivumlaufs und dadurch wieder verschärfter Lokomotivmangel, Verschlechterung des Wagenumlaufs und verminderte Ausnutzung der Lokomotivkraft und des Personals, steigende Wagenausfälle usw. Für die Entstehung solcher Stockungen und für ihre Bekämpfung wirkte besonders nachteilig das Fehlen von Reserven an Lokomotivkraft. Die Betriebsabwicklung befand sich aus diesem Grund immer nur im labilen Gleichgewicht, das, einmal gestört, nur schwer wieder herzustellen war. Zur Beseitigung der Stockungen blieb meistens nur übrig, Züge, die nicht weiter zu bringen waren, vorübergehend an Orten aufzustellen, wo sie nicht störten, und wenn anders eine Entspannung nicht zu erwarten war, den Verkehr, der hauptsächlich die Stockungen veranlaßt hatte, durch vorübergehende Annahmesperren abzudrosseln. Die Eisenbahnverwaltungen haben sich nur schwer zu solchen Sperren entschlossen, weil sie das Versagen ihres Verkehrsunternehmens offenkundig machten. Es rang sich aber schließlich die Überzeugung durch, daß es besser sei, dieses Eingeständnis gegenüber der Verkehrswelt auf sich zu nehmen, als durch Fortdauer offensichtlicher Überlastung den Betrieb in steigende Unordnung zu bringen und auf diese Weise die Leistungsfähigkeit der überlasteten Strecken noch tiefer herabzudrücken, als bei gedrosseltem Verkehr und flüssigem Betrieb. Die Abstellungen von Wagen und Zügen, die wegen stockender

Vorflut oder mangelnder Bespannung nicht abgefahren werden konnten, waren das kennzeichnendste Merkmal für die jeweilige Betriebslage.

Die Eisenbahnen durften sich naturgemäß nicht darauf beschränken, entstandene Stockungen von Fall zu Fall durch Verkehrsbeschränkungen zu beseitigen, sie mußten vielmehr mit allen Mitteln anstreben, Stockungen des Betriebs und Verkehrsbeschränkungen vorzubeugen, indem sie innerhalb der ihnen durch den Kriegszustand gezogenen Grenzen die Betriebsleistungen steigerten und überdies mit den möglichen Betriebsleistungen möglichst hohe Verkehrsleistungen bewältigten.

Was die Eisenbahnverwaltungen in dieser Hinsicht unternommen haben, sei nunmehr zusammenfassend geschildert. Wenn diese Maßnahmen zum Teil bereits früher eingeleitet oder zum Teil auch erst unter dem Eindruck der in späteren Abschnitten behandelten Ereignisse ergriffen oder ausgebaut wurden, so entstanden sie doch vorwiegend, als man im Herbst 1916 erkannte, daß die Verkehrsanforderungen die Leistungsfähigkeit des Betriebsapparats deutlich, und zwar nicht nur vorübergehend, zu überschreiten begannen.

Auf einen Umstand muß hier noch eingegangen werden: die fortgesetzte Steigerung der durchschnittlichen Beförderungslänge der Güter, die aus den Achskilometern der beladenen Güterwagen und der Wagengestellung ermittelt werden kann (vergl. die Zusammenstellung auf Seite 176 sowie die Abbildung 36, Seite 180). Die Ursachen dieser Erscheinung sind bereits oben erwähnt worden. Ihre Wirkung bestand darin, daß auf die Einheit des aufgegebenen Guts eine erhöhte Betriebsleistung beansprucht wurde, oder mit derselben Betriebsleistung nur eine geringere Gütermenge befördert werden konnte. Wenn es noch im Jahr 1917 gelang, die Betriebsleistungen im Güterverkehr ungefähr auf Vorkriegshöhe zu halten, so ließen sich damit zwar dieselben Tonnenkilometerleistungen wie vor dem Krieg erzielen, es konnte aber nicht dieselbe Gütermenge zur Beförderung angenommen oder dieselbe Wagengestellung erreicht werden. Die Steigerung der durchschnittlichen Beförderungslänge von 119 km im Jahr 1913 auf 168 km im Jahr 1917 entspricht — gleiche Betriebsleistungen und gleiche Laderaumausnutzung vorausgesetzt — einem Rückgang der beförderten Gütermenge von 618 Millionen Tonnen im Jahr 1913 auf 618 Millionen × 119 : 168 = 437 Millionen Tonnen im Jahr 1917. Stieg der Verkehr über dieses Maß hinaus, so mußte er an den begrenzten Betriebsleistungen scheitern. So lange diese kritische Grenze infolge Darniederliegens des Wirtschaftslebens im Anfang des Kriegs nicht überschritten wurde, wirkte die größere Beförderungslänge noch nicht schädlich. Sie bewirkte aber, daß bei dem Ansteigen des Verkehrs im Herbst 1916 der Betrieb den Verkehrsanforderungen nicht mehr zu folgen vermochte, bevor noch der Verkehr auch nur annähernd dieselbe Höhe erreicht hatte wie vor dem Krieg. Mit dieser Erscheinung mußten die Bemühungen, die Leistungsfähigkeit zu steigern, naturgemäß rechnen.

Die Gegenmaßnahmen der Eisenbahnverwaltungen.

Die Gegenmaßnahmen bewegten sich nach 3 Hauptrichtungen:

1. Entlastung der Eisenbahnen von Verkehrsanforderungen,
2. gesteigerte Ausnutzung der Betriebsleistungen,
3. Stärkung des Betriebsapparats.

In erster Linie wurde angestrebt, die Eisenbahnen von dem Verkehr zu entlasten, der durch andere Verkehrsmittel befriedigt werden konnte. Da sich ein großer Teil des Verkehrs im unmittelbaren oder mittelbaren Auftrag der Heeresverwaltung abwickelte, und die Heeresversorgung immer bevorzugt sicherzustellen war, war naturgemäß ein enges Zusammen-

arbeiten zwischen Eisenbahn- und Militärbehörden notwendig, und die Eisenbahnen fanden bei den Militärbehörden weitgehendes Verständnis.

Um die Eisenbahnen von vermeidbaren Transporten zu entlasten, bediente man sich in erster Linie der Regulierung der Wagengestellung, die einem Genehmigungsverfahren unterworfen wurde, das für den militärischen Verkehr von den Linienkommandanturen und für den öffentlichen Verkehr von den die Wagengestellung regelnden Stellen (Wagenbüros) gehandhabt wurde. Dabei wurde angestrebt, die Verkehrswelt vorbeugend dahin zu bringen, daß sie ihre Verkehrsansprüche von vornherein der schwierigen Eisenbahnlage anpaßte. Das geschah durch Abordnung verkehrstechnischer Eisenbahnbeamter zum Kriegsamt und den Kriegsamtstellen für die militärischen Transporte und zu den Versandvereinigungen der Privatindustrie und den Kriegsgesellschaften, die über große Warenmengen zu verfügen hatten (Reichsgetreidestelle, Reichskartoffelstelle, Reichstelle für Gemüse und Obst, Reichsfuttermittelstelle u. a. m.). Besonders hervorzuheben ist die Einflußnahme auf die Kohlenversorgung durch Errichtung eines Kohlentransportausschusses im Ruhrgebiet und einer Kohlenausgleichstelle für das mittlere Braunkohlengebiet in Halle.

Bei dem Vorgehen gegen vermeidbare Belastungen der Eisenbahn wurden verschiedene Wege eingeschlagen, zunächst wurde versucht, den Verkehr auf andere Beförderungsmittel abzudrängen.

Hierbei kam in erster Linie der Wasserweg in Frage. Die Bemühungen waren besonders erschwert, weil die Schiffahrt nicht einheitlich organisiert war und sich daher nur schwer auf neue Aufgaben einstellen ließ. Immerhin ließ sich eine erhebliche Menge von Gütern, bei denen es die Lage der Versand- und Empfangstation, die Beschaffenheit und geringere Eilbedürftigkeit zuließen, durch Verweigerung der Wagengestellung auf den Wasserweg verdrängen. Es kamen vorwiegend Massengüter in Frage, Stückgüter nur in beschränktem Umfang. Erschwert wurde die Abdrängung durch die Verschiebungen auf tarifarischem Gebiet. Der frühere Anreiz der billigeren Wasserfrachten schlug im Lauf des Kriegs in das Gegenteil um. Die Heranziehung der Wasserstraßen für militärische Transporte war nur beim Rhein für die Mobilmachung vorgesehen, eine planmäßige Weiterbenutzung der Wasserstraßen nach Erledigung des Aufmarsches und der Armierung der Festungen fand nicht statt und ist erst später durch die Schiffahrtsabteilung des Feldeisenbahnchefs in gewissem Umfang organisiert worden. Um die Verkehrsmöglichkeiten der Wasserwege zur Entlastung der Eisenbahnen im Herbst 1916 ausnutzen zu können, mußten sie erst durch die Schiffahrtsabteilung und die ihr unterstehenden Schiffahrtsgruppen zusammengefaßt und wieder leistungsfähig gemacht werden. Das Schiffahrtsgewerbe war durch Entziehung der Arbeitskräfte und durch die Vernachlässigung durch die Verfrachter, die infolge der Tarifentwicklung und der schnelleren Beförderung immer mehr den Eisenbahnen den Vorzug gaben, fast dem Zusammenbruch nahe. Es bedurfte vor allen Dingen einer Rückberufung des im Heeresdienst befindlichen Personals, einer Übersicht über das Kahnraumangebot und einer zweckmäßigen, mit den Interessen der Eisenbahn in Einklang stehenden Disposition über den Kahnraum.

Die größte Bedeutung hatte dabei naturgemäß die Rheinwasserstraße, deren Verkehr allein größer war als der aller deutschen Binnenwasserstraßen zusammengenommen. Ein großer Teil des Rheinwasserverkehrs war vor dem Krieg im Dienst des Auslandsverkehrs über holländische Seehäfen tätig und wurde nach Einstellung dieses Verkehrs infolge der Blockade für andere Aufgaben frei. Aber nur sehr langsam gelang es, die Verkehrsmittel für den Verkehr einzuspannen, der bisher von der Eisenbahn befriedigt wurde, und es war für die Eisenbahn naturgemäß sehr unbequem, als die Entlastungsmaßnahmen in den ersten Monaten des Jahrs 1917 durch den strengen Winter lange unterbrochen wurden.

Der Erfolg der Abdrängungsmaßnahmen tritt am deutlichsten in dem Verkehr zwischen dem Ruhrbezirk und Süddeutschland in Erscheinung, wie die folgende Nachweisung zeigt:

Verkehrsentwicklung auf der Rheinwasserstraße zwischen den Ruhrhäfen und den oberrheinischen Umschlagplätzen:

	1910	1911	1912	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919
Abfuhr aus den Häfen Duisburg und Ruhrort zu Berg in 1000 Tonnen .	6205	6328	7050	8186	6498	5316	4379	4842	7576	3659

	1910	1911	1912	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919
Eingang[1]) in 1000 Tonnen in den Umschlaghäfen Gustavsburg	701	748	821	811	680	662	699	990	1238	833
Rheinau	901	902	801	1178	1009	884	727	682	1094	758
Mannheim	1483	1484	1490	1672	1445	1286	997	1034	1429	1038
Karlsruhe	332	377	483	561	467	370	366	233	518	335
Kehl	105	59	120	169	181	151	321	292	694	41
Ludwigshafen	1678	1755	1897	2000	1552	1044	1298	1501	1670	1185

Den Hauptanteil dieses Verkehrs stellten die Kohlen, und auch die Eisenbahnverwaltungen haben sich der frachtenverteuernden Umlegung auf den Wasserweg beim Bezug ihrer Dienstkohlen nicht entzogen.

Die Entlastung der Eisenbahn durch die übrigen Verkehrsmittel: Landfuhrwerk, Lastkraftwagen und Straßenbahnen, wurde zwar auch nach Möglichkeit durchgeführt, fiel aber wenig ins Gewicht. Diese Verkehrsmittel konnten mit großem Nutzen dort verwendet werden, wo die Frachtempfänger wegen Gespannmangels nicht in der Lage waren, bei der Entladung mit dem Zulauf an Frachten Schritt zu halten.

Ferner wurde gegen den Verkehr, für den eine volkswirtschaftliche Notwendigkeit nicht anerkannt werden konnte, durch Nichtgestellung der Wagen vorgegangen. Entweder wurden gewisse Güterarten von der Beförderung ganz ausgeschlossen, oder es wurden nur die Transporte solcher Güter verhindert, die sich über unnötig lange Wege erstreckten und bei denen anzunehmen war, daß die Bedarfsbefriedigung auch aus größerer Nähe, also unter geringerer Belastung der Eisenbahn, möglich war. Die Einschränkung der Bautätigkeit hatte zur Folge, daß auch der eigene Wagenbedarf der Eisenbahnen sich verminderte. Es wurde ferner darauf geachtet, Kreuz- und Querläufe zu vermeiden, wenn auch dadurch zuweilen eingespielte Absatzbeziehungen zerrissen wurden. Aber es ging nicht an, daß beispielsweise Holz derselben Art und Beschaffenheit auf derselben Strecke in beiden Richtungen aneinander vorbei transportiert wurde. Auch im Rüben- und Kartoffelverkehr mußte mit den vielfach üblichen Gegenläufen gebrochen werden. Um die Umgehung dieser Maßnahmen zu verhindern, wurde die Umabfertigung angekommener Sendungen verboten.

Wenn es gleichwohl nicht gelang, der Steigerung der Transportlänge Einhalt zu gebieten, so lag dies daran, daß die Kriegswirtschaft mit ihrer Spezialisierung der Fabrikation und mit ihrer Umwälzung auf dem Gebiet der Ernährung auch solche, gegen früher geänderte Ansprüche an die Eisenbahn stellte, die als unabänderlich in Kauf genommen werden mußten.

Selbstverständlich war es bei diesen Maßnahmen die Pflicht der Eisenbahnen, die Betriebsleistungen so gut wie möglich auszunutzen. Hierzu bedurfte es in erster Linie der Vorhaltung eines ausreichenden Wagenparks. Für die bevorzugt behandelten militärischen Transporte waren Wagen immer verfügbar, auch für die Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs waren die Gestellungsverhältnisse in den ersten beiden Kriegsjahren noch befriedigend. Hierin trat im Herbst 1916 ebenfalls eine scharfe Wendung zum Schlechteren ein. Die Ausbreitung der Kriegsschauplätze entzog dem heimatlichen Netz in steigendem Maß Wagen, die durch die

[1]) Eingang: Zufuhr zu Berg und zu Tal.

Beutewagen nicht ersetzt werden konnten. Die ständig zur Verfügung des Feldeisenbahnchefs aufgestellte Wagenreserve erweiterte die Lücke im Wagenbestand. Die gestiegene durchschnittliche Beförderungslänge hatte weiter zur Folge, daß sich der Wagenumlauf verlangsamte. Als schließlich die Betriebstockungen einsetzten, verschlechterte sich der Wagenumlauf noch mehr, und die Abstellungen beladener Wagen und Züge schalteten weitere Bestände des Wagenmaterials aus.

Zur Veranschaulichung des verzögerten Wagenumlaufs diene folgende Übersicht über den Wagenumlauf in Tagen:

Jahr	Januar	Februar	März	April	Mai	Juni	Juli	August	September	Oktober	November	Dezember
						Gedeckte Wagen.						
1913	3,16	2,87	3,00	2,92	3,23	3,20	3,09	3,04	2,74	2,76	2,96	3,18
1916	4,65	4,28	4,22	4,93	4,57	5,02	4,68	4,41	4,17	4,45	4,86	5,36
1917	5,57	5,52	4,97	5,58	5,21	5,15	5,27	4,82	5,05	5,47	5,46	—
						Offene Wagen.						
1913	3,44	3,23	3,46	3,13	3,34	3,11	3,05	3,21	3,29	3,03	3,26	3,65
1916	4,87	4,00	4,56	4,99	4,33	4,76	4,56	4,43	4,32	4,80	4,71	4,94
1917	5,39	5,76	4,89	4,75	4,38	4,24	4,44	4,47	4,77	5,01	5,07	—

Die Zunahme des Ausbesserungstands wirkte ebenfalls herabmindernd.

Um dem drohenden Wagenmangel zu steuern, wurde die Beschaffung neuer Wagen bis zur Grenze der Leistungsfähigkeit der Lieferwerke gesteigert.

Ein Bild der Beschaffungstätigkeit gibt die nachfolgende Übersicht über die buchmäßigen Bestände an Güterwagen aller Art.

Buchmäßige Bestände an Güterwagen aller Art (einschließlich Arbeitswagen) des Staatsbahnwagenverbands (einschließlich der von Privaten eingestellten Wagen)[1]).

1	2	3	4	5	6	7	8
Am 1. Oktober	Gedeckte Wagen	Offene Wagen	Gesamtbestand	Gesamtladegewicht von 4 in Tonnen	Ladegewicht auf den Wagen	Jährliche Zunahme in Hundertteilen des	
						Wagenbestands	Ladegewichts
1910	169845	394324	564169	7411545	13,1	4,3	5,8
1911	181428	408401	589829	7800150	13,2	4,5	5,2
1912	191724	434782	626506	8407926	13,4	6,2	7,7
1913	205233	462945	668178	9084562	13,6	6,6	8,1
1914	216469	487076	703545	9627005	13,7	5,3	6,0
1915	226968	505300	732268	10122161	13,8	4,1	5,2
1916	240177	530582	770759	10773541	14,0	5,2	6,4
1917	253207	555390	808597	11419644	14,1	4,9	6,0
1918	267055	584427	851482	12181359	14,3	5,3	6,7
1919	268791	585765	854556	12382764	14,5	0,4	1,7

Diese Bestände standen während des Kriegs dem heimatlichen Netz nicht zur Verfügung. Sie wurden beschränkt durch den namentlich in den letzten Kriegsjahren stark zunehmenden Ausbesserungstand (bei Kriegsbeginn etwa 20000, Januar 1919 etwa 49000 und Januar 1920 etwa 75000), durch die Aufstellung von Wagenreserven für den Feldeisenbahnchef (1915 zu etwa

[1]) Die Kriegsverluste sind nicht berücksichtigt.

22000 geschätzt, später eingeschränkt), durch die Benutzung der Wagen in den besetzten und verbündeten Gebieten (1915 auf 95000 geschätzt, später aber beträchtlich mehr) und schließlich durch die Wagenabstellungen infolge Betriebstockungen. Auch im heimatlichen Netz wurde dauernd eine große Wagenzahl für militärische Sendungen nötig (1915 auf 80000 Wagen geschätzt). Der Ausfall wurde zum Teil gedeckt durch die Beutewagen (1915 auf 50000 geschätzt und 1920 zu 76500 gezählt). Diese konnten aber infolge geringeren Ladegewichts nicht die gleiche Zahl deutscher Wagen ersetzen. Im allgemeinen standen einschließlich der Beutewagen für den deutschen öffentlichen Verkehr etwa 600000 Wagen zur Verfügung, nur unerheblich weniger als im Jahr 1913. Der wachsende Bedarf für Zwecke des Feldeisenbahnchefs konnte durch die gesteigerte Neubeschaffung zumeist ausgeglichen werden. Allerdings erforderte der sich immer mehr verzögernde Wagenumlauf einen Mehrbedarf. Es kann aber gesagt werden, daß die Verkehrsnöte seit dem Herbst 1916 mit ihren Wagenausfällen mehr eine Folge des Mangels an ausreichender Lokomotivkraft und der daraus entstandenen Betriebstockungen als eine Folge des Wagenmangels gewesen sind.

Dem Nachweis des am Ende des Berichtszeitraums tatsächlich vorhandenen Wagenbestands stellen sich große Schwierigkeiten entgegen, weil sich der Verbleib einer großen Anzahl von Wagen infolge der Kriegswirren nicht mehr feststellen läßt.

Eine Zählung, die am 4. Juli 1920 vorgenommen wurde, ergab einen Bestand von 512833 deutschen Wagen innerhalb des deutschen Netzes. Zur selben Zeit waren im Ausland vorhanden in

1. Holland	4120	deutsche Wagen,
2. Dänemark und Schweden	2391	„ „ ,
3. Schweiz und Italien	5908	„ „ ,
4. Frankreich und Belgien	44389	„ „ ,
5. Österreich, Tschecho-Slowakei und Hinterland	32942	„ „ ,
6. Polen und Danzig	55025	„ „ ,
zusammen	144775	deutsche Wagen,

sodaß der deutsche Wagenpark sich auf 512833 + 144775 = 657608 belief. Die Wiedererlangung der zu 5. genannten 32942 ist jedoch äußerst fraglich und der Bestand zu 6. von 55025 wird zum größten Teil durch die endgültige Festsetzung des an Polen und Danzig abzutretenden Wagenparks aufgezehrt werden.

Als im Herbst 1916 eine besonders fühlbare Wagenknappheit eintrat, wurde versucht, sie durch eine bessere Ausnutzung des Ladegewichts zu mildern. Vom November 1916 ab wurde die Tragfähigkeit der guterhaltenen offenen 15-Tonnen-Wagen von 15750 kg auf 17500 kg erhöht.

Die Annahme unvollkommen ausgelasteter Wagen (unter 7 Tonnen) wurde durch ein Genehmigungsverfahren erschwert. Besonders im Stückgutverkehr konnte eine wesentlich bessere Auslastung der Wagen dadurch erreicht werden, daß eine große Anzahl Stückgutkurswagen in Wegfall kam und die Stückgüter länger gesammelt wurden. Um den Mangel an einzelnen Wagengattungen, besonders an gedeckten Wagen, zu mildern, wurden Erleichterungen für die Verwendung anderer als der für bestimmte Zwecke vorgesehenen Wagengattungen eingeführt.

Der Wagenumlauf wurde durch Verbesserungen des Benachrichtigungsverfahrens, durch erhöhte Standgelder oder sonstiges Einschreiten gegen säumige Entlader, durch Bereitstellung militärischer Ladekommandos, Anordnung von Zwangsentladung und Lagerung der Güter auf den Ladestraßen ohne Übernahme einer Haftung, ferner durch Gestattung des Lade-

geschäfts an Sonntagen und ähnliche Maßnahmen gefördert. In Berlin, wo die Entladung in einer Weise in Rückstand geriet, daß sich hieraus ernstliche Betriebstörungen ergaben, richtete die Eisenbahndirektion unter Mithilfe der Militärbehörden einen Eisenbahnfuhrpark ein.

Da der Erfolg aller dieser Maßnahmen vielfach von einer verständnisvollen Unterstützung durch die Verkehrtreibenden abhängig war, wurde die Allgemeinheit über die schwierige Lage und die Notwendigkeit der Beschränkungen durch Anschläge und in der Presse aufgeklärt.

Die Überlegung, wie die verfügbaren Kräfte am zweckmäßigsten einzusetzen waren, mußte bald dazu führen, den Güterverkehr vor dem Personenverkehr zu bevorzugen, d. h. den Personenzugverkehr einzuschränken, um die freiwerdenden Lokomotiven und Personale im Güterdienst zu verwenden, und dem Güterzugverkehr infolge der wegfallenden Behinderung durch die Personenzüge freiere Bahn zu schaffen.

Die zu diesem Zweck von den Eisenbahnverwaltungen bis zum Frühjahr 1920 ergriffenen Maßnahmen sind nachstehend zusammenhängend aufgeführt.

Infolge der andauernden Steigerung des Bedarfs an Lokomotivkohle wurde im Frühjahr 1915 zu einer umfassenden Entspannung des gesamten Personen- und Güterzugfahrplans geschritten. Hierbei konnte nur schrittweise vorgegangen werden. Für Schnell- und Eilzüge sollten 80 km, für Personenzüge 70 km und für Güterzüge 30 km in der Stunde die Höchstgrenze bilden, die ohne zwingende betriebliche oder Verkehrsgründe nicht überschritten werden durfte. Die Fahrzeiten wurden nach und nach so bemessen, daß die Züge mit geringen Ausnahmen im regelmäßigen Dienst ohne Vorspann befördert werden konnten.

Durch Beseitigung nicht ausreichend besetzter Personenzüge konnten auf den preußisch-hessischen Staatsbahnen täglich rd. 15200 Zugkilometer erspart werden. Eine völlige Umgestaltung erfuhr der Betrieb auf den meisten preußischen Nebenbahnen. Auf etwa 100 Strecken wurde Pendelbetrieb, wo irgend angängig unter Verwendung nur einer Lokomotive und einer Begleitmannschaft eingerichtet. Außerdem wurden die Personenzüge im weiten Umfang für die Bedienung des Frachtverkehrs herangezogen, sodaß mehr als 200 Güterzüge, zumeist auf Nebenbahnen, beseitigt werden konnten. Eine tägliche Ersparnis von 2000 Lokomotivkilometern wurde dadurch ermöglicht, daß unter Änderung des Fahrplans das Rangiergeschäft vielfach durch die Zuglokomotive übernommen wurde.

Die Ausführung des Hindenburg-Programms zwang im Herbst 1916 und Frühjahr 1917 zu erneuten betrieblichen Einschränkungen.

Auf 316 Nebenbahnen wurde die getrennte Bedienung des Personen- und Güterverkehrs beseitigt und Pendelbetrieb mit nur einer Lokomotive und einer Begleitmannschaft unter Wegfall von Kreuzungen und Überholungen eingerichtet, wodurch in vielen Fällen die Umwandlung von Bahnhöfen in Haltepunkte ermöglicht wurde.

Für die Hauptbahnen erstreckten sich die Maßnahmen auf folgende Gebiete:

a) Verminderung des Zuggewichts durch Zurückziehung von Speise-, Schlaf- und Kurswagen und Aufheben der Vergünstigungen für die Stellung von Salonwagen;
b) erneute Herabminderung der planmäßigen und der für die Berechnung der kürzesten Fahrzeiten maßgebenden Geschwindigkeit;
c) Einrechnen größerer Zuschläge für Ab- und Anfahren;
d) eine den veränderten Betriebs- und Verkehrsbedürfnissen entsprechende angemessene Verlängerung der Aufenthaltszeiten;
e) die Beseitigung von Aufenthalten auf verkehrschwachen Stationen, besonders bei Doppelzügen;
f) Wegfall aller unzureichend besetzten Züge, vor allem solcher, die sich nicht in einen

größeren Dienstplan einpassen ließen und besondere Lokomotiven und Begleitmannschaften erforderten;

g) die Einrichtung des Nebenbahnbetriebs auf Hauptbahnen mit einfachen Betriebs- und Verkehrsverhältnissen;

h) Zurückziehung der Wagenaufseher aus dem Personenzugdienst und Verwendung von Frauen für den Schaffnerdienst.

Für Haupt- und Nebenbahnen wurde eine weitere Einschränkung des Personenverkehrs an Sonn- und Feiertagen durchgeführt, derart, daß nur noch Züge zur Aufrechterhaltung des Berufsverkehrs gefahren wurden. Hierdurch wurden in Preußen-Hessen wöchentlich rd. 160000 Zugkilometer und 2400 Tonnen Kohle erspart.

Im Güterdienst wurde auf volle Auslastung der Eilgüter- und Güterzüge in erhöhtem Maß hingewirkt. Ferner wurde die Zahl der Blockstellen verringert, und es wurden Bahnhöfe unter Übertragung ihrer Aufgaben an einen nächstgelegenen Bahnhof geschlossen.

Außer den Ersparnissen an Sonn- und Feiertagen wurden täglich weitere 14000 Zugkilometer erspart und 384 Lokomotiven, darunter 67 schwere, für andere Zwecke verfügbar gemacht.

Bald zwangen die sich immer schwieriger entwickelnden Zustände zu noch weitergehenden Zugeinschränkungen im Personenverkehr. Für die Zeit vom 23. Januar bis einschließlich 19. Februar 1917 wurde der gesamte Urlauberverkehr von den Fronten und nach der Heimat gesperrt und nach Aufhebung der völligen Sperre der Urlaub bei den Kampftruppen, im besetzten Gebiet und in der Heimat auf die Hälfte herabgesetzt.

Auf einer Reihe verkehrschwacher Strecken schritt man dazu, die Personenzüge nicht an allen Werktagen, sondern nur einen um den anderen Tag abzulassen.

Die von der Urlaubsperre und den sonstigen Einschränkungen erhofften günstigen Einwirkungen auf die Betriebslage traten nicht in vollem Umfang in die Erscheinung; u. a. ließ die zweckmäßige Ausnutzung der frei gewordenen Zugkräfte und Bediensteten zu wünschen übrig. Um für künftige Fälle besser gerüstet zu sein, sah man Zugeinschränkungspläne verschiedener Art vor, und zwar:

Plan A, enthaltend Züge, die ohne Beschränkung des Militärurlauberverkehrs vorübergehend wegfallen sollten — tägliche Ersparnis rd. 20000 Zugkilometer, 85 Lokomotiven, darunter 36 schwere;

Plan B die bei allgemeiner Urlaubsperre über Plan A hinausgehenden Einschränkungen — tägliche Ersparnis rd. 87000 Zugkilometer, 65 Lokomotiven;

Plan C die bei allgemeiner Urlaubsperre wegfallenden Militärurlauberzüge — täglich 27000 Zugkilometer, 51 Lokomotiven;

Plan D, enthaltend Zugeinschränkungen bei Stockungen im Güterverkehr.

Aus Zweckmäßigkeitsgründen bezeichnete man späterhin die Züge, die bis auf weiteres verkehrten, in den Fahrplänen mit einem • und die einstweilen wegfallenden mit :.

Plan A wurde am 13. Januar 1918 in Wirksamkeit gesetzt. Eine erneute Urlaubsperre für alle Fronten und das besetzte Gebiet sowie für die Marine und die Heimat mußte für die Zeit vom 22. Januar bis einschließlich 4. Februar 1918 angeordnet werden, wodurch 201 Lokomotiven, darunter 117 schwere, für Heereszwecke und die Güterbeförderung frei gemacht wurden. Plan A blieb auch nach Aufhebung der Urlaubsperre bestehen. Die schwierige Betriebslage nötigte noch wiederholt zur Einführung meist vierzehntägiger Urlaubsperren sowie zu Maßnahmen, durch die der Zivilpersonenverkehr gedrosselt wurde. Hierzu gehört u. a. die am 18. Oktober 1917 eingeführte Verdoppelung der Fahrpreise für die Benutzung der Schnell- und Eilzüge, die eine tägliche Ersparnis von 20000 Zugkilometern ermöglichte. Die

Schwierigkeiten in der Heimat und im besetzten Gebiet machten vom 1. März 1918 ab die Einführung des Militärfahrplans auf den Linien westlich des Rheins erforderlich, auch wurden die Militärurlauberzüge ihres Charakters als Schnellzüge entkleidet und mit einer Geschwindigkeit von 30 bis 40 km in der Stunde durchgeführt. Die Erschwernisse in der Betriebsführung wurden im Herbst 1918 durch Massenerkrankungen des Personals an Grippe erheblich gesteigert, sodaß wieder der Personenverkehr weitere Einschränkungen über sich ergehen lassen mußte.

Nach Inkrafttreten des Waffenstillstands war die ungehinderte Rückführung des Heers auf den in Frage kommenden Transportstraßen die wichtigste Aufgabe der Eisenbahnverwaltung. Zu diesem Zweck wurde der Personenverkehr streckenweise einige Tage völlig gesperrt. Seit Mitte Oktober 1918 wurde der Personenverkehr nach und nach in der Weise eingeschränkt, daß Anfang November 1918 von regelmäßigen fahrplanmäßigen Zügen nur noch 40 v. H. des letzten Friedensfahrplans befördert wurden. Die Leistungen für die Auslieferung von Lokomotiven und Wagen an Frankreich nötigten vom 20. Dezember 1918 ab zu erneuter Einschränkung des Personenverkehrs auf die Hälfte. Fahrkarten wurden nur bei Nachweis der Notwendigkeit und Dringlichkeit der Reise abgegeben. Im Februar 1919 verkehrten schließlich nur noch 17 Schnellzugpaare in dem nicht von den alliierten Truppen besetzten Gebiet mit 7 v. H. der letzten Friedensleistung in Schnellzügen. Glaubte man mit Einführung des Sommerfahrplans 1919 die Verkehrsverbindungen wieder etwas reichlicher ausgestalten zu können, so zwang der Rückgang der Kohlenbestände im August 1919 erneut zu weitgehenden Einschränkungen mit einer Ersparnis von täglich etwa 22000 Zugkilometern. Die steigenden betrieblichen Schwierigkeiten auf den östlichen Hauptabfuhrlinien nötigten am 12. Oktober 1919 neben dem Wegfall einer großen Zahl von Personenzügen zur Einstellung des gesamten Schnellzugverkehrs auf den Linien östlich der Strecke Dresden—Berlin—Stettin und zur Drosselung des Personenverkehrs in diesem Gebiet durch Rationierung des Fahrkartenverkaufs. Schließlich wurde, um die Flüssigkeit des Betriebs beschleunigt wieder herzustellen, auf Anordnung der Reichsregierung der gesamte Personenzugverkehr für die Zeit vom 5. bis 15. November 1919 für das ganze Reichsgebiet gesperrt. Im besetzten Gebiet links des Rheins wurde die Sperre in gemilderter Form vom 11. bis 21. November durchgeführt. Vom 16. November ab wurde der Verkehr in bescheidenem Umfang wieder aufgenommen. Auf den Hauptstrecken verkehrte nur je ein Schnellzugpaar; für die einzelnen Bezirke wurden Höchstleistungen, die sich, abgesehen von dem Verkehr der Großstädte, im allgemeinen auf 20 bis 30 v. H. der letzten Friedensleistung beliefen, festgesetzt. Innerhalb dieser Höchstleistung durften Personenzüge nur insoweit eingelegt werden, als sie für Zwecke der Post, der Milchbeförderung und der Beförderung leicht verderblicher Lebensmittel unentbehrlich waren. Um die Kohlenbeförderung von der Ruhr nach Süddeutschland unter allen Umständen sicherzustellen, wurde auf den hierfür in Frage kommenden Strecken der Personenverkehr nur nach und nach auf das oben angegebene Höchstmaß gebracht.

Erst der Sommerverkehr 1920 brachte mit 47 v. H. der letzten Friedensleistung eine Besserung.

Trotz der oben gekennzeichneten, schon früh eintretenden Erschwernisse in der Bedienung des Personenverkehrs, die sich in noch stärkerem Maß auf den Bahnen der verbündeten Länder geltend machte, richteten die beteiligten Regierungen alsbald nach Freiwerden des Schienenwegs auf dem Balkan eine beschleunigte durchgehende Zugverbindung von Berlin nach Konstantinopel ein. Dieser Balkanzug verkehrte von Mitte Januar 1916 ab wöchentlich zweimal, und zwar von Berlin-Stadtbahn über Oderberg—Galanta—Budapest—Belgrad—Sofia

bis Konstantinopel und vom Anhalter Bahnhof in Berlin über Tetschen nach Wien Nordbahnhof, wo ein Zweig von Straßburg (Elsaß) über Karlsruhe—Stuttgart—München anschloß. Diese liefen vereinigt bis Galanta weiter und wurden dort mit dem Oderberger Zug zusammengeschlossen. Der Zug führte in seinem ganzen Lauf Schlafwagen 1. Klasse und Wagen 1./2. Klasse sowie streckenweise Speisewagen. Die Gesamtreisedauer Berlin—Konstantinopel betrug etwa 59 Stunden. Der Fahrplan des Balkanzugs mußte wiederholt geändert werden. Im Februar 1917 wurde der Verkehr zwischen Straßburg (Elsaß) und München eingestellt; Knappheit der Rohstoffe zwang im Februar 1918 dazu, den Zug in seinem ganzen Lauf nur noch einmal in jeder Woche zu befördern. Mit dem 15. Oktober 1918 wurde der Verkehr nach dem Balkan ganz gesperrt.

Wenn durch die geschilderten Einschränkungen, die von dem reisenden Publikum große Opfer verlangten, dem bedrängten Güterverkehr eine wertvolle Unterstützung zuteil wurde, so durfte außerdem nichts unterlassen werden, mit den für den Güterverkehr zur Verfügung stehenden Kräften die höchstmöglichen Betriebsleistungen zu erzielen. Hierfür war es besonders wichtig, dem schädlichen Einfluß der Betriebstockungen und des schleppenden Betriebs, wie er im Herbst 1916 auf einigen stark belasteten Gebieten in Erscheinung trat, zu begegnen. Es mußte dahin gestrebt werden, die Entstehung derartiger Stockungen vorbeugend zu verhindern oder, wo solche gleichwohl auftraten, sie zu lokalisieren und in möglichst kurzer Zeit zu beseitigen. Hierzu bedurfte es schnell einsetzender Eingriffe in die Betriebsabwicklung, auf die die bestehenden Organe der Betriebsführung nicht eingerichtet waren und ihrer Natur nach auch nicht eingerichtet werden konnten. Die Organisation der Betriebsverwaltung bedurfte daher einer Ergänzung, und es wurde eine Form gewählt, die in ihren Ansätzen bereits bei den Betriebstörungen im Herbst 1912 angewandt worden war.

Es wurden zunächst auf wichtigen Knotenpunkten, auf denen sich Störungen gezeigt hatten oder zu befürchten waren, Zugleitungen eingerichtet, die in unmittelbarer Fühlung mit diesen Bahnhöfen sowie mit den anschließenden Strecken, den Zwischenbahnhöfen und den nächsten Knotenpunkten den Zugverkehr beobachteten, bei Überlastungen den Zulauf regelten, für vorübergehende Abstellung und Wiederingangsetzung nicht durchzubringender Züge sorgten und den in Unordnung geratenen Lokomotiv- und Personalumlauf wieder ins Gleichgewicht bringen sollten. Bald ergab sich die Notwendigkeit, die Tätigkeit der Zugleitungen durch eine das ganze Direktionsnetz übersehende Oberzugleitung am Sitz der Direktion überwachen und ausgleichen zu lassen. Als sich im weiteren Verlauf um die Wende des Jahrs 1917 die Schwierigkeiten erhöhten, trat das Bedürfnis ein, den Betrieb eines größeren Verkehrsgebiets durch ein Organ überwachen und leiten zu lassen, das über die Direktionsgrenzen hinweg schnell Anordnungen zu geben vermochte. Man schuf zu diesem Zweck die Oberbetriebsleitungen oder — wie sie später bezeichnet wurden — Generalbetriebsleitungen. Zunächst die Generalbetriebsleitung West, die zuerst ihren Sitz in Saarbrücken (Oktober 1916), dann in Köln und schließlich (April 1917) endgültig in Essen nahm, weil die Westbezirke durch die Verkehrszunahme und die Nähe des Kriegsschauplatzes besonders belastet waren. Als sich dann auch im Osten, namentlich auch im Verkehr von Oberschlesien nach Mitteldeutschland und Berlin, die Schwierigkeiten verschärften, wurde auch eine Generalbetriebsleitung Ost in Berlin eingerichtet (Dezember 1916).

Über den Aufgabenkreis der Generalbetriebsleitungen und ihre Stellung innerhalb der Organisation gibt ein Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 7. Januar 1917 Aufschluß, der die Generalbetriebsleitungen beauftragte, die gesamte Verkehrsbewegung in ihren Bezirken zu überwachen und dahin zu wirken, daß unnötige Transporte unterblieben und

unzweckmäßige besser geregelt würden. Diese Aufgabe sollte in ständiger Fühlung mit den Verkehrsinteressenten und den für die Kriegsversorgung in Betracht kommenden militärischen Stellen verfolgt werden. Wo im Weg der Verständigung mit den Verkehrsinteressenten das Ziel nicht erreicht werden konnte, sollte gegebenenfalls mit Zwangsmaßnahmen (Verkehrsperren usw.) eingeschritten werden. Die Generalbetriebsleitung Ost wurde bald nach Besserung der Betriebslage im Osten wieder aufgelöst (1. Juli 1917). Da aber nach wie vor die Notwendigkeit vorlag, die Verkehrsanforderungen nach der Richtung zu beeinflussen, daß sie sich der gesunkenen Leistungsfähigkeit des Netzes möglichst anpaßten, wurde für diese Aufgabe beim Eisenbahn-Zentralamt das General-Verkehrsamt in Berlin eingerichtet, das seine Tätigkeit auf alle preußischen Eisenbahndirektionsbezirke zu erstrecken hatte, die nicht zur Generalbetriebsleitung West gehörten. Diese behielt nach wie vor auch die verkehrsdienstlichen Aufgaben im Gegensatz zu den später neu gegründeten Generalbetriebsleitungen Süd und Ost, die sich in erster Linie um die Steigerung und den Ausgleich der Betriebsleistungen und um die Vermeidung von Betriebstockungen zu bemühen hatten. Die großen Aufgaben, die die militärischen Anforderungen der Frühjahrsoffensive 1918 an das südwestdeutsche Eisenbahnnetz stellten, führten zur Bildung einer Generalbetriebsleitung Süd in Frankfurt (21. Februar 1918), der zum erstenmal auch außerpreußische Bezirke zugeteilt wurden (Reichseisenbahnen, die badischen und württembergischen Staatsbahnen und die angrenzenden Strecken der bayerischen Staatsbahnen einschließlich der Pfalzbahnen). Die Generalbetriebsleitung Süd wurde nach Beendigung der Rückführung des Heers aufgelöst. Als im Osten, namentlich infolge des polnischen Aufstands, durch Ausschaltung wichtiger Abfuhrlinien größere Betriebschwierigkeiten und neue Aufgaben entstanden, wurde in Berlin erneut eine Generalbetriebsleitung Ost eingerichtet (15. Oktober 1919). Die schwierige Lage der Eisenbahnen im Jahr 1919, von der besonders auch die süddeutschen Eisenbahnen betroffen wurden, führte zur Wiedereinrichtung der Generalbetriebsleitung Süd (20. November 1919) mit dem Sitz in Würzburg. Seit dieser Zeit ist der Ausgleich von Betriebschwierigkeiten bei sämtlichen deutschen Eisenbahnen auf die 3 Generalbetriebsleitungen West, Ost und Süd verteilt.

Die neu eingerichteten Stellen haben nach ihrer Einarbeitung eine ersprießliche Tätigkeit entfaltet. Gleichwohl vermochten sie die Schwierigkeiten, die sich in den ersten Monaten des Jahrs 1917 auftürmten, nicht zu überwinden. Diese hatten ihren Grund darin, daß die Verkehrsanforderungen erheblich höher waren, als bei einer glatten Abwicklung des Betriebs, und daß sich manche Ursachen, wie besonders die ungewöhnlichen Schnee- und Frostperioden, der Beeinflussung entzogen. So war das Bild, das die Betriebslage Ende Januar 1917 bot, ein recht trostloses. Nicht nur der öffentliche Verkehr war derartig gelähmt, daß dieser Zustand auf längere Zeit nicht ohne die schwersten Schädigungen des Wirtschaftslebens zu ertragen gewesen wäre, auch die Durchführung wesentlicher Teile des Rüstungsprogramms und der ganzen Kriegführung war in Frage gestellt. Es galt nun, das ganze deutsche Eisenbahnnetz zusammenzuschließen, um die letzten Ausgleichsmöglichkeiten auszunutzen und unter Verwendung aller Erfahrungen der deutschen Eisenbahnverwaltungen die noch eine Besserung versprechenden Schritte zu tun. Die Oberste Heeresleitung, die ihre Ziele durch die Verkehrslage bedroht sah, wandte sich an alle Staatsbahnverwaltungen, und es wurde im gegenseitigen Einvernehmen am 1. März 1917 in Berlin die Kriegsbetriebsleitung gegründet, die unter der Führung des Ministerialdirektors der neueingerichteten Betriebsabteilung des preußischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten und eines Kommissars des Feldeisenbahnchefs unter Mitwirkung betriebs-, maschinen- und verkehrstechnischer Vertreter der Eisenbahnverwaltungen die Aufgabe übernahm, die Betriebslage des ganzen deutschen Netzes auf Grund täglicher Meldungen der betriebsführenden Eisenbahndirektionen zu verfolgen und überall

dort bessernd, ausgleichend und abwehrend einzugreifen, wo die Zuständigkeit der bestehenden Stellen ihre Grenze erreichte. Hand in Hand mit der Gründung der Kriegsbetriebsleitung ging die Einrichtung einer Betriebsabteilung im preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten, durch die die Zusammenfassung aller Betriebsfragen des preußisch-hessischen Netzes an einer Stelle ermöglicht werden sollte.

Wenn die geschilderten Betriebschwierigkeiten seit April 1917 nachließen, obwohl die Verkehrsanforderungen ebenso unvermindert anhielten wie die erschwerenden Kriegseinflüsse, so lag das gewiß zu einem Teil an den in der Jahreszeit liegenden Erleichterungen, zu einem nicht geringen Teil aber auch daran, daß die vielseitigen Bemühungen der Eisenbahnverwaltungen ihre Früchte trugen.

Die Entwicklung bis zum Waffenstillstand und zur Revolution kennzeichnet sich dadurch, daß die Betriebslage durch Abdrängung des Verkehrs, der dies nach seiner Bedeutung für das wirtschaftliche Leben am ehesten vertragen konnte, in einen Zustand des labilen Gleichgewichts gebracht worden war. Gelang es auch vorübergehend, eine leidliche und wirtschaftliche Betriebsabwicklung zu erzielen, so blieben doch gleichzeitig eine Reihe von Verkehrsansprüchen, die das Wirtschaftsleben hätten befruchten können, unbefriedigt. Wurde aber der Gleichgewichtszustand durch eine unerwartete Verkehrswelle oder durch eine Streckensperrung infolge eines Unfalls oder ungünstige Witterungseinflüsse gestört, so zog dieses Ereignis, weil die Reserven fehlten, meist weite Wellen, und es mußte durch die Einführung der Verkehrsperre Abhilfe geschafft werden. Die zentralisierte Betriebsleitung vermochte sich zwar im Verein mit der zentralisierten Verkehrsregelung den immer neu hinzukommenden Schwierigkeiten bis zu einem gewissen Grad anzupassen. So wurde beispielsweise dafür gesorgt, daß die herbstlichen Kartoffeltransporte nach Versand- und Empfangsgebieten derart geordnet wurden, daß der Abtransport auf lange Strecken in geschlossenen Zügen ohne Querläufe erledigt werden konnte. Der gewaltige Nachschubverkehr, der sich infolge Zuspitzung des Kampfs auf dem westlichen Kriegsschauplatz im Jahr 1918 in den westlichen Bezirken zusammendrängte, wurde im Benehmen mit den militärischen Stellen durch Einrichtung und zweckmäßige Verteilung der Sammelbahnhöfe, durch ein Abrufverfahren und durch Rückhaltsperren bei Störungen geregelt. Der starken Belastung der Grenzübergänge Aachen West und Herbestal und ihrer Zuführungstrecken wurde durch Einrichtung einer Oberzugleitung in Aachen Rechnung getragen. Die neuen Organe der Betriebsführung sammelten Erfahrungen und konnten ihre Arbeitsweise verbessern. Aber alle Bemühungen reichten nicht aus, um den Betrieb vor vorübergehenden schweren Erschütterungen zu bewahren. Sie waren naturgemäß stärker als sonst in den Herbst- und Wintermonaten, sobald die dringlichen Anforderungen der Lebensmittelversorgung einsetzten und die Einwirkung des Winterwetters mit dem gleichzeitigen Versagen der Wasserstraßen hinzutrat.

Verkehrsentwicklung nach der Statistik.

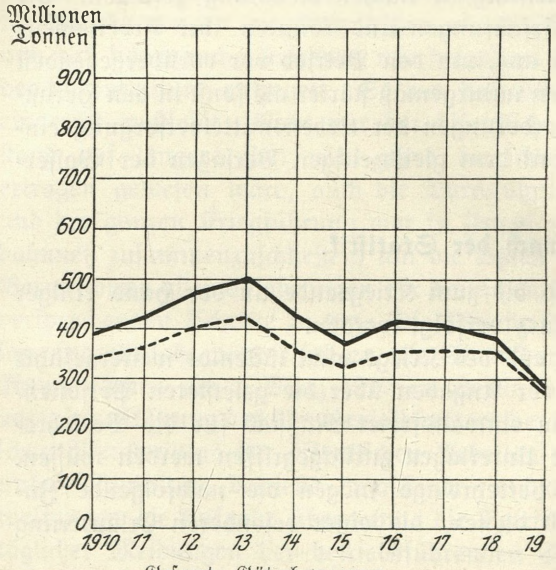
Nachstehend soll die geschilderte Entwicklung bis zum Kriegsende an der Hand einiger kennzeichnenden, statistischen Zahlen nochmals kurz verfolgt werden.

Leider ist die Statistik der Friedenszeit während des Kriegs nicht lückenlos weitergeführt worden. Besonders empfindlich ist das Fehlen der Angaben über die geleisteten Personenkilometer und Tonnenkilometer. Daher fehlt ein einwandfreier Maßstab für die Verkehrsleistungen. Aus diesem Grund wird auf andere Unterlagen zurückgegriffen werden müssen.

Zur Veranschaulichung der allgemeinen Verkehrslage mögen die nachfolgende Zusammenstellung und die Abbildungen 25 bis 30 dienen, die einer besonderen Erläuterung nicht bedürfen.

	1910	1911	1912	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919
	Millionen Tonnen									
Gesamte Güterbewegung auf den deutschen Eisenbahnen	396	423	474	501	411	368	416	408	387	287
davon kommen auf deutsche Verkehre	341	361	405	428	359	321	360	362	354	274
auf den Auslandsverkehr, und zwar										
Versand	33	37	44	48	35	26	36	28	21	9
Empfang	20	22	23	23	17	20	19	17	12	4
Durchfuhr	0,6	0,9	0,9	0,9	0,7	0,5	0,5	0,4	0,4	0,2
Kohlenverkehr:										
Steinkohlen	125,5	135,5	151,7	160,0	130,0	112,1	129,0	127,2	127,0	83,7
Braunkohlen	37,5	33,8	37,3	38,1	35,6	36,2	37,3	37,6	38,2	32,2
Eisenerze	15,1	16,3	18,6	20,8	15,5	20,0	20,3	21,1	14,4	5,4
Eisen und Stahl sowie Eisen- und Stahlwaren aller Art	30,3	33,4	38,2	39,6	30,9	31,5	39,3	40,5	37,3	24,6
Steine, gebrannte, Bruch- und Bausteine	41,9	43,1	46,3	49,6	40,1	24,3	29,5	24,7	20,3	21,0
Erde, Kies, Mergel, Lehm, Ton usw.	21,1	24,9	34,5	39,5	28,0	22,4	23,7	19,6	16,2	14,1
Holz	19,5	21,3	21,9	23,1	19,1	16,0	20,2	24,4	23,5	21,7
Roggen	2,91	2,88	2,85	3,31	3,09	3,15	3,43	3,14	3,05	2,17
Weizen	2,96	3,01	3,18	3,88	3,32	2,24	2,75	2,21	1,31	1,21
Hafer	1,96	2,01	2,13	2,40	2,86	3,75	3,47	3,08	1,78	1,16
Gerste	3,40	4 10	3,72	3,91	3,21	1,14	1,82	1,27	1,27	0,27
Getreide dieser Art zusammen	11,23	12,00	11,88	13,50	12,48	10,28	11,47	9,70	7,41	4,81
Kartoffeln	4,00	4,90	4,07	4,52	4,56	6,44	8,32	8,53	9,52	6,33
Ernteergebnisse:										
Roggen	10,43	10,77	11,51	12,13	10,35	9,09	8,90	6,98	6,68	6,10
Weizen	3,68	3,86	4,13	4,42	3,79	3,71	3,00	2,23	2,34	2,17
Hafer	7,70	7,53	8,36	9,50	8,85	5,89	6,93	3,63	4,68	4,49
Gerste	2,84	3,07	3,38	3,56	3,05	2,42	2,70	1,82	2,06	1,67
Getreide dieser Art zusammen	24,65	25,23	27,38	29,61	26,04	21,11	21,53	14,66	15,76	14,43
Kartoffeln	42,75	33,70	48,95	52,85	44,70	52,89	24,69	34,47	29,47	21,48

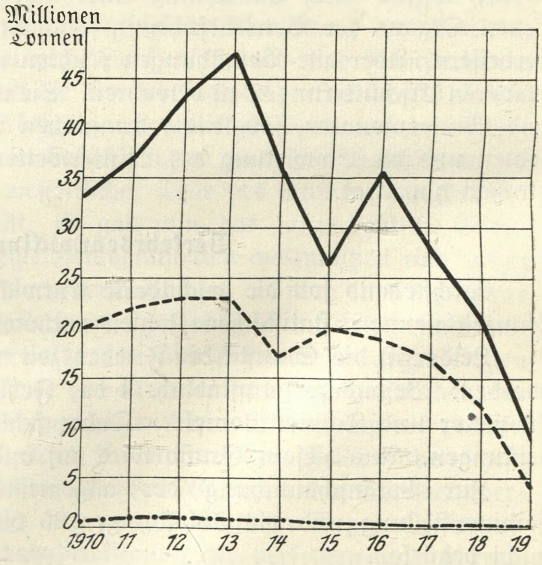
Güterbewegung auf den deutschen Eisenbahnen.



——— Gesamte Güterbewegung.
– – – – – – Güterbewegung in deutschen Verkehren.

Abbildung 25.

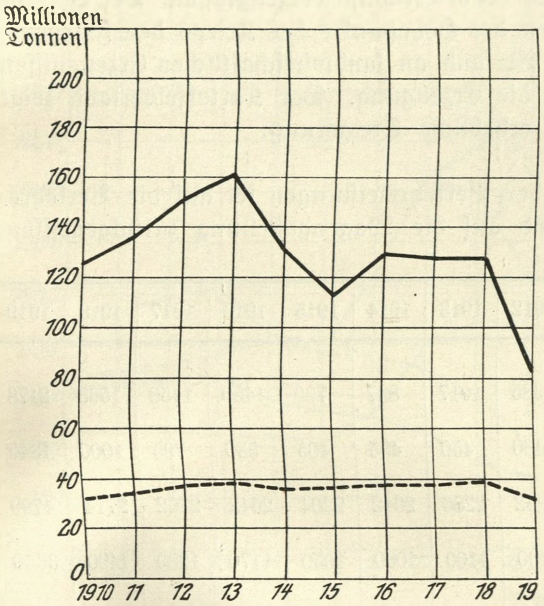
Auslandsverkehr.



——— Versand. – – – – – Empfang.
–·–·–·– Durchfuhr durch Deutschland.

Abbildung 26.

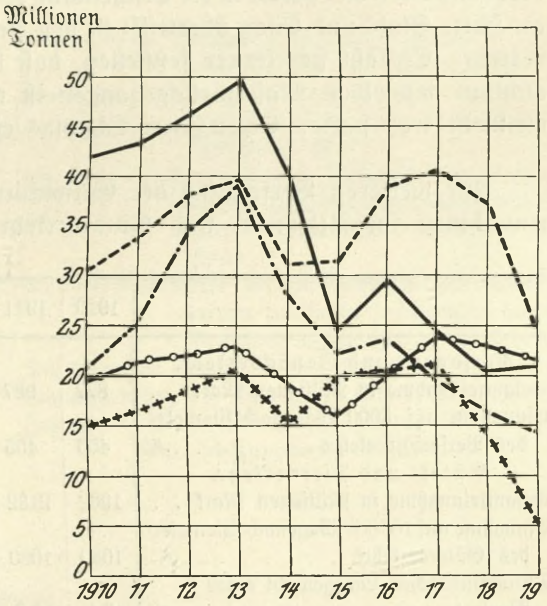
Kohlenverkehr.



——— Steinkohlen (einschl. Briketts u. Koks).
– – – – – – Braunkohlen.

Abbildung 27.

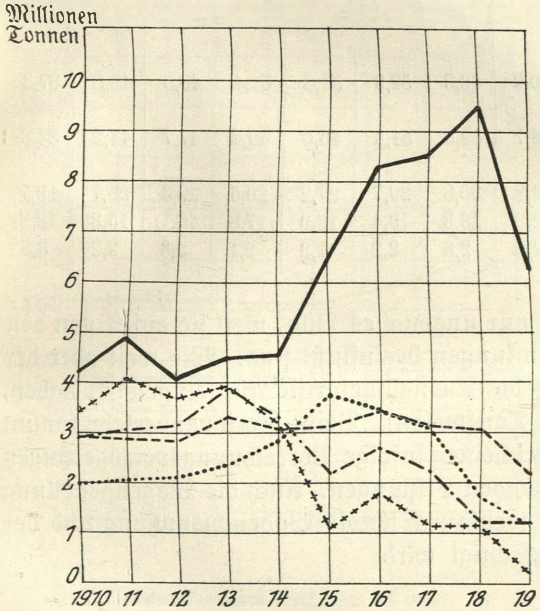
Auf den deutschen Eisenbahnen beförderte Mengen an Eisenerzen, Eisen und Stahl sowie Eisen- und Stahlwaren, Steinen, Erde, Kies usw. sowie Holz.



——— Steine, gebrannte, Bruch- u. Bausteine.
– – – – – – Eisen und Stahl sowie Eisen- u. Stahlwaren aller Art.
–·–·–·–·– Erde, Kies, Mergel, Lehm, Ton usw.
—o—o—o—o— Holz. +++++++ Eisenerze.

Abbildung 28.

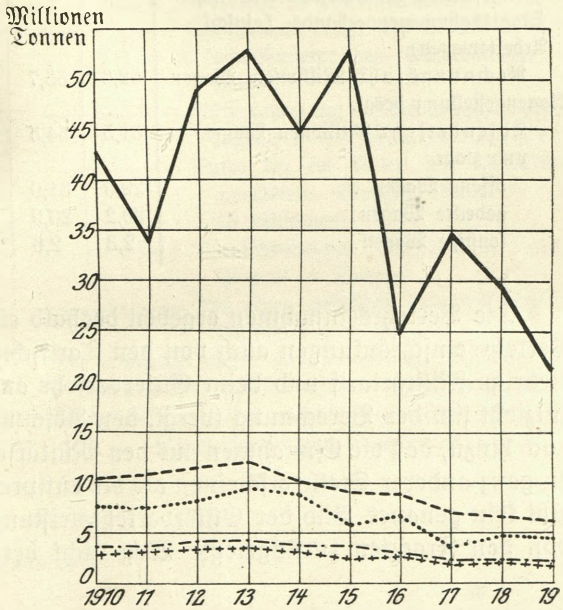
Auf den deutschen Eisenbahnen beförderte Mengen an Kartoffeln sowie den vier Hauptgetreidearten.



——— Kartoffeln. –·–·–·–·– Weizen.
– – – – – – Roggen. +++++++ Gerste.
..... Hafer.

Abbildung 29.

Ernteergebnisse an Kartoffeln sowie den vier Hauptgetreidearten.



——— Kartoffeln. –·–·–·–·– Weizen.
– – – – – – Roggen. +++++++ Gerste.
..... Hafer.

Abbildung 30.

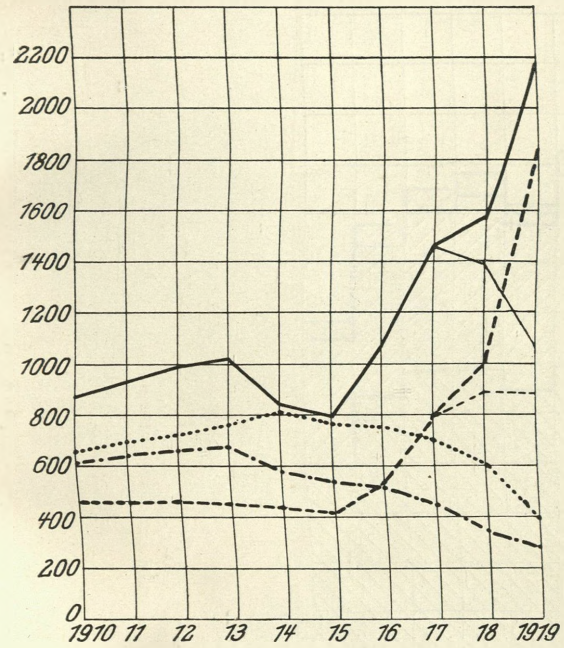
Aus der Zusammenstellung und den Abbildungen ersieht man die aus der Güterbewegung zu folgernde allgemeine Produktionsteigerung vor dem Krieg auf allen Gebieten. Man ersieht weiter, daß der Produktionsrückgang im Krieg bei den landwirtschaftlichen Erzeugnissen und den Rohbaustoffen viel stärker in die Erscheinung tritt als bei den Industrieerzeugnissen. Der Versand an Holz, Stahl und Eisen übertrifft in den Jahren des Höhepunkts des Kriegs den Friedensverkehr. Es läßt sich ferner feststellen, daß der Versand an landwirtschaftlichen Erzeugnissen nicht in demselben Maß zurückgegangen ist wie die Erzeugung. Der Kartoffelversand zeigt vielmehr trotz starken Erzeugungsrückgangs eine erhebliche Steigerung.

Zur weiteren Verfolgung der Entwicklung der Verkehrsleistungen sei auf die Verkehrseinnahmen im Personen- und Güterverkehr und auf die Wagengestellung zurückgegriffen.

	1910	1911	1912	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919
Personen- und Gepäckverkehr.										
Gesamteinnahme in Millionen Mark . .	877	927	985	1017	837	790	1450	1458	1563	2178
Einnahme auf 5000 Wagenachskilometer des Personenverkehrs . . . . . ℳ	455	455	460	450	435	405	530	795	1000	1840
Güter- und Tierverkehr.										
Gesamteinnahme in Millionen Mark . .	1962	2132	2252	2286	2042	2304	2512	2762	2714	4799
Einnahme auf 100000 Wagenachskilometer des Güterverkehrs . . . . . ℳ	1080	1080	1100	1100	1080	1050	1170	1280	1490	3650
Durchschnittliches Ladegewicht eines Wagens . . . . . t	13,1	13,2	13,4	13,6	13,7	13,8	14,0	14,1	14,3	14,5
Im Durchschnitt auf einen gestellten Wagen kommende Gütermenge . . t	7,63	7,72	7,91	7,97	7,97	7,99	8,40	8,56	8,74	8,37
Durchschnittliche Beförderungslänge einer beladenen Güterwagenachse . . . km	121	125	119	119	133	163	164	168	172	138
Verhältnis zwischen Vollauf und Leerlauf der Güterwagen										
Vollauf . . . . . in Hundertteilen	71,05	71,24	70,83	71,02	71,29	69,76	71,69	74,30	73,10	73,50
Leerlauf . . . . . in Hundertteilen	28,95	28,76	29,17	28,98	28,71	30,24	28,31	25,70	26,90	26,50
Wagengestellung im Bereich des deutschen Staatsbahnwagenverbands (einschl. Arbeitswagen)										
Rechnungsjahr Millionen Wagen	52,6	55,7	60,9	66,3	52,9	51,8	51,4	49,5	42,0	37,3
Wagengestellung desgl.										
Kalenderjahr Millionen Wagen .	51,5	54,5	59,7	62,9	51,3	46,0	49,4	47,7	44,2	34,3
und zwar										
offene Wagen	29,0	31,0	34,8	36,8	29,7	27,2	29,5	29,3	26,7	19,7
gedeckte Wagen	20,2	20,9	22,3	23,3	19,4	16,9	17,8	16,1	15,3	12,8
sonstige Wagen	2,3	2,6	2,6	2,8	2,2	1,9	2,1	2,3	2,2	3,8

Die Verkehrseinnahmen ergeben deshalb ein nur ungenaues Bild, weil sie außer von den Verkehrseinschränkungen auch von den Tarifschwankungen beeinflußt sind. Wie weit aber der niedrige Militärtarif und beim Güterverkehr auch die Ausnahmetarifierung eingewirkt haben, entzieht sich der Berechnung (vergl. den Abschnitt Tarifwesen). Beim Personenverkehr kommt noch hinzu, daß die Einnahmen aus den Militärfahrscheinen infolge Verrechnungsverzögerungen an ganz anderer Stelle erscheinen als die entsprechenden Leistungen. Auch die Wagengestellung gibt kein genaues Bild der Güterverkehrsleistung, weil durch sie die Wagenausnutzung und der von den Frachten zurückgelegte Weg nicht berücksichtigt wird.

Personen- und Gepäckverkehr.

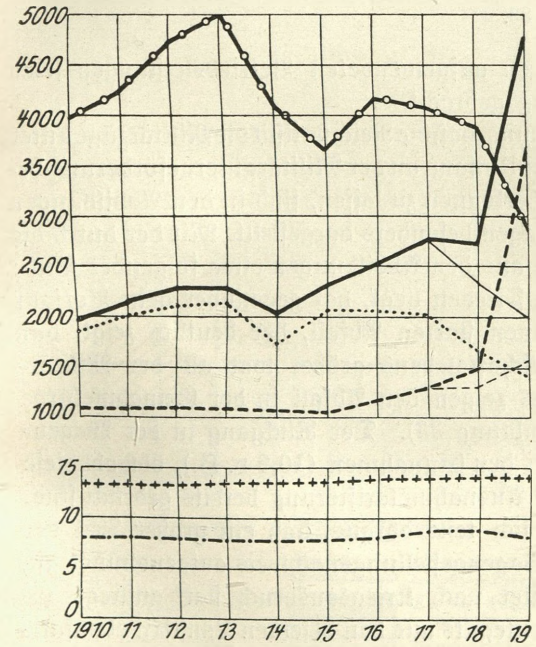


——— Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr in Millionen Mark.
– – – – – – Einnahmen desgl. auf 5000 Wagenachskilometer des Personen- und Gepäckverkehrs in Mark.
..... Kurve der im Personen- und Gepäckverkehr geleisteten Wagenachskilometer (ohne Beziehung auf die Zahlen des Netzes).
—·—·—·— Kurve der im Personen- und Gepäckverkehr geleisteten Zugkilometer (ohne Beziehung auf die Zahlen des Netzes).

Die dünneren Linien bei den Einnahmen stellen die Einnahmen dar, die sich ergeben hätten, wenn in den Jahren 1918 und 1919 noch der Friedenstarif bestanden hätte (schätzungsweise ermittelt).

Abbildung 31.

Güter- und Tierverkehr.



——— Einnahmen aus dem Güter- und Tierverkehr in Millionen Mark.
– – – – – – Einnahmen desgl. auf 100000 Wagenachskilometer des Güterverkehrs in Mark.
—o—o—o—o— Güterbewegung auf den deutschen Eisenbahnen in hunderttausend Tonnen.
..... Kurve der im Güter- und Tierverkehr geleisteten Wagenachskilometer (in 10 Millionen).
++++++++ Durchschnittliches Ladegewicht eines Wagens in Tonnen.
—·—·—·— Auf einen gestellten Wagen kommende Gütermenge in Tonnen.

Die dünneren Linien bei den Einnahmen stellen die Einnahmen dar, die sich ergeben hätten, wenn in den Jahren 1918 und 1919 noch die Friedenstarife bestanden hätten (schätzungsweise ermittelt).

Abbildung 32.

Wagengestellung im Bereich des deutschen Staatsbahnwagenverbands (einschl. Arbeitswagen).

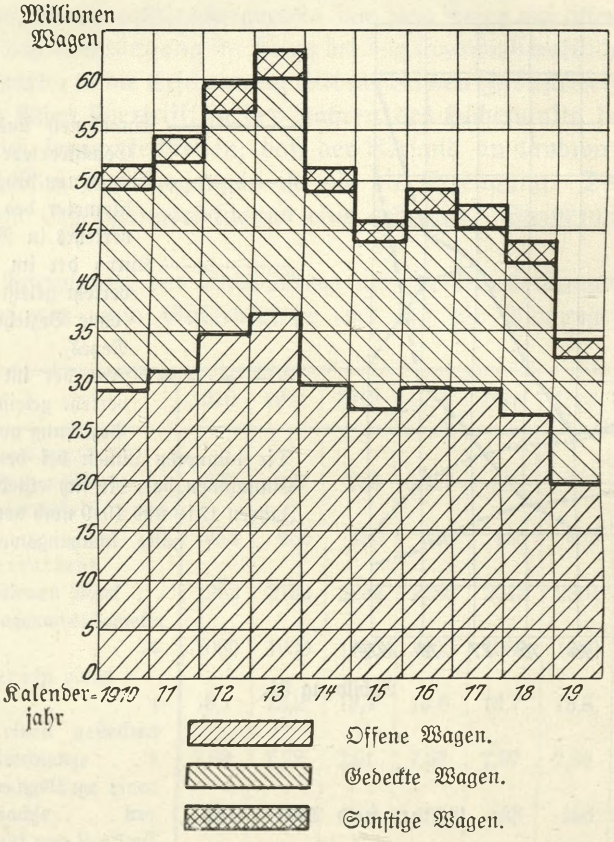


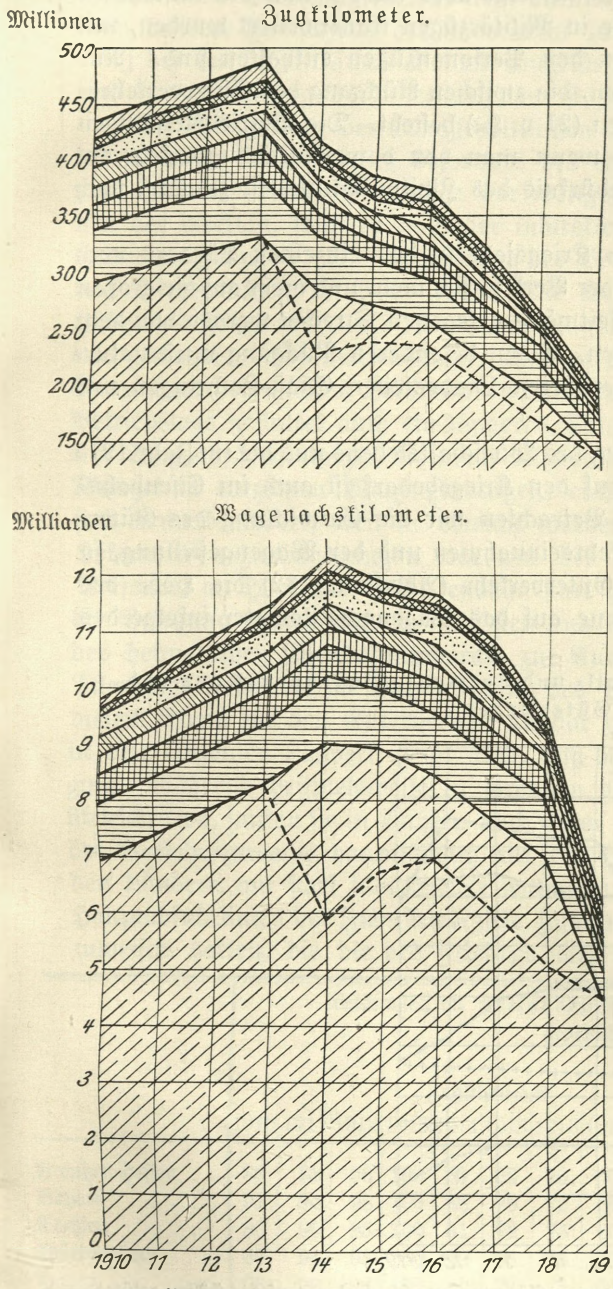
Abbildung 33.

Die zur Bewältigung dieser Verkehrsleistungen aufgewendeten Betriebsleistungen seien durch die Abbildungen 34 und 35 zur Darstellung gebracht.

Störend wirkt bei der Verfolgung dieser Entwicklung, daß die Reichstatistik die Militärzüge unter den Personenzügen aufführt, obwohl diese in großem Umfang an der Militärgüterbeförderung beteiligt sind. Um den Anteil des Militärzugverkehrs erkennen zu lassen, sind in den Abbildungen wenigstens für Preußen-Hessen die Militärzugleistungen besonders dargestellt. Mit der durch die geschilderten Mängel gebotenen Vorsicht ergibt sich aus den Abbildungen etwa folgendes Bild:

Das Rechnungsjahr 1914, das noch zu $^1/_3$ im Frieden liegt, hat gegenüber dem Vorjahr 1913 in den Verkehrs- und Betriebsleistungen einen starken Abfall, der deutlich zeigt, daß der Verkehrsrückgang infolge Lähmung des Wirtschaftslebens größer war als der Militärverkehr. Die Verkehrsleistungen des Güterverkehrs zeigen den Abfall in der Einnahmekurve (Abbildung 32) und in der Wagengestellung (Abbildung 33). Der Rückgang in der Wagengestellung (24,4 v. H.) ist bedeutend schärfer als bei den Einnahmen (10,9 v. H.), obwohl diese durch den niedrigen Militärtarif und die beginnende Ausnahmetarifierung bereits gedrückt sind. Der stärkere Abfall der Wagengestellung erklärt sich teils daraus, daß ein großer Teil der im Aufmarsch verwendeten Wagen nicht in den Wagengestellungsnachweis aufgenommen ist, sowie daraus, daß die Beförderungslänge der Güter nach Kriegsausbruch stark anstieg. Es ist weiter zu berücksichtigen, daß der Zustrom des Beuteguts aus den besetzten Ländern ebenfalls in der Wagengestellung nicht zum Ausdruck kommt.

Auf den deutschen Eisenbahnen im Personenverkehr geleistete Zug- und Wagenachskilometer.



Bei Preußen-Hessen sind die von Militärzügen geleisteten Zug- u. Wagenachskilometer durch die punktierten Linien besonders ersichtlich gemacht.

Abbildung 34.

Auf den deutschen Eisenbahnen im Güterverkehr geleistete Zug- und Wagenachskilometer.

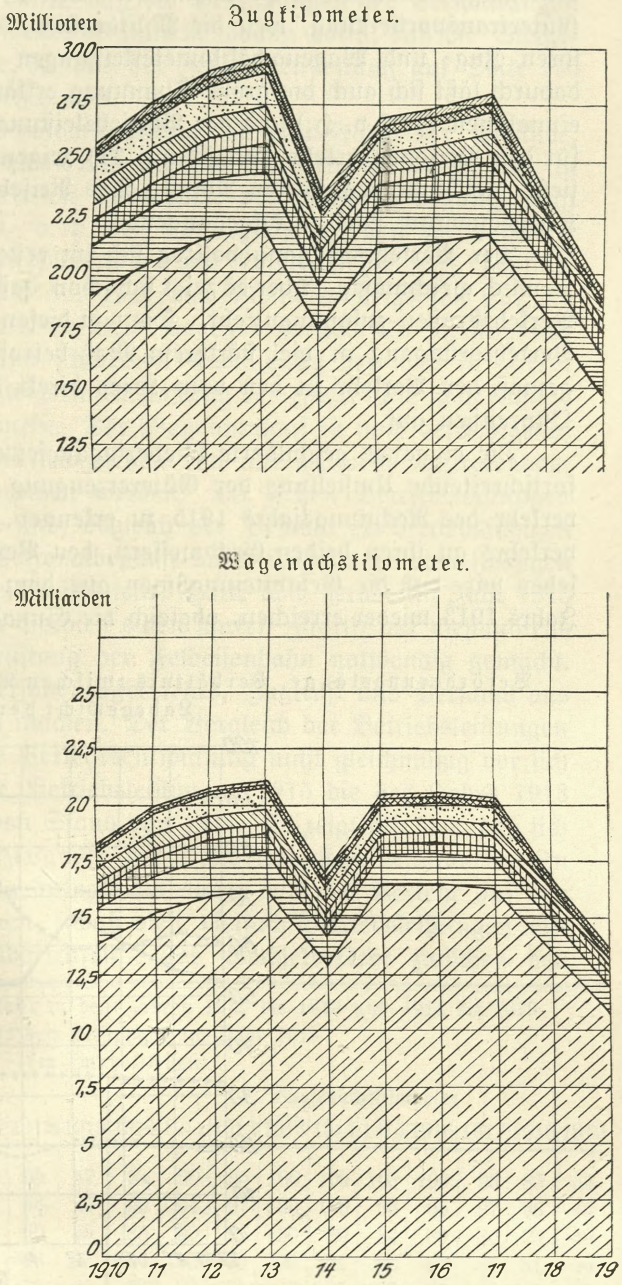


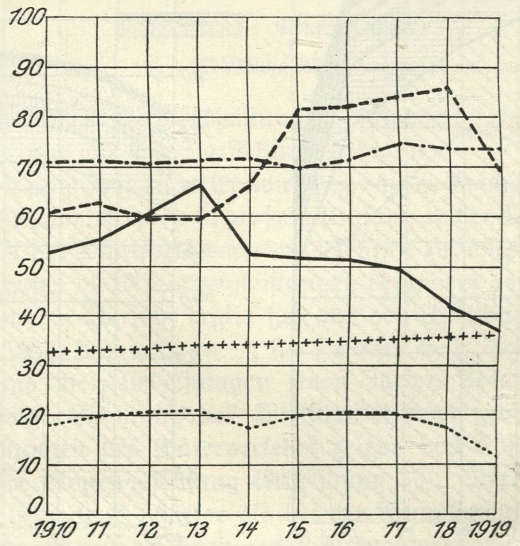
Abbildung 35.

Dem Abfall der Verkehrsleistungen entspricht der Abfall in den Betriebsleistungen (Abbildung 35), der sowohl in Zugkilometern als auch in Wagenachskilometern bei den Güterzügen etwa 21 v. H. ausmacht. Dieser Abfall zeigt aber nicht genau die tatsächliche Gütertransportleistung, weil die Militärgüter, die in Militärzügen transportiert wurden, mit ihren Zug- und Wagenachskilometerleistungen in den Personenzügen enthalten sind. Nur dadurch läßt sich auch die große Spannung erklären, die zwischen Rückgang der Güterverkehrseinnahmen (10,9 v. H.) und der Betriebsleistungen (21 v. H.) besteht. Die Betriebsleistungen für den Personenverkehr (Abbildung 34) zeigen, wenn man von dem Militärzugverkehr absieht, gleichfalls den starken Abfall. Das Reisebedürfnis des Zivilpublikums ist zunächst nach Kriegsausbruch stark zurückgegangen.

Der Verkehrsrückgang vollzog sich im ersten Kriegsjahr in den einzelnen Ländern noch ziemlich gleichmäßig. Aber es zeigt sich schon, daß der Verkehr sich mehr und mehr auf die großen Verkehrstraßen zusammenzieht. Die von diesen seitwärts gelegenen Strecken werden von dem Verkehrsrückgang in viel stärkerem Maß betroffen. Einen besonderen Rückgang weist naturgemäß der Verkehr in den vom Krieg direkt berührten Landesteilen Elsaß-Lothringen und Ostpreußen auf.

Die eingangs geschilderte Wiederingangsetzung des Wirtschaftslebens und die im Jahr 1915 fortschreitende Umstellung der Gütererzeugung auf den Kriegsbedarf ist auch im Eisenbahnverkehr des Rechnungsjahrs 1915 zu erkennen. Betrachten wir die Entwicklung des Güterverkehrs an ihren beiden Gradmessern, den Verkehrseinnahmen und der Wagengestellung, so sehen wir, daß die Gesamteinnahmen aus dem Güterverkehr (Abbildung 32) die Höhe des Jahrs 1913 wieder erreichen, obgleich die Einnahme auf das Wagenachskilometer infolge des

Beförderungslänge, Verhältnis zwischen Voll- und Leerlauf, Wagengestellung und Ladegewicht der Güterwagen.



——— Durchschnittliche Beförderungslänge einer beladenen Güterwagenachse in km (auf die Hälfte gekürzt).
— —·—·— Vollauf in Hundertteilen des gesamten Wagenumlaufs.
——————— Wagengestellung im Staatsbahnwagenverband in Millionen Wagen.
+++++++ Durchschnittliches Ladegewicht einer Güterwagenachse in Tonnen (5fach vergrößert).
..... Kurve der im Güter- und Tierverkehr geleisteten Wagenachskilometer.

Abbildung 36.

Militärtarifs und sonstiger Tarifermäßigungen niedriger ist als 1913 und obgleich die Wagengestellung beträchtlich geringer ist als 1913 und nicht einmal ganz die Höhe des Jahrs 1914 erreicht. Die Erklärung hierfür liegt einmal darin, daß die Bemühungen der Verwaltungen nach besserer Ausnutzung des Laderaums zu wirken beginnen, sodann darin, daß die Steigerung der durchschnittlichen Beförderungslänge, die aus der Zusammenstellung auf Seite 176 und der Abbildung 36 zu entnehmen ist, fortschreitet.

Die Steigerung der durchschnittlichen Beförderungslänge ist eine Folge der Blockade, die zu einer Verschiebung besonders des Kohlen- und Lebensmittelverkehrs führte, und in noch höherem Maß eine Folge der weitgestreckten Transporte der Heeresversorgung, nicht nur der direkten, sondern auch der indirekten, d. h. der Versorgung der den Heeresbedarf deckenden Industrie. Die Entwicklung der Betriebsleistungen des Güterverkehrs zeigt ebenfalls den Wiederanstieg im Jahr 1915. Die Kurve der Wagenachskilometer steigt fast auf die Höhe des Jahrs 1913, die Kurve der Zugkilometer bleibt dagegen zurück. Die Rücksicht auf den geringeren Lokomotivbestand führt zu einer schärferen Ausnutzung der noch in gutem Bauzustand befindlichen Lokomotiven durch gesteigerte Auslastung der Züge. Die noch flüssige Betriebslage gestattet auch ein längeres Sammeln. Der Wagenumlauf ist noch befriedigend, den Wagenanforderungen kann im allgemeinen, abgesehen von nur zeitweise auftretendem Mangel in einzelnen Wagengattungen, entsprochen werden. Die hohen Betriebsleistungen sind bemerkenswert, weil sie erreicht worden sind, obgleich der Bestand an betriebsfähigen Lokomotiven zurückgegangen war und der Personalbestand durch Abgabe geübten fleißigen Personals an Heer und Feldeisenbahn stark geschwächt war. Hatte doch gerade im Jahr 1915 die Besetzung weiter Gebiete im Osten und in Serbien einen starken Zugriff auf Bestandteile des heimatlichen Eisenbahnapparats zur Ausrüstung der Feldeisenbahn notwendig gemacht. Allerdings gestattete die Einschränkung des Personenzugverkehrs, Zugkraft und Personal aus diesem Dienst für den Güterverkehr nutzbar zu machen. Der Vergleich der Betriebsleistungen in den einzelnen Ländern zeigt auch, daß die Verkehrsentwicklung nicht gleichmäßig vor sich ging. Während beispielsweise in Preußen die Betriebsleistungen 1915 die des Jahrs 1913 überschritten, sanken sie in Bayern noch unter den Stand von 1914. Es zeigt sich hier, daß sich der Verkehrszuwachs hauptsächlich auf die Erzeugnisse der Schwerindustrie beschränkte. In den Ländern mit stark industrieller Entwicklung drängte sich denn auch der Verkehr auf den Hauptabfuhrlinien der Industriebezirke zusammen, sodaß diese vielfach Betriebsleistungen aufzuweisen hatten, die die des Friedens stark übertrafen. Der Wechselverkehr zwischen den

Leistungen im Personenverkehr in den Jahren 1910 bis 1912 und 1914 bis 1919 gegenüber den Leistungen im Jahr 1913 (in Hundertteilen)

	Zugkilometer										Wagenachskilometer									
	1910	1911	1912	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1910	1911	1912	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919
Preußen-Hessen . .	88	93	96	100	85	82	78	66	55	47	84	90	95	100	109	108	103	93	85	54
Bayern	91	94	98	100	88	73	72	65	58	35	93	94	97	100	116	93	95	97	96	49
Sachsen	86	90	95	100	81	72	75	65	60	45	85	90	95	100	89	84	89	80	75	49
Württemberg . . .	89	94	98	100	70	64	63	57	48	41	86	92	95	100	91	83	86	83	81	50
Baden	93	96	98	100	91	76	78	65	56	45	89	92	100	100	108	87	95	92	97	52
Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen	96	100	97	100	71	69	78	77	—	—	93	95	100	100	100	105	141	158	—	—
Sonstige Staatseisenbahnen . . .	92	96	98	100	97	91	85	64	57	48	100	100	100	100	119	100	94	94	75	56
Privateisenbahnen .	94	97	100	100	87	78	77	68	63	61	87	91	96	100	87	78	78	78	78	69
Deutsches Reich . .	89	93	97	100	85	79	76	66	55	40	86	91	96	100	107	103	101	95	81	52

Leistungen im Güterverkehr in den Jahren 1910 bis 1912 und 1914 bis 1919 gegenüber den Leistungen im Jahr 1913 (in Hundertteilen)

	Zugkilometer										Wagenachskilometer									
	1910	1911	1912	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1910	1911	1912	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919
Preußen-Hessen . .	85	93	98	100	79	96	97	99	82	68	86	94	98	100	80	102	102	101	84	68
Bayern	96	97	99	100	81	72	76	79	85	70	97	95	99	100	74	73	87	79	78	63
Sachsen	87	96	98	100	83	78	83	84	86	79	86	92	94	100	82	74	79	79	75	68
Württemberg . . .	101	99	101	100	87	78	81	88	85	67	95	100	103	100	79	79	84	95	82	74
Baden	98	98	102	100	79	83	78	81	84	65	90	98	100	100	78	91	84	78	76	65
Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen	85	85	97	100	57	63	66	66	—	—	83	90	95	100	67	69	70	68	—	—
Sonstige Staatseisenbahnen . . .	78	87	93	100	80	98	108	104	91	82	74	83	91	100	122	104	113	100	108	94
Privateisenbahnen .	89	95	100	100	87	81	81	84	84	78	100	100	100	100	90	100	110	112	112	112
Deutsches Reich . .	87	93	98	100	79	91	92	95	79	66	86	94	98	100	79	97	97	96	87	65

Industriezentren, namentlich zwischen Ruhr und Oberschlesien, in Rohstoffen und Halbfabrikaten wuchs besonders stark an. Es ist dies als Folge der Kriegswirtschaft mit ihren mannigfachen Umstellungen auf andere Produktionszweige zu betrachten. Dieser Verkehr beanspruchte infolge seiner langen Beförderungswege die Betriebsleistungen der benutzten Strecken in hohem Maß. Es gelang aber den Eisenbahnen fast überall die Leistungen zu bewältigen.

Bei Betrachtung der Verkehrsentwicklung der Jahre 1916 und 1917 ist zu beachten, daß sich die Durchschnittzahlen des Jahrs 1916 aus einer ganz anders gearteten Entwicklung ergaben, als in normalen Jahren oder auch im Kriegsjahr 1915. Während sich sonst die Durchschnittzahlen aus dem geringeren Sommer- und einem gesteigerten Winterverkehr ergaben, folgt im Jahr 1916 einem gegen das Vorjahr sich sehr günstig gestaltenden Sommerverkehr ein starker Rückschlag im Herbst und Winter, der nicht in niedrigeren Verkehrsansprüchen, sondern in geringeren Verkehrs- und Betriebsleistungen infolge der durch Überlastung in Unordnung gebrachten Betriebsabwicklung begründet ist. Aus folgender Entwicklung der Güterverkehrseinnahmen der preußisch-hessischen Staatsbahnen möge dies ersehen werden:

Entwicklung der Einnahmen aus dem Güterverkehr der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen in den Jahren 1915 und 1916.

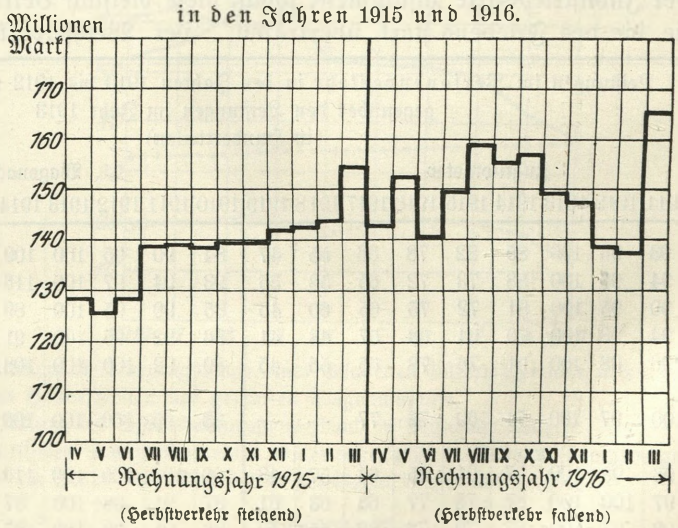
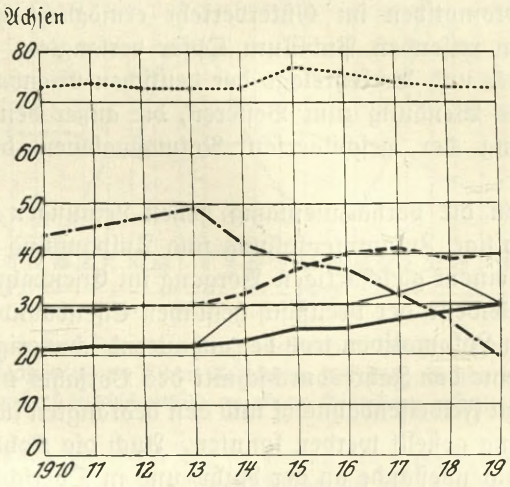


Abbildung 37.

Dieselbe Erscheinung zeigt sich, wenn auch in geringerem Maß, im Jahr 1917. Der Betrieb war eben so stark angespannt und deshalb derartig aller Reserven entblößt, daß die Erschwernisse der ungünstigen Jahreszeit zwingend zu einem Rückgang der Leistungen führen mußten.

Die Verkehrsleistungen in den Jahren 1916 und 1917 an der Wagengestellung gemessen (Abbildung 33) zeigen dieselbe Höhe wie im Jahr 1915, an den Güterverkehrseinnahmen gemessen (Abbildung 32) aber eine steigende Richtung. Dies erklärt sich jetzt nicht mehr aus der Steigerung der Beförderungslänge, die seit 1915 nur gering war. Das erkennt man daraus, daß die Wagenachskilometer des Güterverkehrs fast dieselbe gleichbleibende Entwicklung aufweisen. Beachtet man, daß nicht nur die absolute Höhe der Verkehrseinnahmen, sondern auch die auf die Einheit an Wagenachskilometern bezogenen Einnahmen steigen, so erkennt man den Erfolg der Verwaltungen, den Laderaum der Wagen und damit auch die Betriebsleistungen intensiver auszunutzen. Dieser Erfolg ist auch an dem günstigeren Verhältnis zwischen Volläufen und Leerläufen zu erkennen (Abbildung 36). Die Erzielung gleich hoher Leistungen an Achskilometern des Güterverkehrs wurde ungeachtet des weiteren Rückgangs der betriebsfähigen Lokomotiven erreicht. Zu berücksichtigen bleibt dabei, daß der Rückgang an betriebsfähigen Lokomotiven noch schärfer hervortritt, wenn man nur die im Zugförderungsdienst stehenden Lokomotiven berücksichtigt. Der Bedarf an Rangierlokomotiven konnte fast gar nicht eingeschränkt werden und hielt sich während der ganzen Kriegs- und Revolutionszeit fast unvermindert auf Vorkriegshöhe. Läßt man die Rangierlokomotiven außer Betracht, so ergibt sich der scharfe prozentuale Rückgang der Lokomotiven des Zugförderungsdienstes. Wenn gleichwohl die Betriebsleistungen nicht zurückgegangen sind, so erklärt sich dies aus der weiteren Beschränkung des Personenverkehrs und der Verwendung der freigewordenen Lokomotiven im Güterzugdienst. Hierauf mag auch der Umstand zurückzuführen sein, daß die durchschnittliche Auslastung der Güterzüge wieder zurückging. Den gleichgebliebenen Achskilometerleistungen steht ein geringes Mehr an Zugkilometerleistungen gegenüber.

Achsbelastung der Züge.



– – – – – – Schnellzüge.
——————— Personenzüge ausschließlich Militärzüge.
——————— Personenzüge einschließlich Militärzüge.
..... Güterzüge.
–·–·–·–·– Kurve der im Personenverkehr geleisteten Zugkilometer.

Abbildung 38.

Durchschnittliche Achsenzahl	im Jahr									
	1910	1911	1912	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919
der Schnellzüge	29	29	30	30	32	37	40	41	39	40
der Personenzüge:										
ausschließlich Militärzüge	21	22	22	22	23	25	25	27	28	30
einschließlich Militärzüge.	—	—	—	—	30	30	30	32	35	—
der Güterzüge	73	74	73	73	73	77	76	74	73	73

Die Zahlen über die Leistungen im Güterverkehr auf Seite 182 zeigen ferner, daß von den großen Verwaltungen die preußisch-hessische verhältnismäßig am meisten belastet war, daß aber der Verkehr auch der übrigen Länder sich gegenüber dem Tiefstand von 1914/15 zu heben begann. Der Kriegsbedarf erstreckte sich auf immer weitere Produktionszweige und belebte auch den Verkehr der Gebiete, die nicht so reich an Industrie waren wie die preußischen Industriegebiete.

Die Entwicklung des Personenverkehrs ist aus den Abbildungen 31 und 34 sowie den Zahlen über die Leistungen im Personenverkehr auf Seite 181 zu ersehen. Dem Rückgang der Betriebsleistungen, der infolge der steigenden durchschnittlichen Achsbelastungen bei den Zugkilometern schärfer ist als bei den Achskilometern, steht die starke Erhöhung der Einnahmen, also eine starke Verkehrsteigerung gegenüber. Das führte zu der bekannten Überlastung der Züge. Die auf die Einheit an Achskilometern der Personenzüge bezogenen Verkehrseinnahmen, mit anderen Worten die Platzausnutzung, stieg vom Jahr 1915 bis 1917 fast genau auf das Doppelte. Berücksichtigt man den steigenden Anteil der zum billigen Militärtarif reisenden Militärpersonen, so ergibt sich, daß die Platzausnutzung auf mehr als das Doppelte geschätzt werden muß. Die Beschränkung, die sich das deutsche Volk nach Kriegsbeginn im Reisen auferlegt hatte, wich im weiteren Kriegsverlauf einer steigenden Reiselust. Waren auch die Zustände im Personenverkehr in den letzten Kriegsjahren und einige Zeit danach keineswegs erbaulich, so wird man es angesichts der Bedeutung der großen Leistungen, die die freigewordenen Personenzuglokomotiven im Güterverkehr ermöglicht haben, verstehen, daß die Eisenbahnverwaltung vom reisenden Publikum Opfer verlangte.

Die traurige Betriebs- und Verkehrslage der deutschen Eisenbahnen im Winter 1916/17 nahm im März 1917 eine Wendung zum Besseren, die außer den günstigeren Witterungsverhältnissen der Wirkung der geschilderten Notmaßnahmen der Verwaltungen zuzuschreiben war.

Bemerkenswert waren die verhältnismäßig hohen Leistungen des Sommers 1918. Es schien, als wenn die gewaltige Zusammenfassung und Anspannung aller vorhandenen Kräfte in der Westoffensive von einem gleichartigen Vorgang im Eisenbahnwesen begleitet gewesen wäre. So war es beispielsweise der preußisch-hessischen Eisenbahnverwaltung gelungen, den Bestand an betriebsfähigen Lokomotiven trotz der andauernd schwierigen Ausbesserungslage um den 1. April herum auf eine den Jahresdurchschnitt des Vorjahrs um etwa 500 übersteigende Zahl zu steigern, sodaß dem Feldeisenbahnchef und den bedrängten süddeutschen Verwaltungen Lokomotiven zur Verfügung gestellt werden konnten. Auch die Kohlenabfuhr konnte stark gesteigert und die großen Haldenbestände an der Ruhr und in Oberschlesien konnten abgefahren werden. Der Dienstkohlenbestand der Eisenbahnen wurde bis auf einen Vorrat für 36 Tage, d. i. erheblich höher als 1917, gebracht. Die Verfolgung der Verkehrsentwicklung an der Hand der Jahresdurchschnittzahlen der Abbildungen 25 bis 38 gibt kein zutreffendes Bild über den verhältnismäßig günstigen Stand der Verkehrs- und Betriebsleistungen des Sommers 1918, weil die Zahlen durch den Abfall der Leistungen nach der Revolution nach unten gedrückt

Verkehrs- und Betriebsleistungen April 1916 bis März 1920.



——— Zahl der im Bereich des Staatsbahnwagenverbandes (ausschl. der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen) durchschnittlich an einem Arbeitstag gestellten Wagen aller Art (in Tausend Wagen).

– – – – – Zahl der im Ruhrgebiet durchschnittlich an einem Arbeitstag gestellten offenen Wagen (in Tausend Wagen zu 10 t).

—·—·—·— Zahl der durchschnittlich an einem Tag im Bereich der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen im Güter- und Tierverkehr geleisteten Wagenachskilometer (in Millionen).

..... Zahl der betriebsfähigen Lokomotiven im Bereich der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen (in 100 Stück).

+++++++ Durchschnittliche Tagesleistung einer betriebsfähigen Lokomotive (in km).

—o—o—o—o— Zahl der durchschnittlich an einem Tag bei allen deutschen Eisenbahnen abgestellten Wagen (in Tausend Wagen).

Abbildung 39 (zu Seite 186).

wurden. Es ist daher in der Abbildung 39 (Seite 185) die monatsweise Entwicklung der wichtigsten Merkmale der Eisenbahnleistungen dargestellt. Aus ihr ist zu entnehmen, daß es die deutschen Eisenbahnen vermocht haben, den Verkehr bis unmittelbar vor dem Zusammenbruch auf ungefähr derselben Höhe zu halten, die sich im Herbst 1916 als Grenze des mit den verfügbaren Mitteln Erreichbaren herausgestellt hatte.

Vom Waffenstillstand bis zum Ende der Berichtszeit.

Verfolgt man nach der Abbildung 39 die Betriebsleistungen, so bemerkt man, daß im September und Oktober 1918 eine Abwärtsbewegung eintritt, die an sich nicht so auffällig ist, da eine solche um diese Zeit auch in den Vorjahren 1917 und 1916 infolge der Überbeanspruchung durch den starken Herbstverkehr eingetreten war. Die Senkung im Oktober 1918 ist allerdings schärfer als in den Vorjahren. Der Zusammenbruch wirft seine Schatten voraus, die Erschlaffung nach jahrelanger Überanstrengung wird als Begleiterscheinung der politischen Ereignisse fühlbar.

Im November 1918 haben die Auflagen des Waffenstillstands und die Wirkungen der Revolution unvermittelt die Betriebsabwicklung stark beeinflußt, und man erkennt aus den Kurven das starke Sinken der Betriebsleistungen.

Drei Hauptmerkmale heben sich besonders hervor:

a) Die Verkehrsaufgaben der Demobilmachung und die Rückführung der Kriegsgefangenen und des Materials verschiedener Art an die Feinde;
b) die Schwächung des technischen Apparats durch die Ablieferung von 5000 Lokomotiven und 150000 Eisenbahnwagen;
c) die Schwächung des personellen Apparats, hervorgerufen durch die Leistungsminderung des Personals.

Die gewaltsame Rückführung des in den besetzten Teilen des feindlichen Auslands gestapelten Materials hatte bereits im Oktober begonnen. 150 Züge mit Räumungsgut sollten täglich die westlichen Grenzstationen durchlaufen und Auflösungstationen im inneren Deutschland zugeführt werden. Wenn diese Zahl auch nicht ganz erreicht worden ist, so bedeutete dieser Verkehr doch schon eine starke Belastung des Betriebs, zumal die Auflösung der Züge und Entladung der Wagen nicht überall schnell gelang und weil er zusammenfiel mit dem Ernteverkehr. Es mußte daher schon damals, also noch vor der Revolution, zu Annahmesperren geschritten werden. Das gleichzeitige Ereignis des Waffenstillstandsabschlusses und der Revolution steigerte den Ansturm an die Eisenbahnen. Es war nicht daran zu denken, den vorher sorgfältig erwogenen Demobilmachungsplan durchzuführen. Einmal weil sich fast alle Etappenstellen auflösten und die meisten auf eigene Faust heimzukehren strebten, ein Zustand, der jede Regelung und Voraussicht ausschloß. Dann weil das große deutsche Heer, das wohl etwa 4 Millionen Fronttruppen mit ihrem Kriegsgerät umfaßt haben mag, in viel kürzeren Fristen zurückzuführen war, als jemals für möglich gehalten worden wäre. Der Rhein mußte Anfang Dezember überschritten sein. Da diese Aufgabe von den deutschen Eisenbahnen unmöglich allein hätte bewältigt werden können, mußte zu einem Rückmarsch zu Fuß und mit der Bahn gegriffen werden. Im besetzten Gebiet wurden nur Räumungsgut, schwere Artillerie und marschunfähige Mannschaften verladen. Die übrigen Truppen mußten den Rhein zu Fuß überschreiten und wurden hier in 3 Zonen gesammelt, die nach und nach freigefahren wurden. Der Abtransport konnte nicht planmäßig vorbereitet werden und erfolgte, soweit es möglich war, Leerwagen heranzubringen und volle Züge wieder abzufahren. Dabei mußte der öffentliche

Verkehr im weitesten Maß zurückstehen. Frachten, die die Verladezone zu durchlaufen hatten, wurden wochenlang, sogar monatelang, abgestellt. Ganze Nebenbahnen geringerer Verkehrsbedeutung wurden mit solchen Wagen besetzt, weil der sonstige Gleisraum nicht ausreichte. Der Personenverkehr wurde noch schärfer eingeschränkt. Mit den Demobilmachungstransporten mußten die den Westmächten angehörenden Kriegsgefangenen in über 1000 Eisenbahnzügen abbefördert werden, und gleichzeitig begann auch die Vorführung der abzugebenden Wagen und Lokomotiven, die ursprünglich bis zum 12. Dezember 1918 übergeben sein sollten. Die Übergabe zog sich dann bis in den Februar 1919 hin. Die übertrieben streng gehandhabte Übernahme war für die Eisenbahnverwaltungen mit großen unnötigen Betriebsleistungen verbunden. An Lokomotiven mußte fast die dreifache Zahl (etwa 13 bis 14000), an Wagen etwa die doppelte Zahl vorgeführt und die zurückgewiesenen mußten zurückgeleitet werden.

Die Demobilmachung der Ostfront fiel eisenbahntechnisch weniger ins Gewicht, weil die Truppenzahl eine geringere war und der Abtransport sich über einen längeren Zeitraum erstreckte. Ostpreußen hatte allerdings Schwierigkeiten im Abtransport der über Prostken einbrechenden Ukrainetruppen.

Außer den reinen Truppen- und Räumungstransporten waren in den ersten Monaten nach der Revolution noch andere aus dem Ende des Kriegs mit seiner Durcheinanderwürfelung der Bevölkerung sich ergebende Verkehrsaufgaben zu lösen. Im späteren Verlauf kam dann noch der Durchtransport der Hallerarmee durch Deutschland (194 Züge), die Rückführung der deutschen Kriegsgefangenen und die Beförderung der Besatzungstruppen für die Abstimmungsgebiete hinzu.

Die Unordnung, in die die Betriebsabwicklung durch die überstürzte Demobilmachung geraten war, zeigt sich in dem starken Ansteigen der Wagenabstellungen. Im Dezember stieg die Zahl auf durchschnittlich 90000 beladene oder verfügte Wagen (die Höchstzahl betrug 102000), erreichte damit den Umfang einer täglichen Wagengestellung und entzog etwa ein Sechstel des Wagenparks dem Verkehr.

Nun setzte die gewaltige Schröpfung des Lokomotiv- und Wagenparks ein. War schon vor dem Waffenstillstand die Zahl der betriebsfähigen Lokomotiven der ausschlaggebende Faktor für die Betriebsleistungen, so mußte die Abgabe der 5000 leistungsfähigen und in gutem Zustand befindlichen Lokomotiven die Betriebsführung auf das empfindlichste treffen. Demgegenüber trat die Wirkung der Wagenabgabe insofern zurück, als es bei dem gesunkenen Lokomotivbestand ohnehin nicht möglich gewesen wäre, eine größere Zahl von Wagen in Umlauf zu halten.

Beim näheren Betrachten der Kurven muß auffallen, daß der Abfall der Verkehrs- und Betriebsleistungen (Wagengestellung und Wagenachskilometer) zeitlich 1 bis 2 Monate früher eintrat als der Hauptanteil der Abgabelokomotiven aus dem Verkehr gezogen wurde, und daß von dem Zeitpunkt an, wo der stärkste Verlust an Lokomotiven erfolgte (Januar 1919), der Rückgang an Verkehrs- und Betriebsleistungen bereits zum Stillstand gekommen war. Im Februar, der den niedrigsten Stand an betriebsfähigen Lokomotiven aufwies, zeigte sich bereits wieder das Ansteigen der Leistungen. Bei der Wagengestellung ist es beträchtlich, weil mit dem Aufhören der lang gestreckten Militärtransporte und des Verkehrs der Rüstungsindustrie die durchschnittliche Transportlänge stark sank (dieser Wert ist seit jener Zeit fast ständig auf 138 bis 140 km gegenüber 119 km im Jahr 1913 stehen geblieben).

Die ganze Entwicklung ist nur so zu erklären, daß die Personalleistungen während des Revolutionstaumels der Monate November und Dezember ganz beträchtlich sanken und sich dann zur Zeit der Lokomotivabgabe nach Eintritt einer gewissen Ernüchterung wieder einigermaßen hoben. Diese Annahme wird bestätigt durch den Verlauf der Kurve der durch-

schnittlichen Tagesleistung einer betriebsfähigen Lokomotive [1]) (Abbildung 39). Die durch die Umwälzung veränderten Personalverhältnisse, die gekennzeichnet sind durch die Einführung des Achtstundentags, Abschaffung der Akkordarbeit, Gleichmacherei im Lohnwesen, die den Anreiz zu verantwortungsvoller Tätigkeit beseitigte, durch die Untergrabung der Autorität der Vorgesetzten, Zurücksetzung der Beamten gegenüber den Arbeitern und schließlich durch die verschiedenen Arbeitseinstellungen, haben naturgemäß die Betriebsleistungen ungünstig beeinflußt, wenn auch der Einfluß dieser Veränderungen bei den einzelnen Dienstzweigen ein durchaus verschiedener war. Am einschneidendsten wirkten die veränderten Arbeitsbedingungen und gesunkenen Personalleistungen im Werkstättenwesen, wo sie zu einem weiteren Anschwellen des Reparaturstands, namentlich der Lokomotiven, führten und dadurch verursachten, daß die den Verkehrsanforderungen entsprechende Lokomotivkraft nicht zur Verfügung stand. Gleichfalls sehr einschneidend war die Einführung des Achtstundentags beim Lokomotiv- und Zugbegleitpersonal. Bald nach der Revolution wurde auch im Fahrdienst der Achtstundentag schematisch durchgeführt, obwohl es dieser Dienst am wenigsten vertrug. Das hatte zur Folge, daß Lokomotiv- und Personalwechsel nach Stationen verlegt werden mußten, die dafür in keiner Weise geeignet waren. Die weitere Folge war ein stockender Zugverkehr und vor allem eine unwirtschaftliche Ausnutzung der Lokomotiven, deren Umlauf verschlechtert und mit einem gesteigerten Anteil an Leerlauf und Wartezeit belastet wurde. In Preußen-Hessen konnten im Frühsommer 1919 durch neue den Eigenheiten des Fahrdienstes in etwas Rechnung tragende Dienstdauervorschriften und im Herbst 1919 durch ein Nebengebührenverfahren, das in Abkehr von der reinen Pauschalierung zu einem Teil auf den Nutzleistungen fußte, eine mäßige Verbesserung der Lokomotiv- und Personalverwendung herbeigeführt werden. In Bayern dagegen war es nicht möglich, von der Pauschalierung der Nebengebühren des Fahrpersonals loszukommen.

Wie sich der Wirkungsgrad des Betriebsapparats verschlechtert hat, geht aus folgender für Preußen-Hessen ermittelten Zusammenstellung hervor:

Es kamen Wagenachskilometer	im Oktober 1913	Oktober 1919	mithin betrugen die Leistungen 1919 in Hundertteilen von 1913
auf den Kopf des Lokomotivpersonals . .	39380	21370	54
auf den Kopf des Zugbegleitpersonals . .	33280	17860	54

Dieser Leistungsrückgang ist allerdings nicht allein auf das Konto der Minderleistungen dieser Personalgruppen zu setzen; es spiegelt sich darin außerdem die Wirkung der Geschwindigkeitsermäßigungen, des schleppenderen Betriebs und des stärkeren Anteils der Personenzüge beim Rückgang der Betriebsleistungen wieder.

Bei dem übrigen Betriebspersonal machte sich die Einführung des Achtstundentags nicht in gleichem Maß bemerkbar, weil der Mehrverbrauch an Arbeitskräften durch den starken Zustrom infolge der Demobilmachung reichlich gedeckt werden konnte. Wohl aber hat die lässigere Dienstausübung, die sich nur langsam wieder besserte, zweifellos zur Verschlechterung der Betriebsführung, zur Verlangsamung des Wagenumlaufs und damit zu einer Herabminderung der Verkehrs- und Betriebsleistungen geführt. Die Minderleistungen der Güterbodenarbeiter größerer Umladeanlagen hat in einigen Fällen in ungünstiger Weise auf die Betriebsabwicklung zurückgewirkt, weil sich die Umladewagen stauten.

[1]) Dieser Wert ist nicht als absolute Leistung anzusehen. Er wurde in Preußen-Hessen seit September 1916 als Vergleichswert unter Ausgleich der Verschiedenwertigkeit der Lokomotivkilometer im Personenzug-, Güterzug- und Rangierdienst ermittelt.

Der Abfall der Leistungen nach der Revolution war in den einzelnen Ländern durchaus nicht gleichartig. Wie die Zusammenstellung über die Leistungen im Güterverkehr auf Seite 182 erkennen läßt, ist der Abfall am stärksten in Preußen und Württemberg, viel geringer in Sachsen, Baden und Bayern gewesen. Es ist also die umgekehrte Entwicklung wie bei Kriegsbeginn zu beobachten. Der Industriestaat Preußen ist von dem Verkehrsrückgang schärfer betroffen worden, wie er auch bei Kriegsbeginn an dem Aufschwung der Kriegsindustrie stärker teilnahm, als die übrigen Länder.

Außer den geschilderten Ursachen wurde die Betriebsführung noch durch weitere Umstände erschwert. Anfang Januar 1919 riß der polnische Aufstand wichtige Teile aus dem Gefüge des ostdeutschen Eisenbahnnetzes, und der Verkehr zwischen Oberschlesien und dem nordöstlichen Deutschland mußte über einen etwa 350 km langen Umweg unter Berührung hierfür nicht ausreichend ausgebauter Knotenpunkte umgeleitet werden. Erst im November 1919 gelang es, mit Polen zu einer Verständigung über die Durchführung der für Ostpreußen erforderlichen Kohlentransporte zu gelangen. Im Januar 1920 erfolgte dann die Abtretung des Korridors, wodurch der Verkehr nach Ostpreußen weiter erschwert und gestört wurde.

Im Westen war es ein zweimaliges Rheinhochwasser im Winter 1919/20, in dessen Folge die Rheinschiffahrt aufhörte und die Abfuhrlinien der Eisenbahn nach Süddeutschland überlastet und Betriebstockungen herbeigeführt wurden.

Die unzulängliche Versorgung der Eisenbahnen mit Dienstkohlen, die besonders im April 1919 (Streik der Ruhrbergarbeiter) und im November 1919 zu vorübergehenden Betriebseinstellungen führte, war ein weiterer Anlaß unzureichender Betriebsleistungen.

Alle diese Umstände wirkten zusammen in der Richtung, daß die Betriebslage während des ganzen Jahrs 1919 eine durchaus unbefriedigende war. Es war nicht möglich, einen in allen Teilen flüssigen Betrieb zu erzielen. Das zeigt sich in den Wagenabstellungen (Abbildung 39) und in den dauernden Verspätungen im Personen- und Güterverkehr. In welcher Weise die verschiedenen Erschwernisse an dem betrübenden Gesamtergebnis beteiligt waren, läßt sich schwer sagen. Weil die Vorgänge in der Betriebsabwicklung derart ineinander verschlungen sind, daß Ursache und Wirkung nicht voneinander zu unterscheiden sind, ist von der preußisch-hessischen Verwaltung einmal auf Grund der Fahrberichte der Versuch gemacht worden, festzustellen, mit welcher Häufigkeit die verschiedenen Ursachen an den Zugverspätungen und Betriebstockungen beteiligt sind. Es ergab sich, daß zurückzuführen waren

1. 20 v. H. auf Verzögerungen des Ein- und Ausladens und Fertigstellens der Züge, also auf Mängel, die in der Fahrplanbildung und Dienstausführung des Stationspersonals zu suchen sind;
2. 49 v. H. auf Warten auf Lokomotiven, Lokomotivwechsel und Lokomotivschäden, Dampfmangel u. dergl., also auf Mängel, die in der Lokomotivbeschaffenheit und Bedienung liegen;
3. 24 v. H. auf Warten auf Freiwerden der Strecken und Bahnhofsgleise, also auf Mängel der Betriebsführung und
4. 7 v. H. auf sonstige Ursachen.

Wenn dieses Bild auch nur ein ganz rohes war und sich insbesondere nicht übersehen läßt, wie die Ursachen zu 2. und 3. miteinander in Wechselwirkung gestanden und inwieweit andere Umstände, z. B. Mängel der baulichen Anlagen, mitgewirkt haben, so ergibt sich doch auch daraus, daß die Lokomotivfrage der ausschlaggebende Faktor für die Betriebsleistungen gewesen ist.

Die Folge der durch die verschiedensten Ursachen geschwächten Betriebsleistungen war, daß der Verkehr nicht im vollen Umfang befriedigt werden konnte; es mußte wie in den letzten Kriegsjahren mit Verkehrsperren weiter gearbeitet werden. Alle Stellen, die die Eisenbahn vor vermeidbaren Belastungen zu schützen hatten, damit der Betrieb nicht gänzlich zum Erliegen kam, mußten weiter arbeiten. Am einschneidendsten war die Verkehrsdrosselung während der Demobilmachung im Dezember 1918 und Januar 1919. In dieser Zeit konnten vom öffentlichen Verkehr nur die lebenswichtigsten Güter, Lebensmittel, Futtermittel, Düngemittel und Brennstoffe, befördert werden. Es war zwar die Rüstungsindustrie mit ihren großen Verkehrsansprüchen fortgefallen und infolge der politischen Verhältnisse ein Erzeugungsrückgang mit einem Herabgehen der Anforderungen an die Eisenbahnen eingetreten. Als sich Ansätze der Wiederbelebung der Volkswirtschaft zeigten, konnten sie häufig infolge der unzureichenden Eisenbahnleistungen nicht befriedigt werden. Nach der Demobilmachung konnte die Schraube der Verkehrsdrosselung etwas gelockert, anläßlich des Kohlenmangels im April 1919 (Ruhrbergarbeiterstreik) mußte sie von neuem kräftig angezogen werden. Vom Mai ab trat dann wieder eine Besserung ein, aber die für die Wiederbelebung der Wirtschaft dringend erwünschte Aufhebung aller Sperren war noch nicht durchführbar. So machte es namentlich eine ausreichende Wagenversorgung der Kohlengebiete notwendig, die Gestellung von offenen Wagen für andere Güter als Kohlen an einzelnen Tagen jeder Woche zu verbieten. Die schwere Übersehbarkeit der Sperranordnungen und die gesunkene Moral des Personals hatten freilich zur Folge, daß die Annahmesperren nicht immer beachtet wurden und daher der Schutz des lebenswichtigen Verkehrs vor dem weniger dringlichen nicht immer wirksam war.

Die Eisenbahnverwaltungen konnten schließlich doch mit einiger Genugtuung feststellen, daß es ihnen auch in der Zeit der größten Schwierigkeiten immer noch gelungen war, die Lebensmittel- und Kohlenversorgung sicherzustellen und damit dem Land noch schwerere politische Erschütterungen zu ersparen. Das war nur im Weg der Zwangsbewirtschaftung des Verkehrs zu erreichen, die lediglich den Zweck verfolgte, die Bahnen für den notwendigsten Verkehr arbeitsfähig zu erhalten. Die Eisenbahnen mußten zwar oft den Sündenbock abgeben, wenn die Kohlenbelieferung an manchen Stellen versagte. Demgegenüber mußte aber darauf hingewiesen werden, daß die Kohlenförderung niemals ihre Grenze an der Abbeförderungsmöglichkeit fand. Wenn auch zeitweise im Winter die Haldenbestände stark anwuchsen, so gelang es doch immer, sie in betriebsgünstigen Zeiten wieder abzufahren. Die gemeldeten hohen Ausfallziffern gaben wegen der Überforderungen kein zutreffendes Bild der Verkehrslage.

Auch die Aufgabe der Volksernährung konnte dank der Bevorzugung dieses Verkehrs als gelöst betrachtet werden. Dabei wurden häufig höhere Ansprüche an die Eisenbahn gestellt als vor dem Krieg. Es kam zwar vor, daß der Kartoffel-, Gemüse- und Düngemittelverkehr zeitweise wegen der Schwierigkeiten der Leerwagenzufuhr nicht voll befriedigt werden konnte. Die Fälle, daß dadurch wirtschaftliche Schädigungen herbeigeführt wurden, gehörten jedoch zu seltenen Ausnahmen.

Die letzten drei Monate des Berichtszeitraums weisen eine stark wechselnde Entwicklung der Verkehrs- und Betriebslage auf. Gegen Ende des Jahrs 1919 (November und Dezember) war es ersichtlich geworden, daß infolge der geringen Leistungen der Eisenbahnwerkstätten trotz erhöhter Heranziehung der Privatindustrie für die Fahrzeugausbesserung und trotz erhöhter Lieferung von neuen Lokomotiven der Stand der betriebsfähigen Lokomotiven nicht vermehrt und die Steigerung der Betriebsleistungen nicht erreicht werden konnte. Wenn dies auch zum Teil auf den Einfluß der ungünstigen Jahreszeit zurückzuführen war, so mußte doch dieser ungünstigen Entwicklung ein Ziel gesetzt werden. In Preußen wurden zu diesem Zweck die am ungünstigsten arbeitenden Hauptwerkstätten geschlossen, die arbeitstörenden Elemente

entfernt, ein gerechtes Gedingeverfahren wieder eingeführt. Der Monat Februar zeigte die günstige Wirkung dieses Schritts. Die Zahl der betriebsfähigen Lokomotiven und die Betriebsleistungen stiegen. Sie stiegen viel mehr, als es nach der Abbildung 39 (Seite 185) den Anschein hat, weil in den Zahlen des Monats Februar zum erstenmal der Verlust des an Polen abgetretenen Gebiets mit dem abgetretenen Lokomotivpark in Erscheinung tritt. Auf das Ergebnis des Monats Februar haben noch andere Umstände eingewirkt: die für den 1. März bevorstehende Verdopplung der Gütertarife und der Beginn der Leistung von Überschichten im Ruhrrevier mit einer beträchtlichen Steigerung der Förderung, die einen etwa um 5000 Wagen gesteigerten Wagenbedarf verursachte. Diese Mehrleistung zusammen mit dem Andrang der Verfrachter, die die niedrigen Tarife noch ausnutzen wollten, vermochten die Eisenbahnen nicht annähernd zu bewältigen. Da aber aus politischen Gründen die Abfuhr der Kohlenmehrbeförderung mit allen Mitteln angestrebt werden mußte, wurde versucht, den Zulauf an offenen Wagen durch scharfe Sperren für andere Güter und sonstige Maßnahmen zu heben. Aber zwischen diesen Bemühungen der Verwaltung und dem gleichzeitigen Bestreben der Verfrachter, mit allen Mitteln unter Umgehung der Sperren ihre Wagen zu erhalten, sind die letzteren vielfach die Sieger geblieben; denn die Kohlenwagengestellung an der Ruhr sank noch unter den Stand der vorangegangenen Wochen und hob sich erst nach dem 1. März plötzlich schnell auf eine seit der Revolution noch nicht dagewesene Höhe. Die Sperren waren in großem Umfang umgangen worden. Anfang März war zu erkennen, daß sich die Betriebslage sichtlich besserte. Im Ruhrbezirk wurden Abfuhrleistungen erzielt, die man dem damaligen Zustand des Betriebsapparats nicht zugetraut hätte, und man war zu der Hoffnung berechtigt, daß es nun aufwärts ging.

Da wurde die günstige Entwicklung durch den Kapp-Putsch unterbrochen. Die Personalorganisationen verkündeten den Generalstreik unter Aufrechterhaltung der Lebensmittelversorgung. Er ist nicht überall durchgeführt worden. Die wöchentlichen Zugkilometerleistungen in Preußen-Hessen sanken auf nur 63 v. H. der Zeit vor dem Kapp-Putsch.

Am Ende des Berichtszeitraums steht das Ruhrgebiet im Zeichen des Aufruhrs, und auch in den übrigen Teilen des nördlichen Deutschlands ist eine starke Unruhe in das Personal hineingetragen worden. Damals schien es, als ob die vielversprechenden Anfänge einer Besserung der deutschen Eisenbahnleistungen auf lange Zeit hinaus vernichtet seien.

Diese Befürchtungen sind aber nicht eingetroffen. Der Sommer 1920 brachte nicht unerhebliche Steigerungen der Verkehrs- und Betriebsleistungen, die unter Überwindung etwaiger Rückschläge zu der Hoffnung berechtigen, daß die deutschen Eisenbahnen dem Wiederaufstieg der deutschen Wirtschaft gewachsen sein werden.

Betriebsicherheit und Unfallstatistik.

Der Aufrechterhaltung und Erhöhung der Betriebsicherheit haben die deutschen Eisenbahnverwaltungen auch in dem Berichtszeitraum ihr besonderes Augenmerk zugewandt. Durch Vervollkommnung der technischen Sicherungseinrichtungen, durch Weiterentwicklung der Betriebsvorschriften und verbesserte Ausbildung und Schulung des Personals haben sie, wie die Unfallstatistik zeigt, den Gefahren des Eisenbahnbetriebs erfolgreich entgegengearbeitet.

In den Anlagen 4 und 5 sowie den Abbildungen 40 und 41 (Seite 192) sind die Ergebnisse der Unfallstatistik in den Jahren 1910 bis 1919 dargestellt. Es ergibt sich daraus, daß die Anzahl der Unfälle auf 100 km Betriebslänge bis zum Jahr 1915 im wesentlichen unverändert ge-

blieben ist. Dasselbe gilt von der Anzahl der im Eisenbahnbetrieb getöteten oder verletzten Personen auf 1 Million Zugkilometer. Die im Jahr 1916 beginnende Steigerung der Unfallzahlen hängt mit den damals beginnenden und sich häufenden Betriebschwierigkeiten zusammen. Dieselbe Erscheinung zeigt sich bei den Zahlen der in den Jahren 1910 bis 1919 beim Eisenbahnbetrieb auf den Vollspurbahnen verunglückten Reisenden, Bahnbediensteten und anderen Personen.

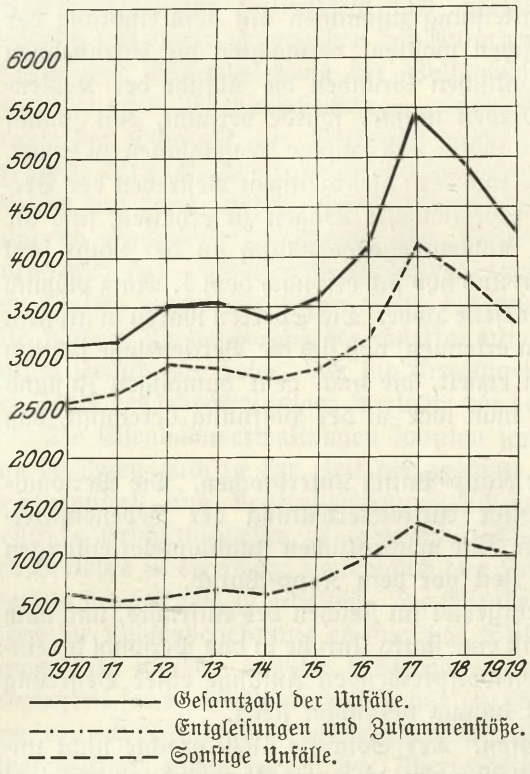


Abbildung 40 (zu Seite 191).

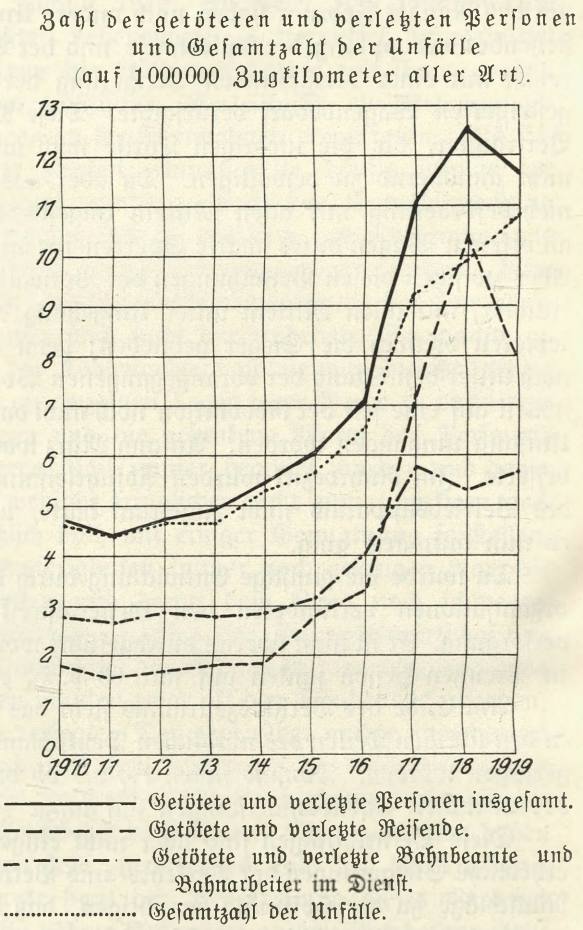


Abbildung 41 (zu Seite 191).

In der Anlage 6 sind die in der Berichtszeit vorgekommenen besonders schweren Betriebsunfälle zusammengestellt. Auch diese Zusammenstellung zeigt kein ungewöhnliches Bild. Besonders schwere Folgen hatten die im Herbst 1917 und im Januar 1918 vorgekommenen Unfälle. Die Zusammenstellungen zeigen, daß es den deutschen Eisenbahnen gelungen ist, auch während der schweren Kriegs- und Nachkriegszeit die Sicherheit des Betriebs soweit möglich, aufrechtzuerhalten.

Eisenbahndiebstähle und ihre Bekämpfung.

Im Jahr 1913 ist von den deutschen Eisenbahnen für verlorene, verdorbene und beschädigte Transportgegenstände der für die damaligen Verhältnisse hohe Betrag von 7 Millionen Mark gezahlt worden. Die Notwendigkeit, den Gründen hierfür nachzugehen und durchgreifende Maßnahmen zu treffen, wurde allgemein erkannt. Die Gründe lagen im wesentlichen

in einer Vernachlässigung des Abfertigungsdienstes und in der mangelhaften Eignung des Abfertigungspersonals für ihre durch die ungeahnte Ausdehnung des Güterverkehrs sich immer schwieriger gestaltenden Dienstgeschäfte.

Bevor durchgreifende Änderungen vorgenommen werden konnten, brach der Krieg aus. Alsbald mußten, wie früher dargelegt, zahlreiche der besten Angestellten und Arbeiter anders verwendet werden. Ihr Ersatz war zum Teil minderwertig. Der zunehmende Mangel an Lebensmitteln und Gebrauchsgegenständen reizte in erhöhtem Maß zu Diebstählen und Beraubungen. Die Schadenfälle nahmen, wie die folgende Zusammenstellung ergibt, einen unerhörten Umfang an. Die Bekämpfung der Unregelmäßigkeiten war schwierig, weil, abgesehen von den bei inneren Unruhen entstandenen Schäden und Beraubungen durch Militärtransporte, nicht immer einwandfrei festgestellt werden konnte, wo gestohlen wurde, besonders dann, wenn es sich um lange Beförderungstrecken handelte.

Eisenbahndiebstähle.

Rechnungsjahr	Zahl der eingegangenen		Ausgabe im Reichsbahngebiet für Verlust und Beschädigung [1]) von Transportgegenständen
	Fehlmeldungen	Entschädigungsanträge	
1910	117 224	41 312	3,9 Millionen Mark
1911	156 601	53 329	5,2 „ „
1912	202 961	75 041	6,8 „ „
1913	169 801	74 172	7,0 „ „
1914	223 746	73 990	5,2 „ „
1915	291 117	128 667	9,2 „ „
1916	433 464	170 581	19,9 „ „
1917	675 144	364 677	87,0 „ „
1918	492 795	268 086	148,1 „ „
1919	632 915	369 333	336,8 „ „

Das dauernde Anwachsen der Schadenfälle machte aber durchgreifende Maßnahmen zur gebieterischen Notwendigkeit. Sie wurden am Ende des Kriegs und in der Hauptsache nach seinem Abschluß eingerichtet und bestehen im wesentlichen in folgendem:

Bei den Eisenbahndirektionen ist die Bearbeitung der Diebstahlsangelegenheiten einem besonderen Dezernenten übertragen, dem eine Überwachungsabteilung, bestehend aus Eisenbahnfachleuten und Kriminalisten, zugeteilt ist. Bei den Verkehrsämtern wirken besondere Überwachungsbedienstete für den Amtsbezirk mit. Auf den Bahnhöfen und Strecken sind mit Waffen ausgerüstete Sicherheitsposten und Wächter vorhanden. Die mit der Diebstahlsbekämpfung betrauten Eisenbahnbediensteten sind vielfach zu Hilfspolizeibeamten, ein Teil von ihnen ist auch zu Hilfsbeamten der Staatsanwaltschaft bestellt worden. Sie arbeiten in engster Fühlung mit der öffentlichen Polizei.

Die Eisenbahndirektionen sind ferner ermächtigt, Belohnungen bis zu 10000 ℳ öffentlich auszuloben und bis zu 2000 ℳ selbständig anzuweisen.

Vom 1. Januar 1920 ab wird grundsätzlich jeder Bedienstete, der der Beteiligung an Diebstählen, Schiebereien und Bestechungen überführt ist, entlassen und bei keiner Dienststelle wieder eingestellt.

Eine Übersicht über den Stand der Eisenbahndiebstähle in den Monaten Dezember 1919 bis September 1920 wird in der Anlage 7 gebracht.

[1]) Bei den Geldbeträgen ist die starke Preissteigerung zu berücksichtigen.

Fünfter Abschnitt.

Tarifwesen.

Grundsätze der Tarifpolitik. Eisenbahn-Verkehrsordnung.

Die lang bewährten Grundsätze über die Gestaltung der deutschen Eisenbahntarife sind auch in dem Jahrzehnt 1910 bis 1920 nicht geändert worden. Die deutschen Tarife für den Personen- und Gepäckverkehr, für den Tierverkehr und für den Güterverkehr haben weiter bestanden und sind durch die Generalkonferenz der deutschen Eisenbahnen und die ständige Tarifkommission in Verbindung mit dem Ausschuß der Verkehrsinteressenten fortgebildet worden. Auch die wirtschaftlichen Beiräte haben ihre Tätigkeit in Tarif- und Verkehrsangelegenheiten in regelmäßigen Sitzungen bis zu der im November 1918 ausgebrochenen Revolution fortgesetzt.

In den Grundsätzen der Tarifpolitik stimmen die deutschen Regierungen gleichfalls überein. Die Tarife werden so gestaltet, daß die Einnahmen der Eisenbahnen zur Deckung der Betriebsausgaben und zur Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals genügen. Die Staatseisenbahnen sind in den letzten Friedensjahren bestrebt gewesen, aus den Einnahmen noch Ausgleichsfonds und Beträge für allgemeine Staatszwecke herauszuwirtschaften.

Neben diesen finanziellen haben die Tarife wirtschaftliche Aufgaben. Sie sind eins der wirksamsten Mittel zur Hebung und Förderung von Handel, Gewerbe, Land- und Forstwirtschaft, und die deutschen Eisenbahnen haben, soweit es ihre finanziellen Aufgaben gestatteten, ihre Tarife zur Förderung dieser wirtschaftlichen Zwecke möglichst niedrig bemessen. Die Folge davon war bis in den Krieg hinein eine, nicht nur in Deutschland, sondern in fast allen zivilisierten Ländern beobachtete sinkende Richtung der Eisenbahntarife.

Während bis zum Beginn des Kriegs die Eisenbahntarife sich normal weiter entwickelt haben, mußte die bald darauf einsetzende Kriegswirtschaft auch die Eisenbahntarifpolitik beeinflussen. Es lassen sich zwei Perioden unterscheiden. Bei Ausbruch des Kriegs waren die Eisenbahnen zunächst ausschließlich durch die Interessen der Landesverteidigung in Anspruch genommen. Schon bald wurden sie, soweit das mit jenen Interessen vereinbar war, auch dem allgemeinen Verkehr wieder dienstbar gemacht. Dabei stellte sich die Eisenbahn das Ziel, die Umwandlung der Friedenswirtschaft in eine Kriegswirtschaft zu fördern. Dies wurde notwendig teils durch die feindliche Blockade unserer Häfen, womit der Weltwirtschaftstaat in einen Staat mit geschlossener Wirtschaft umgestaltet wurde, teils durch die immer mehr zunehmende Inanspruchnahme der gesamten Industrie für Kriegszwecke. In den ersten Monaten war die Ansicht allgemein, daß eine Arbeitslosigkeit eintreten werde. Durch Unterstützung der Industrie mit billigen Frachten sollte auf ihre Verminderung hingewirkt werden. Die Wirkungen

der Blockade verschärften sich mehr und mehr. Anfänglich hielten sich unsere Feinde einigermaßen innerhalb der völkerrechtlichen Grenzen, die Ausfuhr war nicht unterbunden, die Einfuhr nur für Bannware ausgeschlossen. Die Listen der beschlagnahmefähigen Güter, die von vornherein mit den völkerrechtlichen Grundsätzen nicht in Einklang standen, wurden im Lauf des Kriegs immer mehr erweitert, sodaß die vollen Wirkungen der Blockade sich erst allmählich geltend machten. Nach und nach ging dann auch die Friedensindustrie nahezu ganz in die Kriegsindustrie über. In dieser Zeit war die Eisenbahnverwaltung bestrebt, durch Herabsetzung der Tarife die Ausfuhr über neutrale Häfen (Rotterdam, Amsterdam, Kopenhagen, Genua) zu fördern, und die Regierungen der Eisenbahnstaaten verständigten sich über eine Ermäßigung der Ausfuhrtarife um 30 v. H. Ebenso wurde die Einfuhr aus neutralen Häfen durch billige Ausnahmetarife unterstützt, die teils den Konsumenten (z. B. Südfrüchte aus Italien), teils der noch für die Friedensbedürfnisse arbeitenden Industrie zugute kamen. Diese Politik der Einführung ermäßigter Ausnahmetarife im Personen- und Güterverkehr tritt in den ersten beiden Kriegsjahren in scharfen Zügen hervor. In der zweiten Periode veränderten sich allmählich die tatsächlichen und die wirtschaftlichen Verhältnisse, alle verfügbaren Arbeitskräfte wurden durch die Kriegsindustrie in Anspruch genommen, die Arbeislöhne und die Preise für die Rohstoffe, namentlich Kohle, stiegen. Fast alles, was erzeugt wurde — außer den Nahrungsmitteln —, zahlte der Staat. Ein Bedürfnis für die Kriegsausnahmetarife bestand nicht mehr in dem bisherigen Umfang. Anderseits verminderten sich die Einnahmen der Eisenbahnen und ihre Ausgaben steigerten sich ununterbrochen. Das Reich verlangte angesichts seiner von Jahr zu Jahr mehr leidenden Finanzen, daß die Eisenbahnen zur Vermehrung seiner Einnahmen beitrügen. Zu diesem Zweck wurden sie vom Reich mit neuen, erhöhten Steuern belastet und gezwungen, auch ihre Tarife zu erhöhen. So wurden billige Ausnahmetarife aufgehoben, andere Ausnahmetarife und schließlich die normalen Tarife erhöht. Die Folge davon war auch eine Einschränkung des Verkehrs, die bei den immer erhöhten Ansprüchen an die Leistungen der Eisenbahnen notwendig wurde, und eine Vereinfachung der Tarife, da viele veraltete oder wirtschaftlich nicht mehr notwendige Ausnahmen beseitigt werden konnten, womit dann auch freie Bahn für einen Neuaufbau der Tarife nach dem Krieg geschaffen wurde. Die Bedingungen des Vertrags von Versailles und die im Lauf des Jahrs 1919 fortschreitende Verschlechterung der wirtschaftlichen Lage und der Finanzen der Eisenbahnen nötigten dazu, auf diesem Weg auch nach Friedensschluß weiter fortzuschreiten. Es kam im Herbst 1919 zu einer Aufhebung nahezu aller Ausnahmetarife des Güterverkehrs, und die Personen-, Gepäck- und Gütertarife sind vom 1. Oktober, 1. November 1919 und vom 1. März 1920 ab nochmals bedeutend erhöht worden.

Eine Vorbedingung für die wirksame Durchführung einer Reihe tarifarischer Maßnahmen war die vorübergehende Änderung einiger Bestimmungen der Eisenbahn-Verkehrsordnung (E.V.O.), die für die nicht vorauszusehenden Kriegsverhältnisse nicht paßten und die auf Grund des § 2 (4) E.V.O. vom Reichs-Eisenbahn-Amt im Einverständnis mit den beteiligten Landesaufsichtsbehörden geändert werden konnten.

So wurde bestimmt, daß die Landesaufsichtsbehörden mit Zustimmung des Reichs-Eisenbahn-Amts von den Vorschriften des § 6, betreffend die Veröffentlichung der Eisenbahntarife, in Einzelfällen Abweichungen zulassen können. Es war während der Kriegszeit nicht immer möglich, Tarifänderungen bekannt zu machen, weil bei den Auslandstarifen zum Teil das vaterländische Interesse entgegenstand, und bei Tariferhöhungen und anderen Erschwerungen der Beförderungsbedingungen konnte die Frist von zwei Monaten nicht innegehalten werden, weil namentlich im weiteren Verlauf des Kriegs die sprunghafte Erhöhung der Löhne und die sonstige Verteuerung des Betriebs, namentlich bei kleineren Eisenbahnunternehmungen,

eine unverzügliche Aufbesserung der Einnahmen erforderten. Bei der Aufhebung mancher Ausnahmetarife, die bei den bestehenden Preisverhältnissen nicht mehr als berechtigt erschienen, hätte auch die Innehaltung der Fristen nur eine ungerechtfertigte Belastung der Bahnen dargestellt (Reichs-Gesetzbl. 1914 S. 455).

Für die Beförderung der Mannschaften, der Pferde, der Munition und der Lebensmittel des Heers wurde eine große Zahl bedeckter Wagen gebraucht, die also für den übrigen Verkehr nicht mehr zur Verfügung standen. Die Eisenbahnen mußten deshalb von der Verpflichtung der Eisenbahn-Verkehrsordnung (§ 66) und der Tarife zur Stellung bedeckter Wagen entbunden werden (Reichs-Gesetzbl. 1914 S. 368).

Der Kriegsbetrieb machte es den Eisenbahnen unmöglich, die im § 75 E.V.O. vorgesehenen Höchst-Lieferfristen innezuhalten. Diese mußten aufgehoben werden, worauf die Eisenbahnen die tarifmäßigen Lieferfristen gleichfalls aufhoben und infolge davon die allgemeinen rechtlichen Bestimmungen (§ 428 Deutsches Handelsgesetzbuch) in Geltung traten, wonach in einer angemessenen Frist zu liefern ist (Reichs-Gesetzbl. 1914 S. 368).

Mit dem Personalmangel, der Einstellung zahlreicher ungeübter Hilfskräfte und dem erschwerten Betrieb wuchsen die Unregelmäßigkeiten im Stückgutverkehr. Um die Zuführung verschleppter und solcher Güter, deren Frachtbrief abhanden gekommen war, zu erleichtern, wurde § 62 (8) E.V.O. dahin geändert, daß die Stückgüter auf Verlangen der Eisenbahn vom Absender außer mit dem Namen der Bestimmungstation auch mit dem Namen der Versandstation und dem Tag der Aufgabe dauerhaft bezeichnet werden müssen, wenn es ihre Beschaffenheit ohne Schwierigkeit zuläßt (Reichs-Gesetzbl. 1915 S. 591).

Um auf Ent- und Beladung an den Nachmittagen der Werktage vor Sonn- und Festtagen hinzuwirken, wurde die standgeldfreie Zeit für Sonn- und Festtage (E.V.O. § 63 (6) und § 80 (6)) insofern gekürzt, als Standgeld schon gezahlt werden mußte, wenn die Lade- und Entladefrist am Tag vorher abgelaufen war, während nach der früheren Bestimmung diese Zahlung erst zu erfolgen brauchte, wenn die Fristen am Tag vorher, nachmittags 2 Uhr, abgelaufen waren (Reichs-Gesetzbl. 1917 S. 125).

Aus den gleichen Gründen wurde die Vorschrift, daß für Sonn- und Festtage Wagenstandgeld nur dann zu zahlen ist, wenn die Be- und Entladefrist am Tag vorher abgelaufen ist, und daß der Lauf der Lade- und Entladefristen an Sonn- und Festtagen ruht (E.V.O. § 63 (6), (7), § 80 (4), (5)) und daß bei aufeinanderfolgenden Sonn- und Festtagen nur für einen Tag Wagenstandgeld zu erheben ist, für die Dauer des Kriegs insoweit außer Kraft gesetzt, als die Eisenbahn an diesen Tagen Güter annimmt und ausliefert und deren An- und Abfuhr polizeilich und militärisch gestattet wird (Reichs-Gesetzbl. 1917 S. 149/150). In § 80 (4) ist ausgesprochen worden, daß die Eisenbahn an Sonn- und Festtagen Frachtgut ausliefern kann (Reichs-Gesetzbl. 1917 S. 150).

Zur Verminderung der Verluste und Verschleppungen von Gepäck wurde § 31 E.V.O. — Verpackung und Bezeichnung des Reisegepäcks — dahin geändert, daß jedes Gepäckstück die genaue und dauerhaft befestigte Adresse des Reisenden (Name, Wohnort, Wohnung) sowie den Namen der Aufgabe- und Bestimmungstation zu tragen hat. Sonst kann das Gepäck zurückgewiesen werden (Reichs-Gesetzbl. 1917 S. 656).

Durch eine Änderung des § 30 E.V.O. ist das zulässige Gewicht eines Gepäckstücks auf 50 kg beschränkt worden (Reichs-Gesetzbl. 1917 S. 974). Durch das Anwachsen schwerer Stücke, die besonders von den weiblichen Hilfskräften nicht bewältigt werden konnten, wurde der ordnungsmäßige Zugverkehr gefährdet.

In Abänderung des § 12 E.V.O. ist den Eisenbahnverwaltungen gestattet worden, auf den Stationen vom Aushang der Preise der zum Verkauf aufliegenden Fahrkarten abzusehen.

In diesem Fall haben die Fahrkarten-Ausgabestellen über die Preise auf Verlangen Auskunft zu erteilen (Reichs-Gesetzbl. 1917 S. 1094). Die Erleichterung wurde im Hinblick auf die am 1. April 1918 eingetretene Änderung aller Fahrpreise und auf den verminderten Personalbestand sowie im Interesse der Papierersparnis eingeführt.

Die ungünstige Lage der Papierversorgung machte es nötig, auch bei den Eisenbahnfrachtbriefen an Papier zu sparen. Deshalb ist das im § 55 E.V.O. vorgesehene Frachtbriefmuster so verkleinert worden, daß die Rückseite mit der rechten Hälfte des früheren Musters zu bedrucken ist. Infolgedessen mußten auch einige Vorschriften des § 56 über die Benutzung der Rückseite und die dort zugelassenen Vermerke geändert werden (Reichs-Gesetzbl. 1917 S. 1127 und 1918 S. 185).

Das Reichs-Eisenbahn-Amt, das nach § 55 (2) Bestimmungen über die Beschaffenheit des Frachtbriefpapiers zu treffen hat, hat schon im Jahr 1916 leichtere Bedingungen für die Beschaffenheit des Papiers zugelassen (Zentralblatt für das Deutsche Reich 1916 S. 114).

Die Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung mußte an zahlreichen Stellen geändert werden. Die Sprengstoffmischungen wurden, da einzelne Bestandteile zu fehlen anfingen, zum Teil anders zusammengesetzt und neue Mischungen wurden eingeführt. Da die übrigen Sprengmittel von der Landesverteidigung in Anspruch genommen wurden, blieben zur Versorgung der Bergwerke und Steinbrüche die Chlorat- und Perchloratsprengstoffe. Diese mußten deshalb auch in Mengen über 200 kg zum unbeschränkten Stückgutverkehr zugelassen werden. Für eine Reihe von Munitionsgegenständen wurden die Sicherheitsvorschriften geändert oder neu festgestellt. Endlich nötigte der eintretende Mangel an vorgeschriebenen Verpackungstoffen vielfach dazu, Ersatzstoffe für die Verpackung zuzulassen.

Die Reichsverkehrsteuern.

Neue Verkehrsteuern sind durch Reichsgesetz vom 17. Juni 1916 über den Frachturkundenstempel (Reichs-Gesetzbl. S. 555) und Reichsgesetz über die Besteuerung des Personen- und Güterverkehrs vom 8. April 1917 (Reichs-Gesetzbl. S. 329) eingeführt worden. Das erstere gilt seit dem 1. August 1916, von dem letzteren sind die Bestimmungen über den Güterverkehr am 1. August und 1. Oktober 1917, die über den Personenverkehr teils am 1. April, teils zu späteren Zeitpunkten, spätestens am 1. Juli 1918 in Kraft getreten.

Die Abgabe beträgt bei der Personenbeförderung (§ 11 des Gesetzes)

in der	1.	Wagenklasse	16	v. H.	des	Beförderungspreises,	
„ „	2.	„	14	„	„	„	,
„ „	3.	„	12	„	„	„	,
„ „	4.	„	10	„	„	„	.

Für Schnellzugzuschlagskarten beträgt die Abgabe in der 1. und 2. Wagenklasse 15 v. H., in der 3. Klasse 12 v. H., im Gepäckverkehr 12 v. H. des Beförderungspreises. Befreit sind von der Abgabe Personenbeförderungen im Arbeiter-, Schüler- und Militärpersonenverkehr und Gepäckbeförderungen im Militärgepäckverkehr, soweit die Abfertigung zu ermäßigten Preisen erfolgt (§ 3 (1) Ziffer 1 des Gesetzes).

Diese Bestimmungen sind an die Stelle der Vorschriften der §§ 43 bis 52 des Reichstempelgesetzes vom 3. Juni 1906 getreten.

Bei der Güterbeförderung beträgt die Abgabe 7 v. H. des Beförderungspreises (§ 12 des Gesetzes). Diese Abgabe wird neben dem Frachturkundenstempel erhoben, der über die Sätze des Gesetzes vom 17. Juni 1916 hinaus erhöht worden ist. Der Frachturkundenstempel des

letzteren Gesetzes war schon höher als der des Reichstempelgesetzes vom 3. Juni 1906. Die Sätze für Frachturkunden betragen nunmehr bei

1. Frachtstückgut und Expreßgut . . . . . 0,15 ℳ,
2. Eilstückgut . . . . . 0,30 „ ,
3. Frachtgut in Wagenladungen bei einem Frachtbetrag von nicht mehr als 25 ℳ. 1,50 „ ,
   bei höheren Beträgen . . . . . 3,00 „ ,
4. Eilgut in Wagenladungen bei einem Frachtbetrag von nicht mehr als 25 ℳ. 3,00 „ ,
   bei höheren Beträgen . . . . . 6,00 „ .

Bei Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Preßkohlen erhöhen sich die Sätze der Ziffer 3 auf 2 und 4 ℳ (§ 32 des Gesetzes). Diese höhere Bemessung des Frachturkundenstempels hat ihren Grund darin, daß diese Güter von der allgemeinen Abgabe der Güterbeförderung befreit sind (§ 3 Absatz 1 Ziffer 8 des Gesetzes). Von den auf der Eisenbahn beförderten sind außerdem solche Güter frei, die dem Zweck des eigenen Beförderungsunternehmens dienen (§ 3 (1) Ziffer 2 a. a. O.).

Der alleinige Zweck dieser Verkehrsteuern war die Erzielung von Einnahmen für das Reich. Über die grundsätzlichen Bedenken der Volkswirtschaft gegen Verkehrsteuern setzte man sich unter diesen Umständen, wie schon bei dem Reichsgesetz vom 3. Juni 1906, hinweg. Der Aufbau des neuen Gesetzes ist vom wissenschaftlichen und verkehrspolitischen Standpunkt ein gesunder, die Mängel des früheren Gesetzes sind beseitigt.

Der Frachtbriefstempel ist verallgemeinert, die Grundsätze der Regierungsvorlage von 1906 sind nunmehr in vollem Umfang, unter Erhöhung der Sätze, durchgeführt. Dazu kommt die Auflage von 7 v. H. der Fracht, eine Eigenart der Besteuerung, die tatsächlich nichts ist als eine Erhöhung der Tarife, d. h. ein Übergriff des Reichs in die Tarifhoheit der Einzelstaaten, der sich durch die finanzielle Lage des Reichs begründen läßt und wohl nur aus diesem Grund von den Bundesregierungen und dem Reichstag nicht beanstandet worden ist.

Die Änderungen der Tarife.

Personen- und Gepäcktarife.

Ermäßigungen und Erhöhungen der Tarife selbst sind von den Bundesregierungen innerhalb ihrer Zuständigkeit vorgenommen. Diese haben sich meist schon vorher über ein gemeinsames Vorgehen verständigt. Die beschlossenen Maßnahmen sind, soweit möglich, gleichzeitig durchgeführt. Änderungen sind eingeführt im Personen- und Gepäckverkehr, im Tierverkehr und im Güterverkehr. Sie sind, soweit dies nach dem geltenden Recht erforderlich und möglich war, durch die den Eisenbahnverwaltungen beigegebenen wirtschaftlichen Beiräte (Landeseisenbahnräte, Bezirkseisenbahnräte u. dergl.) begutachtet worden. Bei der Eilbedürftigkeit vieler Maßnahmen mußten allerdings die Verwaltungen häufig zunächst selbständig vorgehen und die Zustimmung der Beiräte erst nachträglich einholen. Die seit dem 1. April 1919 geltenden Erhöhungen der Personen- und Gütertarife wurden ohne Anhörung des Landeseisenbahnrats eingeführt, weil dieser nach Ausbruch der Revolution nicht mehr zusammenberufen werden konnte.

Dem preußischen Landeseisenbahnrat sind am 1. Mai und 31. August 1917 Vorlagen über die Erhöhung der regelrechten Einheitsätze für die Personenbeförderung und über andere Tariferhöhungen zugegangen. Am 8. November 1918 folgte eine Vorlage über Kriegszuschläge im Personenverkehr. In der Ausschußsitzung des Landeseisenbahnrats vom 9. Oktober 1917 war ferner Mitteilung davon gemacht, daß eine vorübergehende weitere

Erhöhung der Fahrpreise für Schnell- und Eilzüge aus Betriebsrücksichten in Aussicht genommen sei. Nachdem der Landeseisenbahnrat den erstgedachten Vorlagen zugestimmt hatte, sind die neuen Sätze am 1. April 1918 in Kraft getreten. Die beiden Vorlagen bilden ein zusammenhängendes Ganzes. In der ersten handelt es sich um die Erhöhung der regelmäßigen Sätze für die Personenbeförderung allein, in der zweiten um die Erhöhung fast aller Gebühren, die im Teil I des Deutschen Personen- und Gepäcktarifs enthalten sind.

Seit der Reform der Personen- und Gepäcktarife im Jahr 1907 bestanden auf allen deutschen Bahnen vier Wagenklassen mit den Einheitsätzen von 2, 3, 4,5 und 7 ₰ für das Kilometer. Mecklenburg hatte für die 4. bis 2. Klasse etwas höhere Einheitsätze — nämlich 2,2 bis 3,3 und 4,6 ₰. Die 4. Wagenklasse hatte in Bayern rechts des Rheins und in Baden die Bezeichnung IIIb. Die württembergischen Staatsbahnen haben den Einheitsatz der 4. Klasse später auf 2,3 ₰ erhöht. Zu diesen Preisen trat für die drei höchsten Klassen die Fahrkartensteuer, die auf den Fahrkarten in die Preise eingerechnet war.

Die neuen Fahrpreise betrugen einschließlich der neuen Fahrkartensteuer 2,4; 3,7; 5,7 und 9 ₰ für das Kilometer. Bei der Begründung der neuen Vorschläge wurde davon ausgegangen, daß die neue Fahrkartensteuer die reinen Fahrpreise um 10 bis 16 v. H. erhöht. Wenn eine Gesamterhöhung der Fahrpreise um 20 bis 25 v. H. erträglich erscheine und es ferner für notwendig erachtet sei, daß die jetzige Spannung der Preise zwischen den einzelnen Wagenklassen beibehalten werde, so komme man zu einer Erhöhung der reinen Fahrpreise um etwa 10 v. H. Den so ermittelten Preisen ist dann die neue Fahrkartensteuer zuzurechnen. Hieraus ergeben sich folgende Sätze:

	4. Klasse	3. Klasse	2. Klasse	1. Klasse
	₰	₰	₰	₰
bisherige Sätze	2,00	3,00	4,50	7,00
dazu 10 v. H..	0,20	0,30	0,45	0,70
Summe . .	2,20	3,30	4,95	7,70
dazu Steuer	0,22	0,396	0,693	1,123
neuer Satz	2,42	3,696	5,643	8,823
abgerundet	2,40	3,70	5,70	9,00

Die übrigen deutschen Staatsbahnen und die Reichsbahnen sowie eine große Anzahl von Privatbahnen haben dieselben Sätze angenommen, die württembergischen und badischen Staatsbahnen mit der Abweichung, daß der Einheitspreis der 4. Klasse 2,7 ₰ betrug. Die mecklenburgischen Staatsbahnen erhoben für die 2. Klasse 6 ₰, die 3. Klasse 4,2 ₰ und die 4. Klasse 2,8 ₰. In Baden und in Bayern rechts des Rheins hat die bisherige Klasse IIIb die Bezeichnung 4. Klasse erhalten, sodaß seitdem eine vollständige Einheit auch in der Bezeichnung der Wagenklassen bei den deutschen Eisenbahnen besteht.

Die neuen Sätze bedeuten eine Erhöhung gegenüber den reinen Personenfahrpreisen um 20 v. H. bei der 4. Klasse, 23,33 v. H. bei der 3., 26,67 v. H. bei der 2. und 28,57 v. H. bei der 1. Klasse. In den drei höchsten Klassen ist die prozentuale Erhöhung tatsächlich nicht so bedeutend, weil bei dem Vergleich die frühere Fahrkartensteuer außer Betracht gelassen ist, deren feste Sätze bei den gleichen Entfernungen sich prozentual nicht aufschlagen lassen.

Das Verhältnis der Preise der Wagenklassen zueinander wird durch die neuen Preise nicht wesentlich verschoben. Es beträgt, wenn man die 4. Klasse = 100 setzt,

bei den alten Tarifen: 100 — 150 — 225 — 350,
bei den neuen Tarifen: 100 — 154,17 — 237,5 — 375.

Der Landeseisenbahnrat hat der Regierungsvorlage zugestimmt. Ein im Ausschuß gestellter Antrag, die Fahrpreise der 1. Klasse auf 9,6 ₰ festzusetzen, wurde abgelehnt. Das Bedenken, daß es unbillig sei, die 4. Klasse prozentual mehr zu erhöhen als die drei oberen Klassen, wurde als nicht zutreffend zurückgewiesen. Die scheinbar höhere Belastung erklärt sich daraus, daß die 4. Klasse früher steuerfrei war, also nur die reinen Tarifsätze mit den durch die Steuern erhöhten verglichen werden können.

Im Herbst 1918 mußte eine nochmalige starke Erhöhung aller Tarife ins Auge gefaßt werden. In einer Vorlage an den Landeseisenbahnrat vom 8. November 1918, betreffend Kriegszuschläge im Personenverkehr, wurde neben anderen Erhöhungen eine solche der Einheitsätze des Personenverkehrs um 25 v. H. befürwortet. Diese Vorschläge konnten nicht aufrechterhalten werden, als nach der Revolution die Ausgaben durch Einführung des Achtstundentags und weitere Steigerung der Personalausgaben sich bedeutend erhöhten. Die Vorlage vom 8. November 1918 wurde zurückgezogen. Bei den bestehenden Verkehrschwierigkeiten und der veränderten politischen Lage wurde von einer Einberufung des Landeseisenbahnrats abgesehen. Im Einverständnis der Regierungen mit Staatsbahnbesitz wurden, nachdem die preußisch-hessischen Eisenbahnen durch Verordnung mit Gesetzeskraft vom 9. März 1919 (Gesetzsamml. S. 50) hierzu ermächtigt waren, auf allen deutschen Staatsbahnen neue Erhöhungen der Personentarife am 1. April 1919 eingeführt. Schon vorher waren in einem Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 5. Januar 1919 die preußisch-hessischen Eisenbahndirektionen angewiesen worden, die nötigen Vorbereitungen zur Durchführung dieser Tariferhöhungen rechtzeitig zu treffen. Die prozentualen Zuschläge zu den geltenden Personentarifen wurden nach Wagenklassen gestaffelt und betrugen

in 1. Klasse	. . . . .	100 v. H.,
in 2. „	. . . . .	40 „ ,
in 3. „	. . . . .	30 „ ,
in 4. „	. . . . .	25 „ .

Die Preise der Arbeiter-, Schüler- und Zeitkarten sowie die des Berliner und Hamburger Stadt-, Ring- und Vorortverkehrs blieben unverändert.

Am 1. Oktober 1919 wurden infolge der zunehmenden Steigerung der Materialpreise, Gehälter und Löhne einerseits und des Sinkens des Geldwerts anderseits die Tarife nochmals im Weg des Zuschlagverfahrens um 50 v. H. erhöht.

Die Vorlage an den Landeseisenbahnrat vom 31. August 1917 behandelte die Erhöhungen der Tarife für Reisegepäck, der Schnellzugzuschläge, die Aufrundung der Fahrpreise, die Mindestfahrpreise, die Tarife für den Vereinsreiseverkehr und für Hunde. Außerdem hat der Landeseisenbahnrat in der Sitzung vom 12. Dezember 1917 einer Neuregelung des Monatskartentarifs zugestimmt.

Bei den hier vorgeschlagenen Änderungen handelt es sich durchweg um Preiserhöhungen aus finanziellen Gründen, die in organischem Zusammenhang mit den Erhöhungen der regelmäßigen Personentarife stehen. Nach der am 1. April 1919 eingetretenen Erhöhung der Einheitsätze wurden alle diese Gebühren wiederum von demselben Zeitpunkt an erhöht. Nur bei dem Gepäcktarif ist auch der Aufbau etwas geändert worden. Der bei der Tarifreform des Jahrs 1907 eingeführte Zonentarif, der sich sowohl für die Eisenbahnen als auch für die Reisenden bewährt hatte, wird aufrecht erhalten. Doch werden die Gewichtstufen von 25 kg durch solche von 10 kg ersetzt. Dadurch wurde die Vereinigung der bisherigen Nahzone mit der Zone I möglich. Das Gewicht der Vorstufe wurde auf 30 kg erhöht. Anderseits wurde die Vergünstigung der billigeren Frachtberechnung für zusammengehörende Reisende eingeschränkt.

Die Einheitsätze des neuen Tarifs wurden auf 25 ₰ (statt früher 20 ₰) für 10 kg bemessen unter Aufrundung auf volle 10 ₰, und die Sätze der Vorstufe von 20, 50 und 100 ₰ auf 50, 100 und 200 ₰ erhöht.

Vorteilhaft für die Reisenden war die Erhöhung des Gewichts der Vorstufe sowie die Festsetzung der Gewichtstufen auf 10 kg, weil dadurch die Sprünge von einer Gewichtstufe zu einer höheren gemildert wurden. Anderseits wurden die Reisenden stärker belastet durch die Erhöhung der Einheitsätze und die Einschränkung der Vorteile bei Aufgabe von Gepäck zusammengehörender Reisender. Die Gepäckfracht war einschließlich der neuen Reichsteuern um etwa 40 v. H. höher bemessen. Die Bildung durchgehender Gepäcktarife mit außerdeutschen Bahnen ist durch den neuen Aufbau des Tarifs erleichtert worden.

Gleichzeitig mit der Einführung der ersten Kriegszuschläge im Personenverkehr wurden die Gepäckfrachtsätze verdoppelt. Seit dem 1. April 1919 ist dieser Zuschlag beseitigt und der Gepäcktarif um 50 v. H. erhöht. Am 1. Oktober 1919 erfolgte eine weitere Erhöhung des Gepäcktarifs um 50 v. H. und am 1. März 1920 eine solche um 100 v. H.

Die übrigen Änderungen sind folgende:

Schnellzugzuschläge.

		1. und 2. Klasse	3. Klasse
Bisher:	Zone I = 1— 75 km	0,50 ℳ	0,25 ℳ
	„ II = 76—150 „	1,00 „	0,50 „
	„ III = über 150 „	2,00 „	1,00 „
Neu:	Zone I = 1— 75 km	1,00 ℳ	0,50 ℳ
	„ II = 76—150 „	2,00 „	1,00 „
	„ III = 151—350 „	3,00 „	1,50 „
	„ IV = über 350 „	4,00 „	2,00 „

Durch Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 5. Januar 1919 sind die Schnellzugzuschläge mit Gültigkeit vom 1. April 1919 festgesetzt, wie folgt:

	1. und 2. Klasse	3. Klasse
Zone I = 1— 75 km	2,00 ℳ	1,00 ℳ
„ II = 76—150 „	4,00 „	2,00 „
„ III = über 150 „	6,00 „	3,00 „

Die Schnellzugzuschläge wurden vom 1. Oktober 1919 ab um 50 v. H. und vom 1. März 1920 ab weiter um 100 v. H. erhöht.

Sie betrugen vom 1. März 1920 an	1. und 2. Klasse	3. Klasse
Zone I = 1— 75 km	6,00 ℳ	3,00 ℳ
„ II = 76—150 „	12,00 „	6,00 „
„ III = über 150 „	18,00 „	9,00 „

Zweck der Erhöhung war auch die Einschränkung des Schnellzugverkehrs auf nahe Entfernungen.

Aufrundung der Fahrpreise und Mindestfahrpreise.

Aufrundung bisher: bei Beträgen bis zu 1 ℳ auf 5 ₰, bei Beträgen über 1 ℳ auf 10 ₰; neu: 3. und 4. Klasse sowie die auf die Hälfte des Preises ermäßigten Karten bis zu 0,50 ₰ auf 5 ₰, übrige Beträge auf 10 ₰.

Mindestfahrpreise:	bisher	neu
4. Klasse	5 ₰	10 ₰
3. „	10 „	20 „
2. „	15 „	30 „
1. „	20 „	40 „

Inzwischen mehrfach erhöht, betrugen sie seit dem 1. März 1920: 0,50 ℳ, 0,90 ℳ, 1,50 ℳ und 2,40 ℳ.

Aufrundung der Entfernung: bisher bis zu 15 km auf zehntel Kilometer, neu: allgemein auf volle Kilometer.

Die Expreßgutfracht im preußisch-hessischen Verkehr wird für eine Mindestentfernung von 10 km und für ein Mindestgewicht von 20 kg berechnet. Mindestgebühr in Eil- und Personenzügen beträgt 3 ℳ, in Schnellzügen 6 ℳ. Kilometrischer Einheitsatz beträgt für 10 kg 2,4 ₰.

Einzelne Gebühren.

Erhöht sind:

Die Gebühren für die Überführung des Gepäcks zwischen Berlin und seinen Vororten, wenn eine Überführung mit Fuhrwerk oder besonderen Gepäckträgern erfolgen muß, sowie bei Überführung des Gepäcks zwischen einzelnen Berliner Bahnhöfen, ferner einzelne Gebühren für die Gepäckbeförderung zwischen Bahnhöfen anderer Orte;

die Gebühren für telegraphische Vorausbestellung von Fahrkarten, Platzkarten, Bettkarten und besonderen Abteilen;

die Gebühren für die Erfüllung von Zollvorschriften durch die Eisenbahn;

die Gebühren für Aufbewahrung, Nachwiegung und Lagerung von Gepäck und von Motorfahrrädern sowie für die Beförderung von Fahrrädern.

Gebühr für die Beförderung von unverpackten Zweirädern, mit Ausnahme von Kraftfahrrädern: bis zu 100 Tarifkilometern auf Fahrradkarte zum Einheitsatz von 1,60 ℳ.

Gebühr für die Aufbewahrung von Gepäck: für jedes Stück für die beiden ersten Tage zusammen 60 ₰, für jeden folgenden Tag weitere 60 ₰, für Kraftfahrräder je 3 ℳ.

Die Beförderungsgebühren für Leichen (§ 44 E.V.O. nebst Ausführungsbestimmungen) sind mehrfach erhöht worden. Sie betrugen am Ende des Jahrs 1919 für das Tarifkilometer bei Beförderung mit Personen- oder Güterzügen 2,40 ℳ, bei Beförderung mit Eil- oder Schnellzügen 3,60 ℳ zuzüglich einer Abfertigungsgebühr von 36 ℳ für die Leiche.

Vereinsreiseverkehr.

	1. Klasse	2. Klasse	3. Klasse
Einheitsatz bisher für 1 km	7,3 ₰	4,8 ₰	3,2 ₰
neu	9,6 „	6,3 „	4,0 „

Dieser Verkehr ist später ganz eingestellt.

Hunde.

Einheitsatz	Mindestsatz	Aufrundung
bisher 1,5 ₰ für 1 km	10 ₰	bis 1 ℳ auf 5 ₰, über 1 ℳ auf 10 ₰,
neu 2,0 „ „ 1 „	20 „	durchweg auf 10 ₰.

Durch Erlaß vom 5. Januar 1919 sind die Beförderungspreise für Hunde zum 1. April 1919 um 25 v. H., dann weiter am 1. Oktober 1919 um 50 v. H. und am 1. März 1920 um 100 v. H. erhöht worden.

Monatskarten.

Dem neuen Tarif liegen die neuen Einheitsätze zugrunde, und er weicht grundsätzlich in seinem Aufbau von dem bisherigen Tarif ab. Er gewährt größere Ermäßigungen für die Entfernungen von 6 bis 25 km als für weitere Entfernungen. Aufgebaut ist er auf einer Grundzahl von 25 Fahrten im Monat. Hiervon wird bei Entfernungen von 6 bis 25 km eine Ermäßigung von 1,6 v. H. für das Kilometer, bei Entfernungen von 26 bis 61 km eine solche

von 0,5 v. H. für das Kilometer gewährt, bei Entfernungen unter 6 km und über 61 km finden — mangels eines wirtschaftlichen Bedürfnisses — derartige Nachlässe nicht mehr statt.

Mit diesem Tarif wird neben dem finanziellen auch der allgemein wirtschaftliche Zweck der Förderung der Ansiedlung der Bevölkerung in der Nähe größerer Städte verfolgt.

Stadt-, Ring- und Vorortarife.

Erhöhungen haben ferner erfahren die Tarife des Stadt-, Ring- und Vorortverkehrs in Berlin und des Stadt- und Vorortverkehrs in Hamburg-Altona. Die Erhöhungen sind mit den beteiligten wirtschaftlichen Kreisen beraten, und die zuständigen Bezirkseisenbahnräte haben ihnen zugestimmt. Die Eisenbahnverwaltung war von dem Bestreben geleitet, den Verkehr der Großstädte und ihrer Umgebungen nicht zu schädigen und die Wettbewerbsverhältnisse mit den übrigen Verkehrsmitteln nicht zu verschieben. Die Tarife des Berliner Vorortverkehrs sind auch den Bedürfnissen der Siedlung besser angepaßt, indem die Tarifermäßigungen sich bis auf 25 km erstrecken, während bisher schon von 15 km ab die regelmäßigen Tarife erhoben wurden. Die Änderungen sind folgende:

Berlin.

Der Stadt- und Ringbahntarif hatte bisher zwei Zonen (bis zu 5 Stationen und über 5 Stationen). Der neue Tarif vom 1. April 1918 hat drei Zonen mit folgenden Einheitsätzen:

	Einzelkarten		Monatskarten für Erwachsene		Monatskarten für Schüler	
	3. Klasse	2. Klasse	3. Klasse	2. Klasse	3. Klasse	2. Klasse
Zone I bis 5. Station	0,15 ℳ	0,20 ℳ	4,00 ℳ	6,00 ℳ	1,50 ℳ	2,50 ℳ
„ II „ 8. „	0,20 „	0,30 „	5,50 „	8,00 „	2,00 „	3,00 „
„ III ganze Bahn	0,25 „	0,40 „	7,00 „	10,00 „	2,50 „	3,80 „

Auch die Preise der Arbeiterwochenkarten sind einheitlich für den ganzen Stadt- und Ringbahnbezirk festgestellt. Sie betragen bis zur 5. Station 60 ₰, bis zur 7. Station 80 ₰, bis zur 10. Station 1 ℳ und für die ganze Stadt- und Ringbahn 1,20 ℳ.

Die Vorortarife sind, wie bisher, nach kilometrischer Entfernung abgestuft. Die Preise betragen bis zu 5 km in 3. Klasse 15 ₰, in 2. Klasse 20 ₰. Die Preise der 3. Klasse sind bis 7,5 km 15 ₰, 7,6 km bis 10 km 20 ₰, von 11 bis 25 km für je 3 km 5,0 ₰, für jedes weitere Kilometer 3,7 ₰. Die Preise der 2. Klasse sind bis auf Entfernungen von 25 km die 1½fachen Preise der 3. Klasse, von 26 km an kostet das Kilometer 5,7 ₰.

Die Preise für Monats- und für Arbeiterkarten sind die des allgemeinen Verkehrs.

Für ein Fahrrad sind die Preise von 30 auf 40 ₰ erhöht.

Hamburg-Altona.

Die Sätze und die Stationsentfernungen des in seinem Aufbau unverändert gebliebenen Tarifs für die Strecke von Altona bis Barmbeck sind geändert worden.

Einzelkarten:

Zone	bisher		Zone	neu	
	3. Klasse	2. Klasse		3. Klasse	2. Klasse
bis 3. Station . .	0,10 ℳ	0,15 ℳ	bis 4. Station . .	0,15 ℳ	0,20 ℳ
„ 6. „ . .	0,15 „	0,20 „	„ 8. „ . .	0,20 „	0,30 „
weiter	0,20 „	0,30 „	weiter	0,25 „	0,35 „

Monatskarten:

Die Zonen sind nicht verändert.

	bisher		neu	
	3. Klasse	2. Klasse	3. Klasse	2. Klasse
Zone I	3,40 ℳ	5,20 ℳ	4,50 ℳ	7,00 ℳ
„ II	5,50 „	8,40 „	6,50 „	10,00 „
„ III	7,50 „	11,80 „	8,50 „	13,00 „

Tarife für Sonderzüge, Feriensonderzüge, Personen-, Kranken- und Gepäckwagen.

Die Tarife hierfür, die zum Teil durch die neuen Verkehrsteuern getroffen werden, mußten infolgedessen und wegen der allgemeinen Erhöhung der Tarife gleichfalls wiederholt erhöht werden.

Die Einheitsätze für Feriensonderzüge betrugen früher für das Tarifkilometer 4,5 ₰ in 3. Klasse und 6,75 ₰ in 2. Klasse; sie betrugen seit 1. März 1920 24 ₰ in 3. Klasse und 39 ₰ in 2. Klasse.

Kriegszuschläge und sonstige, zum Teil vorübergehende Bestimmungen zur Einschränkung des Personenverkehrs.

Während die bisher erörterten Tarifänderungen nach dem Krieg in Geltung bleiben sollten, haben sich die deutschen Regierungen genötigt gesehen, im Teil I des Deutschen Personen- und Gepäcktarifs aus wesentlich betrieblichen Zwecken Erhöhungen einzuführen, die nach Wiederherstellung normaler Betriebsverhältnisse nach Ende des Kriegs gemildert oder ganz aufgehoben werden konnten. So wird seit dem 18. Oktober 1917 bei Reisen zu wissenschaftlichen usw. Zwecken, bei Reisen der Museums-Stipendiaten und im Interesse der Jugendpflege die Benutzung von Schnellzügen nicht mehr gestattet, und seit dem 1. Februar 1918 werden Ermäßigungen für solche Reisen „bis auf weiteres" überhaupt nicht mehr gewährt. Seit dem 1. April 1918 sind die Preise für die Reisen der Angehörigen der freiwilligen Krankenpflege etwas erhöht worden. Ermäßigungen bei Benutzung von Schnellzügen, soweit sie früher gewährt wurden, werden nicht mehr bewilligt, wenn der für Schnellzüge vorgesehene Mindestpreis zu entrichten ist. Es ist ein Höchstgewicht von 50 kg für ein Gepäckstück und ein Stück Expreßgut festgesetzt (vergl. Seite 196). Diese Beschränkung ist seit dem 1. März 1919 für das Reisegepäck und seit dem 1. November 1919 für das Expreßgut wieder aufgehoben. Es kann bestimmt werden, daß die Reisen an den Tagen der Lösung der Fahrkarte angetreten werden müssen.

Die hauptsächlichste, diesem Zweck dienende Bestimmung war die am 18. Oktober 1917 in Kraft getretene Einführung von Kriegszuschlägen im Personenverkehr. Während angenommen wurde, daß der Verkehr unter den bisher dargestellten Tariferhöhungen nicht leiden werde, war es die Absicht, mit diesen Kriegszuschlägen den Verkehr einzuschränken. Die schleunige Einführung dieser Erhöhungen war dringend erforderlich, da die Betriebschwierigkeiten seit 1916 ununterbrochen gestiegen waren. Viel Material und Personal mußte in die besetzten Gebiete abgegeben werden, der Zustand der Betriebsmittel hatte sich andauernd verschlechtert. Viele Frauen (bis dahin 94000) waren zum Betrieb herangezogen worden. Dazu traten die immer mehr steigenden Leistungen für den Heeresbedarf und die Rüstungsindustrie, die vermehrte Beförderung zur Versorgung der Bevölkerung mit den notwendigsten Lebensmitteln und mit Brennstoffen, die zum erheblichen Teil auf weiten Umwegen gefahren werden

mußten. Trotz starker Einschränkung der Personenzüge hatte sich der Reiseverkehr noch vermehrt. Im August 1917 waren z. B. die Einnahmen aus dem Personenverkehr — ohne Militärverkehr — um 33 v. H. gestiegen. Nur durch weitere Einschränkung des Personenverkehrs, und zwar zunächst des Verkehrs der Eil- und Schnellzüge, konnte nach Auffassung der Eisenbahnverwaltung hier Wandel geschaffen werden. Es war erwogen worden, etwa Frauen und Kindern das Reisen zu verbieten, oder Reiseerlaubnisscheine einzuführen. Beiden Maßregeln standen damals erhebliche Bedenken entgegen. Als aber im Winter 1918/1919 infolge der Abgabe von Betriebsmitteln an die Entente der Bestand an Lokomotiven und Wagen sich immer mehr verminderte, als nach dem Umsturz der Rückgang der Leistungen in den Eisenbahnwerkstätten und in den Lokomotivfabriken die Zahl der betriebsfähigen Lokomotiven immer mehr herabdrückte und infolge der Ausstandsbewegungen in den Bergwerken die Kohlenversorgung sich stets häufende Schwierigkeiten machte, der Reiseverkehr aber nicht nachließ, mußte die Eisenbahnverwaltung diese Bedenken zurückstellen und Reiseerlaubnisscheine einführen. Diese Maßnahme war von Anfang an als eine vorübergehende gedacht, sie ist am 1. Juni 1919 aufgehoben worden.

Im Herbst 1917 glaubte man ohne Reiseerlaubnisscheine auskommen zu können und die nötige Einschränkung des Reiseverkehrs zu erreichen durch starke Erhöhung der Schnellzugspreise. Zunächst wurden am 18. Oktober 1917 Zuschläge zu den Schnell- und Eilzügen eingeführt in folgender Höhe:

Bei Fahrpreisen	bis 5 ℳ	. . . . .	Zuschlag	3 ℳ,
„ „	von 5 bis 10 „	. . . . .	„	8 „,
„ „	„ 10 bis 15 „	. . . . .	„	13 „,
„ „	„ 15 bis 25 „	. . . . .	„	20 „,
„ „	„ 25 bis 35 „	. . . . .	„	30 „.

Diese Zuschläge haben sich wegen der großen Sprünge und der Ungleichmäßigkeit der Belastung nicht bewährt. Sie sind daher zum 15. Dezember 1917 aufgehoben und statt ihrer sind die Fahrpreise der Schnell- und Eilzüge und die Schnellzugzuschläge verdoppelt worden. Am 20. November 1917 war schon eine Verdopplung der Gepäckfracht und eine Mindestgepäckfracht von 1 ℳ eingeführt.

Als am 1. April 1918 die neuen, wesentlich erhöhten regelmäßigen Fahrpreise in Kraft traten, würde eine Verdopplung dieser Fahrpreise eine nochmalige Erhöhung der Kriegszuschläge bedeutet haben, die nicht beabsichtigt war. Vom 1. April 1919 an wurde daher ein Kriegszuschlag von 3 ℳ bei einem Fahrpreis bis zu 5,30 ℳ erhoben. Bei höheren Fahrpreisen bestand der Kriegszuschlag darin, daß jeweils eine Fahrkarte der nächst höheren Wagenklasse und bei einer Fahrkarte 1. Klasse noch eine solche 2. Klasse mit zu lösen war.

Durch Erlaß vom 5. Januar 1919 sind diese Kriegszuschläge für Schnell- und Eilzüge vom 1. April 1919 ab aufgehoben worden. Neben den Personenzugpreisen wurden die oben aufgeführten erhöhten Zuschläge erhoben. Um die Schnellzüge vom Nahverkehr zu entlasten, wurde ein Mindestfahrpreis für Schnellzugreisen von 17 ℳ in 1. Klasse, 10 ℳ in 2. Klasse und 5 ℳ in 3. Klasse bei den preußisch-hessischen Staatseisenbahnen vorgesehen. Bei den übrigen deutschen Staatseisenbahnen betrugen die Mindestgebühren in 2. Klasse 5 ℳ und 3. Klasse 3 ℳ. Sie werden auch erhoben bei Reisen von Militärpersonen. Die Mindestgebühren sind am 1. Oktober 1919 und 1. März 1920, zuletzt auf 51 ℳ 1. Klasse, 30 ℳ 2. Klasse und 15 ℳ 3. Klasse erhöht worden. Im Gepäck- und Expreßgutverkehr ist an die Stelle der Verdopplung der Fracht ein Frachtzuschlag von 50 v. H. getreten. Für Expreßgut betrug die Mindestfracht 1 ℳ bei Beförderung in Personenzügen und von 2 ℳ bei Beförderung

in Schnellzügen. Diese Mindestfracht beträgt infolge nochmaliger Erhöhung am 1. Oktober 1919 und 1. März 1920 bei Beförderung in Eil- und Personenzügen 3 ℳ, in Schnellzügen 6 ℳ.

Gleichzeitig mit den Kriegszuschlägen für Schnellzüge sind die Sätze des Militärtarifs für den Personenverkehr um 10 v. H. erhöht worden. Vom 1. April 1919 ab ist ein weiterer Zuschlag von 20 v. H. mit der Militärverwaltung vereinbart.

Daß die Kriegszuschläge eine starke Verminderung des Schnell- und Eilzugverkehrs zur Folge gehabt haben, ergibt sich aus einzelnen Ermittlungen, aus denen folgendes hervorzuheben ist:

Auf den Stationen Berlin (sämtliche Fernbahnhöfe), Breslau, Köln, Frankfurt (Main), Hamburg mit Altona sowie Leipzig sind vor Einführung der Fahrpreiserhöhungen von 1917/18 rd. 50000 Fahrkarten täglich verkauft worden; nach dem 18. Oktober 1918 war diese Zahl auf 12 bis 13000 zurückgegangen. Der Verkehr in den D- und Eilzügen hatte sich um rd. 75 v. H. vermindert. Die Abnahme des Verkehrs in den Eil- und Schnellzügen konnte auf 60 bis 70 v. H. angenommen werden; vor der Erhöhung der Schnell- und Eilzugpreise wurden z. B.

in Berlin	rd.	25000	Schnellzugkarten,
nachher	„	5800	„ ,
in Köln	„	11700	„ ,
nachher	„	1800	„ ,
in Frankfurt (Main)	„	3500	„ ,
nachher	„	1200	„

ausgegeben, ähnlich in Breslau, Hamburg und Leipzig.

Die Abwanderung von den Schnell- und Eilzügen auf die Personenzüge betrug bei einigen Strecken 20 bis 50 v. H. Auch hatte eine Abwanderung in niedrigere Klassen (bis zu 25 v. H.) stattgefunden. Die Verkehrsabwanderung von Schnell- und Eilzügen in Personenzüge wurde wie folgt geschätzt:

Berlin—Köln	42 bis	75	v. H.,
Berlin—Frankfurt (Main)	44 bis	68	„ ,
Berlin—Dresden — Leipzig		40	„ ,
Berlin—Neustrelitz — Stettin		65	„ ,
Berlin—Schneidemühl—Eydtkuhnen	40 bis	50	„ ,
Berlin—Posen—Eydtkuhnen	30 bis	50	„ ,
Berlin—Breslau	30 bis	50	„ ,
Berlin—Hamburg		7	„ .

Die Erwartung, daß durch die vorstehend dargestellten starken Erhöhungen der Tarife das Gleichgewicht im Staatshaushalt einigermaßen wieder hergestellt werde, ist nicht in Erfüllung gegangen. Die Einnahmen blieben weit hinter den Schätzungen zurück, und die Steigerung der Ausgaben setzte sich schon damals viel rascher fort, als man erwartet hatte. So mußte denn eine weitere bedeutende Erhöhung der Tarife in Aussicht genommen werden. Zum vollständigen Ausgleich der Einnahmen und Ausgaben wäre rechnerisch eine Erhöhung der Betriebseinnahmen um nahezu 100 v. H. erforderlich gewesen. Man befürchtete, daß durch eine solche Handel, Industrie und Verkehr ganz außerordentlich belastet werden würden. In einer Konferenz vom 11. und 12. August 1919 verständigten sich die Regierungen mit Staatsbahnbesitz — abgesehen von der Aufhebung fast aller Ausnahmetarife im Güterverkehr, worüber

später gesprochen werden wird — über eine Erhöhung aller Tarife um 50 v. H., die am 1. Oktober 1919 in Kraft getreten ist. Zunächst die Tarife für Personen, Gepäck, Expreßgut und Leichen. Es sind erhöht worden die Einheitsätze des Personenverkehrs, die von da an für das Personenkilometer betrugen: 4,5 ₰ (im Frieden 2 ₰) in der 4. Klasse, 7,215 ₰ (3 ₰) in der 3. Klasse, 11,97 ₰ (4,5 ₰) in der 2. Klasse und 27 ₰ (7 ₰) in der 1. Klasse. Hierzu kam die Erhöhung der Gepäckfracht und der Schnellzugzuschläge um 50 v. H. Die Mindestpreise für Benutzung der Schnellzüge wurden auf 7,50 ℳ in der 3., auf 15 ℳ in der 2., und auf 25,50 ℳ in der 1. Klasse erhöht. Eine Erhöhung um 50 v. H. erfuhren die Expreßguttarife und die Tarife für Leichen. Der Einheitsfahrpreis der Militärkarten wurde auf 1,3 ₰ für Soldaten und 3,9 ₰ für Offiziere festgesetzt. Auch die Zeitkarten sind um 50 v. H. erhöht worden. Die Arbeiterwochenkarten wurden aufgehoben und statt ihrer für Entfernungen bis zu 40 km Wochenkarten 4. Klasse, in den Stadt- und Vorortverkehren 3. Klasse, für alle Personen mit einer etwas geringeren Erhöhung der Preise neu eingeführt. Die Arbeiterrückfahrkarten blieben bestehen unter Erhöhung um 50 v. H. Im Berliner Stadt- und Ringbahnverkehr wurden vom 1. November 1919 ab die Preise für Einzelfahrten wie folgt festgesetzt:

I. Zone (wie bisher) 2. Klasse 30 ₰, 3. Klasse 20 ₰,
II. „ („ „) 2. „ 40 „, 3. „ 30 „,
III. „ („ „) 2. „ 50 „, 3. „ 35 „.

Im Berliner Vorortverkehr wurde von demselben Zeitpunkt ab ein Zuschlag von 30 v. H. zu allen Fahrpreisen erhoben, der Fahrpreis 3. Klasse für Entfernungen von 6 bis 7,5 km von 15 auf 25 ₰ erhöht.

Im Verkehr der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn wurden gleichfalls die Preise für die einfache Fahrt um 30 v. H. heraufgesetzt.

Die Preise der Bahnsteigkarten wurden auf 20 ₰ festgesetzt.

Am 1. März 1920 erfolgte eine allgemeine Erhöhung des Personen- und Gepäcktarifs für den Fernverkehr um 100 v. H. In diese wurden auch die Preise für Schüler- und Arbeiterkarten, wie überhaupt alle tarifmäßigen Gebühren einbezogen, da es für notwendig erachtet wurde, an der allgemeinen Fahrpreiserhöhung alle Benutzer der Eisenbahn gleichmäßig zu beteiligen.

Die Ausnahmetarife des Personenverkehrs.

Von Beginn des Kriegs an betrachtete es die Eisenbahnverwaltung als eine besonders wichtige Aufgabe, auch durch Ermäßigungen der Personentarife, unter Umständen durch Gewährung freier Fahrt das wirtschaftliche Leben zu fördern und zur Linderung der Kriegsnot mitzuhelfen. Die Ermäßigungen und Erleichterungen richteten sich nach den Bedürfnissen des einzelnen Falls. Sie mußten, um wirksam zu sein, wiederholt ganz plötzlich eingeführt werden.

Im einzelnen wird folgendes bemerkt:

Zur Sicherstellung der Volksernährung, die durch die Blockade sehr gefährdet war, wurden einer Reihe von Personen, die in der Landwirtschaft Hilfe leisteten, entweder freie Fahrt oder Fahrpreisermäßigungen gewährt. So wurde den freiwilligen Erntehilfsarbeitern unmittelbar nach Ausbruch des Kriegs freie Fahrt, den Jungmannen und ihren Führern während der Kriegsjahre 1917 und 1918 Beförderung in 3. oder 4. Klasse zum Militärpreis zugebilligt. Um die Landwirtschaft in der Nähe der größeren Städte zu heben, wurden an jugendliche Personen unter 20 Jahren, die sich an einzelnen Tagen der Woche mit Gemüsebau usw. beschäftigten, Arbeiterrückfahrkarten der 4. Klasse ausgegeben. Den gleichen Zweck

verfolgten die Arbeiterrückfahrkarten zur Fahrt in 3. oder 4. Klasse mit siebentägiger Geltung an die Besitzer der in der Umgebung Berlins liegenden Laubenkolonien.

Um der durch die lange Dauer des Kriegs und die Blockade hervorgerufenen Unterernährung der heranwachsenden Jugend zu begegnen, wurden erholungsbedürftige Kinder, die durch den Verein Landaufenthalt für Kinder auf dem Land untergebracht wurden, zum halben Fahrpreis 4. Klasse in 3. Klasse der Eil- und Personenzüge befördert. Freie Fahrt wurde den Kindern gewährt, die zu ihrer Erholung im verbündeten oder neutralen Ausland (Holland, Dänemark, Schweiz usw.) untergebracht wurden. Zum Zweck der militärischen Vorbereitung der männlichen Jugend wurde den Angehörigen von Jugendkompagnien zur Teilnahme an militärischen Übungen bei einer Mindestzahl von 10 Mann der Militärfahrpreis in 3. Klasse, unter Umständen auch in 4. Klasse gewährt.

Den Kriegsbeschädigten wurde bei Reisen zur Behandlung durch Fachärzte, zur Unterbringung in Heil- und Ausbildungsanstalten, zum Besuch von Kurorten oder Ausbildungslehrgängen der halbe Fahrpreis 2. und 3. Klasse gewährt (in Schnellzügen mit tarifmäßigem Zuschlag). Gleiche Fahrpreisermäßigung (auch in 4. Klasse) wurde den Angehörigen zum Besuch kranker oder verwundeter Kriegsteilnehmer sowie zur Beerdigung von Kriegsteilnehmern, die im Inland, in Österreich-Ungarn, im neutralen Ausland oder im besetzten Gebiet verstorben waren, gewährt.

Freie Fahrt oder Preisermäßigung wurde den Personen bewilligt, die infolge der kriegerischen Ereignisse vorübergehend (z. B. aus Ostpreußen) ihren Wohnsitz hatten aufgeben müssen und dorthin zurückkehren wollten, oder solchen Personen, die infolge Ausweisung (z. B. aus Elsaß-Lothringen) ihren Wohnsitz endgültig aufgeben mußten.

Vergünstigungen wurden auch solchen Personen gewährt, die ihren bisherigen Beruf infolge des Kriegs hatten aufgeben müssen (z. B. freie Fahrt in 4. Klasse an Arbeitslose aus der Textilindustrie zur Reise nach einem neuen Beschäftigungsort oder in 4. Klasse zu 1,5 ₰ für das Tarifkilometer an Gesellschaften von mindestens 30 beschäftigungslosen Arbeitern der Kaliindustrie zu gemeinsamen Reisen nach dem Kohlengebiet). Den Besuchern der Leipziger Messe wurde halber Fahrpreis in 2. oder 3. Klasse zugestanden.

Die meisten der Ermäßigungen wurden für die Dauer des Kriegs gewährt, einzelne sind später in den Teil I des Personentarifs übernommen worden und haben damit dauernd Geltung erlangt. Den von den preußisch-hessischen Staatsbahnen und den Reichsbahnen gewährten Vergünstigungen haben sich, wenn dazu die Notwendigkeit vorlag, die übrigen deutschen Staatsbahnen und in vielen Fällen auch Privatbahnen angeschlossen.

Diese gemeinnützige Tätigkeit der deutschen Eisenbahnen hat, wie allgemein auch im Landeseisenbahnrat anerkannt worden ist, ihren Zweck erreicht. Sie hat beigetragen zur Linderung der Kriegsschäden, zur Milderung der Leiden der Kriegsbeschädigten und ihrer Angehörigen und auch zur Hebung und Verbesserung der Ernährungsverhältnisse Deutschlands.

Der Personenverkehr und die Einnahmen aus dem Personenverkehr.

Der Einfluß der Personentarife auf den Personenverkehr und die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr der preußisch-hessischen Staatsbahnen sind in der nachstehenden Übersicht zusammengestellt. Diese bezieht sich auf die drei Kriegsjahre 1916 bis 1918 (im Jahr 1916 wurde, wie wir oben gesehen haben, mit der Erhöhung der Personentarife angefangen) und die beiden Nachkriegsjahre 1919 und 1920. In der ersten Spalte sind die Einnahmen des letzten Friedensjahrs 1913 aufgeführt. Von August 1916 an ist in Klammern der Verkehrsumfang in Hundertteilen des Jahrs 1913 angegeben. In den Anmerkungen werden

die von der Eisenbahn getroffenen Maßnahmen aufgeführt, die auf Verkehr und Einnahmen Einfluß gehabt und die wir früher kennen gelernt haben. Die Übersicht bedarf keiner weiteren Erläuterung. Es sei nur besonders aufmerksam gemacht auf die starken Schwankungen des Jahrs 1919, in dem sich der Verkehrsumfang zwischen 47 v. H. und 33 v. H. des Jahrs 1913 bewegte, die Einnahmen von 56,4 Millionen Mark im Januar, nach kurzem Rückgang im Februar, allmählich auf mehr als das Doppelte (132,4 Millionen Mark) im Oktober gestiegen und im November und Dezember wieder stark gefallen sind. Es ist wohl anzunehmen, daß diese Verhältnisse sich in den anderen deutschen Staaten ähnlich entwickelt haben. Die Übersicht würde also zeigen, daß die Zwecke, die die Regierungen mit ihren Maßnahmen im Auge gehabt haben, im wesentlichen erreicht sind.

Einnahmen im Personenverkehr
in Millionen Mark.
(Zahlen in Klammern = Betriebsumfang in Hundertteilen gegenüber 1913.)

	1913	1916	1917	1918	1919	1920
Januar	44,4	44,4	55,2 (66 v. H.)	69,5 (54 v. H.)	56,4 (36 v. H.)	110,6 (34 v. H.)
Februar. . . .	40,3	38,7	45,7 (59 „)	67,2 (55 „)	51,0 (34 „)[3]	129,5 (38 „)
März	54,3	45,4	74,4 (57 „)	78,4 (54 „)	62,1 (34 „)	170,0 (40 „)[9]
April	51,2	53,6	77,3 (58 „)	85,6 (50 „)[2]	83,2 (33 „)[4]	211,2 (40 „)
Mai	69,2	51,3	77,6 (59 „)	96,2 (51 „)	78,6 (38 „)	272,2 (45 „)[10]
Juni	63,5	57,2	85,2 (59 „)	94,6 (53 „)	94,0 (44 „)[5]	259,5 (47 „)
Juli	76,8	40,2	86,8 (59 „)	112,2 (51 „)	117,2 (44 „)	315,0 (47 „)
August	75,1	63,3 (78 v. H.)	90,5 (61 „)	118,1 (49 „)	128,65 (46 „)	337,0 (50 „)
September . .	69,9	60,4 (74 „)	87,2 (65 „)	114,5 (58 „)	119,9 (47 „)	293,9 (50 „)[11]
Oktober . . .	59,0	60,7 (75 „)	83,2 (63 „)[1]	107,8 (58 „)	132,4 (36 „)[6]	288,0 (52 „)
November . .	48,6	57,8 (71 „)	70,5 (53 „)	80,9 (47 „)	77,6 (36 „)[7]	249,0 (52 „)
Dezember . . .	53,6	58,8 (66 „)	75,3 (55 „)	69,7 (39 „)	108,5 (33 „)[8]	260,0 (53 „)

Die Tarife für lebende Tiere und für Güter.

Die ermäßigten Kriegsausnahmetarife.

Das erste Ziel der Gütertarifpolitik nach Kriegsausbruch und Verhängung der Blockade war die Aufrechterhaltung der Wirtschaft und die Milderung der durch den Kriegsbetrieb herbeigeführten Schädigungen mit Hilfe auch der Gütertarife. In der ersten Sitzung des

[1]) Ab 18. Oktober 1917 doppelte Fahrpreise in Schnellzügen.

[2]) Ab 1. April 1918 bis 31. März 1919 Ergänzungsgebühr für Schnellzugbenutzung. Ab 1. April 1918 Tariferhöhung 10 v. H. Teuerungszuschlag + 16 v. H. — 14 v. H. — 12 v. H. — 10 v. H. Verkehrsteuer.

[3]) Ab 10. Februar 1919 Fahrtberechtigungsscheine.

[4]) Ab 1. April 1919 Zuschlag von 100 v. H. — 40 v. H. — 30 v. H. — 25 v. H. zu den Fahrpreisen 1. bis 4. Klasse.

[5]) 1. Juni 1919 Wegfall der Fahrtberechtigungsscheine.

[6]) Ab 1. Oktober 1919 50 v. H. Zuschlag zu den Fahrpreisen.

[7]) Vom 5. bis 15. November 1919 Personenverkehr eingestellt.

[8]) Ab 16. Dezember 1919 Schlafwagen nur 1. Klasse (Fahrkarte und Bettkarte).

[9]) Ab 1. März 1920 100 v. H. Zuschlag zu den Fahrpreisen.

[10]) Ab 2. Mai 1920 Sonntagzugverkehr verbessert.

[11]) Ab 15. bis 26. September 1920 gesamter Personenverkehr in D-Zügen nach und von Polen gesperrt.

Etatsjahr 1919 . . . . . 1350220 ℳ,
April bis September 1920 . . . . . 1687000 „,
gleiche Zeit 1919 . . . . . 621000 „.

preußischen Landeseisenbahnrats nach Kriegsbeginn, am 10. Dezember 1914, bemerkte der Vorsitzende darüber folgendes: „Sobald der Aufmarsch der gewaltigen Heeresmassen sich seinem Ende zuneigte, sei die Staatseisenbahnverwaltung nach Kräften bemüht gewesen, den Privatgüterverkehr, der während des Aufmarsches nur auf die allernotwendigsten Güter-sendungen beschränkt gewesen, wieder in steigendem Maß aufzunehmen, und damit seien unvermittelt stets neue und große Aufgaben für die Tarifgestaltung an sie herangetreten. Deutschland, von der Außenwelt fast abgeschlossen, sei mit dem Güteraustausch auf sich selbst angewiesen gewesen, da Ein- und Ausfuhr fast ausgeschaltet seien. Die Produktions- und Absatzgebiete hätten sich völlig verschoben, der Güterverkehr habe ganz andere Richtungen und Wege einschlagen müssen. Zur Förderung des gesamten wirtschaftlichen Lebens sei rasches und entschlossenes Handeln geboten gewesen. Den völlig veränderten Verhältnissen hätten sich auch die Gütertarife anpassen müssen. Sonst hoch und heilig gehaltene Grundsätze hätten über Bord geworfen werden und selbst die Pflege der Staatsfinanzen habe mehr oder weniger zurücktreten müssen". Diese Grundsätze waren während des Kriegs maßgebend für die Gütertarifpolitik der Regierungen. Sie wurden von den wirtschaftlichen Beiräten gebilligt. Die Folge war die Einführung einer großen Anzahl von Ausnahmetarifen, die in der Anlage 8 in systematischer Ordnung zusammengestellt sind.

In Spalte 1 der Übersicht ist der Zeitpunkt der Einführung, in Spalte 2 sind die Gegen-stände angegeben, wofür die Frachten ermäßigt worden sind, und zwar soweit möglich geordnet wie folgt:

I. Gegenstände der Land- und Forstwirtschaft, einschließlich der Fischerei. Zu diesen gehören
- A. Lebensmittel,
- B. Futtermittel und Stoffe zu ihrer Herstellung,
- C. Saatgut und Stecklinge,
- D. Düngemittel,
- E. Lebende Tiere.

II. Gegenstände, deren Versand und Empfang von besonderer Bedeutung für die Industrie ist. Sie zerfallen in
- A. Lebensmittel,
- B. Kohlen und Koks,
- C. Rohstoffe und Erzeugnisse der Metallindustrie,
- D. Bedarfstoffe und Erzeugnisse der chemischen Industrie,
- E. Fette, Öle, fett- und ölhaltige Stoffe,
- F. Faserstoffe,
- G. Gerbstoffe,
- H. Harze,
- I. Papier,
- K. Sonstige Güter.

III. Tarifermäßigungen vornehmlich zugunsten des Handels. Hierher gehören besonders die zur Förderung der Ein- und der Ausfuhr bewilligten Tarifermäßigungen.

IV. Notstandstarife zugunsten der durch den Einmarsch des Feinds geschädigten Gebiete (Ostpreußen und Elsaß-Lothringen).

V. Frachtermäßigungen für militärische und ähnliche Zwecke.

Eine strenge Scheidung der einzelnen Wirtschaftsgebiete ließ sich nicht durchführen. Viele Tarife dienten sowohl der Landwirtschaft, als auch der Industrie und dem Handel, viele nahezu ausschließlich dem Interesse aller Konsumenten.

Die dritte Spalte der Übersicht enthält die Art der Ermäßigung, neben der in der vierten Spalte die regelrechten Einheitsätze aufgeführt sind. In Spalte 5 ist bemerkt, wann die Tarife aufgehoben worden sind, die Spalte 6 enthält, soweit erforderlich, eine kurze Aufführung der Gründe für die Ermäßigung.

Ein genaues Studium der Übersicht ergibt, daß die Eisenbahnverwaltung die Ermäßigungen nicht nach einem einheitlichen Schema gewährt, daß sie sich dabei nicht an bestimmte feste Regeln gebunden hat. Es ist vielmehr der Versuch gemacht worden, bei den einzelnen Gegenständen und den Landesgebieten das Bedürfnis des einzelnen Falls zu ermitteln und hiernach die Art und Höhe der Ermäßigung mit Rücksicht auf ihren Zweck festzustellen. Dabei hat die Eisenbahnverwaltung sich auch gern des Rats praktischer Sachkenner bedient. Kaum jemals ist eine Maßnahme als unzweckmäßig angefochten worden.

Die meisten Ermäßigungen erfolgten in Form gestaffelter Tarife mit fallender Skala, oft mit sehr bedeutend ermäßigten Einheitsätzen für weitere Entfernungen, wobei zuweilen für Transporte auf weite Entfernungen ein Einheitstarif festgesetzt wurde, z. B. für Beförderung von Kartoffeln als Stückgut bei Entfernungen von 750 km und weiter, für Speisekartoffeln an Kommunalverbände in Wagenladungen für Entfernungen von 254 km und weiter von den östlichen nach den westlichen Gebieten. Derartige Tarife waren die Folgen der Zwangsbewirtschaftung, der unnatürlichen Anweisung des Westens auf den Osten, die durch Gestaltung der Tarife wieder ausgeglichen werden mußten.

Andere Ermäßigungen erfolgten durch Herabsetzung der Kilometertarife, die Berechnung der Fracht nach dem halben Gewicht des aufgegebenen Guts, die Berechnung der gewöhnlichen Fracht bei eilgutmäßiger Beförderung (z. B. für leichtverderbliche Gegenstände, frisches Gemüse, Fische, Schaltiere u. dergl.), die Versetzung des Guts von einer höheren in eine niedrigere Klasse. Teils allein, teils in Verbindung damit wurden die Frachten um einen gewissen Hundertsatz herabgesetzt (20 v. H., 50 v. H.), sodann die von und nach bestimmten Gebieten geltenden Ausnahmetarife auf angrenzende Gebiete übertragen. Die ermäßigten Ausfuhrtarife wurden unter Umständen auch da gewährt, wo die Beförderung infolge der Mobilmachung oder des Kriegs nicht auf dem im Ausfuhrtarif vorgeschriebenen Weg erfolgen konnte. Für die Einfuhr von Lebensmitteln und anderen Bedarfsgegenständen wurden Abzüge von der Fracht gemacht, durch die die Verteuerung dieser Gegenstände durch die Fracht, auch infolge der Valutaschwankungen, ausgeglichen werden sollte.

Frachtfreie Beförderung wurde zugestanden für eine Reihe von Gegenständen, die von und nach den vom Feind besetzten Gebieten (Ostpreußen und Elsaß-Lothringen) befördert wurden, ebenso für milde Zwecke aller Art, für Liebesgaben an die im Feld befindlichen Krieger, Ausstellungsgegenstände, Flüchtlingsgut, Umzugsgut der im Ausland wohnhaften Angehörigen des Deutschen Reichs usw. Hier wurde nach ähnlichen Grundsätzen verfahren, wie bei der unentgeltlichen Beförderung von Personen, Reisegepäck u. dergl.

Eine Reihe der Tarifermäßigungen wurde für eine beschränkte Zeit, so lang es notwendig war, gewährt, entweder von vornherein oder in der Weise, daß, sobald das Bedürfnis nicht mehr vorlag, die Tarife wieder aufgehoben wurden.

Die in der Übersicht im einzelnen aufgeführten Gründe für die Einführung der ermäßigten Kriegsausnahmetarife waren verschiedenster Art.

Wie schon oben bemerkt, war gleich nach Beginn des Kriegs die Blockade und das völkerrechtswidrige Verhalten unserer Feinde gegenüber den als Bannware bezeichneten Gütern von verhängnisvollem Einfluß auf das Wirtschaftsleben. Um diesen Einfluß abzuschwächen, verständigten sich die Regierungen mit Staatsbahnbesitz über eine Unterstützung der Ausfuhr über deutsche und neutrale Häfen durch Gewährung von Frachtermäßigungen von 30 v. H.

Die Blockade hatte auch die Unterbindung des Seeverkehrs zwischen Skandinavien und Ostdeutschland einerseits und dem Rheingebiet zur Folge. Daher die Ermäßigung der Getreidetarife aus den östlichen Überschußgebieten nach dem Westen, die Herabsetzung der Erztarife für die Beförderung der schwedischen Erze nach dem rheinisch-westfälischen Industriegebiet, der Papiertarife zur Erleichterung des Absatzes der ostdeutschen Papierfabriken nach Westdeutschland. Mit der Blockade hängen auch die ermäßigten Einfuhrtarife für solche Gegenstände zusammen, die zunächst nicht auf der Liste der Bannwaren standen. Eine ganze Anzahl der Kriegsausnahmetarife war eine Folge dieser Absperrung. Durch die Tarifermäßigungen wurde eine gleichmäßige Versorgung des Deutschen Reichs mit Brotgetreide, mit Kartoffeln, Obst und frischem Gemüse, frischem Fleisch, Seefischen, Zucker, Sirup, Honig, Sauerkraut sichergestellt. Die Tarife für Schweine zur Beförderung nach Oberschlesien wurden ermäßigt, um die dortige Bevölkerung mit Fleisch zu versorgen, die vor dem Krieg wesentlich auf die Einfuhr der Schweine aus Galizien und Rußland angewiesen war. Die Fracht für Kartoffeln wurde herabgesetzt, um die Kartoffeltrocknung, die Herstellung von Kartoffelstärke usw. zu fördern. Der Landwirtschaft dienten hauptsächlich die ermäßigten Tarife für Futtermittel aller Art und für Düngemittel, sowie von Stoffen zur Bekämpfung der Pflanzenkrankheiten. Ebenso kamen ihr die Ermäßigungen der Fracht für Beutepferde und kriegsunbrauchbare Pferde sowie für Pferde, Rindvieh und Schweine zur Beförderung nach Weideplätzen, besonders für Schweine nach Waldweiden, zugute.

Ermäßigte Kohlen-Ausnahmetarife wurden eingeführt nach den Gebieten, die vor dem Krieg hauptsächlich englische Kohlen verbraucht hatten, also von den westlichen Grubenbezirken nach Pommern, West- und Ostpreußen, deren Versorgung mit oberschlesischen Kohlen wegen der starken Inanspruchnahme der Eisenbahnen durch Kriegstransporte erschwert war; ferner nach Hamburg zur Förderung des dortigen Umschlags, nach Berlin von Oberschlesien zur Gasbereitung, zur Erleichterung der Ausfuhr nach neutralen Ländern, die dafür andere Bedarfsgegenstände nach Deutschland lieferten. Diese Tarife verfolgten nebenbei auch politische Zwecke. Niedrige Ausnahmetarife für Erze aller Art bezweckten die Förderung der Einfuhr dieser für die Hüttenindustrie unentbehrlichen Rohstoffe, die vor dem Krieg vorzugsweise auf dem Wasserweg durch den Kaiser Wilhelm-Kanal sowie auf dem Dortmund-Emskanal nach den westlichen Industriegebieten gegangen waren. Die gleichmäßige Berücksichtigung der Einfuhrhäfen Lübeck, Stettin, Hamburg durch richtige Bemessung der Eisenbahntarife machte hier besondere Schwierigkeiten. Auch kamen aus den Kreisen der Schiffahrt Beschwerden, daß durch diese ermäßigten Tarife die Erze vom Wasserweg auf die Eisenbahnen gelenkt würden und den Schiffern Frachten entgingen. Ermäßigte Tarife für Erze und andere metallische Gegenstände zur Gewinnung von Kupfer und Aluminium, ermäßigte Tarife für Chemikalien aller Art wurden eingeführt, um diese Stoffe bei der Herstellung von Salpeter und Schwefelsäure verwenden zu können. Frachtermäßigungen für Schwefel, für Öle und die zur Herstellung der Öle erforderlichen Ersatzstoffe, für Flachs, Hanf und Werg, für Baumwolle, für Gerbstoffe wurden hauptsächlich gewährt, um diese Gegenstände auf dem Eisenbahnweg den Industrien zuzuführen, die sie bisher auf dem Wasserweg und über See bezogen hatten. Der Zweck der ermäßigten Ausnahmetarife für Harze war die Versorgung der Seifen- und Papierfabriken mit diesen Rohstoffen, für Rohzucker die Verwertung bei der Spiritusfabrikation.

Ein weiterer Zweck dieser Kriegsausnahmetarife wie auch des Ausnahmetarifs für Papier, Papierersatzstoffe und die aus Papier hergestellten Gegenstände war die tunlichst gleichmäßige Verteilung der Gegenstände auf das ganze Gebiet des Deutschen Reichs und ein besserer Ausgleich zwischen den Bedarfs- und Erzeugungsgebieten. Unter diesem Gesichts-

punkt wurden auch ermäßigte Tarife besonders für Lebensmittel aus den neutralen Ländern und den besetzten Gebieten eingeführt.

Die während des Kriegs hervortretende Notwendigkeit, die Eisenbahnen vom Verkehr zu entlasten und diesen den Wasserstraßen zuzulenken, war der Anlaß zur Einführung besonders ermäßigter Eisenbahntarife zu den Wasserumschlagsplätzen, so z. B. für Speisekartoffeln von den Provinzen Hannover und Sachsen sowie den benachbarten Gebieten nach Umschlagsplätzen des Rhein-Weserkanals (statt des Spezialtarifs III ein Tarif von 1 ₰ Strecken- und 3 ₰ Abfertigungsgebühr, d. h. Ermäßigung um mehr als die Hälfte) und für Steinkohlen, Koks und Briketts von Oberschlesien nach Cosel-Hafen und von Niederschlesien nach Maltsch-Hafen und Pöpelwitz-Umschlag. Diese der Tarifpolitik der Eisenbahnen in normalen Zeiten widersprechende Maßnahme erklärt sich daraus, daß unter so ungewöhnlichen Verkehrsverhältnissen während des Kriegs die Eisenbahn kein Mittel unversucht lassen durfte, um den Eisenbahnverkehr ordnungsmäßig aufrecht zu erhalten. Dabei lag noch die Besorgnis nahe, daß diese Ermäßigungen nicht den Verfrachtern, sondern den Schiffern zugute kämen, die ihre Frachtsätze um denselben Betrag erhöhen würden, um den die Eisenbahntarife ermäßigt waren. Ungeachtet dieser ernsten Bedenken ist nach Beendigung des Kriegs und bei dem steigenden Mangel an Eisenbahnbetriebsmitteln in dieser Tarifpolitik in weiterem Umfang fortgefahren worden, wobei von Aufsichts wegen versucht wurde, darauf hinzuwirken, daß die Schiffer durch Erhöhung ihrer Tarife die Absichten der Eisenbahnen, den Verfrachtern Erleichterungen zu verschaffen, nicht vereitelten.

Die hier besprochenen Kriegsausnahmetarife der preußisch-hessischen Staatsbahnen sind auch von den übrigen deutschen Staats- und Privatbahnen gewährt worden.

Die Aufhebung oder Erhöhung bestehender Ausnahmetarife.

Nachdem sich in den beiden ersten Kriegsjahren die wirtschaftlichen und die finanziellen Verhältnisse im Deutschen Reich völlig geändert hatten, mußte die Tarifpolitik in andere Bahnen gelenkt werden. Zunächst wurden gewisse Änderungen in den bestehenden Ausnahmetarifen ins Auge gefaßt. Eine Reihe dieser Ausnahmetarife hatte den Zweck, die Einfuhr oder die Ausfuhr zu fördern. Sie kamen infolgedessen nicht allein den deutschen Eisenbahnen, für die sie neuen Verkehr schafften, und der heimischen Produktion zugute, sondern mehrfach auch dem Ausland, dem deutsche Güter zu billigen Preisen zugeführt wurden und für dessen Erzeugnisse der Absatz in Deutschland erleichtert wurde. Nach der Verschiebung aller wirtschaftlichen Verhältnisse durch den Krieg war eine Beibehaltung vieler dieser Tarife nicht mehr angängig. Bei ihrer Nachprüfung wurde besonders erwogen, ob ihr Fortbestehen für die deutschen Eisenbahnen und das heimische Gewerbe so wichtig war, daß ihre Vorteile unbedenklich dem nicht feindlichen Ausland weiter gewährt werden konnten, oder ob diese Vorteile so erheblich seien und in solchem Umfang zur Kräftigung der Wirtschaft des Auslands beitrügen, daß die deutschen Eisenbahnen es nicht mehr verantworten könnten, durch ihre Tarife zur Aufrechterhaltung solcher Zustände mitzuwirken. Dies selbst auf die Gefahr hin, daß durch Aufhebung der Ausnahmetarife die heimische Wirtschaft gewisse Nachteile erleide. Viele Ausnahmetarife, besonders auch solche, die in alter Zeit zum Teil noch von den Privatbahnen unter ganz anderen Umständen eingeführt und zur Schonung bestehender Beziehungen beibehalten waren, konnten unbedenklich aufgehoben werden. Durch ihre Beseitigung wurde das sehr verwickelte System unserer Ausnahmetarife vereinfacht.

Zu diesen Tarifen gehörten in erster Linie die für Kohlen und für Eisen, und zwar Ausnahmetarife a) von Steinkohlen und Braunkohlen (einschließlich Briketts und Koks), b) von Eisen und Stahl nach den Niederlanden, der Schweiz, Italien und Südfrankreich,

deren Aufhebung im Januar 1916 beantragt wurde. Ferner Einschränkung einzelner Ausnahmetarife für a) Steinkohlen und Braunkohlen (einschließlich Briketts und Koks), b) Eisen und Stahl. Schon bei der Erörterung dieser Maßnahmen wurde im Landeseisenbahnrat erwogen, ob es unter den damaligen wirtschaftlichen Verhältnissen richtig sei, Ausnahmetarife einzuschränken, und ob es nicht vorzuziehen sei, zur Erhöhung der Einnahmen der Eisenbahnen einen prozentualen Zuschlag zu allen Gütertarifen zu erheben.

Bei den erstgedachten Tarifänderungen handelte es sich um Neugestaltung von Verhältnissen, die durch den Krieg völlig verändert waren. Die Kohlenausfuhrtarife sind seinerzeit eingeführt worden, um dem englischen und dem belgischen Wettbewerb zu begegnen und die deutsche Kohlenindustrie zu stützen.

Dieser Wettbewerb hatte nach Ausbruch des Kriegs ganz aufgehört und die Kohlenpreise waren schon damals in Deutschland so erheblich gestiegen, daß die Industrie einer Unterstützung durch Ausnahmetarife nicht mehr bedurfte. Ähnlich lagen die Verhältnisse bei Eisen und Stahl. Kohlenausnahmetarife bestanden im Verkehr mit den Niederlanden nur für einen Wagen, für 45 t und für vertragliche Sonderzüge. Während der Einwagentarif keine besonderen Ermäßigungen brachte, betrug die Ermäßigung für den 45 t-Tarif für die Tonne 80 ₰ für den Ruhrbezirk, 90 ₰ für den Aachener Bezirk und 1,70 ℳ für Braunkohlen im linksrheinischen Gebiet. Die Ermäßigung des nur vom Ruhrbezirk geltenden Sonderzugtarifs betrug 1,20 ℳ für die Tonne. Nach Italien bestanden ermäßigte Streckensätze und Abfertigungsgebühren für Kohlen, die zum Teil auf die Schweiz übertragen waren. Derartige ermäßigte Tarife bestanden auch für Eisen und Stahl nach den Niederlanden, der Schweiz und Italien. Die Preise auch für diese Gegenstände waren im Krieg so erheblich gestiegen, daß die Industrie einer Unterstützung nicht mehr bedurfte, es wurde angenommen, daß die Ausfuhr in dem bisherigen Umfang fortdauern werde, auch wenn die Ermäßigungen fortfielen.

Die Ausfuhrtarife nach den Niederlanden sind am 1. Juli 1916, die nach der Schweiz am 1. August 1917 aufgehoben worden. Im Verkehr mit Italien fielen die Tarife von selbst nach Eintritt des Kriegszustands weg.

Bei dieser Gelegenheit nahm die Eisenbahnverwaltung Anlaß, in einer programmatischen Erklärung wiederum die unbedingte Notwendigkeit einer Erhöhung der Gütertarife unter Hinweis auf die ununterbrochene Steigerung der persönlichen und sächlichen Ausgaben nachzuweisen. Von den beiden, zu diesem Zweck zur Verfügung stehenden Wegen — allgemein prozentuale Erhöhung aller Gütertarife oder Änderung und Aufhebung von Ausnahmetarifen — empfahl sie den letzteren, schon weil dadurch Handel und Verkehr weniger betroffen würden. Auch würde der nach Beendigung des Kriegs erhoffte allgemeine Verkehrsaufschwung unter einer allgemeinen Tariferhöhung mehr leiden. Dazu kam, daß es sich dabei, z. B. für die Neugestaltung der Kohlen- und Eisentarife nach dem Küstengebiet, um veraltete, aus der Privatbahnzeit stammende Tarife mit zum Teil sehr unregelmäßigem Aufbau handelte, die im Lauf der Jahre vielfach nach verschiedenen Gesichtspunkten geändert und ergänzt worden waren. Der preußische Landeseisenbahnrat entschied sich in der Mehrheit im Sinn der Regierung, und auch die von dieser vorgeschlagenen Tarifsätze wurden mit einer geringfügigen Änderung befürwortet. Es handelte sich um folgende Tarife:

1. Steinkohlen und Braunkohlen (einschließlich Briketts und Koks)

a) von Rheinland und Westfalen nach dem nordwestlichen Gebiet.

Die Neuregelung sollte sich in der Hauptsache auf die Tarife für Kohlen zum Ortsgebrauch beschränken. Sie enthielt folgende Sätze für die Stationen an und nördlich der Linie Papenburg—Leer—Oldenburg—Bremen—Hamburg—Büchen—Lübeck:

1—250 km	2,2 ₰ für das Tonnenkilometer	und 7 ₰ Abfertigungsgebühr für 100 kg.
251—350 „	1,0 „ „ „ „	
über 350 „	1,4 „ „ „ „	

Dieser Tarif unterschied sich von dem Rohstofftarif darin, daß die Zwischenstaffel von 1 ₰ für Entfernungen von 251 bis 350 km eingeschoben war. (Der Satz des Rohstofftarifs betrug 2,2 ₰ für 1 bis 350 km, daran schlossen sich für Entfernungen über 350 km 1,4 ₰.) Dadurch wurden die mit allzugroßen Erhöhungen verbundenen Härten vermieden. Ferner fiel die veraltete Gruppierung der Versandstationen weg, und für die Höhe der Fracht war die wirkliche Entfernung zwischen Versand- und Empfangstation bestimmend.

Für Bunkerkohlen galten die Tariferhöhungen nicht, jedoch wurde für diese ein besonderer Kriegsausnahmetarif bewilligt, in dem die Ortsätze für die Elbhäfen um 6 ₰ für 100 kg gekürzt sind.

b) Steinkohlenverkehr von Schlesien nach dem Küstengebiet der Ostsee.

Auch diese Sätze stammten zum Teil aus der Privatbahnzeit. Bei der Verstaatlichung im Jahr 1884 und später sind sie weiter ausgebaut worden. Ihr Hauptanlaß war der Wettbewerb gegen die immer mehr vordringende englische Kohle und später die polnische Kohle. Die Sätze richteten sich nach den wirtschaftlichen Bedürfnissen der Empfangsgebiete und waren verschieden für den Bezirk Königsberg, die Bezirke Danzig und Bromberg und den Bezirk Stettin. Eine allgemeine Einführung des Rohstofftarifs würde bedeutende, die Empfangsplätze ungleichmäßig belastende Erhöhungen zur Folge gehabt haben. Dagegen konnte für das südliche Randgebiet, das nur geringe Ermäßigungen gegenüber dem Rohstofftarif hatte, dieser unbedenklich eingeführt werden, ebenso blieben für die Bunkerkohlen die alten Tarife beibehalten. Die neuen Frachtermäßigungen beschränkten sich auf die Stationen an und nördlich der Linie Strasburg (Westpreußen)—Laskowitz—Neustettin—Gramenz—Schivelbein—Stargard (Pommern)—Stettin—Pasewalk—Stralsund—Rostock einschließlich der südlichen Abzweigungen Stettin—$\frac{\text{Uchdorf}}{\text{Wetzow—Bruchhagen}}$—Pasewalk—$\frac{\text{Prenzlau}}{\text{Strasburg (Uckermark)}}$ und Stralsund—Gültz. Bei der ganz verschiedenen Tariflage war eine einheitliche Tarifbildung untunlich. Es sollten betragen die künftigen Einheitsätze:

Bezirke Königsberg und Danzig von Ober- und Niederschlesien

1—300 km	2,2 ₰	und 7 ₰ Abfertigungsgebühr für 100 kg.
300—450 „	0,9 „	
über 450 „	0,6 „	

Wirtschaftsgebiet Stettin

von Oberschlesien 1,58 ₰ und 6 ₰,
von Niederschlesien 1,64 „ „ 6 „.

Übriger Bezirk Stettin und Mecklenburg von Ober- und Niederschlesien

1—300 km	2,2 ₰	und 7 ₰ Abfertigungsgebühr für 100 kg.
301—400 „	1,2 „	
401—600 „	0,8 „	
über 600 „	1,8 „	

Die Unterschiede gegenüber den früheren Tarifen beliefen sich meist auf Erhöhungen von 11 bis 12 ℳ für 10 t, auf einzelnen Strecken fanden sogar geringe Ermäßigungen statt.

c) Braunkohlenverkehr von Mitteldeutschland nach dem Küstengebiet der Nord- und Ostsee.

Die Aufhebung der seit 1890 bestehenden Ausnahmetarife, die zur Steigerung der Produktion und des Versands der Braunkohlen und Braunkohlenbriketts wesentlich beigetragen

haben, war eine notwendige Folge der Änderung der Steinkohlentarife. Die neuen Einheitsfrachtsätze waren im wesentlichen dieselben wie für Steinkohlen. Die Tariferhöhungen bewegten sich zwischen 70 ₰ und 1,40 ℳ für die Tonne. Für West- und Ostpreußen traten teilweise Ermäßigungen ein.

d) Die Ausnahmefrachtsätze für Steinkohlen usw. vom Ruhrrevier nach einzelnen Rheinuferstationen konnten unbedenklich durch den Rohstofftarif ersetzt werden.

e) Dasselbe war angängig bei einzelnen Steinkohlen-Ausnahmetarifen mehr lokaler Natur, vom Deister- und Osterwalder Gebiet nach hannoverschen Stationen, von Kiel und Karolinenkoog nach Elmshorn, Segeberg und Hohenwestedt. Die Ausnahmetarife von Kohlenstationen an der Stadthagener Bahn und dem Teutoburger Wald nach den nordwestlichen Küstengebieten, und für Steinkohlenbriketts von Düsseldorf-Hafen und Lüttringhausen nach denselben Gebieten wurden den neuen Sätzen von Rheinland-Westfalen nach denselben Stationen gleichgehalten. Ebenso konnten

f) ermäßigte Frachtsätze für Braunkohlen und Braunkohlenbriketts von mittel- und ostdeutschen Versandstationen nach Berlin, die seinerzeit zur Bekämpfung besonders des englischen und böhmischen Wettbewerbs eingeführt waren, durch den Rohstofftarif ersetzt werden.

Am 1. April 1918 sind — und damit hatte vorerst die Neuregelung der Kohlentarife ihren Abschluß gefunden — die Frachten für Kohlen nach dem neutralen Ausland durchweg auf die Sätze des Spezialtarifs III erhöht worden.

2. Eisen und Stahl.

Auch hier handelte es sich zunächst um eine Reihe von Ausnahmetarifen, die veraltet waren, nach denen nur noch ganz geringe Mengen von Gütern gefahren wurden, deren Aufhebung daher ohne Beeinträchtigung wirtschaftlicher Interessen angängig war. Hierher gehörten die Ausnahmetarife für Schienen usw. nach Stationen der Bezirke Frankfurt (Main) und Mainz, einzelne Ausnahmetarife für Eisen des Spezialtarifs III von Oberschlesien und westlichen Eisenerzeugungstätten nach Berlin, von Engers und Neuwied nach einigen rheinisch-westfälischen Stationen, und zwischen Zawadzki und Morgenroth. Von größerer Bedeutung waren die Ausnahmetarife nach Berlin und Vororten sowie nach dem durch Ausnahmesätze Berlins und der Seehäfen- und Küstenstationen beeinflußten Gebiet, sowie der Ausnahmetarif 8a für Gießerei-Roheisen. Diese Tarife waren wesentlich aus Wettbewerbsrücksichten eingeführt, die nicht mehr vorlagen. Teils wurden sie entbehrlich, weil der Wasserweg zur Verfügung stand, teils waren die Preise so gestiegen, daß die erhöhte Fracht getragen werden konnte. Sie konnten also völlig aufgehoben werden.

Nicht so einfach lag die Sache bei den Ausnahmetarifen nach den Seehäfen, nach den Küstenstationen und Binnenstationen für Schiffbaueisen. Für die in der Hauptsache unveränderte Beibehaltung dieser Tarife sprachen wichtige allgemeine wirtschaftliche Interessen: Hebung der Ausfuhr auch im Wettbewerb gegen außerdeutsche Häfen und Unterstützung der Schiffbauindustrie, besonders auch nach Beendigung des Kriegs. Nur für einige besonders hochwertige Güter, Dynamomaschinen, Elektromotore usw. konnten unbedenklich an Stelle der Ausnahmetarife die Normaltarife eingeführt werden. Die Aufhebung einiger aus der Privatbahnzeit stammenden Ausnahmetarife mit anormalen Sätzen nach außereuropäischen Ländern, die lediglich beibehalten waren, weil sie einmal bestanden, war unbedenklich. Ebenso konnten bei der glänzenden Entwicklung der Roheisenindustrie in Deutschland die Frachtermäßigungen für Eisen usw. der Spezialtarife I und III ohne Entschädigung aufgehoben werden. Die Frachtermäßigungen für Eisen usw. des Spezialtarifs II wurden eingeschränkt. Für ein Gebiet,

das sich mit dem damaligen Seehafen- und Küstengebiet (im engeren Sinn) im wesentlichen deckte, wurden folgende neuen Frachtsätze eingeführt:

für 1—100 km	3,0 ₰	und 12 ₰ Abfertigungs- gebühr für 100 kg.
„ 101—200 „	2,8 „	
über 200 „	2,6 „	

Diese finden Anwendung auf den gesamten Eisenversand nach dem begünstigten Gebiet aus dem Westen wie aus dem Osten. Daneben wurden für das im Norden und Osten gelegene Empfangsgebiet der Provinzen Pommern, Posen, Ost- und Westpreußen, im Verkehr mit dem oberschlesischen Eisenbahnbezirk andere neue Ausnahmefrachtsätze auf folgender Grundlage eingeführt:

1—350 km 3,5 ₰ für das Tonnenkilometer	und 12 ₰ Abfertigungs- gebühr für 100 kg.
über 350 „ 2,8 „ „ „ „	

Die neuen Tarife sind am 1. Juli 1917 eingeführt worden.

3. Weitere Ausnahmetarife.

In derselben Richtung bewegte sich die im April 1917 vorgeschlagene Aufhebung einer großen Anzahl — etwa 50 — weiterer Ausnahmetarife. Ein großer Teil davon war veraltet, einzelne waren niemals angewendet worden, bei anderen hatten sich die wirtschaftlichen Verhältnisse während des Kriegs so geändert, daß ein Bedürfnis zu ihrer Beibehaltung nicht vorlag. Es handelte sich fast ausschließlich um völlige Beseitigung solcher Tarife, die zum erheblichen Teil nur örtliche Bedeutung hatten, und zwar für 6 Arten von Gütern:

a) Holz, Holzwaren, Holzkohlestoffe und Holzzellstoffe, Strohstoffe und Strohzellstoffe, für die neun Ausnahmetarife bestanden. Die Gründe, die seinerzeit zu ihrer Einführung geführt hatten, bestanden meist nicht mehr. Einzelne Tarife waren nur sehr wenig, ein Ausnahmetarif S. 13 für die Ausfuhr von besonderer Art von Grubenhölzern, war überhaupt nicht benutzt worden.

b) Kies, Sand, Ton, Schlacken. Drei Ausnahmetarife für diese Gegenstände konnten aufgehoben werden. Sie waren lediglich örtlicher Natur, zum Teil von den Privatbahnen übernommen zur Schonung damals bestehender Verhältnisse.

c) Stein- und Siedesalz, Salzsäure, Schwefelsäure, für die zwölf Ausnahmetarife bestanden, von denen ein Teil zur Bekämpfung des ausländischen Wettbewerbs eingeführt war. Die wirtschaftlichen Verhältnisse lagen bei diesen Tarifen nicht einfach. Unbedenklich war die Aufhebung von neun Ausnahmetarifen. Dagegen wurde der bisher auch für Speisesalz angewandte Ausnahmetarif 3e (Steinsalz von den nord- und mitteldeutschen Steinsalzversandstationen nach west- und südwestdeutschen Bedarfsplätzen) mit der Maßgabe beibehalten, daß er auf Siedesalz ausgedehnt und auf Salz zu gewerblichen und wirtschaftlichen Zwecken beschränkt wurde. Die Aufhebung des Ausnahmetarifs S. 10 für Stein- und Siedesalz nach den deutschen Nord- und Ostseehäfen, der zur Unterstützung der Ausfuhr eingeführt worden war, wurde vom Landeseisenbahnrat mit dem Vorbehalt befürwortet, daß „gleich nach dem Krieg mit Rücksicht auf den dann bald besonders in Skandinavien zu erwartenden englischen Wettbewerb die Neueinführung geeigneter Ausnahmefrachtsätze geprüft werde". Unverändert beibehalten wurde der Ausnahmetarif 18a für Schwefelsäure zur Herstellung von Superphosphat von oberschlesischen Stationen nach den östlichen und nordöstlichen Bezirken. Dieser Tarif war erst 1913 eingeführt worden, hatte gute Erfolge gehabt und über seine weitere Entwicklung ließ sich noch nicht urteilen.

d) Steine, Schwerspat, Schiefer, Zement. Fünfzehn Ausnahmetarife, durchweg von örtlicher Bedeutung, die in vielen Direktionsbezirken bestanden, vielfach aus älteren Tarifen

übernommen und zur Schonung bestehender Verhältnisse beibehalten waren, konnten aufgehoben werden.

e) Blei und Zink. Sieben Ausnahmetarife, deren jeder eine größere Anzahl dieser Rohstoffe und Fabrikate enthielt. Alle diese Ausnahmetarife für Blei und Zink konnten aufgehoben werden.

f) Zucker zur Ausfuhr.

Drei wichtige Ausnahmetarife, 14, 14a und S. 2, die eine Ermäßigung der Fracht für die Ausfuhr von Zucker nach den Seehäfen, nach Binnenumschlagsplätzen und über die Landgrenze sowie für Rohzucker an deutsche Raffinerien brachten, waren am 1. April 1901 nach sehr langen und schwierigen Verhandlungen eingeführt worden. Während des Kriegs war die Zuckerausfuhr und die Erzeugung des Zuckers ganz erheblich eingeschränkt und die Ausnahmetarife hatten ihre Bedeutung zum großen Teil verloren. Im Zusammenhang damit stand ein Antrag der ständigen Tarifkommission vom 29. März 1917, in dem auch die Streichung der Tarifstelle: Zucker (Rüben- und Rohrzucker) aller Art im Fall der Ausfuhr im deutschen Gütertarif Teil I empfohlen wurde. Ungeachtet der Bedenken des Landeseisenbahnrats, der eine schnelle Vermehrung des Rübenanbaus und der Zuckererzeugung nach dem Krieg erwartete und eine Begünstigung der Ausfuhr auch zur Hebung der Valuta für erforderlich hielt, wurden die Ausfuhrtarife mit der Beschränkung „während der Dauer des Kriegs" aufgehoben und die vorerwähnte Tarifstelle gestrichen.

Die Tarifänderungen der unter a) bis f) aufgeführten Güter sind am 1. Oktober 1917 in Geltung getreten.

Zu den hier erörterten Ausnahmetarifen gehören weiter die für Petroleum, Benzin und Schmieröl, die alle zum 1. Mai 1918 aufgehoben sind, womit wiederum zehn Ausnahmetarife beseitigt waren.

Die Tarife für diese Güter stammten teilweise aus einer Jahrzehnte zurückliegenden Zeit und waren schon vor dem Krieg änderungsbedürftig; die Bezeichnungen von einzelnen Arten von Öl usw. waren unklar und schwankend, die Begriffsbestimmungen, die sich wesentlich auf das spezifische Gewicht und auf die Viskosität (Dickflüssigkeit) gründeten, entsprachen nicht mehr der Fortentwicklung der Industrie, die teureren Gattungen wurden vielfach unter ungenauer Deklaration aufgegeben und genossen infolgedessen die billigere Fracht usw. Sprachen schon diese Umstände für eine Neuregelung, so kam dazu, daß durch den Krieg die tatsächlichen Verhältnisse sich völlig verschoben hatten. Die Einfuhr des Petroleums und der Erdölerzeugnisse aus Amerika — rd. 728000 t im Jahr 1913, d. h. 51 v. H. des Gesamtbedarfs Deutschlands — hatte allmählich aufgehört. Bei den übrigen Einfuhrländern, Österreich-Ungarn, Rumänien, Rußland und in geringen Mengen Niederländisch-Indien, war die Gestaltung der zukünftigen Verhältnisse ganz unsicher. Ob Ausnahmetarife zur Förderung der Einfuhr beitragen können, war zweifelhaft; die Einfuhr hängt von anderen Umständen (Höhe der Zölle, der Preise, Einfluß des Wettbewerbs usw.) in weit höherem Maß ab. Alle diese Umstände sprachen für eine vollständige Beseitigung dieser Ausnahmetarife.

Eine notwendige Folge der Aufhebung der vorerörterten Ausnahmetarife war ihre Aufhebung oder Einschränkung in den deutschen Wechselverkehren und den internationalen Verkehren, die zum 1. April 1918 erfolgt ist.

Die allgemeine Aufhebung der Ausnahmetarife.

Der Abschluß des Versailler Vertrags vom 28. Juni 1919 hatte zur Folge, daß die Tarifpolitik, die die deutschen Eisenbahnen vor und während des Kriegs bei Gewährung von Ausnahmebestimmungen beobachtet hatten, nicht mehr aufrecht erhalten werden konnte. Vor dem Krieg wurden Ausnahmetarife aus den bekannten Gründen eingeführt. Während des Kriegs wurde, wie wir gesehen haben, wesentlich aus denselben Gründen eine Reihe neuer Ausnahmetarife meist vorübergehend eingeführt, alsdann aber hauptsächlich aus finanziellen Gründen eine große Anzahl von Ausnahmetarifen aufgehoben. In den Artikeln 326 und 365 ff. des Versailler Vertrags hat sich das Deutsche Reich verpflichten müssen, den „alliierten und assoziierten Mächten im allgemeinen dieselben Tarifvergünstigungen zu gewähren, die auf den deutschen Strecken bestehen". Infolgedessen war eine erneute Prüfung der noch vorhandenen Ausnahmetarife in der Richtung erforderlich, ob und wieweit sie ohne Schädigung der deutschen Interessen noch beibehalten werden könnten. Hierüber wurde in einer Konferenz der deutschen Regierungen mit Staatsbahnbesitz am 11. und 12. August 1919 beraten mit dem Ergebnis, daß man sich darüber verständigte, alsbald, und zwar noch vor der Ratifikation des Vertrags von Versailles, alle Ausnahmetarife aufzuheben, die man den Ententemächten für die Einfuhr ihrer Güter nach Deutschland, für die Durchfuhr durch Deutschland und auf Verlangen für die Ausfuhr aus Deutschland nicht gewähren wolle. Bei dieser Gelegenheit könnten dann auch alle Ausnahmetarife beseitigt werden, für deren Beibehaltung unter der ganz veränderten Wirtschaftslage ein ausreichender Grund nicht mehr vorliege. Gleichzeitig wurde das Einverständnis darüber festgestellt, daß alle Frachtermäßigungen aufzuheben und solche nicht mehr einzuführen seien, deren wirtschaftliche Bedeutung geringer anzuschlagen sei, als der wirtschaftliche oder geldliche Nachteil, der durch ihre Übertragung auf den internationalen Verkehr oder den Binnenverkehr anderer deutscher Bahnen entstehen würde. Die Privatbahnen und Kleinbahnen sollten veranlaßt werden, dieselben Grundsätze zu beachten. Von einer Anhörung der Eisenbahnbeiräte wurde mit Rücksicht auf die Eilbedürftigkeit der Sache abgesehen.

Hiernach sind aufgehoben:

1. Alle Seehafenausnahmetarife. Mit Rücksicht auf den der deutschen Spielwarenindustrie auf dem Weltmarkt entstandenen Wettbewerb ist der Ausnahmetarif S. 11 zwar aufgehoben, aber es sind sofort Verhandlungen über etwaige Einführung eines neuen Ausnahmetarifs für thüringische Spielwaren eingeleitet worden.

2. Die bei weitem größte Anzahl der im Staats- und Privatbahngüterverkehr sowie in dem deutschen Wechselverkehr vorhandenen Ausnahmetarife. Hierzu gehören die Holztarife, der Rohstofftarif, von dem eine Reihe von Artikeln ganz gestrichen sind, die Tarife für Holzkohlen zum Hochofenbetrieb, für Kleiboden und Schlacke, für Haus- und Straßenkehricht, deren 20prozentige Tarifermäßigung fortfällt, für Sand, für Kies in ganzen Zügen, für Klebsand, für Ton, der Kalitarif, der in die Güter des Ausnahmetarifs 2 übernommen ist mit der Beschränkung zur Verwendung als Düngemittel oder zur Herstellung von Düngemitteln, die Tarife für Steinsalz, für Pflastersteine, rohe Steine und Steingrus, Steinschotter usw., Ziegelsteine, Schwerspat, Scherben von zerstörten Hochöfen, für Koks zum Hochofenbetrieb, für Kohlen (Steinkohlen und Braunkohlen, insbesondere nach den Küstengebieten und von Umschlagsplätzen), für Getreide usw., besonders auch Roggen und Weizen, für Rohblei, für Garne (Baumwollgewebe), für Schwefelsäure zur Herstellung von Superphosphat und für Abfallschwefelsäure zu Düngezwecken, für Rohkupfer, für Palmöl, Palmkernöl usw., für Spielwaren aller Art, für Griffel, Märbel usw., für Bier zur Ausfuhr, für Harze des Spezialtarifs I,

die Wasserumschlagstarife für bestimmte Güter, der Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien zur Kunstdüngerfabrikation, der Ausnahmetarif für Steinkohlen usw. nach Stationen des Sieg-Lahn-Dillgebiets usw., endlich der Umbehandlungstarif.

Beibehalten sind von den hierher gehörenden Ausnahmetarifen der Tarif für Torfstreu (zur Schonung der infolge der Aufhebung der Zwangswirtschaft in neuer Entwicklung begriffenen Torfstreuindustrie), der Ausnahmetarif für Stoffe zum Spülversatz im Bergwerksbetrieb, von Asbesterde (wegen ihres geringen Werts), für Holzsägemehl und Stroh zu Streuzwecken (dringendes Bedürfnis der bayerischen Landwirtschaft), für Holzbriketts, Holzkohlen, Lohkuchen usw. des Spezialtarifs III, für Düngekalk, für Steine aus Naturgestein zum Wegebau (bis zur allgemeinen Regelung des Tarifs), für Erden und Steine (Halberstadt—Blankenburger Privatbahn) mit gewissen Einschränkungen, für Schotter (im badischen Interesse), für Steinkohlen von verschiedenen oberschlesischen und niederschlesischen Stationen sowie von Breslau, die verschiedenen Eisenerz-Ausnahmetarife, der Ausnahmetarif für Eisenerz und Manganerze zum Hochofenbetrieb in Oberschlesien, für Puddelofen- und Schmelzofenschlacke, für Eisenschlacken, Eisen- und Stahlhammerschlag usw.

Die Eisenbahnen sind sehr gründlich vorgegangen und haben nur wenige Ausnahmetarife beibehalten, wo es sich um Interessen der Landwirtschaft oder der Industrie einzelner Gebiete, oder sonstige eigenartige, wenigstens vorübergehender Schonung bedürftige Fälle handelte.

3. Nach denselben Grundsätzen ist verfahren mit den in den Binnentarifen der deutschen Staatsbahnen (ausgenommen Preußen und Oldenburg) vorhandenen Ausnahmetarifen, deren größter Teil den unter 2. aufgeführten entspricht.

4. Die Kriegsausnahmetarife für Lebensmittel und Futtermittel, für Düngemittel und Stoffe zur Düngemittelerzeugung, zur Begünstigung der Einfuhr oder zur Verteilung von Rohstoffen im Inland, zur Begünstigung einzelner Landesteile sowie die Ausnahmetarife, die eine schnellere Beförderung genießen, sind grundsätzlich aufgehoben. Zur Schonung bestehender Verhältnisse sind sie jedoch über den für die übrigen Ausnahmetarife vorgesehenen Termin, bis zum 16. November 1919 und bis zum 1. April 1920, beibehalten.

Beibehalten sind bis auf weiteres die bestehenden Tiertarife in der Annahme, daß daraus Unzuträglichkeiten nicht hervorgerufen werden. Nur die auf den preußisch-hessischen Staatsbahnen bestehende besondere Ermäßigung der Fracht um 25 v. H. für Rindvieh und um 50 v. H. für Schafe, Ziegen und Schweine nach Oberschlesien sowie die Frachtermäßigung für Pferde des Jungdeutschlandbunds im Binnenverkehr der Militäreisenbahn sind beseitigt worden.

Die in den früheren Abschnitten dargestellte Kriegstarifpolitik mußte von selbst nach Beendigung des Kriegs aufhören, die Eisenbahnverwaltungen mußten zurückkehren zu den Grundsätzen der Tarifpolitik im Frieden. Aber die neuerlichen Beschlüsse hatten noch zwei andere Ziele im Auge. Von der Aufhebung der mit den Ausnahmetarifen verbundenen Ermäßigungen erwarteten die Eisenbahnen eine Erhöhung ihrer Einnahmen, und durch diese Aufhebung in einem so umfassenden, in der Geschichte der deutschen Tarife bisher nie dagewesenen Umfang ist die Bahn freigemacht für eine völlige Neugestaltung der Gütertarife, vor allem in der Richtung der Vereinfachung und der größeren Übersichtlichkeit. Dieses Ziel wurde, wie früher dargelegt, schon während der Kriegszeit durch Aufhebung vieler Ausnahmetarife erstrebt. Man wollte — konnte vielleicht — damals nicht weiter gehen. Unter dem Zwang der Bestimmungen des Versailler Vertrags mußte jetzt, um schlimmeren Folgen vorzubeugen, mit einer Zerstörung aller — denn die wenigen bestehen gebliebenen Ausnahmen kommen nicht in Betracht — in den letzten Jahrzehnten, ja zum Teil seit dem Bestehen der Eisenbahnen eingeführten und mit Fleiß und Mühe unter Mitwirkung von Handel, Industrie

und Landwirtschaft sorgsam ausgestalteten Ausnahmetarife vorgegangen werden. Dies bedeutete einen Eingriff in das deutsche Wirtschaftsleben, wie ihn früher keine Eisenbahnverwaltung gewagt hätte. Unsere Wirtschaft wird sich mit diesem Eingriff vielleicht eher abfinden, weil durch den Krieg alle Werte umgestaltet sind und auf allen Gebieten neu aufgebaut werden muß. Auf der anderen Seite steht den Eisenbahnverwaltungen die sehr schwere, aber auch sehr dankbare Aufgabe bevor, nunmehr ein einfaches, klares, übersichtliches Tarifsystem zu schaffen und damit ein im besten Sinn gemeinwirtschaftliches Eisenbahntarifwesen herbeizuführen, das auch die wirtschaftlichen Kreise mit Dank begrüßen werden[1]).

Die allgemeine Erhöhung des regelmäßigen Gütertarifs.

Die fortschreitende Verschlechterung der finanziellen Lage nötigte die Eisenbahnverwaltungen, den bisher in der Frage der Erhöhung der Gütertarife eingenommenen Standpunkt, wonach von einer allgemeinen Erhöhung abgesehen werden sollte, zu verlassen. Die unausgesetzte Vermehrung der Ausgaben verlangte allmählich gebieterisch einen Ausgleich durch eine stärkere Vermehrung der Einnahmen, als die bisherigen Tarifänderungen sie gebracht hatten. Eine Erhöhung der Tarife der Güter, wie der der Personen, war unvermeidlich geworden. Zunächst wurde die Erhöhung folgender Gebührensätze des Deutschen Gütertarifs Teil I, Abteilung B, und Teil II, Abteilung A und C, vorgenommen.

1. Teil I, Abteilung B des Deutschen Gütertarifs.

a) Allgemeine Tarifvorschriften.

Fracht- und Nebengebühren wurden bisher in der Weise abgerundet, daß Beträge unter 5 ₰ gar nicht, Beträge von 5 ₰ an für 10 ₰ gerechnet wurden. Sie sind nun durchweg auf 10 ₰ nach oben abgerundet. Der Zweck der Maßnahme war einmal eine Vereinfachung in der Berechnung, sodann eine Vermehrung der Einnahmen.

Bei Berechnung der Tarifsätze in den Teilen II werden folgerichtig überschießende Beträge auf 1 ₰ abgerundet, während bis dahin Teile von Pfennigen unter 0,5 ₰ außer Ansatz blieben und nur von 0,5 ₰ ab auf volle Pfennige abgerundet wurden.

Für die Beförderung geringer Mengen von Gütern auf kurze Entfernungen sind die Selbstkosten der Eisenbahnen so hoch, daß sie durch die Frachteinnahme nicht gedeckt werden. Schon damit rechtfertigte sich eine Erhöhung der Gebühren solcher Sendungen. So sind denn die Mindestfrachten erhöht worden für Stückgut von 40 ₰ auf 50 ₰ (einschließlich Verkehrsteuer 60 ₰), vom 1. März 1920 ab auf 1,60 ℳ, für Eilstückgut von 50 ₰ auf 60 ₰ (einschließlich Verkehrsteuer 70 ₰), vom 1. März 1920 ab ist dieser Satz auf 2,40 ℳ erhöht worden, ebenso die Mindestgebühr im § 38 (1) — Aufgabe von Fischen als beschleunigtes Eilgut. Für beschleunigtes Eilgut wurde sie auf 1,10 ℳ festgesetzt und vom 1. März 1920 ab auf 3,20 ℳ erhöht. Ferner wurde für Stückgut und für Wagenladungen eine Mindestentfernung von 10 km bei der Frachtberechnung zugrunde gelegt, während bis dahin eine solche Mindestentfernung überhaupt nicht vorgesehen war. Nur der letztere Vorschlag wurde von den Vertretern der Industrie bekämpft, die ihre Güter in größeren Mengen auf kürzere Strecken als 10 km versandten. Die Befürchtung, daß durch den Wettbewerb der Landstraßen und der Wasserstraßen den Eisenbahnen die Transporte auf kleinere Entfernungen infolge der Frachterhöhung entzogen werden könnten, erschien unbegründet.

Die neuen Bestimmungen sind am 1. April 1918 in Kraft getreten.

[1]) Die organisch umgestalteten Gütertarife sind am 1. Dezember 1920 in Kraft getreten. Vom 1. Oktober 1922 und 1. Januar 1923 ab sind sie noch in einigen Beziehungen geändert worden.

Die erhöhten Wagenladungsfrachten für kleinere Entfernungen waren in vielen Fällen höher als die sogenannten Bahnhofsfrachten, d. h. die Gebühren für die Beförderung von Wagenladungen zwischen zwei Stellen desselben Bahnhofs. Diese sind festgesetzt nach dem Ladegewicht der beförderten Wagen, Mindestsätze und Mindestentfernungen sind nicht vorgesehen. Ein innerer Grund, diese Wagenladungen billiger zu befördern als die des gewöhnlichen Verkehrs, lag nicht vor. Durch Erlaß vom 8. März 1918 sind sie daher für die preußisch-hessischen und die übrigen Bahnen des Teils II des Gütertarifs um etwa 50 v. H. erhöht worden. Eine solche Erhöhung erschien um so weniger bedenklich, als die Bahnhofsfracht hauptsächlich für größere Industrien und größere sonstige Werke in Betracht kommt. Die Erhöhungen sind am 1. April 1918 in Kraft getreten.

Seit dem 1. April 1907 bestehen besondere Vergünstigungen für Weizen, Roggen, Gerste, Hafer, Spelz- und Hülsenfrüchte im Fall der Verwendung als Saatgut. Bei Aufgabe als Stückgut wird das halbe Gewicht der Sendung nach dem Spezialstückguttarif und bei Wagenladungen der Spezialtarif III oder die Nebenklasse Spezialtarif II berechnet an Stelle des Spezialtarifs I. Am 1. April 1911 ist die Frachtberechnung nach dem halben Gewicht auf Kartoffeln in Stückgutsendungen bei Aufgabe im März, April und Mai ausgedehnt worden. Um die Eigenschaft als Saatgut festzustellen, sind Kontrollvorschriften in den §§ 45 bis 47 der Allgemeinen Tarifvorschriften gegeben. Zweck der Ermäßigung war die Förderung des Verbrauchs von Saatgut und damit die Hebung der Erzeugung der vorgenannten Nahrungsmittel. Nach den gemachten Erfahrungen schien, wenigstens während der Dauer des Kriegs, eine Beibehaltung dieser Frachtermäßigung nicht mehr erforderlich. Die Überzeugung von dem Wert der ausgiebigen Verwendung von Saatgut war allmählich in die weitesten Kreise der Landwirte gedrungen. Da es sich meist um den Bezug kleiner Mengen handelte, so fiel die Frachtermäßigung als Anreiz zum Bezug von Saatgut kaum noch ins Gewicht. Für die Eisenbahnen war die Feststellung und Beachtung der Bestimmungen für die Saatgutsendungen lästig, zeitraubend und kostspielig. Besonders die Gewährung der Ermäßigung im Weg der Rückvergütung war mit vielen Schreibereien verbunden, die bei dem Personalmangel während des Kriegs schwer empfunden wurden. Aus all diesen Gründen sind vom 1. Juli 1918 ab die Ermäßigungen aufgehoben und die §§ 45 bis 47 der Allgemeinen Tarifvorschriften gestrichen worden. Gleichzeitig wurde für Kartoffeln ein die Aufhebung der Ermäßigung entsprechender Ausnahmetarif so zeitig eingeführt, daß er für die Ernte des Jahrs 1919 noch zur Verfügung stand. Nachdem dieser Kriegsausnahmetarif mit den übrigen am 1. September 1919 aufgehoben war, wurde eine Frachtermäßigung für Saatkartoffeln bei Aufgabe als Stückgut in der Zeit vom 1. März bis 31. Mai eingeführt, deren Höhe der der aufgehobenen Ausnahmetarife im wesentlichen entspricht.

Die übrigen hier vorgenommenen Änderungen werden in der Reihenfolge der Paragraphen der Allgemeinen Tarifvorschriften des seit 1. April 1918 in Kraft getretenen Deutschen Gütertarifs B. I nachstehend aufgeführt:

§ 19. Edelmetalle, Kostbarkeiten usw. Die Zusatzgebühr, die bei Beförderung in Personen- und Gepäckwagen erhoben wird, ist bei Beförderung in Gepäckwagen von 0,80 auf 0,90 ℳ (infolge der Verkehrsteuer) erhöht worden. Bei Beförderung in Sonderzügen (§ 19 (5)) sind die Mindestgebühren wie für Personenzüge für das Tarifkilometer von 4 auf 6 ℳ und die Mindestfracht von 100 auf 150 ℳ und infolge der neuen Kriegszuschläge vom 1. April 1919 ab auf 8 ℳ und 200 ℳ erhöht worden.

Diese Tariferhöhungen hatten auch eine Erhöhung der Mindestgebühr der Güter-

sonderzüge, deren Stellung von dem Ermessen der Eisenbahnverwaltung abhängt, um denselben Betrag zur Folge. Auch die Bahnbewachungsgebühr für die zur Nachtzeit gefahrenen Sonderzüge ist allgemein von 2 ℳ auf 3 ℳ für das Tarifkilometer heraufgesetzt. Die Gebühren für die Beförderung von Edelmetallen in Gepäckwagen sind für den Wagen und das Tarifkilometer in Eil- und Schnellzügen auf 7,20 ℳ, in anderen Zügen auf 4,80 ℳ festgesetzt.

§ 20. Leicht zerbrechliche Gegenstände. Die Fracht ist, um eine bessere Wagenausnutzung zu erzielen, für mindestens 2000 kg (früher 1000 kg) für jeden verwendeten Wagen und jede Frachtbriefsendung zu den Stückgutsätzen zu berechnen, sofern sich nicht nach der gewöhnlichen Frachtberechnung für Wagenladungen ein niedrigerer Satz ergibt.

§ 21. Die Gegenstände von mehr als 7 m Länge des früheren Tarifs sind anderen Gegenständen von außergewöhnlichem Umfang, die in gedeckte Wagen durch die Seitentüren nicht verladen werden können, gleichgestellt, also z. B. Spiegelscheiben, Kabeltrommeln u. dergl. An Fracht wurde für jeden verwendeten Wagen und für jede Frachtbriefsendung bisher bei Aufgabe von Stückgut eine solche für mindestens 1500 kg, bei beschleunigtem Eilstückgut für 3000 kg erhoben. Diese Mindestgewichte sind auf 2000 kg und 4000 kg erhöht worden.

§§ 25 bis 27. Fahrzeuge und Wagenkasten. Die Bestimmungen des früheren Tarifs (§§ 25 bis 31) sind vollständig umgearbeitet, vereinfacht und wesentlich gekürzt, die Frachtsätze sind in der Weise erhöht, daß die Fahrzeuge, die bisher im Spezialtarif III tarifierten, in Spezialtarif II und die des Spezialtarifs II in den Spezialtarif I versetzt sind. Außerdem ist an Stelle der Berechnung von Wagenachsen die Berechnung nach Gewicht eingeführt worden unter Festsetzung eines Mindestgewichts in Höhe von zwei Dritteln des wirklichen Gewichts.

§ 28. Flugzeuge (früher § 32).

Das Mindestgewicht, für das Zahlung geleistet werden muß, ist bei Aufgabe als Stückgut von 1000 auf 3000 kg, als Eilstückgut von 3000 kg auf 6000 kg erhöht worden. Das Fahrgeld für den Begleiter ist — entsprechend den erhöhten Fahrgeldern der 4. Klasse — heraufgesetzt.

§§ 32 und 33. Gebrauchte Packmittel (früher § 34). Die Ermäßigungen sind für die meisten gebrauchten Packmittel aufgehoben, es wird dieselbe Fracht wie für neue Gegenstände gleicher Art berechnet. Ermäßigungen sind nur beibehalten für gebrauchte leere Bierfässer und Bierflaschen sowie für Kasten und Körbe mit gebrauchten leeren Bierflaschen, ferner für gebrauchte leere Gebäckkasten, wenn diese Gegenstände in Wagen verladen werden, die zur Bier- oder Gebäckbeförderung besonders geeignet sind und von der Entladungs- nach der Beförderungstation zurückgehen. In diesem Fall wird die Fracht für das wirkliche Gewicht der Frachtbriefsendung, mindestens für 1000 kg für jeden Wagen zu den Sätzen des Spezialtarifs III berechnet, sofern sich nicht für das halbe Gewicht nach den Sätzen der Stückgutklasse eine billigere Fracht ergibt.

Für die meisten Packmittel, die noch dazu den Wagen schlecht ausnutzen, lag insbesondere während des Kriegs aus betrieblichen und finanziellen Gründen ein Anlaß zu Frachtermäßigungen nicht vor.

§ 35. Bei Gegenständen, deren Beförderung nach dem Ermessen der Eisenbahn die Einstellung von Schutzwagen erfordert, ist die Gebühr für diesen Schutzwagen von 15 ℛ auf 20 ℛ, seit dem 1. März 1920 auf 60 ℛ für das Tarifkilometer erhöht worden.

§ 38. Für frische Fische, Krabben, Bienen ist die Mindestfracht wie bei den übrigen Sendungen allgemein von 50 ℛ auf 70 ℛ erhöht worden.

§ 39. Das Fahrgeld für die Begleiter derartiger Sendungen ist entsprechend den neuen Bestimmungen des Personentarifs erhöht worden. Wenn die Eisenbahn Tierbegleiter selbst stellt, so sind die Gebühren von 4 ℳ auf 6 ℳ für angefangene 150 km der Hinreise und 200 km der Rückreise, jede Reise besonders, erhöht worden.

§§ 51, 52. Privatgüterwagen (ausschließlich Kesselwagen) dürfen in der Regel nur mit bestimmten, in § 51 (4) aufgeführten Gütern beladen werden. Werden sie mit anderen Gütern beladen, so wird die Fracht nach der für das Gut zutreffenden Tarifklasse, mindestens jedoch für 3000 kg der betreffenden Stückgutklasse berechnet. Das Mindestgewicht betrug früher 2000 kg. Die Erhöhung ist erfolgt, weil durch die Zulassung von Privatwagen die Versender so viele Vorteile genießen, z. B. die billige und einfache Be- und Entladung, den unentgeltlichen Rücktransport der leeren Wagen, daß die Zahlung einer höheren Fracht mit Recht verlangt werden konnte.

§ 55. Die Gebühr für die Privatwagendecken, die ohne Ladung befördert werden, betrug früher 30 ₰ für jede Frachtbriefsendung; sie ist vom 1. April 1918 ab auf 60 ₰, vom 1. März 1920 ab auf 1,60 ℳ erhöht worden.

Hierher gehört noch die nicht in den Teil I des Deutschen Gütertarifs aufgenommene, aber auf den deutschen Eisenbahnen geltende Bestimmung im Teil II Heft A unter B. 7, wonach bei Verwendung von Wagen mit einem Ladegewicht von 15 t und darüber und Frachtzahlung hierfür die tarifmäßige Fracht um 1 bis 3 ℳ für den Wagen mit einem Ladegewicht von 15 bis 19,9 t und um 1,40 bis 4 ℳ für den Wagen mit einem Ladegewicht von 20 t und mehr ermäßigt wurde. Diese Bestimmung ist vom 1. Februar 1919 ab im Binnen- und Wechselverkehr aller deutschen Eisenbahnen aufgehoben worden.

b) Güterklassifikation.

Ausfuhrgüter. Die in den §§ 13 bis 17 der Allgemeinen Tarifvorschriften des Teils I Abteilung B des Allgemeinen Deutschen Gütertarifs enthaltenen Bestimmungen für Wagenladungen im Fall der Ausfuhr sind allmählich für eine sehr große Anzahl von Gütern eingeführt worden. Während des Kriegs hat sich die Ausfuhr stark vermindert, und nach sorgfältiger Prüfung und Erwägung aller Gründe für und gegen sind für eine Anzahl von Gütern die Vergünstigungen vom 1. Juli 1917 ab aufgehoben.

Leichte Güter. Die Tarife für eine Anzahl dieser Güter sind in der Weise erhöht worden, daß sie von einem niedrigeren in einen höheren Spezialtarif oder in die Allgemeine Wagenladungsklasse versetzt worden sind. Der Grund ist einmal der verhältnismäßig hohe Wert vieler dieser Güter und weiterhin der Umstand, daß sie vielfach in großräumigen Wagen verladen werden, also das Ladegewicht nicht vollständig ausnutzen. So sind Christbäume aus Spezialtarif III in Spezialtarif II, Federbetten und Federn aller Art, Pflanzendaunen und Watte in die Allgemeine Wagenladungsklasse versetzt worden.

Bottiche und Fässer aus Holz und Fässer aus Papier sind aus dem Spezialtarif III in die Allgemeine Wagenladungsklasse versetzt worden.

Gebrauchte Geräte, Maschinen und Werkzeuge für Bauarbeiten und andere Zwecke tarifierten im Spezialtarif III. Ein Grund zu so mäßigen Tarifen lag umsoweniger vor, als sich bei der Tarifierung Schwierigkeiten daraus ergaben, daß schwer festzustellen war, ob die Gegenstände neu oder gebraucht waren. Sie sind mit Ausnahme von gebrauchten Maschinenpflügen und Dreschmaschinen, Göpeln, Selbsteinlegern usw., die im Spezialtarif III unter Eisen und Stahl geblieben sind, in die Allgemeine Wagenladungsklasse versetzt worden.

Erzeugnisse aus Kali und Magnesiasalzen. Die Salze standen alle im Spezialtarif III. Die höherwertigen Erzeugnisse aus Kali- und Magnesiasalzen, die besonders in der heimischen Industrie vielfach verwendet werden, sind nach Spezialtarif II versetzt worden. Es sind das hauptsächlich Chlorkalzium und schwefelsaures Kali. Die übrigen hauptsächlich als Düngemittel verwendeten Salze sind im Spezialtarif III verblieben.

Stroh stand bisher im Spezialtarif III. Die teueren Stroharten, besonders ausländisches

Stroh, sind nach Spezialtarif II versetzt. Panamastroh gehörte schon unter die Allgemeine Wagenladungsklasse.

Haus- und Straßenkehricht. Nachdem festgestellt worden war, daß zu dem nach Spezialtarif III tarifierten Kehricht nur der Abraum von Wohnhäusern zu verstehen sei, ist der Tarifstelle die Bemerkung beigefügt: „Kehricht aus gewerblichen Anlagen fällt nicht hierunter". Dieser Kehricht (Mühlenkehricht, Hallenkehricht, Malzstaub u. dergl.) tarifiert also, was früher zweifelhaft war, in der Allgemeinen Wagenladungsklasse.

Salat. Es bestanden Zweifel darüber, ob alle die Feld- und Gartenfrüchte, die im gewöhnlichen Sprachgebrauch als Salat bezeichnet werden, unter den Spezialtarif II und damit unter den Spezialtarif für bestimmte Eilgüter gehörten. Nunmehr sind die Salate, die hierher gehören, besonders aufgezählt, sodaß die übrigen Salatarten, die teils selten vorkommen, teils besonders hohen Wert haben, darunter vornehmlich die Bleichzichorie, unter die Allgemeine Wagenladungsklasse fallen. Unter Spezialtarif II und den Spezialtarif für Eilgüter gehören also nur Bindesalat, Endivien, Kopfsalat, Pflücksalat, Rapunzchen, römischer Salat, Schnittsalat und Stechsalat.

c) Die Nebengebührentarife.

Eine Besprechung der ständigen Tarifkommission über Erhöhung des Wagenstandgelds gab Anlaß zur Prüfung der Frage, ob der Nebengebührentarif nicht zu ändern und seine Sätze zu erhöhen seien. Die Erhöhung der Standgelder sollte die Verfrachter veranlassen, die Wagen schneller zu entladen und dadurch dem Verkehr wieder schneller zuzuführen, sie nicht mehr, wie das häufig geschah, als Lagerräume auszunutzen. Die Empfänger des Guts hatten es in der Hand, die erhöhten Standgelder durch Beschleunigung der Entladung zu vermeiden. Diese Frage stand im Zusammenhang mit den übrigen Nebengebühren. Nach sorgfältigen Beratungen einigte man sich über eine andere Festsetzung, d. h. meist starke Erhöhung aller Nebengebühren, und zwar

1. des Nebengebührentarifs im Allgemeinen Deutschen Gütertarif Teil I, Abteilung B, Unterabteilung B,
2. des Nebengebührentarifs des Deutschen Tiertarifs Teil I. C,
3. einiger Nebengebühren in den Ausführungsbestimmungen zu den §§ 32, 33, 34 und 46 des Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarifs, Teil I.

Die neuen Gebühren sind am 1. Oktober 1917 in Kraft getreten.

Im Anschluß hieran haben auch die preußisch-hessischen Staatsbahnen und die übrigen Bahnen, für die der Teil II gilt, einige Nebengebühren im Heft A dieses Tarifs erhöht. Das Wägegeld für Wagenladungen auf der Gleiswage war für solche Verfrachter auf die Hälfte ermäßigt, die sich verpflichteten, alle oder eine Mindestzahl von Verwiegungen auf der Gleiswage vornehmen zu lassen. Zu dieser Ermäßigung lag kein Grund mehr vor, zumal zahlreiche Werke eigene Gleiswagen haben und die Verwiegung durch die Eisenbahnen seltener vorkommt. Diese Ungleichheit wurde dadurch beseitigt, daß vom 10. Februar 1918 ab dasselbe Wägegeld wie im Deutschen Tarif erhoben wurde. Ferner wurden die Deckenmiete bei Bahnhofsfrachten auf 1 ℳ (früher 50 ₰), die Überfuhrgebühren nach Lagerplätzen sowie die Stell- und Umstellgebühr von 50 ₰ auf 1 ℳ erhöht.

Endlich wurde die monatlich für die regelmäßige Beförderung von Arzneimitteln zu zahlende Gebühr von 3 auf 4 ℳ heraufgesetzt.

Die Erhöhung der Stückguttarife.

Bei den bis jetzt betrachteten Erhöhungen der Frachtsätze und Gebühren handelte es sich einerseits um Mehreinnahmen zum Ausgleich für die seit Kriegsbeginn eingetretene Steigerung

der Ausgaben, anderseits auch um eine den veränderten wirtschaftlichen Verhältnissen entsprechende Umbildung der Tarife. In Friedenszeiten hatten die deutschen Eisenbahnen davon Abstand genommen, hatten von Einführung mancher an sich erwünschten Verbesserung abgesehen, um einen nicht unbedingt notwendigen Eingriff in die wirtschaftlichen Verhältnisse zu vermeiden. Unsere wirschaftlichen Kreise waren gegenüber jeder auch noch so geringen Erhöhung der Beförderungspreise äußerst empfindlich, auch dann, wenn die veränderte Tarifgestaltung sonst mit Vorteilen verbunden war. Schon in den ersten Kriegsjahren war eine gewaltige Verschiebung in allen Werten eingetreten, die Preise der meisten Bedarfsgüter waren stark gestiegen, die Arbeitslöhne heraufgegangen, der Wert des Gelds gesunken. Unter diesen Umständen traten die Bedenken gegen die, im Einzelfall meist unbedeutenden Erhöhungen der Beförderungsgebühren mehr zurück.

Die Vertreter der wirtschaftlichen Kreise haben den Vorschlägen der Regierung meist zugestimmt.

Anfang 1917 lagen die Verhältnisse so, daß auch an eine Erhöhung der Normaltarife herangetreten werden mußte, und zwar zunächst der Streckensätze der Stückgutklasse. Den Anstoß dazu gaben Beratungen mit der Berliner Handelskammer, in denen eine Erleichterung des Sammelladungsverkehrs besprochen und befürwortet wurde. Dazu war eine Änderung des Stückguttarifs erforderlich, die mit starken Erhöhungen der Streckensätze verbunden sein mußte.

„Die Vermehrung der Einnahmen allein", so wurde in der Begründung einer Vorlage an den Landeseisenbahnrat bemerkt, „würde für die Staatseisenbahnverwaltung noch kein Anlaß sein, jetzt mit einer derartigen Tarifänderung vorzugehen. Denn es bestand noch jetzt die Absicht, der Frage einer durchgreifenden Tariferhöhung, die voraussichtlich unvermeidbar sein wird, wenn irgend möglich erst einige Zeit nach Beendigung des Kriegs näherzutreten. Für das jetzige Vorgehen seien wesentlich Betriebsrücksichten maßgebend". Ein Regierungsvertreter bemerkte am 21. Mai 1917, „an eine solche Maßnahme" — eine Erhöhung der Wagenladungs- und Stückgutklasse — „würde erforderlichenfalls wohl erst geraume Zeit nach dem Krieg herangetreten werden können."

Die Betriebsrücksichten waren die folgenden: Der Stückgutverkehr sei besonders unwirtschaftlich wegen der ungünstigen Wagenausnutzung, ein Stückgutwagen sei nur mit 2 bis 3 t belastet; wie sehr das die Eisenbahn belaste, ergebe sich z. B. daraus, daß auf den preußisch-hessischen Staatsbahnen im Januar 1914 von arbeitstäglich gestellten 71848 gedeckten Wagen 32220, d. i. 44,9 v. H., für Frachtstückgut bestimmt gewesen seien. Während ferner bei Wagenladungen sich der Verkehr auf Freiladegleisen ohne wesentliche Mitwirkung der Eisenbahn abwickele, würde das Auf-, An- und Umladen des Stückguts gebührenfrei von der Eisenbahn unter Inanspruchnahme der Güterböden besorgt. Diese Umstände hätten besonders erschwerend gewirkt bei dem lebhaften Militärverkehr, der nur zeitweise regelmäßig habe abgewickelt werden können, bei Sperrung des Stückgutverkehrs, die wiederum für die Verfrachter unerwünscht gewesen sei. Durch Erhöhung der Stückgutfrachten hoffe man den Stückgutversand wieder mehr dem Sammelladungsverkehr der Spediteure zuzuführen. Dieser Sammelladungsverkehr sei infolge der Ermäßigung der Stückgutfracht vom 1. Oktober 1898 ab bedeutend zurückgegangen. Er habe im Jahr 1897 auf den deutschen Bahnen 1166000 t, im Jahr 1913 nur noch 1103000 t, d. h. 63000 t weniger umfaßt, habe sich also stark vermindert, während der allgemeine Güterverkehr in derselben Zeit um 116 v. H. gewachsen sei. Die Stückguttarife seien seit der Tarifreform des Jahrs 1877 andauernd herabgesetzt, am bedeutendsten zuletzt im Jahr 1898 durch die Einführung des Staffeltarifs, unter dem sich der Stückgutverkehr sehr günstig entwickelt habe, während der Sammelverkehr, wie bemerkt, stark herabgegangen sei. Eine solche Verschiebung sei allerdings einer der Zwecke der damaligen Maßnahme gewesen.

Es war angenommen, daß die durch die Herabsetzung der Fracht entstehenden Mindereinnahmen zum Teil durch Vermehrung des Verkehrs infolge des Übergangs der Sammelladungen zu Einzelsendungen ausgeglichen würden. Überdies war damals in weiten Kreisen des Handelstands auch eine gewisse Unzufriedenheit mit dem Sammelladungsverkehr der Spediteure verbreitet.

Nunmehr soll aus Betriebsrücksichten den Spediteuren ein Teil des Stückgutverkehrs wieder überlassen, außerdem sollen die Einnahmen aus dem Stückgutverkehr durch Erhöhung der Frachten vermehrt werden. Der neue Tarif soll wiederum ein Staffeltarif sein, die Anzahl der Staffeln aber von 6 auf 4 vermindert werden, indem für Entfernungen von 1 bis 300 km nur eine Staffel mit dem Einheitsatz von 11 ₰ bestehe, d. h. also Staffeln von 1 bis 300 km, 301 bis 400 km, 401 bis 500 km und über 500 km. Später wurde eine fünfte Staffel von 501 bis 600 km hinzugefügt. Der Spezialtarif für bestimmte Stückgüter war gleichfalls in den Staffeln vereinfacht und in den Sätzen erhöht worden. Die Tarife für Eilstückgut mußten auch geändert werden. Die Sätze der Allgemeinen Eilgutklasse waren die doppelten der Allgemeinen Stückgutklasse, die des Spezialtarifs für bestimmte Eilgüter blieben dieselben wie die der Allgemeinen Stückgutklasse. Die neuen Tarife sind am 1. Oktober 1917 in Kraft getreten. Die früheren und neuen Streckensätze des Stückguttarifs sind nachfolgend zusammengestellt:

Streckensätze für das Tonnenkilometer

Entfernungen	Eilstückgut		Frachtstückgut	
	Allgemeine Eilgut-Klasse	Spezialtarif für bestimmte Eilgüter	Allgemeine Stückgut-Klasse	Spezialtarif für bestimmte Stückgüter
	Streckensätze für das Tonnenkilometer in Pfennigen			
1. des früheren Stückguttarifs.				
1— 50 km	22		11	—
51—200 „ (anzustoßen an den Satz für 50 km)	20		10	—
201—300 „ („ „ „ „ „ 200 „)	18		9	—
301—400 „ („ „ „ „ „ 300 „)	16		8	—
401—500 „ („ „ „ „ „ 400 „)	14		7	—
über 500 „ („ „ „ „ „ 500 „)	12		6	—
auf alle Entfernungen	—		—	8[1])
2. des am 1. Oktober 1917 in Kraft getretenen Stückguttarifs.				
1—300 km	22		11	9
301—400 „ (anzustoßen an den Satz für 300 km)	20		10	8
401—500 „ („ „ „ „ „ 400 „)	18		9	7
501—600 „ („ „ „ „ „ 500 „)	16		8	6
über 600 „ („ „ „ „ „ 600 „)	12		6	6

Erster allgemeiner Kriegszuschlag von 15 v. H. auf alle Güter- und Tiertarife.

Schon im Herbst 1917 hatte sich die allgemeine Finanzlage so ungünstig gestaltet, es war insbesondere eine neue so gewaltige Steigerung der Ausgaben der Eisenbahnen eingetreten, daß die Eisenbahnen den gegenüber einer allgemeinen Erhöhung der Eisenbahntarife eingenommenen Standpunkt nicht mehr aufrecht erhalten, d. h. mit einer Heraufsetzung der Gütertarife nicht mehr bis nach Beendigung des Kriegs und nach Eintritt normaler Verkehrsverhältnisse warten konnten.

Es wurde ein Zuschlag von 15 v. H. zu den Tarifen für den Güter- und Tierverkehr in Aussicht genommen, womit sich die übrigen deutschen Regierungen mit Staatsbahnbesitz

[1]) Von 726 km an Sätze der Allgemeinen Stückgutklasse.

einverstanden erklärten. Nach § 20 des preußischen Gesetzes vom 1. Juni 1882, betreffend die Einsetzung von Bezirkseisenbahnräten und eines Landeseisenbahnrats, können „unbeschadet der dem Reich verfassungsmäßig zustehenden Einwirkung auf das Eisenbahntarifwesen Erhöhungen der für die einzelnen Klassen des Gütertarifschemas zur Zeit der Publikation dieses Gesetzes bestehenden Normal- (Maximal-) Transportgebühren, soweit sie nicht zum Zweck der Herstellung der Gleichmäßigkeit der Tarife oder von Änderungen des Tarifschemas vorgenommen werden, nur durch Gesetz erfolgen". Demgemäß wurde dem preußischen Abgeordnetenhaus am 18. Januar 1918 der Entwurf eines Gesetzes über die Erhebung von Kriegszuschlägen im Güter- und Tierverkehr der Staatseisenbahnen vorgelegt, nach dem die Staatsregierung ermächtigt werden sollte, vom 1. April 1918 an auf den preußisch-hessischen Staatseisenbahnen einen Kriegszuschlag von 15 v. H. zu den Frachtsätzen des Güter- und Tierverkehrs zu erheben. Der Kriegszuschlag sollte außer Kraft treten nach Ablauf des zweiten Wirtschaftsjahrs, das dem Abschluß des Friedens mit der letzten mit Deutschland im Krieg stehenden europäischen Großmacht folge. Der Gesetzentwurf wurde vom Minister der öffentlichen Arbeiten durch eine Rede in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 19. Januar 1918 eingeführt, am 21. Januar in erster Lesung beraten und dem Staatshaushaltsausschuß überwiesen, der die Zustimmung zu dem Gesetzentwurf mit der Maßgabe beantragte, daß ein Kriegszuschlag „bis zu 15 v. H." erhoben werden dürfe. Das Abgeordnetenhaus stimmte dem Entwurf mit dieser Änderung am 5. März 1918 in zweiter und dritter Lesung, das Herrenhaus in der Sitzung am 9. März 1918 zu, sodaß der Kriegszuschlag vom 1. April 1918 ab erhoben werden konnte. Nach Verständigung mit der Militärverwaltung wurde gleichzeitig ein Zuschlag von 10 v. H. zum Militärtarif erhoben.

Bei der Begründung der Vorlage wurde mitgeteilt, daß fast alle europäischen und außereuropäischen Eisenbahnen, die der verbündeten, der neutralen und der feindlichen Staaten, schon vor längerer Zeit ihre Tarife bedeutend erhöht hätten. Diesem Beispiel zu folgen, haben, wie wir gesehen, die preußisch-hessischen Bahnen und die meisten übrigen deutschen Staatsbahnen lange gezögert. Nur die württembergischen Bahnen haben eine allgemeine Erhöhung der Tarife in der Weise vorgenommen, daß seit dem 1. April 1917 für Wagenladungen von 5 t und darüber ein fester Zuschlag von 5 ₰ für 100 kg erhoben worden ist. „Es entspreche einer höheren Auffassung von den Aufgaben der staatlichen Verwaltungen, daß sie nicht wie reine Privatunternehmungen jede erhebliche Steigerung der Ausgaben zum Anlaß einer Tariferhöhung nähmen, daß sie vielmehr die für eine gedeihliche wirtschaftliche Entwicklung notwendige Stetigkeit der Tarife auch dann wahrten, wenn vorübergehend das Verhältnis zwischen Einnahmen und Ausgaben gestört sei." Nun haben sich aber die tatsächlichen Verhältnisse allmählich mächtiger erwiesen als die besten Absichten. Dies ergebe sich aus der finanziellen Entwicklung der preußisch-hessischen Staatsbahnen, über die in der Regierungsvorlage einzelne Zahlen mitgeteilt wurden.

Während das letzte Friedensjahr (1913) noch einen Reinüberschuß der Einnahmen über die Ausgaben nach Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals und planmäßiger Ausstattung des Extraordinariums von 325 Millionen Mark aufgewiesen hat, der mit 234 Millionen Mark für allgemeine Staatszwecke und mit 91 Millionen Mark zur Verstärkung des Ausgleichsfonds verwendet werden konnte, schloß das Jahr 1914 mit einem Fehlbetrag von 38 Millionen Mark ab, sodaß für allgemeine Staatszwecke die etatsmäßig vorgesehenen 244 Millionen Mark nicht gezahlt werden konnten. Das Jahr 1915 hatte wieder einen Betriebsüberschuß von 161 Millionen, das Jahr 1916 einen solchen von 268 Millionen und das Jahr 1917 einen solchen von 26 Millionen Mark, für 1918 war ein Fehlbetrag von 189 Millionen Mark geschätzt. Das günstige Ergebnis des Jahrs 1916 beruhte auf Zufälligkeiten. In den Jahren 1914 und 1915 konnten die etatsmäßigen Ausgaben für allgemeine Staatszwecke noch aus dem Aus-

gleichsfonds bestritten werden, der damit erschöpft war. Unter Hinzurechnung dieser Ausgaben ergibt sich für 1917 ein Fehlbetrag von 250 Millionen Mark, für 1918 ein solcher von 472 Millionen Mark. Dieses ungünstige Ergebnis hatte seinen Grund lediglich in der ganz außerordentlichen Steigerung der Betriebsausgaben, denn die Betriebseinnahmen sind während des Kriegs noch gestiegen u. a. im Personenverkehr von 712 Millionen Mark im Jahr 1913 auf 797 Millionen im Jahr 1916, im Güterverkehr von 1071 Millionen Mark auf 1926 Millionen Mark in demselben Zeitraum. Die Gesamtbetriebseinnahmen vermehrten sich von 2557 Millionen Mark auf 3019 Millionen, sie wurden für 1917 auf 3450 Millionen und für 1918 auf 3409 Millionen Mark geschätzt. Dagegen erhöhten sich die Ausgaben von 1770 Millionen Mark auf 2167 Millionen (1913 bis 1916), sie wurden für 1917 auf 2830 Millionen, für 1918 auf 2997 Millionen Mark geschätzt. Diese Steigerung trat sowohl bei den persönlichen als bei den sächlichen Ausgaben hervor. Wären die persönlichen Ausgaben in den Jahren 1915 bis 1917 dieselben gewesen wie 1913, so würden weniger ausgegeben sein im Jahr 1918 = 104 Millionen, 1916 = 229 Millionen, 1917 = 700 Millionen Mark. Bei den sächlichen Ausgaben würde sich nach den Durchschnittspreisen des Jahrs 1913 eine Minderausgabe herausgestellt haben von 13 Millionen Mark für 1915, 71 Millionen Mark für 1916 und 263 Millionen Mark für 1917. Die Gesamtminderausgaben hätten betragen 1915 = 117 Millionen, 1916 = 300 Millionen, 1917 = 963 Millionen Mark. Für 1918 wurden sie auf 1250 Millionen geschätzt. Über die Erhöhung der Durchschnittspreise für einige der wichtigsten für die Eisenbahn erforderlichen Gegenstände werden folgende Zahlen mitgeteilt. Es stieg der Preis für die Tonne Kohlen von 12,60 ℳ im Jahr 1913 auf 28,70 ℳ im Jahr 1918, d. h. um 127 v. H., für Schienen von 120,27 auf 202,50 ℳ, d. h. um 68 v. H., der von Kleineisen von 175,05 auf 360 ℳ, d. h. 106 v. H., von Eisenschwellen von 112,19 auf 195 ℳ, d. h. 74 v. H., von Holzschwellen von 5,20 auf 9,60 ℳ, d. h. 85 v. H., von Bettungstoff von 3,45 auf 6,60 ℳ, d. h. 91 v. H. Für eine vierfach gekuppelte Heißdampflokomotive für Güterzüge wurden bezahlt im Jahr 1913 = 92000 ℳ, im Jahr 1918 = 153700 ℳ. Ähnlich waren die Preise für Personenwagen, für offene und für gedeckte Güterwagen in die Höhe gegangen.

Daß ein derartiges sich von Jahr zu Jahr steigerndes Mißverhältnis zwischen Einnahmen und Ausgaben zu einer Tariferhöhung nötigte, wurde auch im Landtag anerkannt, anderseits aber wurde natürlich betont, daß diese Erhöhungen wieder rückgängig gemacht werden müßten, sobald nach Friedensschluß normale Verhältnisse wieder eingetreten seien. Dies wurde von der Regierung zugesagt. Der Minister der öffentlichen Arbeiten erklärte im Abgeordnetenhaus auch, daß ihm die Form des Tarifzuschlags eine unsympathische sei, weil sie eine sorgfältige Nachprüfung im einzelnen ausschließe. Aber eine Untersuchung über die Wirkung der Tariferhöhung auf die einzelnen Wirtschaftszweige erfordere längere Zeit und gründliche tatsächliche Erhebungen. Bei der Eilbedürftigkeit dieser ganzen Angelegenheit habe man davon absehen müssen. Auch die Besorgnis wurde laut, daß die Eisenbahnverwaltung demnächst nach fiskalischen Grundsätzen wirtschaften werde. Der Minister der öffentlichen Arbeiten und der Finanzminister gaben demgegenüber die beruhigende Versicherung, daß die Eisenbahnen auch in Zukunft ihre wirtschafts-, verkehrs- und handelspolitischen Aufgaben wie bisher in erster Linie im Auge behalten würden. Der Minister der öffentlichen Arbeiten erklärte weiter, daß er, sobald geordnete Verhältnisse wieder vorlägen, daran gehen werde, die Tarifzuschläge, soweit als erforderlich, in das Tarifschema selbst einzuarbeiten, wodurch die mit den Zuschlägen verbundenen Unzuträglichkeiten beseitigt werden würden [1]).

Die erhöhten Tarife sind am 1. April 1918 in Kraft getreten.

[1]) Vergl. den Aufsatz von Herrmann: Die Umbildung der deutschen Eisenbahngütertarife. Archiv für Eisenbahnwesen 1919, S. 347 ff.

Kriegszuschläge in den Jahren 1918, 1919 bis 1. April 1920.

Schon im Herbst 1918 hatte sich das Mißverhältnis zwischen den Ausgaben und den Einnahmen so gesteigert, daß zur Herstellung des Gleichgewichts im Eisenbahnhaushalt eine erneute Erhöhung auch der Gütertarife nicht umgangen werden konnte. Nach Abschluß des Waffenstillstands am 11. November 1918 und dem Ausbruch der Revolution trat dann eine Wendung der politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse ein, die auch einen tiefen und nachhaltigen Einfluß auf den Eisenbahnverkehr ausüben mußte. Der Verkehr nahm eine stark rückläufige Bewegung an, die Einnahmen verminderten sich. Schon der beschleunigte Rückmarsch der Heere aus Feindesland, die Abgabe von großen Mengen von Betriebsmitteln (Lokomotiven und Wagen) an die Entente mußten eine Verminderung des Personen- und Güterverkehrs zur Folge haben. Dazu kam die Verschlechterung des Reparaturstands der Lokomotiven und Wagen infolge mangelnder Leistungen der Werkstätten. Die im Betrieb befindlichen Lokomotiven konnten nicht ordnungsmäßig ausgebessert werden, die Fabriken lieferten nur langsam neue Betriebsmittel. Durch die Ausstände der Bergarbeiter verminderten sich die Kohlenvorräte. Während bisher angenommen war, daß die Einnahmen des Jahrs 1918 die des Vorjahrs übersteigen würden, mußte jetzt auf eine Mindereinnahme aus dem Betrieb von 250 Millionen Mark gerechnet werden. Dazu kamen die erneuten Steigerungen der Ausgaben, auch infolge der Einführung des Achtstunden-Arbeitstags. Die ursprünglich von der preußischen Regierung dem Landeseisenbahnrat gegenüber ausgesprochene Absicht, die Güter- und Tiertarife um 25 v. H. zu erhöhen, mußte aufgegeben, der Zuschlag mußte auf 60 v. H. erhöht werden. Die Regierung legte den größten Wert darauf, daß die erhöhten Tarife am 1. April 1919 in Kraft träten, und die Erhöhung wurde ohne Befragung des Landeseisenbahnrats, dessen Berufung unter den politischen Verhältnissen nicht möglich war, beim Fehlen einer Landesvertretung durch Verordnung mit Gesetzeskraft vom 9. März 1919 genehmigt. Die Staatseisenbahnverwaltung wurde darin ermächtigt, vom 1. April 1919 ab auf den preußisch-hessischen Staatsbahnen im Güter- und Tierverkehr zu den auf Grund des Gesetzes vom 20. März 1918 um 15 v. H. erhöhten Frachtsätzen einen Zuschlag bis zu 60 v. H. zu erheben. Der Zuschlag sollte, wie der frühere, mit Ablauf des zweiten Wirtschaftsjahrs, das auf den Abschluß des Friedens mit der letzten mit Deutschland im Krieg stehenden europäischen Großmacht folgte, außer Kraft treten. Die übrigen deutschen Regierungen mit Staatsbahnbesitz sind gleichzeitig in derselben Weise vorgegangen.

Über die Verschlimmerung der finanziellen Verhältnisse wurden folgende tatsächlichen Angaben gemacht.

Die Betriebsausgaben waren im Etat für 1918 auf 2997 Millionen Mark geschätzt. Anfang Oktober 1918 mußten sie auf 3750 Millionen, nach den November-Ereignissen auf 4476 Millionen, d. h. 1479 Millionen *mehr* angenommen werden, als im Etat vorgesehen war. Daraus ergab sich ein Fehlbetrag von 1001 Millionen, während ein Überschuß von 731 Millionen veranschlagt war. Unter Berücksichtigung der Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals und des Zuschusses zum Extraordinarium erhöhte sich der Fehlbetrag auf 1593 Millionen Mark. Für 1919 war der Fehlbetrag auf 2079 Millionen Mark geschätzt.

Für die Betriebsausgaben stellte sich der Mehrbedarf auf 1792 Millionen Mark, davon kamen bedeutend mehr als die Hälfte, nämlich 1001 Millionen, auf Personalausgaben. Wenn die Ausgaben auf den Kopf der Bediensteten dieselben geblieben wären, wie im Jahr 1913, so würden im Jahr 1918 = 1780 Millionen weniger zu zahlen gewesen sein. Für die sächlichen Ausgaben stellte sich dieser Mehrbetrag auf 2380 Millionen, er würde sich 1919 voraussichtlich auf 2500 Millionen Mark erhöhen. Während für 1917 noch ein Betriebs-

überschuß von 16,23 v. H. angenommen war, erwartete man, daß 1918 die Ausgaben die Einnahmen um 28,81 v. H., 1919 um 39,72 v. H. überschreiten würden.

Es wurde angenommen, daß die Einnahmen aus dem Güterverkehr sich nach Erhöhung der Tarife rechnerisch um 1140 Millionen Mark vermehren würden, wozu die Vermehrung der Einnahmen aus dem Personenverkehr um 296 Millionen Mark hinzutrat, im ganzen also eine Mehreinnahme von 1436 Millionen Mark, wodurch wenigstens der größte Teil des erwarteten Fehlbetrags gedeckt würde.

An der Absicht, den Tarif nach Wiederherstellung normaler wirtschaftlicher Verhältnisse organisch umzugestalten, wurde festgehalten [1]). Eine Schwächung der Konkurrenzfähigkeit der deutschen Wirtschaft gegenüber dem Ausland wurde nicht befürchtet. Denn alle Bahnen der neutralen sowohl als auch der feindlichen Staaten hatten ihre Eisenbahntarife gleichfalls, einige viel bedeutender erhöht, als die deutschen. Soweit die Preise der Güter von den Eisenbahntarifen abhängen, würde sich dieser Einfluß im gleichen Maß bei unseren Konkurrenten auf dem Weltmarkt fühlbar machen, wie bei uns.

Diese Erhöhungen genügten nicht zur Wiederherstellung gesunder Eisenbahnfinanzen. Vor Übergang der deutschen Eisenbahnen auf das Reich mußte noch zweimal eine Erhöhung aller Tarife, also auch der Personen- und Gepäcktarife, vorgenommen werden. In der auf Seite 219 erwähnten Konferenz vom 11. und 12. August 1919 verständigten sich die Staatsbahnen besitzenden Regierungen auch über eine Erhöhung aller Tarife um 50 v. H., die am 1. Oktober 1919 in Kraft getreten ist. Ihr folgte eine weitere Erhöhung um 100 v. H. vom 1. März 1920 ab. Beide Maßregeln bedurften wieder in Preußen nach dem Gesetz vom 1. Juni 1882 der Zustimmung der Volksvertretung, die in den Sitzungen vom 19. und 21. September 1919 für die erstere, vom 19. und 23. Februar 1920 für die letztere von der Landesversammlung erteilt wurde. Durch die Gesetze vom 24. September 1919 und vom 23. Februar 1920 ist die Genehmigung mit der Maßgabe ausgesprochen, daß auch diese Zuschläge zu derselben Zeit wie die früheren außer Kraft treten sollten.

Die Erwartung, daß durch die ersten starken Erhöhungen der Personen- und Gütertarife das Gleichgewicht im Staatshaushalt einigermaßen wieder hergestellt werde, war im Jahr 1919 nicht in Erfüllung gegangen. Die Einnahmen hatten sich nicht in dem Maß gesteigert wie angenommen war, die Ausgaben waren erheblich über die geschätzte Summe gestiegen. Während die Gesamteinnahmen auf rd. 4815 Millionen Mark veranschlagt waren, würden sie nach den Schätzungen auf Grund der tatsächlichen Ergebnisse der ersten drei Monate des Rechnungsjahrs 1919 nur rd. 3758 Millionen Mark betragen. Der Betrag der Ausgaben war auf 4864 Millionen Mark geschätzt. Nach neueren Schätzungen mußte auf eine Ausgabe von 7214 Millionen Mark gerechnet werden. Hiernach würde ein Zuschuß von 3456 Millionen Mark zur Herstellung des Gleichgewichts erforderlich sein, wovon auf Preußen 3402 Millionen Mark, die übrigen 54 Millionen auf Hessen kämen. Da ein Herabgehen der Ausgaben nicht erwartet werden könnte, so sei zur Vermehrung der Einnahmen eine weitere bedeutende Erhöhung der Tarife nicht zu vermeiden. Zum vollständigen Ausgleich der Einnahmen und Ausgaben wäre rechnerisch eine Erhöhung der Betriebseinnahmen um nahezu 100 v. H. erforderlich gewesen. Durch eine solche würden nach damaliger Annahme Handel, Industrie und Verkehr ganz außerordentlich belastet worden sein. Man hoffte mit einer solchen von 50 v. H. einigermaßen das Gleichgewicht im Staatshaushalt zu erreichen.

Zweifel bestanden darüber, ob der Zuschlag auch für die Kohlentarife in vollem Umfang erhoben werden könne. Hätte man die Kohlen vollständig freigelassen, so wäre, da die

[1]) Wegen der Neuordnung der Gütertarife vergl. Seite 221 Anmerkung [1]).

Einnahme der preußisch-hessischen Staatsbahnen aus dem Kohlenverkehr 30 v. H. der Gesamtfrachteinnahmen beträgt, die Erhöhung des Zuschlags auf alle übrigen Güter von 50 v. H. auf 75 v. H. erforderlich geworden. Das war nicht angängig. Man verständigte sich daher über einen Mittelweg, wonach bei Entfernungen bis zu 400 km der Rohstofftarif mit einer Gesamterhöhung (nach dem früheren und dem neuen Gesetz) von 176 v. H. und bei Entfernungen von 400 km bis 600 km und weiter über 600 km geringere Zuschläge erhoben werden sollten. Hiernach betrugen die Einheitsätze für Kohlen seit dem 1. Oktober 1919 für das Tonnenkilometer

bei Entfernungen bis	350 km	6,1 ₰	zuzüglich 20 ₰ Abfertigungsgebühr.
„ „	von 350—400 „	3,9 „	
„ „	von 401—600 „	2,4 „	
„ „	über 600 „	1,4 „	

Damit kam bei geringen Entfernungen (der durchschnittliche Beförderungsweg der Kohlen beträgt 105 km) die Erhöhung von 50 v. H. voll zur Erhebung, während für weitere Entfernungen durch geringere Beförderungspreise der Bezug von Kohlen erleichtert wurde.

Wesentlich aus Verkehrsrücksichten wurden zur Beschleunigung des Wagenumlaufs die Wagenstandgelder vom 15. November ab erhöht

für die ersten	24	Stunden	von	4 ℳ	auf	50 ℳ,
„ „ zweiten	24	„	„	6 „	„	75 „,
„ jede weiteren	24	„	„	8 „	„	100 „.

Diese Gebühren sind infolge Vorstellungen der Verfrachter wieder für den ersten Tag auf 10 ℳ und für den zweiten Tag auf 50 ℳ ermäßigt worden.

Schon im Februar 1920 zeigte sich, daß die ein halbes Jahr vorher gehegte Hoffnung auf eine, wenn auch langsame Verbesserung der Eisenbahnfinanzen sich wieder nicht erfüllt hatte. Nach den Ergebnissen der Monate April bis Ende Dezember 1919 waren die Betriebseinnahmen für 1919 auf insgesamt 5594 Millionen Mark zu veranschlagen. Demgegenüber wurden die Betriebsausgaben auf 11240 Millionen Mark geschätzt. Es ergab dies einen Fehlbetrag von 5646 Millionen Mark. Rechnete man dazu noch die zur Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals erforderlichen 888 Millionen Mark und das Extraordinarium von 164 Millionen Mark, so kam man zu einem Gesamtfehlbetrag von 6698 Millionen Mark. Die Eisenbahnverwaltung hoffte, durch die neue Tariferhöhung eine Einnahme von 5400 Millionen Mark zu erzielen, sodaß nur noch ein Fehlbetrag von 1300 Millionen Mark zu decken bliebe. Unter den Mehrausgaben, auf die 1919 nicht gerechnet werden konnte, befanden sich 1200 Millionen Mark infolge der Neuregelung der Arbeitslöhne nach dem Tarifvertrag, 900 Millionen Mark an Kriegszuschlägen für Beamte usw., 480 Millionen Mark für die bis Ende Januar 1920 erhöhten Preise für Kohlen und die damit zusammenhängenden Bedarfsgegenstände und 1380 Millionen Mark für die Preiserhöhung der aus Eisen hergestellten Materialien, namentlich der Oberbau- und Werkstoffe sowie der Arbeiten zur Instandsetzung der Fahrzeuge in den Privatwerkstätten. Über die Steigerung der Preise für die notwendigen Bedarfsgegenstände seit dem Kriegsausbruch wurde folgendes mitgeteilt. Es betrugen die Preise:

		1914		1920	
für Kohlen	für die Tonne	11,25 bis	12,00 ℳ,	162,00	ℳ,
„ Koks	„ „ „	17,50 bis	19,50 „,	226,00	„,
„ Gießerei-Roheisen	„ „ „		75,50 „,	1937,50	„,
„ Stabeisen	„ „ „		69,00 „,	1313,00	„,
„ Flußstabeisen	„ „ „	90,00 bis	92,00 „,	2750,00	„,
„ Grobbleche	„ „ „	98,00 bis	102,00 „,	3285,00	„,
„ Schienen	„ „ „		138,50 „,	2750,00	„,

		1914	1920
für Eisenschwellen	für die Tonne	126,00 bis 135,00 ℳ,	2750,00 ℳ,
„ Petroleum	„ 100 kg	22,00 „ ,	337,00 „ ,
„ Schmieröl	„ 100 „	17,00 „ ,	165,00 „ .

Man hatte vor der Wahl gestanden, die Fehlbeträge der Eisenbahn durch Aufnahme einer Anleihe oder durch Erhöhung der Einnahmen, d. h. mit Heraufsetzung der Beförderungsgebühren, zu begleichen. Der erste Weg wurde dringend widerraten. Einmal sei der Markt mit Anleihen schon übermäßig belastet. Sodann müßten die Anleihen von der Eisenbahn verzinst und getilgt werden, und dazu bedürfe es weiter erhöhter Einnahmen. Die Steuerzahler zur Deckung der Fehlbeträge heranzuziehen, sei auch nicht angängig. Diese mußten von den Verkehrtreibenden getragen werden. Man hoffte auch nach den Erfahrungen bei den früheren Erhöhungen, daß der Verkehr diese neue, ganz außerordentlich hohe Belastung werde tragen können.

Von den Mitgliedern der Landesversammlung wurde die Maßregel lebhaft bedauert, sie konnten aber keine anderen Wege zur Deckung der Fehlbeträge vorschlagen und stimmten der Regierung insbesondere darin zu, daß die Aufnahme einer Anleihe ausgeschlossen sei.

Zur Veranschaulichung der seit dem 1. April 1918 eingetretenen Steigerung der Frachtsätze des normalen Gütertarifs sind nachstehend die im Frieden geltenden Normalsätze den seit dem 1. Oktober 1919 und 1. März 1920 geltenden gegenübergestellt. Bei dem Vergleich ist zu berücksichtigen, daß der Stückguttarif schon früher erhöht und anders gestaffelt war.

Normalsätze des im Jahr 1914 geltenden Gütertarifs.

Entfernungen	Stückgutklassen				Wagenladungsklassen					
	Eilstückgut		Frachtstückgut		Allgemeine		Spezialtarife			
	Allgemeine Eilgutklasse	Spezialtarif für bestimmte Eilgüter	Allgemeine Stückgutklasse	Spezialtarif für bestimmte Stückgüter	A^1	B	A^2	I	II	III
	Streckensätze für das Tonnenkilometer in Pfennigen									
1— 50 km	22	11	—		—	—	—	—	—	—
51—200 „ (anzustoßen an den Satz für 50 km)	20	10	—		—	—	—	—	—	—
201—300 „ („ „ „ „ „ 200 „)	18	9	—		—	—	—	—	—	—
301—400 „ („ „ „ „ „ 300 „)	16	8	—		—	—	—	—	—	—
401—500 „ („ „ „ „ „ 400 „)	14	7	—		—	—	—	—	—	—
über 500 „ („ „ „ „ „ 500 „)	12	6	—		—	—	—	—	—	—
auf alle Entfernungen	—	—	—	8	6,7	6	5	4,5	3,5	—
1—100 km	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,6
über 100 „ (durchgerechnet)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,2
	Abfertigungsgebühren für 100 kg in Pfennigen									
1— 10 km	20	10			8					
11— 20 „	22	11			9					
21— 30 „	24	12			10		6	6	6	6
31— 40 „	26	13			11					
41— 50 „	28	14			12					
51— 60 „	30	15			12					
61— 70 „	32	16			12					
71— 80 „	34	17			12		9	9	9	9
81— 90 „	36	18			12					
91—100 „	38	19			12					
über 100 „	40	20			12		12	12	12	12

Dagegen sind seit dem 1. Oktober 1919 und 1. März 1920 erhöht
1. die Streckensätze für das Tonnenkilometer in Pfennigen:

Stückgutklassen:

	Eilstückgut Allgemeine Eilgutklasse	Spezialtarif für bestimmte Eilgüter u. Allg. Stückgutklasse	Frachtstückgut Spezialtarif für bestimmte Stückgüter
1—300 km . . . . . von	40,48	20,24	16,56
1919 auf	60,72	30,36	24,84
1920 „	121,44	60,72	49,68
301—400 km (anzustoßen an den Satz für 300 km) . . von	36,80	18,40	14,72
1919 auf	55,20	27,60	22,08
1920 „	110,40	55,20	44,16
401—500 km (anzustoßen an den Satz für 400 km) . . von	33,12	16,56	12,88
1919 auf	49,68	24,84	19,32
1920 „	99,36	49,68	28,64
501—600 km (anzustoßen an den Satz für 500 km) . . von	29,44	14,72	11,04
1919 auf	44,16	22,08	16,56
1920 „	88,32	44,16	33,12
über 600 km (anzustoßen an den Satz für 600 km) . . von	22,08	11,04	11,04
1919 auf	33,12	16,56	16,56
1920 „	66,24	33,12	33,12

Wagenladungsklassen:

		1919	1920
Allgemeine Wagenladungsklasse A^1 . . . . . von	12,328 auf	18,492 und	26,984
„ „ B . . . . . „	11,04 „	16,56 „	33,12
Spezialtarif A^2 . . . . . „	9,20 „	13,80 „	27,60
„ I . . . . . „	8,28 „	12,42 „	24,84
„ II . . . . . „	6,44 „	9,66 „	13,382
„ III . . . . . „	4,784 „	7,176 „	24,352
1—100 km III	—	—	—
über 100 „ durchgerechnet	4,048 „	6,072 „	12,144

2. Die Abfertigungsgebühren für 100 kg in Pfennigen:

Kilometer	Allgemeine Eilgutklasse			Spezialtarif für bestimmte Eilgüter und Frachtstückgut			Allgemeine Wagenladungsklassen A^1 und B			Spezialtarife A^2, I, II, III		
	von	1919 auf	1920 auf	von	1919 auf	1920 auf	von	1919 auf	1920 auf	von	1919 auf	1920 auf
1— 10 ...	36,80	55,20	110,40	18,40	27,60	55,20	14,72	22,08	44,16	11,04	16,56	32,12
11— 20 ...	40,48	60,72	121,44	20,24	30,36	60,72	16,56	24,84	49,68	11,04	16,56	32,12
21— 30 ...	44,16	66,24	132,48	22,08	33,12	66,24	18,40	27,60	55,20	11,04	16,56	32,12
31— 40 ...	47,84	71,76	143,52	23,92	35,88	71,70	20,24	30,36	60,72	11,04	16,56	32,12
41— 50 ...	51,52	77,28	154,56	25,76	38,64	77,28	22,08	33,12	66,24	11,04	16,56	32,12
51— 60 ...	55,20	82,80	165,80	27,60	41,40	82,80	22,08	33,12	66,24	16,56	24,84	49,68
61— 70 ...	58,88	88,32	176,64	29,44	44,16	88,32	22,08	33,12	66,24	16,56	24,84	49,68
71— 80 ...	62,56	93,84	187,68	31,28	46,92	93,84	22,08	33,12	66,24	16,56	24,84	49,68
81— 90 ...	66,24	99,36	198,72	33,12	49,68	99,36	22,08	33,12	66,24	16,56	24,84	49,68
91—100 ...	69,92	104,88	209,90	34,96	52,44	104,88	22,08	33,12	66,24	16,56	24,84	49,68
über 100 ...	73,60	110,40	220,80	36,80	55,20	110,40	22,08	33,12	66,24	22,08	33,12	66,24

Die internationalen Tarife.

Die in dem Internationalen (Berner) Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 nebst Nachträgen vorgesehenen rechtlichen Bestimmungen über den Güterverkehr zwischen den Vertragstaaten (Deutsches Reich, Österreich, Ungarn, Frankreich, Italien, Rußland, Belgien, Niederlande, Luxemburg, Schweiz, Dänemark, Schweden, Serbien, Rumänien und Bulgarien — nach dem Krieg sind Norwegen und Polen beigetreten —) sind während des Kriegs bestehen geblieben. Im Artikel 366 des Versailler Vertrags hat sich das Deutsche Reich verpflichtet, an dem Internationalen Übereinkommen weiter teilzunehmen, auch ist dessen Ausdehnung auf den Personen- und Gepäckverkehr sowie eine Revision binnen fünf Jahren nach dem Inkrafttreten des Friedens vorgesehen. Tatsächlich hat aber ein Eisenbahnverkehr zwischen dem Deutschen Reich und den ihm feindlichen Staaten seit Ausbruch des Kriegs nicht stattgefunden und die bestehenden Tarife sind teils ausdrücklich, teils stillschweigend aufgehoben worden. In den besetzten Gebieten von Belgien, Frankreich und Rußland hatte sich auf den von den Militärbehörden verwalteten Eisenbahnen auch ein beschränkter allgemeiner Personen- und Güterverkehr entwickelt, für den später einzelne, besondere durchgehende Tarife mit den deutschen und österreichischen Eisenbahnen eingeführt worden sind. Der deutsche Tarif für den westlichen Kriegsschauplatz galt vom 1. Juli 1915 ab und wurde vom 1. September 1916 ab geändert, der für den östlichen Kriegsschauplatz galt vom 1. September 1916 ab. Die allgemeinen Bestimmungen und die Tarifvorschriften entsprechen im wesentlichen den deutschen mit der wichtigen Ausnahme, daß bei Gütertransporten innerhalb der besetzten Gebiete jede Zahlung der Bahnen für Verlust, Beschädigung, Überschreitung der Lieferfristen usw. ausgeschlossen ist. In dem Muster der Frachtbriefe (dem deutschen sowohl als auch dem internationalen) ist demgemäß die Bezugnahme auf die Eisenbahn-Verkehrsordnung und das Internationale Übereinkommen weggefallen.

Diese Tarife sind bei Abschluß des Waffenstillstands und der Räumung der besetzten Gebiete von selbst weggefallen. Die direkten Tarife mit den neutralen Staaten (Schweiz, Niederlande, Dänemark, Schweden, Norwegen) ebenso wie die mit den verbündeten Staaten (Österreich, Ungarn, Bulgarien und Türkei) sind während des Kriegs in ihrer Grundlage bestehen geblieben, haben aber Änderungen erfahren, die auch im Zusammenhang mit den Schwankungen der Valuta standen. Im einzelnen wird folgendes bemerkt:

Die feindlichen Staaten.

Rußland: Mit Ausbruch des Kriegs wurden die direkten Verkehrsbeziehungen unterbrochen. Eine Aufhebung der bestehenden internationalen Tarife ist nicht veröffentlicht worden, dagegen sind die auf deutscher Seite bestehenden besonderen Grenz-Transittarife für den Verkehr nach und von Rußland im Frühjahr 1916 ausdrücklich außer Kraft gesetzt worden.

Belgien, Nordfrankreich, England: Die direkten Gütertarife mit diesen drei Staaten sind nach Ausbruch des Kriegs ausdrücklich aufgehoben worden, und zwar die Tarife für den norddeutsch-belgischen und belgisch-bayerischen Verkehr mit dem 10. September 1914, die für den direkten deutsch-englischen, deutsch-französischen (über Belgien), französisch-russischen, belgisch-russischen, nordisch-belgischen und nordisch-französischen Verkehr mit dem 15. Dezember 1914. Der Tarif für den Verkehr Belgien—Südwestdeutschland wurde nicht förmlich aufgehoben, seine Anwendung wurde durch öffentliche Bekanntmachung einstweilen ausgeschlossen.

Südfrankreich: Die direkten Verbandstarife im deutsch-südfranzösischen und im deutsch-französischen Verkehr mit und über Elsaß-Lothringen sind nicht ausdrücklich aufgehoben, durch die Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen ist jedoch bekannt gemacht worden, daß ihre Anwendung bis auf weiteres ausgeschlossen sei.

Italien: Mit Ausbruch des Kriegs zwischen Italien und Österreich (Mai 1915) wurden die direkten Verkehrsbeziehungen auch zwischen Deutschland und Italien unterbrochen. Auf Grund eines Erlasses vom 24. Mai 1915 wurde von der Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen bekannt gemacht, daß die Anwendung der deutsch-italienischen Tarife bis auf weiteres ausgeschlossen sei. Von einer förmlichen Außerkraftsetzung der deutsch-italienischen Tarife ist auch nach der Kriegserklärung Italiens an Deutschland (August 1916) abgesehen worden.

Auch die direkte Personen- und Gepäckabfertigung nach dem feindlichen Ausland hörte nach Kriegsausbruch sogleich von selbst auf. Zusammenstellbare Fahrscheinhefte des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen (Vereinsfahrscheinhefte), die nach dem Vermerk auf dem Umschlag nach dem 1. August 1914 durch eine im feindlichen Ausland gelegene Ausgabestelle verausgabt waren, wurden als ungültig behandelt. Die Ausgabe von Scheinen für Strecken des feindlichen Auslands — bei Reisen über die neutralen Länder — wurde eingestellt. Die neutralen und feindlichen Reiseunternehmer, denen vertraglich die Ausgabe von Fahrscheinheften überlassen war, wurden gehalten, keine Scheine für deutsche Strecken durch ihre Ausgabestellen im feindlichen Ausland verkaufen zu lassen; auch blieb es den Eisenbahndirektionen überlassen, den Verkauf von Unternehmerfahrscheinheften ganz einzustellen.

Die direkte Abfertigung von Personen und Reisegepäck im Verkehr mit Rumänien ist von den rumänischen Eisenbahnen zum 1. August 1916 gekündigt worden und seitdem unterblieben.

Bulgarien, Serbien, Türkei, Rumänien.

Mit Ausbruch des Kriegs wurde die Aufrechterhaltung des direkten Güterverkehrs, der ausschließlich über den Weg Zimony—Belgrad, also über Serbien führte, unmöglich. Die Direktion der ungarischen Staatseisenbahnen machte im Februar 1915 bekannt, daß der für diesen Verkehr geltende Tarif zur Zeit nicht zur Anwendung gelange.

Nachdem durch die militärischen Erfolge der Mittelmächte die Möglichkeit einer Aufnahme des Güterverkehrs mit den Balkanstaaten geschaffen war, wurde am 1. Dezember 1916 die Dienstanweisung für die Beförderung von „Maritza"- und „Osman"-Sendungen widerruflich eingeführt. Es handelte sich hier um einen gebundenen Verkehr, der nicht allgemein zugänglich, sondern auf bestimmte Versender und auf bestimmte Empfänger beschränkt war. Als „Maritza"-Verkehr wurde der Verkehr mit Bulgarien, als „Osman"-Verkehr der Verkehr mit der Türkei bezeichnet. Für die Abwicklung des Verkehrs (nur für Wagenladungen) waren Sammelstationen eingerichtet, und zwar Oberleschen, Cosel-Hafen, Ratibor, Sofia, Plowdiw (Philippopel) und Konstantinopel. Eine Dienstanweisung sah lediglich Ausnahmetarife — in Anlehnung an den deutsch-orientalischen Tarif in der Frankenwährung — vor für alle Waren, für die nach Lage der Verhältnisse eine Verkehrsentwicklung zu erwarten stand.

In der gleichen Weise wurde durch die am 20. April 1917 in Kraft getretene Dienstanweisung für die Beförderung von „Mazedon"-Sendungen die direkte Abfertigung von Deutschland (Sammelstationen Breslau West, Dresden-Friedrichstadt und München-Laim) nach Mazedonien (Sammelstationen Leskovac, Pristina, Üsküb und Veles) ermöglicht. Außerdem bestanden Dienstanweisungen für die Abfertigung von deutschen Steinkohlen, Koks und

Briketts nach Konstantinopel (gültig vom 1. August 1916) und nach Nisch, Plewen und Sofia (gültig vom 1. August 1917).

Diese Dienstanweisungen wurden mit sofortiger Gültigkeit durch Bekanntmachung vom 29. Oktober 1918 aufgehoben.

Für den Verkehr mit Rumänien bestanden die Übergänge Itzkany, Gyimes, Predeal, Raul-Vadului und Varciorova. Mit Ausbruch des Kriegs zwischen Österreich-Ungarn und Rußland schied der leistungsfähige Weg über Itzkany und später auch der Weg über Varciorova — infolge der kriegerischen Ereignisse — aus. Die Generaldirektion der rumänischen Eisenbahnen erließ am 28. September 1914 eine Bekanntmachung, daß die direkte Abfertigung aller Güter von Rumänien nach dem Ausland eingestellt werde. Die mannigfachen Schwierigkeiten, die infolgedessen eintraten, gaben Anlaß zu Verhandlungen zwischen den ungarischen Staatseisenbahnen und den rumänischen Eisenbahnen über die Anwendung der direkten Tarife, die zu dem Ergebnis führten, daß durch Bekanntmachung vom 31. Oktober 1914 insoweit die direkten Tarife wieder eingeführt wurden, als nach den Verbandsleitungsvorschriften die Leitung über einen offenen Leitungsweg erfolgen konnte. Im übrigen erfolgte Abfertigung auf rumänischer Seite zu den Sätzen des Binnentarifs, und für die Strecken der deutschen, österreichischen und ungarischen Eisenbahnen zu den im Verbandstarif angegebenen Teilfrachtsätzen.

Besondere Ermäßigungen (Spezialtarif III) wurden von Deutschland für die Einfuhr von Petroleum zugestanden. Die Ausfuhr von Benzin und Schmierölen wurde von der rumänischen Regierung verboten.

Zur Abbeförderung der in Ungarn und der Bukowina lagernden, aus Rumänien mit Fuhrwerk angefahrenen Getreidemengen (Getreide, Mais, Kleie) wurde mit rückwirkender Kraft vom 29. Januar 1916 die Dienstanweisung für „Cerestransporte" eingeführt, die in ähnlicher Weise wie im Verkehr mit Bulgarien, Serbien und der Türkei, eine direkte Abfertigung der Sendungen von ungarischen nach deutschen Sammelstationen ermöglichte.

Durch eine am 1. Mai 1916 eingeführte Dienstanweisung für „Carmen"-Sendungen wurde die Entwicklung des Verkehrs von Deutschland nach Rumänien (Sammelstation Ploiesti) besonders gefördert, soweit es sich um die Beförderung geschlossener Züge oder Zugteile handelte.

Der Verbandsgütertarif wurde von den rumänischen Eisenbahnen mit Schreiben vom 27. April 1916 zum 1. August 1916 mit Rücksicht auf die Erhöhung des rumänischen Binnentarifs gekündigt. Noch ehe die Umrechnungsarbeiten beginnen konnten, trat Rumänien — am 28. August 1916 — in den Weltkrieg ein. Nach der Niederwerfung Rumäniens wurde durch die mit Gültigkeit vom 29. Januar 1917 eingeführte Dienstanweisung für „Präda"-Sendungen (Getreide, Futtermittel, Ölsaaten, Häute, Felle usw.) und „Victoria"-Sendungen (Mineral- und Schmieröle) die direkte Abbeförderung ermöglicht, bis infolge Änderung der politischen Verhältnisse der Güterverkehr wieder aufgehoben werden mußte.

Neutrale Staaten.

Niederlande: Der direkte Gütertarif Norddeutschland—Niederlande ist während des Kriegs aufrecht erhalten bis auf das Tarifheft für den Verkehr mit dem Bezirk Saarbrücken, das zum 1. April 1918 aufgehoben ist. Aufgehoben sind ferner im Lauf des Kriegs alle Ausnahmetarife, sodaß nur noch die Normalklassen und die Ausnahmeklassen 1 bis 5 Geltung hatten.

Vollständig beseitigt sind hiernach die direkten Gütertarife

Niederlande—Schweiz zum 1. August 1917,
„ —Basel zum 1. April 1918,
„ —Südwestdeutschland zum 1. April 1918,
„ —Bayern zum 1. April 1919.

Einzelne Ausnahmetarife waren, wie oben bemerkt (Seite 213 ff.), schon früher, z. B. die Eisen- und die besonders ermäßigten Kohlenausnahmetarife zum 1. Juli 1916, eingeschränkt oder beseitigt worden. Folgende Frachterhöhungen sind in den direkten Tarifen eingetreten:

a) Nach dem Vorgang im innerdeutschen Verkehr wurden die Einrechnungsanteile der deutschen Bahnen am 1. April 1918 um 15 v. H., am 1. April 1919 um weitere 60 v. H., am 1. Oktober 1919 um weitere 50 v. H. und am 1. März 1920 um weitere 100 v. H. erhöht.

b) Die niederländischen Bahnen haben folgende Erhöhungen ihrer Anteile durch eine Art von Nebengebühren vorgenommen:

	für Stückgut	für Wagenladungen
vom 30. April 1916 . .	um 20 v. H.,	um 10 v. H. der Klasse C,
„ 21. Mai 1916 . .	„ 40 „ „	„ 20 „ „ „ C,
„ 26. Oktober 1917 . .	„ 100 „ „	„ 50 „ „ „ C,
„ 15. August 1918 . .	„ 140 „ „	„ 70 „ „ „ C,
„ 1. Juli 1919 . .	„ 100 „ „	„ 80 „ „ „ C,
„ 1. November 1919 . .	„ 125 „ „	„ 105 „ „ „ C.

Schweiz: Die direkten deutsch-schweizerischen Gütertarife sind während des Kriegs aufrecht erhalten worden. Aufgehoben sind zum Teil infolge Aufhebung oder Neugestaltung der innerdeutschen Tarife die Eisen- und Kohlenausnahmetarife (vergl. Seite 214), eine größere Anzahl von Ausnahmetarifen, die 1913 nicht oder nur wenig benutzt waren oder für deren Beibehaltung aus anderen Gründen ein wirtschaftliches Bedürfnis nicht vorlag, sowie die Ausnahmetarife für Ausfuhrgüter, die auf Grund des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs Teil I B im Fall der Ausfuhr ermäßigt waren (z. B. Papier, Schwefelsäure, Tonerde usw.).

Folgende Erhöhungen der direkten Tarife sind eingetreten:

Nach dem Vorgang im innerdeutschen Verkehr sind die Einrechnungsanteile der deutschen Bahnen erhöht worden: am 1. April 1918 um 15 v. H., am 1. April 1919 um weitere 60 v. H., am 1. Oktober 1919 um weitere 50 v. H. und am 1. März 1920 um weitere 100 v. H.

Die Schweizerischen Bundesbahnen haben ihre Anteile wie folgt erhöht:

Einführung eines festen für alle Entfernungen gleichen Frachtzuschlags für 100 kg
am 1. Oktober 1916 von 1 Rappen,
„ 15. März 1917 „ 10 und 5 Rappen für Eil- und Frachtstückgut
und „ 4 „ 3 „ „ Ladungen von 5 und 10 t.

An Stelle der festen Zuschläge traten dann nach Entfernungen und Tarifklassen abgestufte Frachtzuschläge. Im ganzen bestehen 13 Entfernungstufen. Die Erhöhung hat betragen in Rappen für 100 kg:

Einführungstag	Stückgut		Ladungen	
	1. Stufe in Rappen	2. bis 13. Stufe in Rappen	1. Stufe in Rappen	2. bis 13. Stufe in Rappen
am 22. Oktober 1917	10—20	je 5—10 mehr	4— 6	je 1— 5 mehr
„ 1. Mai 1918	20—40	„ 10—20 „	8—14	„ 3—12 „
„ 1. Januar 1919	40—80	„ 20—40 „	9—20	„ 5—28 „

Die nordischen Länder: Die direkten Gütertarife mit Dänemark, Schweden und Norwegen blieben während des Kriegs aufrecht erhalten. Nur soweit die Fährstrecken Warnemünde—Gjedser und Saßnitz—Trelleborg infolge feindlicher Maßnahmen zeitweilig gesperrt waren und der Verkehr über Vamdrup geleitet wurde, konnten in den Verkehrsbeziehungen,

die im direkten Verkehr den Wegen über die beiden Fähren zugewiesen sind, der direkte Tarif nicht angewendet werden. In diesen Fällen erfolgte gebrochene Abfertigung. Folgende erheblichen Erhöhungen in den direkten Tarifen sind vorgenommen:

Nach dem Vorgang im innerdeutschen Verkehr wurden die Einrechnungsanteile der deutschen Bahnen am 1. April 1918 um 15 v. H., am 1. April 1919 um noch 60 v. H., am 1. Oktober 1919 um weitere 50 v. H. und am 1. März 1920 um noch 100 v. H. erhöht.

Ebenso haben die nordischen Bahnen folgende Erhöhungen ihrer Einrechnungsanteile vorgenommen:

Dänemark:

1. Dezember 1917: um 25 v. H.,
25. Februar 1919: durchschnittlich um 71 v. H.,
1. November 1919: „ „ 91 „ .

Schweden:

10. November	1915:	für Stückgut 14 bis 18 ₰,	für Ladungen 5 bis 14 ₰	für 100 kg ohne
1. Mai	1917:	„ „ 20 v. H.,	„ „ 20 v. H.,	Rücksicht auf die
15. August	1917:	„ „ 50 „ ,	„ „ 50 „ ,	Entfernungen,
1. Januar	1918:	„ „ 150 „ ,	„ „ 150 „ ,	
15. Juli	1918:	„ „ 200 „ ,	„ „ 200 „ ,	
15. September	1919:	„ „ 250 „ , nebst festem Zuschlag von 49 bis 63 ₰ für 100 kg.	„ „ 250 [1]) „ , nebst festem Zuschlag von 18 bis 49 ₰ für 100 kg.	

Norwegen:

15. Mai	1915:	für Stückgut 17 ₰,	für Ladungen 6 bis 17 ₰	für 100 kg ohne Rück-
1. Mai	1917:	„ „ 30 v. H.,	„ „ 20 bis 30 v. H.,	sicht auf die Entfer-
15. August	1917:	„ „ 50 „ ,	„ „ 50 „ ,	nung,
1. Januar	1918:	„ „ 150 „ ,	„ „ 150 „ ,	
15. Juli	1918:	„ „ 200 „ ,	„ „ 200 „ ,	
15. September	1919:	„ „ 250 [1]) „ ,	„ „ 250 [1]) „ .	

Infolge der besonders erheblichen Steigerung der Betriebskosten für die Fährstrecke Saßnitz—Trelleborg wurde am 1. Mai 1917 ein besonderer Fährzuschlag von 10 bis 20 ₰ für 100 kg für die einzelnen Tarifklassen eingeführt, wovon je die Hälfte den preußischen und den schwedischen Staatsbahnen zufallen sollte.

Die durch die Neuregelung der Eisen- und Kohlenausnahmetarife im innerdeutschen Verkehr eingetretenen Tariferhöhungen sind zum 1. April 1918 auch in den Ausnahmetarifen für Eisen und Kohlen im direkten deutsch-nordischen Verkehr durchgeführt worden. Der Ausnahmetarif für Eisen im deutsch-schwedisch-norwegischen Tarif, dem nur die schwedischen Stationen Helsingborg und Malmö angehörten, ist wegen des Widerspruchs der schwedischen Staatsbahnen gegen die Tariferhöhung aufgehoben worden.

Die direkte Personen- und Gepäckabfertigung mit dem neutralen Ausland blieb bei Ausbruch des Kriegs zunächst in vollem Umfang bestehen. Änderungen traten erst infolge der Rückwirkungen des Kriegs auf wirtschaftlichem Gebiet ein.

Im Verkehr mit der Schweiz wurde die direkte Abfertigung von Personen auf Antrag der Schweizerischen Bundesbahnen zum 22. Oktober 1917, von welchem Tag ab auf

[1]) Seit 1. Januar 1920 teilweise (in Spezialtarif II und III) auf 200 v. H. herabgesetzt.

schweizerischen Strecken ein besonderer Schnellzugzuschlag erhoben wurde, eingestellt. Die Kündigung des Tarifs durch die Schweiz entsprach den Wünschen der deutschen Bahnen, die infolge des beständig sich verschlechternden Markkurses durch die Ausgabe direkter Fahrkarten nach der Schweiz, in die die schweizerischen Taxen zum Kurs von 100 Franken = 81 Mark eingerechnet waren, Kursverluste erlitten und die Einstellung der Ausgabe der direkten Fahrkarten selbst schon zum 1. Dezember 1917 in Aussicht genommen und bekannt gegeben hatten. Die direkte Gepäckabfertigung wurde beibehalten.

Im Verkehr mit den Niederlanden wurden die direkten Personen- und Gepäcktarife von den beteiligten außerdeutschen Bahnen zum 1. Juli 1917 gekündigt. Diese hatten sich infolge der Kohlennot zu einer Einschränkung ihres Personenzugverkehrs genötigt gesehen und ihre Tarife stark erhöht. Als Ersatz für die gekündigten Tarife wurden neue Tarifsätze zwischen den niederländischen Grenzzollstationen und einigen wichtigen deutschen Stationen eingeführt. Die direkte Abfertigung in der Richtung nach Deutschland blieb auf den Verkehr zwischen einigen niederländischen Stationen und den deutschen Grenzzollstationen beschränkt. Die neuen Fahrpreise wurden im allgemeinen nur über den kürzeren der früheren Wahlwege eingeführt. Eine direkte Abfertigung des Reisegepäcks über die Grenzstation hinaus bis zur Zielstation konnte zu den bisherigen Tarifsätzen erfolgen.

Im Verkehr mit den nordischen Ländern — Dänemark, Norwegen, Schweden und Finnland — wurden die direkten Tarifsätze, an denen die Holländische Dampfschiffahrtsgesellschaft beteiligt war, infolge des starken Verkehrsrückgangs auf diesem Seeweg zum 1. Februar 1917 aufgehoben. Die direkte Abfertigung wurde gelegentlich der Einrechnung der erhöhten Tarifsätze der schwedischen und norwegischen Bahnen nur für einzelne wichtige Verkehrsverbindungen beibehalten. Vom 1. Dezember 1917 ab wurden sämtliche durchgehenden Fahrgeld- und Gepäckfrachtsätze mit dänischen, schwedischen, norwegischen und finnländischen Stationen aufgehoben, zur Erleichterung des durchgehenden Reiseverkehrs mit Dänemark, Schweden und Norwegen aber in verschiedenen wichtigen Verkehrsverbindungen nach den Grenzzollstationen neue erhöhte Tarifsätze eingeführt. Das Reisegepäck konnte auch über die Grenzzollstationen hinaus nach einigen wichtigeren nordischen Stationen durchgehend abgefertigt werden, wenn die Reisenden anschließende Fahrkarten gelöst hatten oder zusammengestellte Fahrscheinhefte besaßen.

Die verbündeten Staaten Österreich und Ungarn.

Schon vor Ausbruch des Kriegs hatten sich die freien mitteleuropäischen Wirtschaftsvereine mit der Erörterung der Frage einer weiteren wirtschaftlichen Annäherung der mitteleuropäischen Mächte, als welche vorzugsweise das Deutsche Reich, Österreich und Ungarn angesehen wurden, beschäftigt. Neben der Zoll- und Handelspolitik wurde über eine Verbesserung der Verkehrsbeziehungen auf den Eisenbahnen verhandelt, auch im Anschluß an den Artikel 15 des deutsch-österreichischen Handelsvertrags (die sogenannte Paritätsklausel). In einer Versammlung, die am 5. Januar 1914 in Budapest stattfand, wurde eine Anzahl von Leitsätzen aufgestellt, die in Beratungen besonderer Ausschüsse in Dresden im Februar 1916 und in Wien am 12. April 1916 nachgeprüft und in der gemeinsamen mitteleuropäischen Wirtschaftskonferenz in Budapest am 11./12. Dezember 1916 einstimmig angenommen worden sind. Der wesentliche Inhalt der Leitsätze, soweit sie sich auf die Eisenbahnen beziehen, ist der folgende:

1. .....

2. ..... Der Aufstellung praktisch brauchbarer direkter Tarife ist auch fernerhin besonderes Augenmerk zuzuwenden.

3. Insbesondere den Güterverkehr anlangend ist die durch die Übereinstimmung des österreichischen und ungarischen Betriebsreglements mit der deutschen Verkehrsordnung geschaffene Rechtseinheit, unabhängig von dem Wiederaufleben des Berner Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr in seinem früheren Umfang, auch fernerhin zu erhalten.

4. Zur Erzielung möglichster Übereinstimmung in den tarifarischen Belangen des Eisenbahn-Güterverkehrs ist eine Kommission von Fachmännern der beteiligten Staaten einzusetzen, die sich mit der Aufstellung gleichförmiger Tarifvorschriften und einer übereinstimmenden Güterklassifikation wie auch mit der Frage zu befassen hat, inwieweit es möglich wäre, den Aufbau der beiden in Betracht kommenden Gütertarifsysteme in Übereinstimmung zu bringen, wobei jedoch hinsichtlich der Höhe und Abstufung der Tarifsätze der durch die geographischen Gebietsverhältnisse bedingten Eigenart der Verkehrsbedürfnisse Rechnung zu tragen sein wird.

5. Als leitenden Grundsatz für die Behandlung der Gütertarif- und Verkehrsangelegenheiten hätten die beteiligten Staaten festzuhalten und sich gegenseitig die Zusage zu leisten, in obiger Hinsicht ein stets bundesfreundliches Vorgehen unter Bedachtnahme auf die im beiderseitigen Interesse zu wahrende rationelle Betriebsökonomie betätigen zu wollen.

6. Demgemäß wären die Eisenbahnverwaltungen anzuweisen, sich die gegenseitige Förderung des ihre Linien benützenden Export- und Transitverkehrs nach dritten Staaten besonders angelegen sein lassen, die Verkehre grundsätzlich über die jeweilig günstigsten Bahnwege zu leiten und auf diese die Naturalbedienung zu beschränken, wie auch den Verkehr beschleunigter direkter Güterzüge nach den Bestimmungsorten größerer ständig sich ergebender Transporte von Ausfuhrgütern, namentlich solcher von leicht verderblicher Beschaffenheit, möglichst auszudehnen.

7. Die in Österreich und Deutschland bestehenden Eisenbahngemeinschaften, denen als dritte Gruppe die ungarischen Bahnen in einer von ihnen als geeignet erachteten Form sich anreihen sollten, hätten sich zu einer Gesamtvereinigung zusammenzuschließen, die durch ständige Organe in gemeinsamen Beratungen mit abwechselndem Ort der Zusammenkunft die aus der angestrebten engeren Verkehrsgemeinschaft sich ergebenden Fragen zu behandeln und im Sinn des Gesamtinteresses zu lösen hätte. Es wäre wünschenswert, zu solchen Beratungen einen Ausschuß fachmännischer Verkehrsinteressenten aus den Kreisen der Landwirtschaft, Industrie und des Handels heranzuziehen. Die Mitglieder dieses Interessenten-Ausschusses wären den in den drei beteiligten Staaten bestehenden Eisenbahn-Beiräten in beschränkter Anzahl zu entnehmen. Die weitere Fortbildung dieser Institution wäre nach Maßgabe der gemachten Erfahrungen der künftigen Entwicklung zu überlassen.

Unabhängig von diesen Verhandlungen haben seit dem Frühjahr 1916 Verhandlungen zwischen der österreichischen und der ungarischen Regierung einerseits und den deutschen Regierungen mit Eisenbahnbesitz anderseits über die Frage der Anpassung der österreichischen Güterklassifikation an die deutsche stattgefunden. Diese Verhandlungen führten zu einem erfreulichen Einverständnis über eine Reihe grundsätzlicher und Einzelfragen. Sie sind fortgeführt worden bis in den Januar 1918. Die Verhandlungen mußten, nachdem durch Abschluß des Waffenstillstands und Ausbruch der Revolution die politischen Verhältnisse völlig umgestaltet waren, abgebrochen werden.

Als die Frage eines Anschlusses der österreichischen Republik an das Deutsche Reich erörtert wurde, haben neue Vorbesprechungen der deutschen Regierungen mit Staatsbahnen über Vereinheitlichung der Eisenbahnnetze und gemeinsame Tarife zwischen den beiden Staaten stattgefunden, die aber — auch infolge der Ungewißheit der politischen Lage — zu keinem Ergebnis führen konnten. Nur über eine vorläufige Regelung des Eisenbahnverkehrs zwischen den beiden Freistaaten hat man sich grundsätzlich verständigt.

Die ungünstige Gestaltung der Einnahmen der österreichischen und ungarischen Eisenbahnen hatte wiederholt zu umfangreichen Änderungen der Binnentarife gezwungen, die möglichst gleichzeitig in den direkten Tarifen mit Deutschland durchgeführt wurden. Am 1. Februar 1917 wurden in der österreichisch-ungarischen Monarchie die Eisenbahntarife um 30 v. H. erhöht. Hiervon erhielten die österreichischen Eisenbahnen 15 v. H., der Rest wurde an den Staat abgeführt und von ihm zur Deckung des Zinsendienstes für die Kriegsanleihen verwendet. In Ungarn wurde der Gesamtbetrag der Erhöhung als Eisenbahnkriegsteuer für allgemeine Staatszwecke erhoben. Zum 1. Januar 1918 wurde eine weitgehende „Auftarifierung" vorgenommen, deren Wesen darin bestand, die im Tarif Teil I B aufgeführten Güter grundsätzlich der nächsthöheren Tarifklasse zuzuweisen. Bei einzelnen Gütern trat auch eine Erhöhung um

mehrere Klassen ein. Bei den schon zur teuersten Klasse I rechnenden Gütern konnte naturgemäß die Auftarifierung nicht wirksam werden. Um auch diese in die Erhöhung einzubeziehen, wurden die Frachtsätze der Klasse I — wie auch des Ausnahmetarifs für Güter aller Art — um 50 v. H. erhöht. Nur die Güter, die für die Volksernährung und für die Kriegswirtschaft von besonderer Bedeutung waren (z. B. Getreide, Kartoffeln, Zucker, Düngemittel, Kohlen, Erze, Holz), blieben von der Auftarifierung befreit. Am 1. September 1918 trat eine weitere Erhöhung der Binnentarife ein. Sie betrug für Eil- und Frachtgut 70 v. H., für Kohlen und Koks 40 v. H. Außerdem wurden in weitestem Umfang die Ausnahmetarife beseitigt.

Zum 15. Oktober 1919 wurden ferner die Tarife für Güter und Kohlen um 150 v. H., zum 1. Januar 1920 nochmals um den gleichen Betrag von 150 v. H. und zum 16. April 1920 um weitere 100 v. H. erhöht.

Die ständig fortschreitende Verschlechterung des Kronenkurses hatte zur Folge, daß die in der Markwährung aufgestellten Gütertarife, denen die zum Kurs von 100 Kronen = 85 Mark (Friedensparität) umgerechneten Anteile der österreichischen und ungarischen Eisenbahnen zugrunde lagen, fast ausnahmsos durch die billigere Umbehandlung in den deutsch-österreichischen Grenzstationen unterboten wurden. Um die Verbandstarife der Änderung der Verhältnisse anzupassen, wurden gelegentlich der Durchführung der am 1. September 1918 eingetretenen Erhöhung von 70 v. H. die Verbandstarife in der Weise umgestaltet, daß an Stelle des bisher im allgemeinen angewendeten Schnittarifsystems Stationstarife ermittelt wurden, und zwar getrennt für die Kurse von 100 Kronen = 85 Mark, 100 Kronen = 70 Mark und 100 Kronen = 65 Mark. Die Frachtberechnung wurde zu den dem Kurs von 65 entsprechenden Sätzen vorgenommen. Der Kursrückgang (auf rd. 50) führte binnen kurzem wiederum zu dem früheren Mißstand der Unterbietung der direkten Tarife durch Umbehandlung an der Grenze. Da den ständigen Kursschwankungen nicht gefolgt werden konnte, entschloß man sich zur Aufhebung aller direkten Gütertarife, die zum 1. April 1919 erfolgte.

Anders lagen die Verhältnisse in den direkten Kohlentarifen von Deutschland nach Österreich und Ungarn, die in der Kronenwährung nach dem Wertverhältnis 100 Kronen = 85 Mark berechnet waren. Hier führte die Verschlechterung des Kronenkurses zu empfindlichen Verlusten für die deutschen Eisenbahnen, denen man zunächst durch Einführung eines einheitlichen festen Zuschlags von 45 Hellern für 1000 kg zu begegnen suchte. Mitte 1918 wurden neue direkte Tarife ausgegeben, die in ähnlicher Weise wie die direkten Gütertarife aufgestellt waren. Auch diese Tarife, die vom 1. Oktober 1918 ab unter Anrechnung eines Zuschlags von 40 v. H. zu den dem Kurs von 85 entsprechenden Sätzen angewendet wurden (Durchführung der österreichischen Erhöhung von 40 v. H. und Ausgleich für Kursverluste der deutschen Eisenbahnen) traten am 1. März 1919 ohne Ersatz außer Kraft.

Im Verkehr mit den verbündeten Staaten, insbesondere mit Österreich-Ungarn, erlitt die direkte Personen- und Gepäckabfertigung bei Ausbruch des Kriegs und auch in der Folgezeit keine Unterbrechung. Die direkten Tarifsätze wurden vom Jahr 1917 ab mehrfach geändert, um sie den in den einzelnen Ländern eingetretenen Fahrpreiserhöhungen anzupassen. Bei der Umrechnung der Tarife sind neue direkte Tarifsätze nur für die notwendigsten Verbindungen wieder aufgenommen worden. Nach dem Zerfall des österreichisch-ungarischen Staats hörte die direkte Personen- und Gepäckabfertigung mit einzelnen unruhigen Gebieten, wie Ungarn, von selbst auf. Der Verkehr mit der tschechisch-slowakischen Republik wurde gesperrt.

Die Regelung des Verkehrs und der Tarife mit den österreichisch-ungarischen Nachfolgestaaten ist erst nach dem 1. April 1920 in Angriff genommen worden.

Der Personenverkehr der besetzten Gebiete.

Auf den im Militärbetrieb befindlichen Eisenbahnen wurde der öffentliche Personen- und Gepäckverkehr in beschränktem Umfang nach und nach zugelassen. Von Einführung der früheren einheimischen Tarife wurde abgesehen, weil ihre Handhabung den deutschen Bediensteten mangels ausreichender Sprachkenntnisse schwer gefallen wäre und weil diese Tarife auf die normalen Friedensverhältnisse zugeschnitten waren und den besonderen Kriegsverhältnissen, namentlich den außerordentlich vermehrten Selbstkosten, nicht Rechnung trugen. Aus letzterem Grund konnte auch der deutsche Tarif mit seinem Vierklassensystem und seinen zahlreichen Fahrpreisermäßigungen nicht übernommen werden. Die Tarife mußten vielmehr so einfach wie möglich gestaltet und die Beförderungspreise so hoch gehalten werden, als sie, ohne den Verkehr zu unterbinden, gehalten werden konnten. Zunächst wurden sowohl im besetzten Belgien und Frankreich als auch in Rußland — in Luxemburg wurden in Anbetracht der Neutralität dieses Staats bei der Wiederaufnahme des öffentlichen Verkehrs die alten Tarife wieder in Kraft gesetzt — für den Personenverkehr nur eine Holz- und eine Polsterklasse zum Einheitsatz von 5 und 10 Centimes für das Kilometer im Westen und 5 und 10 ₰ für die Werst im Osten gefahren und außer für Kinder bis zu 10 Jahren Fahrpreisermäßigungen nicht gewährt. Soweit es im militärischen Interesse lag, den Personenverkehr in einem bestimmten Gebiet niederzuhalten, wurde ein einheitlicher Fahrpreis von 10 Centimes für 1 km sowie 10 ₰ für 1 Werst erhoben. Auch der Gepäckverkehr wurde, um ihn nicht allzusehr anwachsen zu lassen und die Abfertigung so einfach wie möglich einzurichten, vereinfacht. Die Gepäckfracht wurde ohne Rücksicht auf Entfernung und Gewicht auf 2 Francs im Westen und 2 Mark im Osten für das Stück festgesetzt. Gepäckstücke über 50 kg waren von der Beförderung ausgeschlossen. Eine direkte Personen- und Gepäckabfertigung zwischen Deutschland und den besetzten Gebieten fand vorerst nicht statt; es mußte Umbehandlung an der Grenze erfolgen.

Als in den besetzten Gebieten besondere militärische Verwaltungsbehörden eingerichtet waren, wurden ordnungsmäßig aufgestellte und veröffentlichte Tarife für die Beförderung von Personen, Gepäck, Expreßgut, Hunden und Leichen eingeführt. Bemerkenswert waren folgende Bestimmungen:

a) Ein Anspruch auf Beförderung von Personen oder Gepäck bestand nicht, auch konnte die Eisenbahn die bekanntgegebenen Züge jederzeit ausfallen lassen. Durch Verabfolgung von Fahrkarten oder durch Annahme des Gepäcks übernahm die Eisenbahn keine Verpflichtung zur Beförderung, sie konnte jederzeit nach ihrem Ermessen aus Rücksichten des Betriebs, Verkehrs usw. die Beförderung verweigern.

b) Eine Haftung wurde nicht übernommen. Insbesondere wurde keine Gewähr geleistet für persönliche Sicherheit der Reisenden, für Erreichung des Reiseziels, für Beförderung des Gepäcks innerhalb bestimmter Fristen; auch wurde für Beschädigung oder Verlust von Handgepäck, Reisegepäck und zur Aufbewahrung gegebener Gepäckstücke kein Ersatz geleistet.

c) Fahrkarten wurden nur verabfolgt, wenn sich der Reisende im Besitz der — nach den Paßbestimmungen — erforderlichen Ausweise befand.

d) Fahrtunterbrechungen waren unzulässig.

e) Im Osten war die Benutzung von Schnellzügen und Polsterklassen nur deutschen Reichsangehörigen oder österreichisch-ungarischen Staatsangehörigen (Militärpersonen, Beamten und Zivilpersonen) unter Vorlage eines Entlausungsscheins oder einer Bescheinigung einer Militärbehörde (bis zur Brigade abwärts) oder einer deutschen Zivilverwaltungsbehörde (bis einschließlich Kreischef oder Kreishauptmann), daß eine Entlausung nicht erforderlich wäre, gestattet, und zwar in der Richtung nach Deutschland und innerhalb Polens. Reisende, die unmittelbar aus dem Heimatgebiet kamen, bedurften eines derartigen Ausweises nicht. Die Entlausungsscheine hatten nur dann Gültigkeit, wenn sie erst kurze Zeit vor der Reise ausgestellt waren. Russischen Staatsangehörigen konnte in besonderen Ausnahmefällen die Benutzung der Schnellzüge und Polsterklassen durch die Eisenbahnbehörden gestattet werden.

f) Im Osten hatte, wer die Abfahrt versäumte, keinen Anspruch auf Erstattung des Fahrgelds oder auf eine Entschädigung.

g) Handgepäck durfte frachtfrei in die Personenwagen mitgenommen werden, wenn die Mitreisenden dadurch nicht belästigt wurden und keine Zoll-, Steuer- oder Polizeivorschriften entgegenstanden. Im Osten durften bis zum 1. August 1916 Lebensmittel als Handgepäck nur soweit mitgeführt werden, als sie der Reisende zur Beköstigung für die Dauer der Reise nötig hatte. Entgegen dieser Bestimmung als Handgepäck mitgeführte Lebensmittel verfielen der Beschlagnahme zugunsten der Militäreisenbahn, außerdem waren für je angefangene 50 kg 20 ℳ zu zahlen.

h) Tiere durften in die Personenwagen durch Zivilpersonen nicht mitgenommen werden. Ausgenommen waren kleine Hunde unter denselben Bedingungen wie in der Eisenbahn Verkehrsordnung. Für jedes Tier war eine Fahrkarte 3. Klasse zu lösen. Im Osten konnte die Mitnahme von Hunden durch Militärpersonen, Forstbeamte und Beamte der Zivilverwaltung — auch in den Schnellzügen — gestattet werden. Wenn es sich zweifellos um Sanitäts-, Polizeihunde oder um Hunde zum persönlichen Schutz der Militärpersonen oder zur Bewachung militärischer Einrichtungen handelte, so wurde kein Fahrgeld erhoben.

i) Die Fahrpreise betrugen:

	im Osten	in Rumänien	im Westen
für 1 km in 1. Klasse	0,16 ℳ, mindestens 1,00 ℳ,	0,80 ℳ,	20 Cts., mindestens 1,00 Fr.,
2. „	0,12 „ , „ 0,70 „ ,	0,60 „ ,	15 „ , „ 0,80 „ ,
3. „	0,08 „ , „ 0,50 „ ,	0,40 „ ,	10 „ , „ 0,50 „ .

Schnellzugzuschlag für alle Wagenklassen gleichmäßig

	im Osten	in Rumänien
von 1—150 km	= 1 ℳ,	2 ℳ,
über 150 „	= 2 ℳ,	4 ℳ.

Fahrpreisermäßigungen:

Für Kinder bis zum vollendeten 4. Lebensjahr galten dieselben Bestimmungen wie in der deutschen Eisenbahn-Verkehrsordnung.

Für Arbeitertransporte sowie für geschlossene Transporte armer Kinder nebst Pflegern bei mindestens 30 Teilnehmern wurden 2 ₰ für die Person und das Kilometer berechnet. Für Schüler bis zum vollendeten 18. Lebensjahr bestanden im Osten Zeitkarten zum Preis von 2 ₰ für die Person und das Fahrtkilometer unter Aufrundung auf volle 10 ₰.

Im Westen wurden Fahrscheinhefte zu 20 Scheinen zur Fahrt zwischen zwei Stationen mit Gültigkeit für drei Kalendermonate ausgegeben; deren Preise betrugen für das Kilometer in der 2. Klasse = 6 Cts. und in der 3. Klasse = 4 Cts., für Arbeiter und Schüler (nur 3. Klasse) = 2,5 Cts.

Im Osten wurden Monatskarten nur für die 3. Klasse ausgegeben zum Preis von 1,80 ₰ für das Kilometer.

Wer von den Reisenden ohne gültige Fahrkarte im Zug betroffen wurde, hatte im Osten das Vierfache des Fahrpreises für die von ihm zurückgelegte Strecke, in zweifelhaften Fällen für die ganze vom Zug zurückgelegte Strecke, mindestens 20 ℳ, im Westen das Doppelte des Fahrpreises, mindestens 5 Frs. zu zahlen. Im Westen wurden neben den einfachen Bahnsteigkarten zu 20 Cts. Dauer-Bahnsteigkarten mit Monatsgültigkeit gegen eine Gebühr von 5 Frs. ausgegeben, die auf den Namen lauteten und die Photographie und Unterschrift des Inhabers enthielten.

k) Reisegepäck.

Gegenstände, deren der Reisende zu seiner Reise bedurfte, konnten als Gepäck aufgegeben werden. Im Osten war die Aufgabe von Lebensmitteln als Reisegepäck nicht gestattet. Wer Gegenstände aufgab, die nicht zu seinem Reisebedarf gehörten, hatte für je angefangene 50 kg 20 ℳ zu zahlen. Bestimmungswidrig als Reisegepäck mitgeführte Lebensmittel verfielen außerdem der Beschlagnahme zugunsten der Militäreisenbahn.

l) Als Expreßgut wurden zugelassen alle Stückgüter, die auch als Frachtstückgut aufgegeben, in Packwagen befördert und innerhalb der planmäßigen Zugaufenthalte ver- oder entladen werden konnten.

Der Frachtsatz betrug für 100 kg bis zu 15 km 2 ℳ, steigend um je 1 ℳ für jede weiteren 15 km; die Fracht wurde von 10 zu 10 kg steigend berechnet und betrug mindestens 2 ℳ. Die Fracht war vorauszuzahlen, Nachnahme nicht gestattet.

m) Die Beförderung von Leichen von Privatpersonen war im allgemeinen ausgeschlossen.

Die Leichen von Bediensteten des Militäreisenbahnbetriebs sowie von gefallenen deutschen und österreichischen Kriegern wurden bei Rückführung in die Heimat frachtfrei bis zur Grenze befördert.

Für Särge wurden für je angefangene 50 kg ohne Rücksicht auf die Entfernung 2 ℳ Fracht erhoben.

Die direkte Personen- und Gepäckabfertigung zwischen Deutschland und dem besetzten Gebiet blieb in der ersten Zeit auf den Verkehr mit den Grenzübergangstationen beschränkt; es wurden aber auf den größeren Stationen in Deutschland Einrichtungen getroffen, daß die Reisenden aus Deutschland neben den Fahrkarten nach den Grenzübergangstationen auch gleichzeitig Fahrkarten nach wichtigeren Stationen des besetzten Gebiets lösen konnten.

Am 1. Januar 1916 traten besondere Tarife für die Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen deutschen Stationen und Stationen der Eisenbahnen des deutschen Militärbetriebs auf dem östlichen und auf dem westlichen Kriegsschauplatz in Kraft, die eine Reihe erschwerender und beschränkender Bestimmungen für die deutschen Strecken vorsahen. Z. B. konnten Personen, die auf Fahrkarten 4. Klasse reisen wollten, nach diesen beiden Tarifen nicht abgefertigt werden. Die Verabfolgung von Fahrkarten war an die Vorlage bestimmter Ausweise geknüpft. Kinderfahrkarten wurden nicht ausgegeben.

Auch die Beförderung von Gepäck wurde wesentlich beschränkt, so durch Bemessung des Gepäckhöchstgewichts auf 50 kg für die Fahrkarte und Festsetzung einer Höchstgrenze von 50 kg für das einzelne Stück Gepäck.

Die Versicherung des Interesses an der Lieferung war ausgeschlossen.

Rückblick.

Beim Beginn des geschilderten Jahrzehnts befanden sich die deutschen Eisenbahnen auch in ihrer Tarifpolitik in durchaus normaler gesunder Entwicklung. Erst der ausbrechende Krieg griff störend in diese Entwicklung ein, und in den Nachkriegsjahren bis 1920 konnten die Störungen noch nicht beseitigt werden. Erst in der jüngsten Zeit ist es gelungen, das Tarifsystem auf neuer Unterlage wieder aufzubauen, während von einer Ermäßigung der Tarifsätze noch keine Rede sein kann.

Zu Anfang des Kriegs waren die deutschen Eisenbahnen mit allen Kräften bemüht, ihre Tarife den Bedürfnissen des durch den Kriegsausbruch gestörten Verkehrs anzupassen. Alle tarifarischen Maßnahmen hatten das eine Ziel, die Schädigungen des Wirtschaftslebens zu mildern, den Verkehr, soweit Verschiebungen der Verkehrswege eingetreten waren, auf neue Straßen umzulenken und da, wo infolge des Kriegs neue Bedürfnisse und Notwendigkeiten hervortraten, auch diesen, soweit irgend möglich, gerecht zu werden. Fast alle diese tarifarischen Maßnahmen waren mit finanziellen Ausfällen verbunden. Über diese Folgen setzten sich die Eisenbahnen jetzt hinweg; sie konnten in einem Wirtschaftskrieg, wie er uns aufgezwungen war, nicht von ausschlaggebender Bedeutung sein. Daß bei Befolgung dieser Tarifpolitik nicht nach festen Grundsätzen vorgegangen werden konnte, lag in der Natur der Verhältnisse. Die Eisenbahnen waren genötigt, von Fall zu Fall vorzugehen, sich häufig unter dem Eindruck plötzlich eintretender Ereignisse ganz schnell zu entschließen. Man wird daher eine Inkonsequenz nicht darin finden können, daß die Erleichterungen verschieden gestaltet, die Ermäßigungen in verschiedener Höhe und verschiedener Art gewährt worden sind. Von regelmäßiger Zuziehung der wirtschaftlichen Beiräte mußte abgesehen werden, dagegen haben die Eisenbahnen, so oft es notwendig erschien und möglich war, den Rat einzelner Sachverständiger eingeholt. Ein genauer Nachweis der wirtschaftlichen und finanziellen Wirkungen der Kriegsausnahmetarife läßt sich nicht führen. Die oben (Seite 209) abgedruckte Tabelle gibt hierüber für die Personentarife gewisse Anhaltspunkte. Daß aber der Zweck der Eisenbahnverwaltung im wesentlichen erreicht worden ist, ergibt sich nicht nur aus den anerkennenden Äußerungen der beirätlichen Körperschaften, sondern ebenso aus der Beurteilung der Presse.

Nur in scheinbarem Widerspruch mit den auf Förderung des Verkehrs zielenden Maßnahmen stehen die im Herbst 1917 einsetzenden Bemühungen, den Personenverkehr mit Hilfe der Tarife einzuschränken. Der Betrieb der Eisenbahnen für die Zwecke des Kriegs und der Volksernährung war derart angewachsen und gleichzeitig hatten sich die für die Heimat verfügbaren Betriebsmittel so vermindert, daß der immer noch steigende Privatreiseverkehr eingedämmt werden mußte, wenn die Eisenbahnen ihren Hauptaufgaben genügen sollten. Und dies war der Hauptgrund der ersten Tariferhöhungen im Personenverkehr — Verdopplung

der Schnellzugpreise und der Gepäckfrachten — und schließlich im Winter 1919 die Rationierung der Reisen mit Hilfe von Reiseausweisen. Denselben Zweck verfolgte die gewaltsame Überführung des Eisenbahngüterverkehrs auf die Wasserwege. Alle mit dieser Maßnahme, auch für die Eisenbahnen, verbundenen Unbequemlichkeiten mußten notgedrungen in den Kauf genommen werden. Die Einschränkung des Personenverkehrs durch Verminderung der Züge (vom 5. bis 15. November 1919 wurde der Personenverkehr in ganz Deutschland gesperrt) mußte auch nach Friedensschluß fortgeführt werden, aber ausschließlich zu dem Zweck der Aufrechterhaltung und Verbesserung des Versands von Kohlen und der notwendigsten Lebensmittel.

Schon einige Monate nach Kriegsbeginn, als die Finanzen des Reichs und der Einzelstaaten sich verschlechterten, als nach neuen Einnahmequellen gesucht wurde, mußte auch an die Verkehrsanstalten als Finanzquelle herangetreten werden. Dies geschah zunächst durch das Reich, das die Verkehrsteuern erhöhte. Bald darauf mußten die Bundesstaaten sich entschließen, auch ihre Finanzen durch Erhöhung der Eisenbahntarife aufzubessern. Nur sehr zögernd ging man hierbei vor. Der erste Schritt war die Aufhebung solcher ermäßigter Ausnahmetarife, die zwar der heimischen Industrie dienten und den Eisenbahnen neuen Verkehr zuführten, daneben aber dem Handel und der Industrie der feindlichen und neutralen Länder zugute kamen. Es folgte eine weitere Anzahl von Ausnahmetarifen, die infolge der veränderten Wirtschaftsverhältnisse während des Kriegs entbehrlich geworden waren. Hier benutzte die Eisenbahn die Gelegenheit, mit einer Reihe veralteter Tarife aufzuräumen. Schon bei Beratung hierüber wurde die Frage aufgeworfen, ob es nicht den Vorzug verdiene, die gegenwärtigen Tarife allgemein zu erhöhen. Die Regierung hielt dies zu jener Zeit, noch in den Jahren 1916 und 1917, nicht für notwendig. Wenngleich man sich auch damals, ungeachtet unserer glänzenden Lage auf den Kriegsschauplätzen, nicht verhehlte, daß nach Friedensschluß auch die Eisenbahnen zur Erhaltung des Gleichgewichts der Finanzen ihre Frachten würden erhöhen müssen, so glaubte man doch zur Schonung des Verkehrs einen solchen Schritt so lange verschieben zu müssen, bis sich die Verhältnisse geklärt hätten. Dieser Standpunkt konnte nicht aufrecht erhalten werden, als gegen Ende des Jahrs 1917 die Ausgaben der Eisenbahnen in erschreckender Weise zu steigen begannen. Die Erhöhung der Nebengebühren und der Stückgutsätze war finanzpolitisch nicht von Bedeutung. Um eine wesentliche Vermehrung der Einnahmen zu erzielen, mußte die Regierung zu wirksameren Schritten übergehen. Zum 1. April 1918 wurden die Personentarife heraufgesetzt und die Güter- und Tiertarife um 15 v. H., zum 1. April 1919 wurden die Personentarife prozentweise gesteigert und die Güter- und Tiertarife um weitere 60 v. H. erhöht. Schon ein halbes Jahr später, am 1. Oktober 1919, mußten alle Tarife nochmals um 50 v. H. erhöht werden, und dieselbe Ursache war bestimmend für die Erhöhung aller Tarife um 100 v. H. vom 1. März 1920 ab. Daß sie den Eisenbahnen unerwünscht waren, erklärte auch die Regierung. Es gab aber kein anderes Mittel, um den drohenden finanziellen Zusammenbruch der Eisenbahnen aufzuhalten. Denn an eine Vermehrung der Reinerträge durch Senkung der Ausgaben war damals nicht zu denken. Daß ein dauernder Zustand nicht geschaffen werden sollte, ergab sich daraus, daß die Tariferhöhungen nur für zwei Jahre nach Friedensschluß gefordert und genehmigt worden sind. Zu den Erhöhungen der Normalsätze kam dann noch die Steigerung der Einnahmen durch Aufhebung fast aller Ausnahmetarife. Diese Maßnahme war nötig geworden durch die Bestimmungen des Vertrags von Versailles.

Eine gewisse Beruhigung bei all diesen unerwünschten Maßregeln lag darin, daß nicht nur alle am Krieg beteiligten, sondern auch alle neutralen Staaten ihre Eisenbahntarife zum Teil noch früher und viel stärker erhöht haben, womit die Eisenbahntarife der ganzen Welt gleichsam auf eine andere Grundlage gestellt sind. Auch jetzt wird wieder die Frage aufgeworfen,

ob die deutschen Eisenbahnen nicht besser getan hätten, mit den zu Anfang 1918 eingeführten Erhöhungen schon früher vorzugehen. Hätte man in den Jahren 1915 bis 1917 ein so schreckliches, niederschmetterndes Ende des Kriegs voraussehen können, wie wir es erlebt haben, so hätte vielleicht die Eisenbahntarifpolitik schon damals eine andere Richtung eingeschlagen. Aber wer hielt zu jener Zeit eine solche Katastrophe für denkbar? Und es entspricht anderseits in vollem Umfang dem Geist und Sinn der Staatsbahnpolitik, daß die Eisenbahnen, so lange es möglich war, die Interessen des durch die Gewaltmaßnahmen unserer Feinde ohnehin schwer bedrohten Verkehrs in den Vordergrund stellten.

Die Reichsbahn hat notgedrungen als ihre erste und wichtigste Aufgabe die Wiederherstellung des Gleichgewichts in ihrem Haushalt betrachten müssen, und mit Erhöhung aller Tarife hat sie daher fortgefahren, ist dabei aber gleichzeitig mit Erfolg bemüht gewesen, auch die Ausgaben herabzusetzen, sodaß ein Abschluß des Haushalts von 1922 ohne Fehlbeträge erhofft wird. Ob es dann möglich sein wird, die Eisenbahntarife wieder zu senken, muß abgewartet werden.

Sechster Abschnitt.

Beschaffungswesen.

Die Materialbeschaffung der Eisenbahnverwaltungen hatte sich bis zum Krieg auf Grund eines sorgfältig durchdachten und wohlbewährten Systems bei reichlichem Angebot und nur wenig schwankenden Preisen reibungslos abgewickelt. Die Grundsätze und das Verfahren bei der Vergebung von Lieferungen waren bei den deutschen Eisenbahnverwaltungen fast die gleichen. Diese Grundsätze sind mit geringen Abweichungen noch jetzt in Kraft. Unterschiede bestehen nur bei der Zuständigkeit der einzelnen Eisenbahndienststellen für die Beschaffungen.

In der preußisch-hessischen Eisenbahnverwaltung sind die allgemeinen Beschaffungsgrundsätze in der einen Teil der Finanzordnung bildenden Materialienordnung niedergelegt. Für den Abschluß von Verträgen auf Materiallieferungen sind Vertragsbedingungen aufgestellt. Sie zerfallen in allgemeine, die für alle Verträge gelten, und in besondere, die nach dem Gegenstand der Leistung oder Lieferung verschieden sind. Auch die letzteren sind für die regelmäßig gebrauchten Materialien einheitlich aufgestellt und bedürfen nur der schriftlichen Ergänzung für den Einzelfall.

Das Verfahren ist genau festgelegt. Grundsätzlich sind alle Lieferungen und Leistungen öffentlich auszuschreiben. Sie können unter Ausschluß der Öffentlichkeit zu engerer Bewerbung ausgeschrieben oder auch ohne Ausschreibung vergeben werden, wenn eine öffentliche Ausschreibung unzweckmäßig ist, insbesondere bei kleineren Leistungen und Lieferungen, oder wenn es sich um solche Beschaffungen handelt, die nach ihrer Eigenart nur ein beschränkter Unternehmerkreis in geeigneter Weise ausführen kann. Der Zweck der Bestimmungen ist, ein geordnetes Verfahren zur Auswahl der geeignetsten Bewerber zu schaffen und eine sachgemäße Abwicklung der eingegangenen Verträge sicherzustellen.

Als besondere Zentralbehörde für das Beschaffungswesen war im Bereich der preußisch-hessischen Staatseisenbahnverwaltung bereits im Jahr 1907 das Eisenbahn-Zentralamt gegründet worden. Dem Amt war die Beschaffung solcher Materialien übertragen, bei denen die Verwaltung Syndikaten und anderen großen Verbänden gegenüberstand (z. B. Kohlensyndikat, Stahlwerksverband, Verband der Waggon- und Lokomotivfabriken). Die Beschaffung erfolgte bei solchen Materialien, die mehr oder weniger durch wirtschaftliche Verbände monopolisiert waren, durch das Eisenbahn-Zentralamt für alle Eisenbahndirektionen (Kohlen, Schienen, Schwellen, Lokomotiven usw.). Neben dem Eisenbahn-Zentralamt befaßten sich die sogenannten Gruppenbeschaffungsdirektionen Berlin, Köln, Hannover und Kattowitz (später Breslau) mit der Beschaffung einzelner Sorten von Materialien, z. B. Stabeisen,

Trägereisen, Werkstattholz, für mehrere ihnen zugeteilte Eisenbahndirektionsbezirke. Schließlich beschaffte jede Eisenbahndirektion gewisse Stoffe selbst für den eigenen Bezirk.

In Bayern war die Beschaffung teils zwei Zentralbehörden, dem Maschinenkonstruktionsamt und dem Baukonstruktionsamt in München für das Gesamtnetz, teils Gruppenbeschaffungsdirektionen oder bestimmten Werkstätteninspektionen für mehrere Bezirke, teils den Werkstätteninspektionen selbst für den eigenen Bezirk übertragen.

In Baden erfolgte die Beschaffung durch das Materialamt in Karlsruhe, über einen gewissen Betrag hinaus durch die Eisenbahn-Generaldirektion.

Ähnlich war die Beschaffung in Württemberg geregelt, wo teils die Hauptmagazinverwaltungen Eßlingen und Heilbronn, teils die Eisenbahn-Generaldirektion in Stuttgart beschafften.

In Sachsen und Mecklenburg beschafften die Eisenbahn-Generaldirektionen für den gesamten eigenen Bezirk, ebenso in Oldenburg die Eisenbahndirektion, bei der aber für gewisse Betrieb- und Werkstoffe das Eisenbahn-Zentralamt in Berlin zuständig war.

Das Beschaffungswesen, das nach den Erfahrungen des täglichen Lebens fortgebildet wurde, stand mit den praktischen Forderungen einer gesunden Wirtschaftspolitik im Einklang. Das Eisenbahn-Zentralamt in Berlin, das richtunggebend auch für die übrigen Verwaltungen war, bot die Gewähr, daß die Einheitlichkeit der Beschaffungen durchgeführt und daß der Gesamtbedarf der Eisenbahnen sichergestellt war. Ferner hatten sich die Eisenbahnverwaltungen als die größten Kunden auf den wichtigsten Gebieten der deutschen Industrie einen maßgebenden Einfluß auf die Preisgestaltung der von ihnen gebrauchten Materialien gesichert. Schließlich war durch die Vergebungsweise der Lieferungen dafür gesorgt, daß die Interessenten in allen Landesteilen in gerecht abgewogenem Verhältnis an den Bestellungen der Eisenbahn beteiligt und daß namentlich den örtlichen Interessen von Handel und Gewerbe sowie den Bedürfnissen des Mittelstands gebührend Rechnung getragen wurde.

Die Beschaffungstätigkeit der Eisenbahnverwaltungen hat sich bis zum Krieg durchaus bewährt. Sie hatte zur Voraussetzung ein in Friedenszeiten regelmäßiges reichliches Angebot von Material und die dadurch gebotene Möglichkeit einer genügenden Auswahl unter den Lieferanten. Die im Krieg durch die Abschneidung Deutschlands vom Weltmarkt und die durch die Ansprüche der Heeresverwaltung eintretende und mit der längeren Kriegsdauer sich immer mehr verschärfende Stoffknappheit warfen die Beschaffungstätigkeit ganz aus den gewohnten Bahnen.

Schon bald nach Kriegsbeginn trat die Erkenntnis hervor, daß es für alle Glieder des deutschen Wirtschaftslebens galt, sich mit den vorhandenen Rohstoffen aufs äußerste einzuschränken. Aufgabe der Reichsregierung war, das haushälterische Umgehen mit den vorhandenen Stoffen sicherzustellen und dafür zu sorgen, daß der Heeresverwaltung und den lebenswichtigen Betrieben, unter denen an erster Stelle die Eisenbahnen standen, die notwendigen Materialien zugeführt wurden. Um dies zu ermöglichen, wurden die Stoffe, an denen Mangel herrschte — und deren Kreis erweiterte sich im Lauf des Kriegs immer mehr —, der Verfügung des einzelnen entzogen und der Zwangswirtschaft unterworfen. Die rechtliche Grundlage hierfür bot das Gesetz vom 4. August 1914, durch das die Reichsregierung ermächtigt wurde, während des Kriegs die Maßnahmen zu treffen, die zur Abwendung wirtschaftlicher Schäden notwendig waren. Auf Grund dieses Gesetzes ergingen dann eine Reihe von Verordnungen, die Bestandserhebungen, Beschlagnahmen und Enteignungen unter gleichzeitiger Festsetzung von Höchstpreisen aussprachen und durch die dem Reich die Verfügungsgewalt über die notwendigen Materialien übertragen wurde. Durch diese Maßnahmen wurde den ungeheuren

Schwierigkeiten, die sich der Versorgung der Heeresverwaltung und der kriegswichtigen Betriebe mit den zur Durchführung ihrer Aufgaben wichtigen Stoffen entgegenstellten, mit Erfolg begegnet.

Zunächst wurden die Metalle, die im Land selbst nicht oder nur zum geringen Teil gewonnen werden konnten, die sogenannten Notmetalle, wie Kupfer, Messing, Nickel, Zinn, Aluminium, Antimon, Hartblei und Legierungen aus diesen Stoffen durch die Kriegsrohstoffabteilung des Kriegsministeriums und die ihr angegliederten Stellen in den Kreis der Zwangswirtschaft einbezogen und den Verbrauchern zugewiesen. Der Verbrauch der Eisenbahnverwaltungen an Notmetallen wurde kontingentiert. Die Festsetzung der Kontingente erfolgte im Benehmen mit der Kriegsrohstoffabteilung oder den ihr nachgeordneten Zuweisungsämtern durch die für Beschaffungszwecke während des Kriegs ins Leben gerufene Hauptbeschaffungstelle des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten. Im Rahmen der festgesetzten Kontingente fertigte dann das Eisenbahn-Zentralamt auf Grund von Freigabeanträgen Bezugscheine für die Bedarfstellen der Eisenbahnverwaltungen aus. Gleichzeitig wurde aber auch der Verbrauch an Notmetallen durch Sparmaßnahmen der Eisenbahnverwaltungen in wirksamer Weise eingeschränkt. Aus den baulichen Anlagen und den Fahrzeugen wurden alle Notmetalle, soweit sie ersetzbar und entbehrlich waren, herausgenommen und durch andere Metalle ersetzt. Dieses Material verwendete man bei der Anfertigung neuer Fahrzeuge und bei dem Bau und der Unterhaltung der eigenen Anlagen. Überschüsse wurden an die Kriegsmetallaktiengesellschaft abgeführt. Von besonderer Tragweite war der Ausbau der kupfernen Feuerbuchsen aus den Lokomotiven, wodurch eine gewaltige Menge dieses unentbehrlichen Metalls gewonnen werden konnte, sowie die Entfernung aller ersetzbaren Notmetalle aus Stellwerken, Blockstellen, Telegraphen-, Fernsprech- und sonstigen Sicherungsanlagen. Die Frage, geeignete Ersatzstoffe zu finden, war schwierig, wurde aber gelöst. An Stelle der kupfernen wurden eiserne Feuerbuchsen verwendet, Rotguß der Lagerschalen wurde durch Flußeisenguß, die Rotgußteile der Fahrzeuge wurden durch emailliertes und feuerlackiertes Schmiedeeisen, Grauguß, Zink, Preßmetall und Temperguß ersetzt. Für kupferne Stehbolzen wurden größtenteils eiserne verwendet, Drahtverbindungen möglichst ohne Lötungen hergestellt, an Stelle von Zinnlot wurde zinnloses oder zinnarmes Lot eingeführt. Stark zinnhaltiges Lagermetall wurde im Lauf der Zeit nur noch für die besonders beanspruchten Lager der Heißdampflokomotiven zugelassen. An Stelle von Bronze und Kupferdraht trat Eisen-, Zink- und Aluminiumdraht, an Stelle von Kupferkabeln traten Eisen- oder Zinkkabel. In ähnlicher Weise wurde Ersatz für die aus den Stellwerken und Blockanlagen ausgebauten Messing-, Kupfer- und Rotgußteile gefunden. An Stelle der Bleiplomben der Güterwagenverschlüsse wurden Pappplomben eingeführt.

Eine der größten und schwierigsten Aufgaben der Kriegswirtschaft war es, den ungeheuren Bedarf der Heeresverwaltung an Eisen und Stahl sicherzustellen, und alle hierauf gerichteten Maßnahmen griffen wiederum einschneidend in die Beschaffungstätigkeit der Eisenbahnverwaltungen mit ihren starken Bedürfnissen an diesen Metallen ein. Zunächst gelang es noch, den Bedarf von etwa 200000 t monatlich für alle deutschen Eisenbahnen durch vierteljährliche Anmeldung bei der Rohstoffausgleichstelle im Weg der Kontingentierung zu decken, wobei die Eisenbahnverwaltungen wegen des großen allgemeinen Mangels an diesem Material vielfach auf Teillieferungen zugunsten der Heeresverwaltung verzichteten. Die später infolge der Durchführung des Hindenburg-Programms von der zweiten Hälfte des Jahrs 1916 an sich erheblich verschärfenden Beschaffungschwierigkeiten führten dann weiter

dazu, auf eine Einschränkung des allgemeinen Bedarfs hinzuwirken. Es wurde eine Bautenprüfungstelle im Kriegsamt errichtet, die die Notwendigkeit aller Bauten untersuchen und feststellen mußte und hierfür eine Dringlichkeitsliste führte. Aus den gleichen Erwägungen heraus und mit ähnlichen Aufgaben wurde im Oktober 1917 im Ministerium der öffentlichen Arbeiten eine Prüfstelle für Materialbedarf eingerichtet, die alle Anforderungen für Bauzwecke, vor allem die an Eisen und Stahl, zu überwachen und zu bearbeiten hatte. Durch dieses Verfahren gelang es, die Bauten auf das Allernotwendigste zu beschränken und den Verbrauch stark herabzusetzen.

Der Kohlenbedarf der Eisenbahnverwaltungen hatte sich bis zum Krieg entsprechend den vermehrten Betriebs- und Verkehrsleistungen erheblich gesteigert, und zwar von 10400440 t im Jahr 1910 auf 12477103 t im Jahr 1913. Die Beschaffung erfolgte in Preußen durch das Eisenbahn-Zentralamt, bei den anderen Verwaltungen durch die obersten Beschaffungstellen. Lieferverträge wurden abgeschlossen mit den großen Verbänden, dem Rheinisch-Westfälischen Kohlensyndikat, dem Niederschlesischen Kohlensyndikat, den oberschlesischen Großhandelsfirmen, ferner den staatlichen Bergwerksdirektionen usw.

Im Krieg gelang es zunächst, bis weit in das erste Kriegsjahr hinein, sowohl ausreichende Dienstkohlenbestände anzusammeln als auch den Verbrauch in angemessenen Grenzen zu halten. Die regelmäßige Dienstkohlenversorgung wurde aber mit den zunehmenden Schwierigkeiten der Volkswirtschaft erschwert und zerstört. Die gewaltigen Anforderungen der Kriegführung an die Arbeitskräfte und die Erzeugnisse der heimischen Industrie machten sich auch in der Kohlenförderung fühlbar. Die Produktion ließ in der Menge und der Beschaffenheit außerordentlich nach. Unter der schlechten Versorgung der Verbraucher hatten auch die Eisenbahnen stark zu leiden. Die Dienstkohlenbestände sanken mit vorübergehenden Schwankungen immer tiefer, und auch die Beschaffenheit der Brennstoffe, unter denen sich viele Steine sowie ein zur Lokomotivfeuerung wenig geeigneter großer Prozentsatz von Koks und anderen schlecht verwendbaren Kohlensorten befanden, wurde immer mangelhafter. Wegen dieser schlechten Versorgung einerseits, der Schwierigkeiten und Mängel betrieblicher und lokomotivtechnischer Art (schlechter Zustand der Lokomotiven, unerfahrenes Heizerpersonal usw.) anderseits, stieg der Kohlenverbrauch erheblich. Er erreichte sowohl an den Betriebsleistungen gemessen (1913 = 14,4 t Kohlen auf 1000 Lokomotivkilometer, 1919 = 20,85 t), als auch dem ziffermäßigen Verbrauch nach eine unwirtschaftliche Höhe.

Unter diesen Schwierigkeiten litt auch die normale gleichmäßige Versorgung der einzelnen Bezirke und Verbrauchstellen. Die ordnungsmäßige Kontrolle über die Vereinnahmung, die Abrechnung sowie die strenge Abnahme und zweckmäßige Verwendung der angelieferten Brennstoffe waren erschwert, zumal aus betrieblichen Gründen die Dienstkohlen nicht mehr unmittelbar von den Gruben nach den einzelnen Empfangstellen, sondern zunächst an Direktionsverteilungstellen gesandt werden mußten. Seit 1916 war außerdem den Eisenbahnverwaltungen infolge der Übernahme der Kohlenbewirtschaftung durch den Reichskommissar für die Kohlenverteilung jeder Einfluß auf die Lieferfirmen und Lieferwerke entzogen. Die Lieferung und Zuweisung der erforderlichen Dienstkohlenmengen wurden von den Verteilungsmaßnahmen dieser Behörde abhängig. Unter diesen Umständen verloren die bestehenden und die weiter von Jahr zu Jahr neu abgeschlossenen Lieferverträge immer mehr an Bedeutung, und zwar sowohl in den Mengen und Sorten als auch in den Preisen. Letztere folgten fortan von selbst den allgemeinen Verkaufspreisen, die von der Reichsregierung von Fall zu Fall genehmigt wurden und sprunghaft in die Höhe gingen (vergl. Anlage 9 Ziffer 1). Aber nicht nur für den eigenen Kohlenverbrauch hatten die Eisenbahnverwaltungen zu sorgen,

sie mußten auch Privatinteressenten, die für die Eisenbahn, für Heeres- oder sonst volkswirtschaftlich wichtige Zwecke zu produzieren hatten, auf Verlangen des Reichskohlenkommissars immer wieder mit beträchtlichen Mengen aus Dienstkohlenbeständen aushelfen. Ebenso wurden an Eisenbahnbedienstete in Notfällen für den Hausbrand Dienstkohlen geliefert. In der Hausbrandversorgung und im Eisenbahnbetrieb selbst wurde darauf hingewirkt, daß die hochwertigen Steinkohlen, soweit sie nicht zur Lokomotivfeuerung nötig waren, durch Braunkohle, Holz und Torf ersetzt wurden. Überhaupt wurde der Verbesserung der Wärmewirtschaft und Heiztechnik durch geeignete wirtschaftliche und technische Maßnahmen, die die wirksame Ausnutzung und Ersparung von Brennstoffen zum Gegenstand hatten, die größte Aufmerksamkeit zugewendet.

Sehr bedenklich war die mangelhafte Ölversorgung während des Kriegs, für die Deutschland fast ganz auf das Ausland angewiesen war. Bei Kriegsbeginn waren an den einzelnen Ölsorten bei den Eisenbahnverwaltungen im allgemeinen nur Bestände für einen zweimonatigen Bedarf vorhanden. Durch geeignete Sparmaßnahmen gelang es, den Petroleumverbrauch alsbald um zwei Drittel, den an Mineralschmieröl um ein Drittel herabzumindern. Ähnliche Ergebnisse wurden bei den übrigen Ölsorten erzielt (vergl. Anlage 9 Ziffer 2 und 3). Eine gewisse Erleichterung in der Versorgung trat durch die Gewinnung der großen Ölvorräte ein, die bei der Einnahme Antwerpens in deutsche Hand fielen. Um die Versorgung der kriegswichtigen Betriebe sicherzustellen, wurde die gesamte Bewirtschaftung der Schmieröle, die besonders für die Eisenbahnverwaltungen zur Unterhaltung der Fahrzeuge von höchster Wichtigkeit waren, der vom Reich gegründeten Reichschmieröl-Gesellschaft m. b. H. übertragen. Die Vorräte reichten aber nicht annähernd aus, und so mußte man auch hier zur weitgehenden Verwendung von oft wenig brauchbaren Ersatzmitteln übergehen, was zur Folge hatte, daß sich die Schäden an den Fahrzeugen durch die verhängnisvollen Heißläufer stark vermehrten.

Die Preise waren die festgesetzten Höchstpreise.

Auch auf dem Gebiet der anderen Betriebs- und Werkstattsmaterialien machte sich ein empfindlicher Mangel bemerkbar. Es fehlte an Webwaren — man ersetzte sie, soweit möglich, durch Papier- und andere Ersatzstoffe. Es fehlte an Leder, Asbest, Lacken und Farben, Putzbaumwolle (vergl. Anlage 9 Ziffer 4) und Glas — für alles wurde notdürftig Rat geschafft. Natürliches Gummi wurde selten — man behalf sich mit künstlichem und sparte die Heizschläuche, die bei den Personenzügen nicht mehr angebracht wurden.

Diese im wesentlichen auf der Zwangswirtschaft beruhende Versorgung der Eisenbahnen mit den notwendigen Materialien wurde aber noch durch viele Maßnahmen gefördert, die zum Ziel hatten, die Beschaffungen möglichst zu erleichtern. An dem wohlgeregelten Vergebungsverfahren der Friedensjahre wurde, der Not der Zeit gehorchend, nicht mehr mit der alten Strenge festgehalten. Soweit es sich um Stoffe handelte, die der Zwangswirtschaft unterlagen, kam eine Ausschreibung überhaupt nicht in Frage. Außerdem wurde danach gestrebt, die Vergebungen in jeder Weise zu vereinfachen und der durch die Kriegschwierigkeiten geminderten Leistungsfähigkeit der Industrie anzupassen. Die Abnahmevorschriften wurden gemildert, alte Verträge, deren Ausführung dem anderen Vertragsteil nicht mehr oder nicht mehr zu den alten Bedingungen zugemutet werden konnte, aufgehoben oder geändert, Lieferfristen verlängert und Preiserhöhungen bewilligt. Ferner beschleunigte man die

Zahlungen, gab kapitalschwachen Unternehmungen Vorschüsse und erleichterte die Haftpflicht unter Garantien für die Leistungen und Lieferungen.

Die Preise für alle Materialien gingen stark in die Höhe, hielten sich aber unter dem Einfluß der Höchstpreisfestsetzungen und der scharfen Bestimmungen über den Kriegswucher in Grenzen, die man geneigt ist als mäßige zu bezeichnen, wenn man die Preisbewegungen nach dem Zusammenbruch damit vergleicht (vergl. Anlage 9).

So war es während des Kriegs unter weitgehender Einschränkung selbst der dringendsten Bedürfnisse an Betriebstoffen, Notmetallen und Eisen gelungen, die für die Aufrechterhaltung der Betriebsführung der Eisenbahnen nicht nur Deutschlands, sondern auch der Verbündeten und großer Strecken der besetzten Gebiete erforderlichen Stoffe, wenn auch unter großen Mühen, zu beschaffen. Nach dem Waffenstillstand und der Revolution wurden alle diese Verhältnisse durch den wirtschaftlichen Zusammenbruch Deutschlands fast völlig auf den Kopf gestellt. Als Folgen der früheren Ersparnis und schlechten Anlieferung während des Kriegs traten nun von allen Seiten erhebliche Anforderungen und Bedürfnisse an Materialien hervor, insbesondere um den durch den Krieg und die Abgabe von zahlreichen Fahrzeugen an den Feindbund völlig heruntergewirtschafteten Eisenbahnfuhrpark wieder leistungsfähig zu gestalten und auch die zusammengeschmolzenen Vorräte an Oberbaumaterialien und wichtigen Betriebstoffen wieder zu ergänzen. Diesem großen Materialbedarf der Eisenbahnen stand fast allgemein ein erheblicher Mangel an allen Stoffen und damit nur ein völlig unzureichendes Angebot gegenüber, sodaß bei dem nun eintretenden freien Spiel der Kräfte nicht nur infolge der Lohnsteigerungen, sondern auch durch gegenseitige scharfe Konkurrenz, die gefördert wurde von zahlreichen unzuverlässigen Geschäftsleuten, fortwährende ungeahnte Preissteigerungen aller Waren eintraten, die jede vernünftige Rechnung bei der Beschaffung wichtiger Stoffe über den Haufen warfen. Neue Wirtschaftsprobleme wurden erörtert, es wurde über Sozialisierung und Gemeinwirtschaft verhandelt und schließlich hat man versucht, die ungeheuren wirtschaftlichen Schwierigkeiten Deutschlands durch die Gründung von Selbstverwaltungskörpern für wichtige Industriezweige zu überwinden. Von besonderer Bedeutung für die Eisenbahnverwaltung war die Gründung des Eisenwirtschaftsbunds, in dem die Eisenerzeuger, der Eisenhandel und die Eisenverbraucher, Arbeitgeber und Arbeitnehmer zu gleichen Teilen vertreten sind. Durch den Eisenwirtschaftsbund werden die wichtigsten Eisenerzeugnisse in Bewirtschaftung genommen, hierfür von Zeit zu Zeit Höchstpreise festgesetzt, die bei hohen Strafen nicht überschritten werden dürfen, und gleichzeitig wurde dem Reichswirtschaftsminister die Befugnis erteilt, beliebige Mengen von Eisenerzeugnissen für wichtige Betriebe, zu denen auch die Eisenbahnen gehörten, zur vorzugsweisen Befriedigung anzuweisen. Hierdurch sollte die Eisenversorgung der Eisenbahnen auf eine feste Grundlage gestellt werden.

Ganz besondere Schwierigkeiten bereitete nach dem Krieg die Versorgung der Eisenbahnen mit Dienstkohlen. Durch die Folgen des wirtschaftlichen Umschwungs nach der Revolution war die Kohlenerzeugung Deutschlands selbst gegen die letzten Kriegsjahre ganz erheblich zurückgegangen, dazu kam der Verlust des Saarkohlenbeckens, die Besetzung Oberschlesiens und die außerordentliche Verschlechterung der Betriebs- und Verkehrsverhältnisse der Eisenbahnen. Infolgedessen war es nicht möglich, die Kohlenbestände der Eisenbahnen auf ihre frühere Höhe zu bringen oder sie dort zu halten, ein Notstand, der dazu führte, daß im Herbst 1919 und im Frühjahr 1920 der Betrieb der Eisenbahnen infoge Kohlenmangels ganz erheblich eingeschränkt werden mußte und zeitweise vor dem völligen Zusammenbruch stand. Es bedurfte in diesen schweren Zeiten aller Energie der Eisenbahnverwaltungen, um gegen-

über anderen Interessenten bei dem Reichskohlenkommissar durchzusetzen, daß die Versorgung der Eisenbahnen mit Betriebskohlen an die erste Stelle gerückt wurde und damit dem Wirtschaftsleben Deutschlands die Lebensadern zu seiner Gesundung erhalten blieben.

Wenn man einen Rückblick auf die letzten Jahre der Materialbeschaffung der Eisenbahnen wirft, so muß man feststellen, daß hier die Verwaltung zeitweise vor außerordentlichen, fast unlösbaren Aufgaben gestanden hat, denen sie nur gerecht werden konnte durch geschicktes und sachkundiges Anpassen ihrer Organe an die jeweiligen, sich häufig sprunghaft ändernden Markt- und Wirtschaftsverhältnisse.

Siebenter Abschnitt.

Maschinentechnisches Gebiet.

Fahrzeuge.

Bestand an Fahrzeugen, Zu- und Abgänge, Leistungen und Beschaffungskosten.

Die Entwicklung des Bestands der eigenen Lokomotiven und Triebwagen, der Personenwagen sowie der Gepäck- und Güterwagen der deutschen Staatsbahnen in den Rechnungsjahren 1910 bis 1919 ist in der Anlage 10 und der Abbildung 42 (Seite 256) dargestellt.

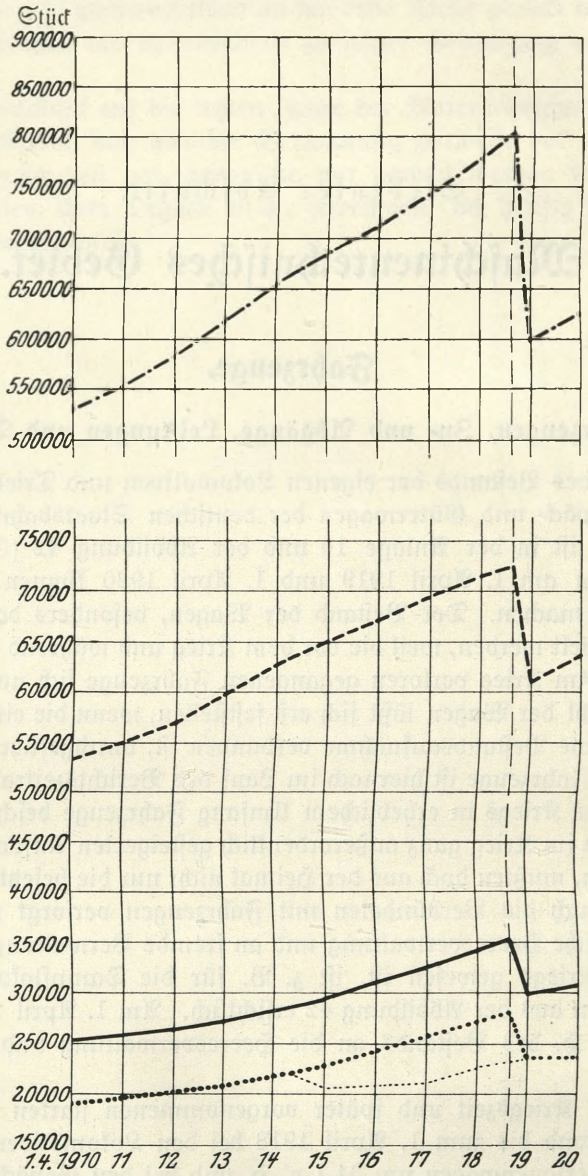
Die Bestandzahlen am 1. April 1919 und 1. April 1920 können unbedingten Anspruch auf Genauigkeit nicht machen. Der Bestand der Wagen, besonders der Güterwagen, konnte noch nicht genau ermittelt werden, weil die vor dem Krieg und während des Kriegs in das Ausland gegangenen und im Krieg verloren gegangenen Fahrzeuge sich noch nicht genau erfassen ließen. Die Bestandzahl der Wagen läßt sich erst feststellen, wenn die eingeleitete Umzeichnung der Wagen, mit der eine Bestandsaufnahme verbunden ist, durchgeführt sein wird.

Der Bestand der Fahrzeuge ist hiernach im Lauf des Berichtszeitraums dauernd gestiegen, weil auch während des Kriegs in erheblichem Umfang Fahrzeuge beschafft worden sind. Nur so war es möglich, den im Krieg ganz außerordentlich gesteigerten Anforderungen an den Fuhrpark gerecht zu werden, mußten doch aus der Heimat nicht nur die besetzten Gebiete und Kriegsschauplätze, sondern auch die Verbündeten mit Fahrzeugen versorgt werden. Wie groß die Zahl der an die deutsche Heeresverwaltung und an fremde Verwaltungen abgegebenen Fahrzeuge während des Kriegs gewesen ist, ist z. B. für die Dampflokomotiven der preußisch-hessischen Staatsbahnen aus der Abbildung 42 ersichtlich. Am 1. April 1918 waren 5035 Lokomotiven oder 18,6 v. H. des Bestands an die Heeresverwaltung und fremde Verwaltungen abgegeben.

Durch die in der Kriegszeit und später vorgenommenen starken Fahrzeugbeschaffungen war der Fahrzeugbestand bis zum 1. April 1918 bei den Lokomotiven und Triebwagen um 35,1 v. H., bei den Personenwagen um 34,1 v. H. und bei den Gepäck- und Güterwagen um 46,5 v. H. gegenüber den Beständen am 1. April 1910 gestiegen. Infolge der Abgabe an die Entente und der Kriegsverluste hat er sich alsdann vermindert, sodaß am 1. April 1920 vorhanden waren:

	am 1. April 1910 Stück	am 1. April 1920 Stück	Mithin am 1. April 1920 mehr v. H.
Lokomotiven und Triebwagen	25318	30784	21,6
Personenwagen	53227	63532	19,4
Gepäck- und Güterwagen	531620	627149	18,0

Bestand an Fahrzeugen mit Regel- und Schmalspur.



——— Lokomotiven und Triebwagen der deutschen Staatseisenbahnen.
– – – – – Personenwagen der deutschen Staatseisenbahnen.
–·–·–·– Gepäck- und Güterwagen der deutschen Staatseisenbahnen.
····· Lokomotiven der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen (die dünne Linie veranschaulicht die Abgabe an Lokomotiven während des Kriegs an die Heeresverwaltung und fremde Verwaltungen).

Abbildung 42 (zu Seite 255).

Am Ende des Berichtszeitraums war der Fahrzeugbestand bei den Lokomotiven und Triebwagen noch etwas höher, bei den Personenwagen etwa gleich hoch und bei den Gepäck- und Güterwagen etwas niedriger als bei Ausbruch des Kriegs.

Wie sich der Bestand der Fahrzeuge in den einzelnen Jahren durch Zu- und Abgänge verändert hat, ist aus der Anlage 10 sowie den Abbildungen 43 und 44 (Seite 258) zu ersehen. Es ergibt sich daraus, daß in der ersten Zeit nach Ausbruch des Kriegs im Jahr 1914 weniger Fahrzeuge in Zugang gekommen sind als 1913. Später wurde der Zugang an Lokomotiven in den einzelnen Jahren größer als 1913. Bei den Gepäck- und Güterwagen tritt nur allmählich eine Erhöhung des Zugangs ein, sodaß erst im Jahr 1918 etwa der Zugang des Jahrs 1913 erreicht wurde. Bei den Personenwagen bleiben dagegen dauernd die Zugänge erheblich

Zugang an Fahrzeugen mit Regel- und Schmalspur
(bei den deutschen Staatseisenbahnen).

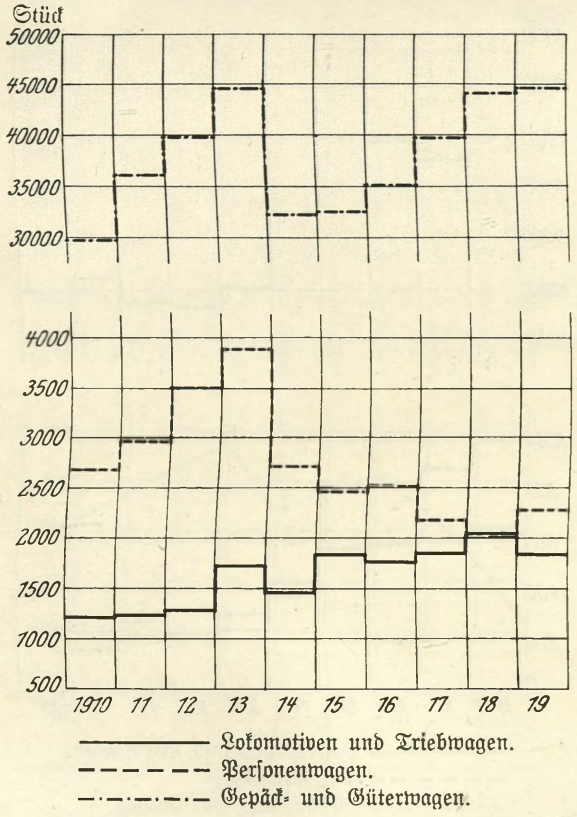


Abbildung 43.

hinter denen des Jahrs 1913 zurück. Diese verschiedenartigen Zugänge, die durch die Beschaffung neuer Fahrzeuge verursacht sind, erklären sich daraus, daß in der Hauptsache Lokomotiven beschafft wurden, weil diese als Zugkräfte unbedingt nötig waren und die erbeuteten fremden Lokomotiven sich in der Mehrzahl in so schlechtem Zustand befanden, daß sie nur beschränkte Verwendung finden konnten. Bei den Gepäck- und Güterwagen machte sich dagegen in der ersten Kriegszeit ein Mangel nicht so bemerkbar, weil eine große Zahl Güterwagen erbeutet worden war, die für den eigenen Verkehr und für den Verkehr in den besetzten Gebieten usw. benutzt werden konnten. Später mußten bei den immer größeren Ansprüchen, die an den Güterwagenpark gestellt wurden, auch Güterwagen in großer Zahl gebaut werden. Personenwagen wurden nur in geringem Umfang beschafft, weil der Personenverkehr in der

Kriegszeit eingeschränkt worden war und auch, wenngleich nur in geringem Umfang, mit Beutewagen sowie für Militärtransporte mit bedeckten Güterwagen ausgeholfen werden konnte.

Die Entwicklung des Abgangs an Fahrzeugen, der fast ausschließlich durch Ausmusterungen verursacht ist, zeigt, daß in der Kriegszeit und in den darauf folgenden Jahren erheblich weniger ausgemustert wurde als vor dem Krieg. Das ist darauf zurückzuführen, daß infolge des Kriegs in der Zeit seit 1914 ein außerordentlicher Mangel an Fahrzeugen bestand, der außer durch Neubeschaffungen auch dadurch einigermaßen ausgeglichen worden ist, daß die Fahr-

Abgang an Fahrzeugen mit Regel- und Schmalspur
(bei den deutschen Staatseisenbahnen).

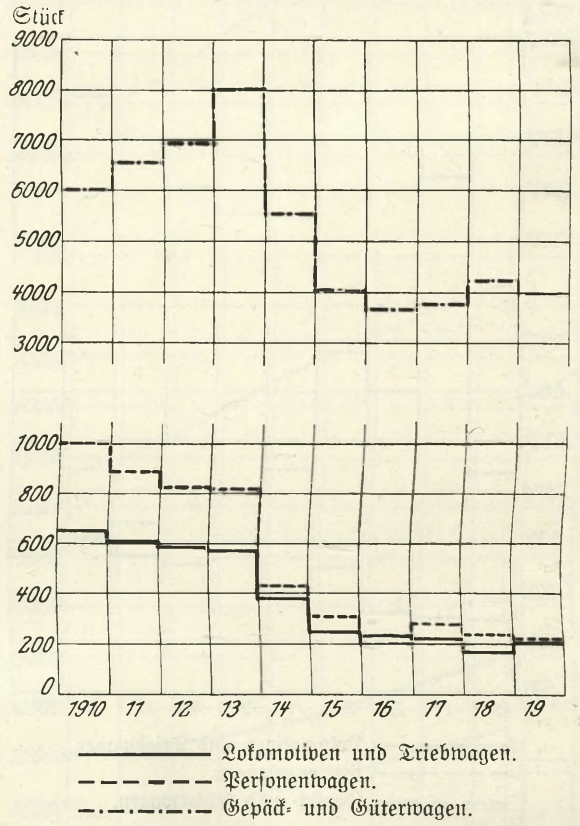


Abbildung 44.

zeuge ohne Rücksicht auf die Wirtschaftlichkeit noch weiter verwendet wurden, wenn sie auch ihrem Bauzustand nach hätten ausgemustert werden müssen.

Die kilometrischen Leistungen der Fahrzeuge der deutschen Staatsbahnen sind in der Anlage 10 und der Abbildung 45 dargestellt. Man ersieht daraus, daß trotz Erhöhung der Zahl der Fahrzeuge die Leistungen bei den Lokomotiven und Personenwagen in der Kriegszeit niedriger sind als vor dem Krieg, während die Gepäck- und Güterwagen nur wenig geringere Leistungen aufweisen. Es ist dies bei den Lokomotiven darin begründet, daß die Leistungen der an die Heeresverwaltung usw. verliehenen Lokomotiven in den angegebenen Leistungen nicht enthalten sind und ferner darin, daß während des Kriegs erheblich weniger Personenzüge gefahren wurden als vor dem Krieg, wodurch die kilometrischen Leistungen

der Lokomotiven herabgedrückt wurden. Hauptursache für den Rückgang der Leistungen der Personenwagen ist die Einschränkung des Personenverkehrs während des Kriegs. Bei den

Leistungen der Fahrzeuge mit Regel- und Schmalspur
(der deutschen Staatseisenbahnen).

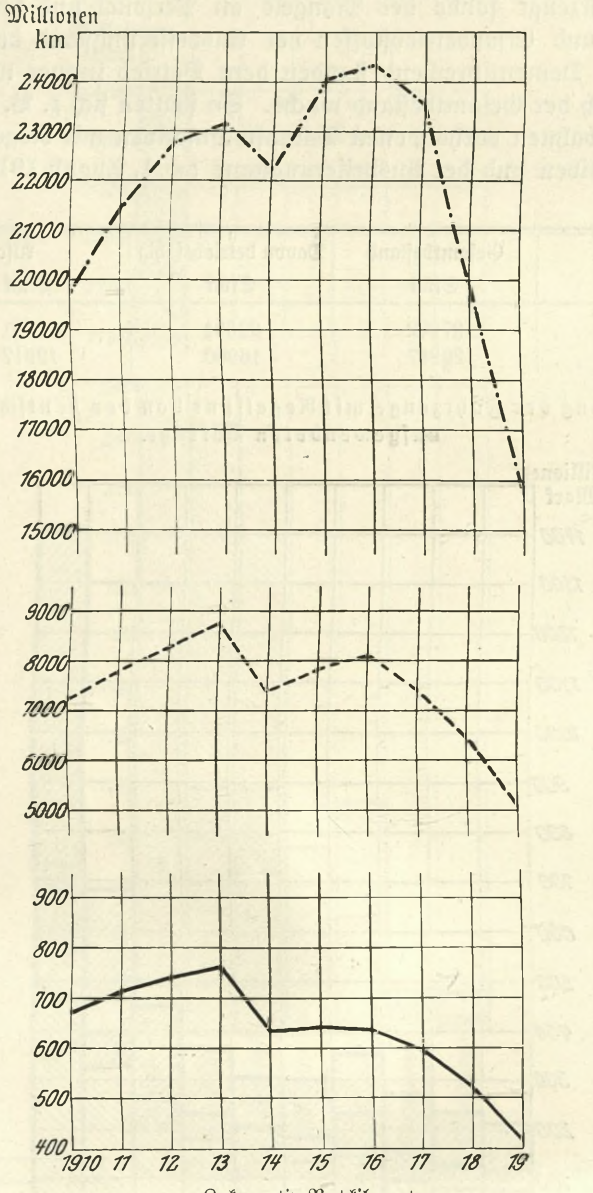


Abbildung 45.

Gepäck- und Güterwagen war die Ausnutzung infolge des Kriegsbetriebs nicht so gut wie vor dem Krieg, auch mußte eine große Zahl Wagen beladen und unbeladen zur Verfügung der Heeresverwaltung bereitgehalten werden, wodurch die Leistungen dieser Wagen herabgesetzt

wurden. Der erhebliche Rückgang der Fahrzeugleistungen in den Jahren 1918 und 1919 erklärt sich aus den Folgen des Umsturzes und der Einführung des Achtstundentags. Auch hat hierauf, ebenso wie auf die verminderten Leistungen der Fahrzeuge in der Kriegszeit einen erheblichen Einfluß der schlechte bauliche Zustand der Fahrzeuge gehabt, weil infolge der unsachgemäßen Behandlung der Fahrzeuge sowie des Mangels an Personal und ferner der Verwendung von Ersatzbaustoffen und Ersatzbetriebstoffen der Ausbesserungstand der Fahrzeuge dauernd größer geworden ist. Dementsprechend standen dem Betrieb immer weniger Fahrzeuge zur Verfügung, wenn auch der Gesamtbestand wuchs. So stellten sich z. B. die Gesamtzahl der bei den deutschen Staatsbahnen vorhandenen Dampflokomotiven mit Regelspur, die Zahl an betriebsfähigen Lokomotiven und der Ausbesserungstand am 1. August 1914 und am 1. April 1920 wie folgt:

	Gesamtbestand Stück	Davon betriebsfähig Stück	Also Ausbesserungstand Stück	v. H.
Am 1. August 1914	27932	22591	5341	19,1
Am 1. April 1920	29817	16900	12917	43,3

Die für die Beschaffung der Fahrzeuge mit Regelspur von den deutschen Staatseisenbahnen aufgewendeten Beträge.

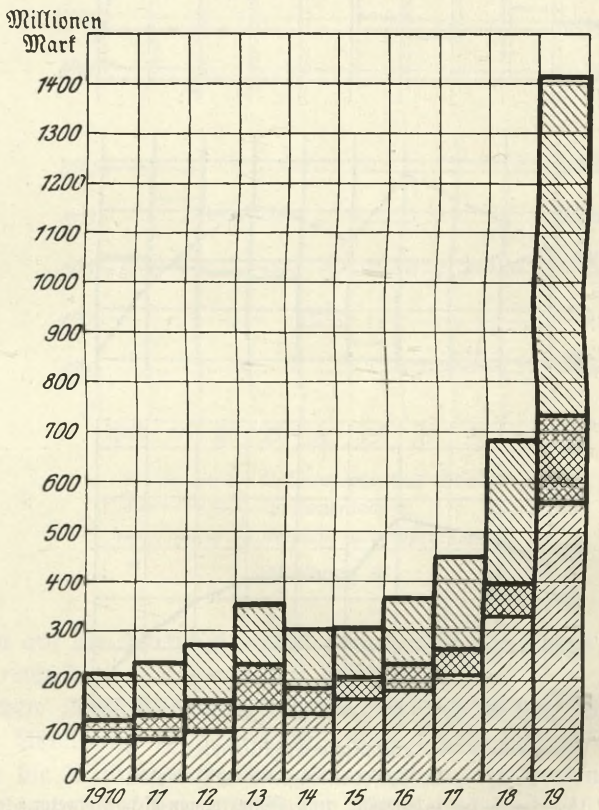


Abbildung 46 (zu Seite 262).

Ähnlich ungünstig lagen die Verhältnisse bei den Personen-, Gepäck- und Güterwagen, bei denen der Ausbesserungstand ebenfalls immer größer wurde.

Die für die Beschaffung der Fahrzeuge mit Regelspur von den einzelnen deutschen Staatseisenbahnen in der Zeit vom 1. April 1910 bis zum 31. März 1920 aufgewendeten Beträge.

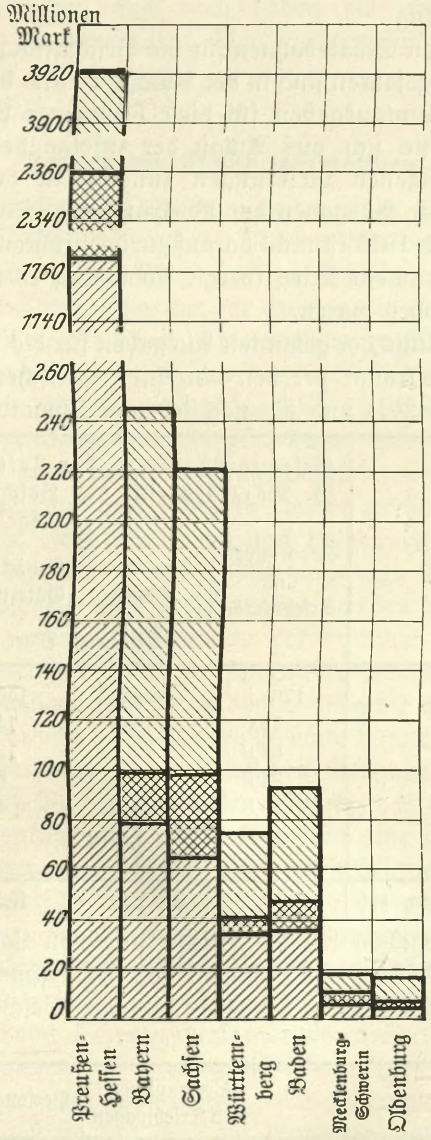


Abbildung 47 (zu Seite 262).

Bis zum Jahr 1918 wurden die neuen Fahrzeuge bei den Fahrzeugbauanstalten zu festen Preisen bestellt. Da jedoch die Forderungen der Fahrzeugbauanstalten für neue Fahrzeuge

infolge der steigenden Baustoffpreise und Löhne stetig höher wurden, wurde es für zweckmäßig erachtet, von 1918 ab die Fahrzeuge nur noch zu gleitenden Preisen in der Weise zu vergeben, daß zu einem festen Grundpreis nach den wirklich entstandenen Kosten Mehrpreise bewilligt wurden, die unter Berücksichtigung eines bestimmten, für die Ablieferung der Fahrzeuge festgesetzten Stichtags berechnet wurden. Dieses Verfahren war auch noch am Ende des Berichtszeitraums in Übung.

Die Ausgaben der deutschen Staatsbahnen für die Beschaffung von Fahrzeugen mit Regelspur in den einzelnen Rechnungsjahren sind in der Anlage 10 und der Abbildung 46 (Seite 260) dargestellt. Während die Gesamtausgaben für diese Fahrzeuge bis zum Rechnungsjahr 1913 dauernd steigen, ermäßigen sie sich aus Anlaß der infolge des Kriegsausbruchs und der Arbeiterknappheit zurückgegangenen Lieferungen zunächst in den Jahren 1914 und 1915, steigen jedoch alsdann über die Ausgaben der Vorkriegszeit. Das letzte Anwachsen der Ausgaben in den Jahren 1918 und 1919 ist nicht darauf zurückzuführen, daß die Beschaffungszahlen erheblich höher waren als vor dem Krieg (vergl. Abbildung 43 (Seite 257), sondern darauf, daß die Beschaffungskosten höher waren.

Ein Bild über das Verhältnis der gesamten Ausgaben für die Beschaffung von Fahrzeugen mit Regelspur im Berichtszeitraum bei den einzelnen deutschen Staatsbahnen zueinander gibt die Abbildung 47 (Seite 261) und die nachstehende Zusammenstellung.

Staatsbahnen	Gesamtausgaben in der Zeit vom 1. April 1910 bis zum 31. März 1920 für die Beschaffung von Fahrzeugen mit Regelspur				
	Lokomotiven und Triebwagen	Personenwagen	Gepäck- und Güterwagen	zusammen	oder in Hundertteilen
	Millionen Mark				
preußisch-hessische	1765,5	594,2	1562,2	3921,9	85,4
bayerische	79,0	19,4	148,3	246,7	5,4
sächsische	64,8	34,1	122,0	220,9	4,8
württembergische	34,9	6,5	32,9	74,3	1,6
badische	35,8	11,1	47,0	93,9	2,0
mecklenburgische	7,2	4,4	7,1	18,7	0,4
oldenburgische	4,4	3,2	8,8	16,4	0,4
bei allen deutschen Staatsbahnen zus.	1991,6	672,9	1928,3	4592,8	—

Nachstehend sind die Ausgaben für die Beschaffung von Lokomotiven und Triebwagen, Personenwagen sowie Gepäck- und Güterwagen mit Regelspur bei den deutschen Staatsbahnen in Hundertteilen der Gesamtausgaben für diese Beschaffungen bei den einzelnen Bahnen zusammengestellt:

Staatsbahnen	Lokomotiven und Triebwagen	Personenwagen	Gepäck- und Güterwagen
preußisch-hessische	45,0	15,2	39,8
bayerische	32,0	7,9	60,1
sächsische	29,3	15,5	55,2
württembergische	47,0	8,7	44,3
badische	38,1	11,8	50,1
mecklenburgische	38,5	23,5	38,0
oldenburgische	26,9	19,5	53,6
gesamte Staatsbahnen	43,4	14,6	42,0

Hieraus ergibt sich, daß die preußisch-hessischen, württembergischen und mecklenburgischen Staatsbahnen den größten Teil ihrer Fahrzeugbeschaffungsausgaben für Lokomotiven und Triebwagen verwendet, während die bayerischen, sächsischen, badischen und oldenburgischen Staatsbahnen die Beschaffung von Gepäck- und Güterwagen vorgezogen haben. Die Ausgaben für die Beschaffung von Personenwagen machen bei allen Verwaltungen den kleinsten Teil der Fahrzeugbeschaffungsausgaben aus, doch haben die mecklenburgischen Staatsbahnen im Verhältnis am meisten, die bayerischen Staatsbahnen im Verhältnis am wenigsten für Personenwagenbeschaffungen ausgegeben.

Bauart der Dampflokomotiven.

In den Jahren 1910 bis Ende 1919 ist dauernd an der Verbesserung der Lokomotiven gearbeitet worden. Während bis 1910 noch die Naßdampflokomotive im großen und ganzen das Feld behauptete, begann jetzt der Siegeslauf der Heißdampflokomotive. Die preußisch-hessische Staatseisenbahnverwaltung ging mit der Einführung dieser neuen Lokomotivgattung vor, der bald auch die übrigen deutschen Staatsbahnverwaltungen folgten. Die Vorteile der Heißdampflokomotive liegen vor allem in dem geringen Kohlenverbrauch. Außerdem ist es bei diesen Lokomotiven möglich, eine 20 bis 30 v. H. höhere Leistung zu erzielen als bei Naßdampflokomotiven mit gleich großem Kessel. Damit hat sich die Heißdampflokomotive als erheblich wirtschaftlicher erwiesen als die Naßdampflokomotive, sodaß von allen deutschen Staatsbahnverwaltungen im Lauf der Jahre in immer größerem Umfang Heißdampflokomotiven beschafft worden sind. Jetzt werden nur noch Heißdampflokomotiven, und zwar sowohl als Schnell- und Personenzug-, als auch als Güterzug- und Tenderlokomotiven, gebaut.

Zur Beförderung der Schnell- und Personenzüge wurden bis zum Beginn des Berichtszeitraums fast ausschließlich zweifach gekuppelte Lokomotiven benutzt, die für diesen Zweck bis dahin auch vollständig ausreichten. Aus wirtschaftlichen Gründen wurde jedoch die Platzzahl in den Schnell- und Personenzügen und damit deren Gewichte auf den großen durchgehenden Strecken mit der Zeit ständig erhöht. Dieselbe Folge hatte auch die vermehrte Einstellung vierachsiger Personenwagen. Aber auch aus betrieblichen Gründen wurde eine Verstärkung der Züge notwendig, weil vielfach die starke Streckenbesetzung das Einlegen weiterer Züge nicht gestattete. Die starke Streckenbesetzung erforderte zudem eine genaue Einhaltung des Fahrplans, auch bei schlechtem Wetter und bei Geschwindigkeitsbeschränkungen infolge von Arbeiten am Oberbau. Zur Beförderung der schweren Züge und zur pünktlichen Einhaltung der vorgeschriebenen Geschwindigkeiten reichten die zweifach gekuppelten Lokomotiven nicht mehr aus, sodaß zum Bau dreifach gekuppelter Schnell- und Personenzuglokomotiven mit Tender geschritten werden mußte. Als im Lauf des Kriegs die Geschwindigkeit der Züge herabgesetzt wurde, war die Beschaffung von Schnellzuglokomotiven nicht mehr erforderlich. Es wurden nur noch Personenzuglokomotiven mit drei gekuppelten Achsen beschafft, die zur Beförderung von Schnellzügen mit geringerer Geschwindigkeit vollauf genügten. Außerdem hat diese Lokomotivgattung den Vorzug, daß sie sich auch im Güterzugdienst vorteilhaft verwenden läßt. Erst neuerdings tritt man wieder an die Beschaffung von Schnellzuglokomotiven heran, weil die Forderung der Geschwindigkeitserhöhung für die Schnellzüge immer häufiger wird.

Zur Beförderung von Güterzügen wurden bis 1910 neben dreifach gekuppelten Lokomotiven auch vierfach gekuppelte Güterzuglokomotiven mit Tender in Dienst gestellt. Da jedoch auch die Güterzüge mit der Zeit, besonders durch die Einstellung von Wagen mit größerem Ladegewicht und wegen der starken Streckenbelegung, immer schwerer wurden, war eine vierfach gekuppelte Lokomotive nicht mehr in der Lage, derartige Züge allein zu befördern. Um

Vorspannleistungen zu ersparen, wurden deshalb fünffach gekuppelte Güterzuglokomotiven und für starke Steigungstrecken in Süddeutschland sogar sechsfach gekuppelte Güterzuglokomotiven mit Tender gebaut, von denen eine imstande ist, den zur Zeit gebräuchlichen schwersten Zug allein auch auf Steigungstrecken zu befördern. Die vorhandenen dreifach gekuppelten Güterzuglokomotiven mit Tender werden zur Beförderung leichter Güterzüge verwendet und sollen nach und nach, je nach Einschränkung der leichteren Züge, ausgeschieden werden.

Die Tenderlokomotiven haben ein vielseitiges Gebiet. Sie werden in der Hauptsache im Dienst auf Nebenbahnen, zum Verschieben und Ordnen der Wagen auf den Verschiebebahnhöfen sowie im Stadtbahn- und Vorortverkehr verwendet, dienen aber auch im Fernverkehr der Hauptbahnen zum Befördern von Personen- und Güterzügen auf kürzeren Strecken. Vereinzelt werden sie auch zum Schieben von Zügen auf Steigungstrecken benutzt. Für die Bewältigung des Personenverkehrs auf Stadtbahn-, Vorort- und Nebenbahnstrecken wurden fast ausschließlich dreifach gekuppelte Tenderlokomotiven gebaut. Dagegen mußten infolge der auch auf den Nebenbahnstrecken gestiegenen Zuglasten im Güterverkehr auf diesen Strecken vier- und fünffach gekuppelte Tenderlokomotiven in Dienst gestellt werden. Die zum Betrieb auf Ablaufbergen bisher verwendeten Lokomotiven mit höchstens vier gekuppelten Achsen waren auf stärker geneigten Ablaufbergen den an sie gestellten Anforderungen nicht mehr gewachsen, sodaß hierfür fünffach gekuppelte Tenderlokomotiven beschafft werden mußten. An besonderen Tenderlokomotiven hat die bayerische Staatsbahnverwaltung außerdem, um die Zugförderung auf den Steilstrecken der zwei durchgehenden Hauptlinien mit Steigungen von 20 bis 25 v. T. wirtschaftlicher zu gestalten, Tenderlokomotiven schwerster Bauart, die als zweimal vierfach gekuppelte Malletlokomotiven mit einem Gewicht von 123 t gebaut sind, in Dienst gestellt. Bis dahin mußte die Mehrzahl der Güterzüge auf diesen Strecken mit 2 Zug- und 2 Schiebelokomotiven befördert werden. Für derartige Steigungstrecken hat die sächsische Staatsbahnverwaltung einige besonders leistungsfähige zweimal dreifach gekuppelte Tenderlokomotiven beschafft. Als besonders zu erwähnende Tenderlokomotiven sind von den bayerischen Staatsbahnen ferner einige einmännig bediente zweifach gekuppelte Tenderlokomotiven für Lokalbahnen mit geringem Verkehr in Betrieb genommen worden. Für die Zahnradstrecken wurden mehrere dreifach gekuppelte Zahnradlokomotiven beschafft. Für die Zahnradstrecke der württembergischen Staatsbahnen war am Ende des Berichtszeitraums sogar eine Zahnradlokomotive mit fünf gekuppelten Achsen im Bau.

In welcher Weise die Zahl der gekuppelten Achsen und damit die Leistungsfähigkeit z. B. der Güterzuglokomotiven bei den preußisch-hessischen Staatsbahnen im Verhältnis zur Gesamtzahl dieser Lokomotiven gestiegen ist, zeigt die Anlage 10 und die Abbildung 48. Hiernach weist die Zahl der gekuppelten Achsen am 1. April 1918 gegenüber der Zahl am 1. April 1910 eine Vermehrung um 72,2 v. H., die Zahl der Güterzuglokomotiven selbst dagegen nur eine solche von 56,0 v. H. auf. In etwa gleicher Weise hat sich die Anzahl der gekuppelten Achsen bei den Schnell- und Personenzug- sowie Tenderlokomotiven und damit deren Leistungsfähigkeit entwickelt, und zwar sowohl bei den preußisch-hessischen als auch bei den übrigen deutschen Staatsbahnen, bei denen die Verhältnisse auch bei den Güterzuglokomotiven ähnlich liegen. Nähere Angaben über die Zunahme der verschiedenen Güterzuglokomotivgattungen mit zwei-, drei-, vier- und fünffach gekuppelten Achsen werden in der Anlage 10 und der Abbildung 49 (Seite 266) gebracht. Man ersieht daraus, daß die Zahl der vier- und fünffach gekuppelten Lokomotiven bis zum Jahr 1918, die der fünffach gekuppelten Lokomotiven sogar bis zum Jahr 1919 dauernd steigt, während die Zahl der zwei- und dreifach gekuppelten Lokomotiven ständig fällt. Der starke Abfall der Zahl der drei- und vierfach gekuppelten Lokomotiven in den Jahren 1918 und 1919 ist auf die Abgaben an die Entente zurückzuführen.

Den Schnellzuglokomotiven wurden früher Tender bis 21,5 cbm, den Personen- und Güterzuglokomotiven solche bis 12 cbm Wasserinhalt beigegeben. Um das Durchfahren von längeren Strecken ohne Wassernehmen und die Wasserübernahme auf Bahnhöfen mit gutem Speisewasser zu ermöglichen, wurde der Wasserinhalt der Tender nach und nach immer mehr erhöht. So werden heute den Schnell- und Personenzuglokomotiven Tender mit Wasserraum bis zu 31,5 cbm und den Güterzuglokomotiven solche bis zu 16 cbm beigesellt. Auch bei den Tenderlokomotiven wurde der Wasservorrat erhöht, und zwar bis zu 10 cbm.

Der Güte der beim Bau zur Verwendung kommenden Baustoffe wurde von allen Eisenbahnverwaltungen erhöhte Aufmerksamkeit zugewendet. Besonders sorgfältig wurden die Stoffe, die zur Herstellung der Feuerkisten und ihrer Verankerung (Stehbolzen) dienen, unter-

Gesamtzahl der Güterzuglokomotiven mit Tender bei den preußisch-hessischen Staatseisenbahnen und der gekuppelten Achsen bei diesen.

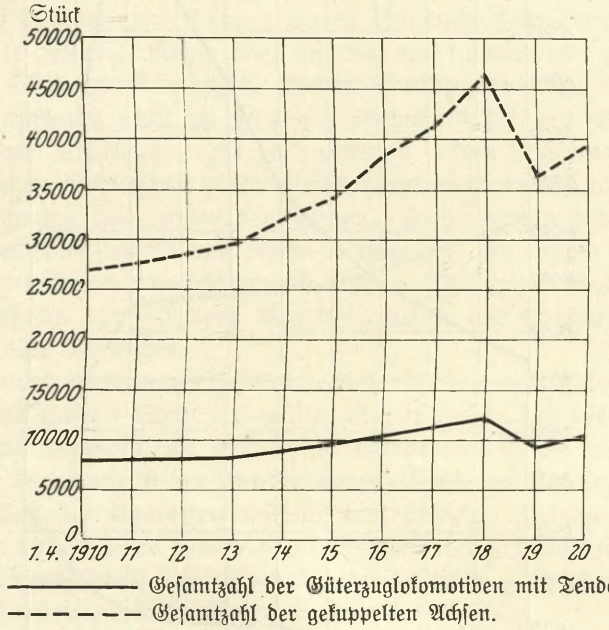


Abbildung 48.

sucht, um den geeignetsten Baustoff zu finden, der den dort auftretenden mechanischen, physikalischen und chemischen Beanspruchungen am besten gewachsen ist. Dabei hat sich ergeben, daß Kupfer noch immer der zweckmäßigste Baustoff dafür ist.

Zur Herabminderung des Kohlenverbrauchs hat neben der allgemeinen Einführung des Schmidtschen Rauchröhrenüberhitzers der in großem Umfang vorgenommene Einbau von Speisewasservorwärmern beigetragen. Diese wurden mit besonders gutem Erfolg auch bei älteren Naßdampflokomotiven eingebaut, die dadurch nicht unerheblich leistungsfähiger wurden. Sämtliche neuen zur Anlieferung kommenden Lokomotiven mit Ausnahme der Verschiebelokomotiven werden mit solchen Vorwärmern ausgestattet. In den Speisewasservorwärmern wird das Kesselwasser durch einen Teil des Abdampfs bis auf etwa 90° vorgewärmt, sodaß ein erheblicher Teil der im Abdampf enthaltenen Wärmemenge ausgenutzt wird und es möglich ist, die Kesselleistung bis zu etwa 15 v. H. zu erhöhen. Da es bei dem hoch vorgewärmten Kesselspeisewasser unwirtschaftlich gewesen wäre, die bisherigen Dampf-

strahlpumpen weiter zu benutzen, werden bei Verwendung von Vorwärmern Kolbenpumpen zur Zuführung des Wassers in den Kessel verwendet.

Zur Vermeidung des ebenso schädlichen wie in seiner Beseitigung betriebstörenden Kesselsteins wurden verschiedene Wege eingeschlagen. Zunächst versuchte man bei den Wasserwerken auf chemischem Weg die Kesselsteinbildner aus dem Wasser zu entfernen, was aber aus mancherlei Gründen nicht immer den gewünschten Erfolg hatte. In letzter Zeit ist man

Bestand an Güterzuglokomotiven mit Tender
(bei den preußisch-hessischen Staatseisenbahnen).

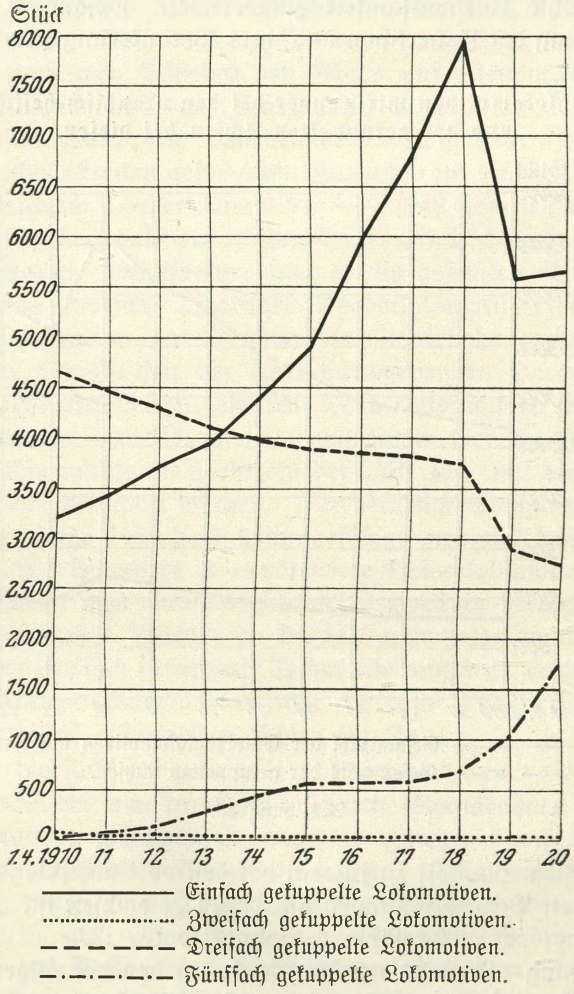


Abbildung 49 (zu Seite 264).

dazu übergegangen, eine Ausscheidung des Kesselsteins außerdem noch auf mechanisch physikalischem Weg zu versuchen, und zwar durch die sogenannten Schlammabscheider, die in Verbindung mit dem Kessel angeordnet werden.

Die hier geschilderte Entwicklung des Lokomotivparks bei den deutschen Staatseisenbahnverwaltungen wurde außerordentlich durch den Krieg und die wirtschaftliche Veränderung beeinflußt. Ungünstig wirkte auf den Ausbesserungstand der Lokomotiven vor allem die Verwendung der Ersatzstoffe. An Stelle des Kupfers trat bei den Feuerbuchsen notgedrungen

Flußeisen. Da die Feuerungen für kupferne Feuerbuchsen berechnet waren, wurden die eisernen Feuerbuchswände zu stark erhitzt, sodaß die Kessel, besonders wenn sie überanstrengt wurden, nicht dauernd dicht zu halten waren. Das Schmieröl wurde schlecht. Gegen Ende des Kriegs mußte Teerfettöl, selbst zum Schmieren der Heißdampfzylinder, verwendet werden. Das Öl verkrustete stark im Zylinder und brannte besonders auch auf der Kolbenstange fest. Die Ölkruste bewirkte, daß die Stopfbuchsen nur kurze Zeit dicht hielten und daß infolge der undichten Stopfbuchsen ein großer Mehrverbrauch an Dampf und damit an Kohlen eintrat. Die Dichtungstoffe für Luken und Rohrleitungen konnten nicht mehr in der Friedenszusammensetzung geliefert werden. Es wurde vielfach Papierstoff bei der Herstellung verwendet, der sich aber meist, wenn er feucht wurde, auflöste, sodaß diese Dichtungen nicht lang hielten und viele Betriebstörungen herbeiführten. Ähnlich lagen die Verhältnisse beim Rotguß, wofür als Ersatzstoff vielfach Eisen benutzt wurde. Die daraus hergestellten Armaturen waren häufig undicht oder ließen sich schon nach kurzer Betriebsdauer nicht mehr bewegen. Infolge des Fehlens von Gummi waren Schläuche kaum noch zu beschaffen. Als Ersatz wurden entweder gelenkige Rohre oder eiserne, aus spiralförmig gewundenen eisernen Bändern hergestellte Schläuche verwendet. Beide Ausführungsarten vermochten aber den alt bewährten Gummischlauch nicht zu ersetzen. Besonders bei den Druckluftleitungen für die Bremse waren Gummischläuche nicht zu entbehren. Das Lagermetall konnte im Lauf des Kriegs aus Mangel an Rohstoffen, besonders an Zinn, nicht überall in der vorgeschriebenen Zusammensetzung hergestellt und verwendet werden. Zusammen mit dem mangelhaften Öl war solches Lagermetall die Ursache von vielen Heißläufen. Es mußte auch mit Ersatzlagermetallen gearbeitet werden, die sich nicht bewährt haben. Erst gegen Ende des Kriegs wurden Bleilegierungen hergestellt, die sich dem Regelweißmetall als gleichwertig erwiesen haben und erheblich billiger sind als dieses.

Im Lauf des Kriegs trat auch eine starke Behinderung des Lokomotivbetriebsdienstes dadurch ein, daß, wie an anderer Stelle ausgeführt ist, ein großer Teil des Personals zum Feldeisenbahndienst und zum Heeresdienst einberufen wurde und durch weniger geübte Kräfte ersetzt werden mußte. Hierdurch ist der Unterhaltungszustand der Lokomotiven sehr ungünstig beeinflußt worden, sodaß der Ausbesserungstand stark anstieg. Infolge des dadurch hervorgerufenen Mangels an Lokomotiven konnte deren Doppelbesetzung nicht mehr aufrecht erhalten werden. Man mußte dazu übergehen, die Lokomotiven wild zu besetzen. Eine weitere Verschlechterung des Ausbesserungstandes war naturgemäß die Folge.

Obwohl die Betriebswerkstätten planmäßig weiter ausgebaut und mit neueren Werkzeugmaschinen ausgerüstet wurden, zeigte es sich doch im Lauf des Kriegs, daß diese Werkstätten bei der Überanstrengung des gesamten Lokomotivparks ihrer Aufgabe nicht mehr voll gewachsen waren. Ein weiterer Ausbau dieser Werkstätten wurde unvermeidlich, um den Lokomotivpark wieder auf den Zustand der Vorkriegszeit zu bringen.

Bauart der Wagen.

An der Verbesserung und Vervollkommnung der Personenwagen wurde weiter gearbeitet, wenn auch während des Kriegs infolge des Personalmangels und wegen anderer wichtigerer Aufgaben diese Arbeiten weniger gefördert werden konnten. Im Krieg mußte die Beschaffung der Personenwagen ebenso wie die der Gepäckwagen zugunsten der Beschaffung von Lokomotiven und Güterwagen eingeschränkt werden, weil diese beiden letzteren Fahrzeuggattungen für die Kriegführung wichtiger waren. Es wurden, entsprechend dem Bedürfnis, während des Kriegs vorzugsweise Wagen 3. und 4. Klasse beschafft.

Bereits vor dem Krieg wurde die Beschaffung der für den Bau der Personenwagen nötigen geeigneten Hölzer immer schwieriger. Deshalb wurden schon damals Versuche eingeleitet, das Kastengerippe dieser Wagen aus Eisen zu fertigen. Durch die neue Bauart sollte außerdem auch größere Festigkeit bei geringerem Gewicht und infolgedessen Verringerung der Beförderungskosten der Wagen angestrebt werden. Es ist in Aussicht genommen, künftig Personenwagen dieser Bauart allgemein zu beschaffen.

Gleichfalls schon vor dem Krieg wurde eine größere Anzahl Wagen mit Türschlössern ausgerüstet, deren Drücker sich beim Zuwerfen der Türen selbsttätig schließen. Der Vorteil dieser Schlösser liegt in der größeren Sicherheit gegen Abfahren mit unverschlossenen Türen und in der Beschleunigung der Zugabfertigung. Deshalb haben in letzter Zeit alle neuen Personenwagen derartige Schlösser erhalten. Auch wurde für die Berliner Stadt- und Vorortbahnwagen die Ausrüstung mit diesen Schlössern angeordnet; bis zum Ende des Rechnungsjahrs 1919 hatten fast alle diese Wagen solche Schlösser erhalten.

Da Riemen an den Fenstern unbequem sind und auch abgeschnitten wurden, erhielten die neuen D-Zugwagen Fenster, die ohne Riemen geöffnet und geschlossen werden können. Für andere Personenwagen ist diese Bauart zu teuer. Während des Kriegs wurden bei den Personenwagen an Stelle der Riemen, die meist entwendet wurden und wegen des Materialmangels kurze Schlaufen verwendet, die jetzt wieder durch Riemen ersetzt werden sollen. Die Fenstervorhänge wurden während des Kriegs aus den Wagen entfernt, weil sie gestohlen wurden und nicht ersetzt werden konnten. Auch die Fenstervorhänge sollen später nach und nach wieder in den Personenwagen angebracht werden.

In der Kriegszeit wurden die Plüschbezüge der Sitzpolster in den Wagen 1. und 2. Klasse in großer Menge entwendet. Auch war es nicht möglich, Plüsch zu beschaffen. Die Sitzpolsterbezüge wurden deshalb während des Kriegs und auch noch später aus Papiergewebe oder Kunstleder hergestellt. Da sich diese Stoffe jedoch nicht bewährt haben, sollen sie wieder durch Plüsch ersetzt werden. Außerdem wurden bei den Personenwagen Rotgußteile, z. B. Griffe und Türdrücker, gegen solche aus Gußeisen ausgewechselt. Soweit sich diese Eisenteile bewährt haben, wie z. B. die Griffe und Beschläge der Lüftungschieber, werden sie beibehalten, sonst aber durch solche aus geeigneterem Baustoff ersetzt.

Auch mußten aus den Aborten die Spiegel, Wasserflaschen und Trinkgläser entfernt werden, weil sie vielfach gestohlen wurden und ihr Ersatz zu kostspielig war. Aus denselben Gründen konnten Seife und Handtücher in den Aborten der D-Zugwagen nicht mehr vorgehalten werden.

Die Einführung des hängenden Gasglühlichts und der reinen Fettgasbeleuchtung an Stelle des früheren Gemisches von Fettgas und Azetylen wurde im wesentlichen noch vor Kriegsbeginn bei den Personen- und Gepäckwagen beendet. Da während des Kriegs das Öl zur Fettgasbeleuchtung nicht voll beschafft werden konnte, wurde von allen deutschen Staatsbahnen mit Ausnahme der bayerischen zur Steinkohlengasbeleuchtung übergegangen. Die bahneigenen Fettgasanlagen konnten damit stillgelegt werden, ohne daß der Bau von Steinkohlengasanlagen notwendig wurde, da das Gas aus den vorhandenen privaten, städtischen usw. Gasanstalten entnommen werden konnte.

An Stelle der Gasbeleuchtung erhielten alle neuen D-Zug- und Schlafwagen elektrische Beleuchtung, und zwar vor und während des Kriegs die reine Akkumulatorenbeleuchtung.

Auf sorgfältige Bedienung und Verbesserung der Heizung wurde stetig hingewirkt. Die in der Berichtszeit wegen des Kohlenmangels notwendigen Einschränkungen in der Heizung der Züge wurden am Ende des Berichtszeitraums aufgehoben. Die Verbesserung der Heizung längerer Züge wurde dadurch erzielt, daß Lokomotiven und Wagen Heizleitungen von größerer

Weite erhielten. Die Versuche mit neuen Heizeinrichtungen, z. B. der selbsttätigen Heizung von Pintsch, wurden nach Beendigung des Kriegs fortgeführt und versprechen Erfolg.

An Stelle des verschiedenfarbigen Anstrichs der einzelnen Wagenklassen wurde ein einheitlicher dunkelgrüner Anstrich für alle Personenwagen eingeführt, wodurch eine Vereinfachung in der Unterhaltung der Wagen in den Werkstätten erreicht worden ist. Der andersfarbige Anstrich der einzelnen Klassen war nicht mehr nötig, nachdem die bessere Beleuchtung der Bahnsteige und die neu eingeführte Klassenbezeichnung an den Wagen durch Emailleschilder in weißen arabischen Ziffern auf schwarzem Grund schnelles Auffinden der Wagenklasse gewährleistet.

Die Sauberkeit in den Personenwagen ließ in den letzten Kriegsjahren wegen Mangels an Personal zu wünschen übrig. Auch nach dem Krieg hatte sich dieser Zustand zunächst noch nicht gebessert. Durch dauernde Einwirkung auf das Personal ist nunmehr eine allmähliche Besserung in der Reinhaltung der Personenwagen eingetreten.

Bei den im Berichtszeitraum beschafften Schlafwagen neuester Bauart ist durch geringe Verlängerung des Wagenkastens eine Verbreiterung der Abteile, zweckmäßigere Anordnung der Sitze, Schlaflager und Waschseinrichtungen (letztere schräg in der Ecke) und dadurch größere Bequemlichkeit für die Reisenden erzielt.

Die Frage der Verwendung von Schlafwagen 3. Klasse wurde eifrig studiert, doch hat man sich bis zum Ende des Jahrs 1919 noch nicht entschließen können, derartige Wagen einzuführen.

Während des Kriegs wurde ein großer Teil der Wagen 4. Klasse in Lazarettzügen verwendet. Hierzu sind am besten Durchgangswagen geeignet, die an den Stirnwänden doppelflügelige Türen und an den Plattformen umlegbare Geländer besitzen, wodurch ein leichtes Einladen und Durchtragen der Verwundeten auf Tragbahren durch den Zug möglich ist. Da die vorhandenen Wagen dieser Bauart nicht ausreichten, wurden gewöhnliche Durchgangswagen 4. Klasse umgebaut. Es waren während des Kriegs über 100 Lazarettzüge im Betrieb, von denen jeder etwa 250 Verwundete aufnehmen konnte. Für diese und die während des Kriegs verwendeten etwa 100 Leichtkrankenzüge wurden rd. 5000 Personenwagen verwendet. Ein Versuch, heizbare Personenwagen nach dem Krieg zur Kartoffelbeförderung während der Wintermonate zu benutzen, hat sich nicht bewährt.

Neuerdings erhalten die Gepäckwagen aus den bei den Personenwagen angegebenen Gründen eiserne Kastengerippe.

Es ist in der Ausstattung der Gepäckwagen Vorsorge getroffen worden, daß den Wünschen des Personals nach Möglichkeit entsprochen wird. So erhalten alle neuen Gepäckwagen im Zugführerabteil Gasglühlichtbeleuchtung, im Gepäckabteil jedoch nur dann, wenn die Wagen vorzugsweise in Personen-, Eilgüter- oder Stückgüterzügen laufen. Die Verbesserung der Lüftung ist in die Wege geleitet worden, ebenso Versuche zur Verbesserung der Heizung. Alle neuen Gepäckwagen werden mit einem Abort ausgerüstet. Einem Wunsch der Zugführer entsprechend ist angeordnet worden, daß sämtliche Gepäckwagen im Zugführerabteil besondere Trinkwasserkannen mit Trinkgefäßen erhalten. Die Laternenspinde werden bei neuen Wagen nur von außen zugängig gemacht, um das Eindringen von Öl und Dunst in das Zugführerabteil zu verhüten. Alle Güterzug-Gepäckwagen wurden mit Besen ausgerüstet zum Reinigen der Bremserhäuser der Güterwagen, außerdem mit Kleiderbügeln, damit das Personal die Kleider besser trocknen kann.

Die Hundeabteile wurden wesentlich verbessert. Sie haben größeren Luftraum, Schutz gegen Zugluft, bessere Lüftung und Heizung, leicht zu reinigende Inneneinrichtung, besseren Zugang und Fußbodenbelag erhalten, der sich leicht reinigen läßt.

Durch die Bildung des Deutschen Staatsbahnwagenverbands im Jahr 1909, der einheitliche Musterzeichnungen für die neuen Güterwagen der üblichen Gattungen aufstellte, wurde es ermöglicht, die Güterwagen sämtlicher deutschen Staatsbahnen in einheitlicher Ausführung zu beschaffen, was sowohl auf den Betrieb, als auch auf die Unterhaltung der Wagen einen günstigen Einfluß ausgeübt hat. An besonderen Bauarten wurden dagegen weiter beschafft: Selbst- und Schnellentladewagen, Wagen mit besonders hohem Ladegewicht und für Ladegüter von ungewöhnlich großen Abmessungen, Wärmeschutzwagen, Fischwagen und Luxuspferdewagen.

Bei den Wagen für die Beförderung von Massengütern, wie Kohlen, Erze, Steine u. dergl., wurde die Erhöhung des Ladegewichts angestrebt. Zur besseren Ausnutzung wurde die Tragfähigkeit der neueren offenen Wagen mit 15 t Ladegewicht von 15,75 t auf 17,5 t erhöht. Als offene Wagen wurden in der Hauptsache solche mit 20 t Ladegewicht beschafft. Dieses Ladegewicht wurde im allgemeinen für Massengüter als ausreichend erachtet. Selbstentlader wurden allgemein nur in beschränkter Anzahl gebaut, weil sie Vorteile für die Eisenbahnverwaltungen nur bei regelmäßigem Pendelbetrieb auf nicht zu großer Entfernung bringen und solche Verkehrsbeziehungen nur selten gefunden wurden. In großem Umfang wurden aber Selbstentlader besonderer Bauart für die oberschlesischen Schmalspurbahnen beschafft, wo sie sich bewährt haben. Die Versuche zur Verwendung von Selbstentladern für Massengüter bei den Bahnen mit Regelspur wurden fortgesetzt, doch haben sie zu einem befriedigenden Ergebnis noch nicht geführt.

Wagen von größerem Ladegewicht als 20 t wurden nur in geringem Umfang in besonderer Bauart als Schienen- und Tiefladewagen eingestellt.

Da sich während des Kriegs infolge des großen Bedarfs für die Zwecke der Kriegführung ein außerordentlicher Mangel an gedeckten Güterwagen bemerkbar machte, wurden mehr als 11000 offene 20 t-Wagen mit einem festen Dach versehen, sodaß sie als gedeckte Wagen verwendet werden konnten. Nach dem Krieg wurden diese Dächer wieder entfernt. Außerdem wurden in Ermanglung von gedeckten Wagen geeignete Güter in offenen Wagen unter Wagendecken befördert. Zum Schutz der Decken gegen Beschädigungen und um ein leichtes Ablaufen des Regenwassers zu ermöglichen, wurden Deckenträger verwendet, die an den Stirnwänden der offenen Wagen angeschraubt wurden, sodaß die Wagendecken dachförmig darüber gelegt werden konnten.

Um dem Mangel an Güterwagen aller Art abzuhelfen, wurden auch die erbeuteten Güterwagen in Dienst gestellt, soweit sie für den Betrieb auf den deutschen Bahnen verwendet werden konnten.

Besondere Einrichtungen der Fahrzeuge aller Gattungen.

Im Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen wurde im Jahr 1910 eine Verstärkung der Schraubenkupplung beschlossen. Die verstärkte Kupplung ist für eine Zugkraft von 12 bis 14 t berechnet und weist eine Zerreißfestigkeit von etwa 42 t auf. Im Lauf des Berichtszeitraums hat sich gezeigt, daß auch die verstärkte Kupplung den steigenden Beanspruchungen des Betriebs noch nicht voll gewachsen ist. Durch Überanstrengung der Kupplungen treten in den Schraubenspindeln bleibende Dehnungen auf, die eine Ungangbarkeit der Kupplungsmuttern hervorrufen und das ordnungsmäßige Kuppeln der Fahrzeuge erschweren. Die Prüfung der Frage einer weiteren Verstärkung der Kupplung ist eingeleitet worden.

Die Versuche mit selbsttätigen Kupplungen verschiedener Bauart wurden fortgesetzt, ohne daß sie bisher ein befriedigendes Ergebnis gehabt haben.

Im Zusammenhang mit einer vom Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen beschlossenen Verstärkung des Zughakens und der Zugstange wurde aus wirtschaftlichen Gründen und mit Rücksicht auf die Betriebsicherheit eine Änderung und Verstärkung der inneren Zugvorrichtung für eine Zugkraft von 21 t vorgenommen.

Die von den preußisch-hessischen Staatseisenbahnen in früheren Jahren eingeleiteten Versuche mit durchgehenden Güterzugbremsen wurden zum Abschluß gebracht. Sie ergaben, daß die Kunze-Knorr-Bremse als die geeignetste durchgehende Güterzugbremse für die Einführung im internationalen Verkehr bezeichnet wurde. Ihr hauptsächlicher Vorzug gegenüber den anderen Druckluftbremsen ist die Möglichkeit, die Bremskraft stufenweise zu ermäßigen, eine Eigenschaft, die für Eisenbahnen mit stark geneigten Gefällstrecken, wie sie z. B. die Alpenbahnen aufweisen, für unbedingt erforderlich anzusehen ist. Auch die Möglichkeit, den Bremsklotzdruck mit einem einfachen Umstellhahn den verschiedenen Raddrucken des leeren und des beladenen Wagens einfach und zuverlässig anzupassen, ist ein Vorzug, den die anderen Bremssysteme nicht aufweisen konnten. Die Bremse wurde in Gegenwart des deutschen sowie des österreichischen und des ungarischen Eisenbahn-Bremsausschusses im Flachland und auf Gebirgstrecken (u. a. auch auf der Arlbergbahn) in Zügen aller Art und Zusammensetzung bis zu 200 und 150 Achsen Länge erprobt. Sie hat sich dabei nach dem Urteil aller Beteiligten als in jeder Hinsicht zur Einführung geeignet und als das beste der bestehenden Luftdruckbremssysteme erwiesen.

Gestützt auf die Gutachten der genannten Bremsausschüsse und die in regelmäßigem Probebetrieb gewonnenen guten Erfahrungen entschloß sich die preußisch-hessische Staatseisenbahnverwaltung, mit der Einführung der Kunze-Knorr-Güterzugbremse unverzüglich zu beginnen. Wenn dabei die Entscheidung der an der Berner Konvention beteiligten europäischen Länder über das auf den Bahnen dieser Länder einheitlich einzuführende Güterzug-Bremssystem nicht abgewartet wurde, so geschah das, weil mit Rücksicht auf die Kriegsverhältnisse und Kriegsfolgen auf eine solche Entscheidung in absehbarer Zeit nicht zu rechnen war. Die seit langem erhobene Forderung auf Erhöhung der Betriebsicherheit, dazu die Aussicht auf erhebliche Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des Betriebs drängten aber auf Einführung einer durchgehenden Güterzugbremse, nachdem ein brauchbares System gefunden war. Die ungünstige wirtschaftliche Lage, in die die Bahnen durch den Krieg geraten waren, forderte gebieterisch, alle Mittel zur Verringerung der Betriebskosten anzuwenden, und eine bis in alle Einzelheiten durchgeführte Wirtschaftlichkeitsberechnung hatte ergeben, daß bei Einführung der Kunze-Knorr-Güterzugbremse sogar mit ganz außerordentlichen Ersparnissen an Betriebskosten zu rechnen sei. Die Erfahrungen der preußisch-hessischen Staatsbahnen mit der Bremse im Betrieb waren so günstig, daß auch die anderen deutschen Staatsbahnen beschlossen, diese Bremse einzuführen.

Da es erwünscht war, die Vorzüge der neuen Bremse auch bei den Personen- und Schnellzügen auszunutzen und bei den verschiedenen Zugarten ein einheitliches Bremssystem zu besitzen, wurde die Kunze-Knorr-Bremse auch für die Verwendung bei Personenzügen und Schnellzügen durchgebildet. Es bestehen demnach drei Arten der Kunze-Knorr-Bremse, nämlich die Kunze-Knorr-Bremse S für Schnellzüge, die Kunze-Knorr-Bremse P für Personenzüge und die Kunze-Knorr-Bremse G für Güterzüge.

Die Wirkungsweise aller drei Arten ist grundsätzlich dieselbe. Verschieden sind hauptsächlich die Höhe des Bremsklotzdrucks und die Zeitdauer, in der die höchste Bremswirkung eintritt. Einwandfreies Zusammenarbeiten der drei Arten in einem aus Schnellzugwagen, Personenwagen und Güterwagen gemischten Zug ist durch einfache, zuverlässig wirkende Umstellvorrichtungen gewährleistet.

Die an den vorhandenen Personen- und Schnellzugwagen und einer Reihe von Güterwagen eingebauten Einkammerbremsen nach den Bauarten von Westinghouse, Knorr und auch vereinzelt noch Schleifer können an den Wagen verbleiben, da festgestellt ist, daß sie ohne betriebliche Störungen mit der Kunze-Knorr-Bremse zusammenarbeiten; es ist infolgedessen auch ohne weiteres möglich, die Wagen mit Kunze-Knorr-Bremse im internationalen Verkehr in den über die deutsche Grenze hinauslaufenden Schnellzügen zu verwenden und umgekehrt die mit Einkammer-Druckluftbremse ausgerüsteten Wagen fremder Länder in die deutschen Züge einzustellen.

Fahrzeuge der Schmalspurbahnen.

Während für die Fahrzeuge der Bahnen mit Regelspur in der Bau- und Betriebsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands unter anderem auch einheitliche Bestimmungen für die Ausführung der einzelnen Teile der Fahrzeuge gegeben sind, fehlen für die Schmalspurbahnen derartige Bestimmungen. Der Mangel an solchen Vorschriften machte sich mit der Zeit immer mehr unliebsam bemerkbar, weil besonders die Kupplungen bei den einzelnen Staats- und Privatbahnen in der verschiedensten Bauart ausgeführt worden sind, sodaß es unmöglich ist, die Fahrzeuge der verschiedenen Bahnen untereinander auszutauschen oder sich mit Ersatzteilen auszuhelfen. Um die Lücken auszufüllen und die mit einer Vereinheitlichung der Bauarten und wichtiger Einzelteile der Schmalspurfahrzeuge verbundenen wirtschaftlichen Vorteile zu erreichen, wurden deshalb Verhandlungen zwischen den Regierungen der Länder und den Privat- und Kleinbahnverwaltungen geführt, die bis zum Ende des Jahrs 1919 zu dem Ergebnis gekommen sind, daß durch einen besonderen Ausschuß Bestimmungen über die Ausführung der Fahrzeuge der Schmalspurbahnen und deren wichtigste Einzelteile für die Bahnen mit 1 m und 0,75 m Spur festgelegt werden sollen. Diese Bestimmungen sollen in einen Anhang zur Bau- und Betriebsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands aufgenommen werden.

Elektrische Zugförderung.

Die elektrische Zugförderung gewann in den Jahren 1910 bis 1914 erheblich an Ausdehnung. Auf mehreren Strecken wurde der elektrische Betrieb aufgenommen, auf anderen wurden die Einrichtungen hierfür hergestellt. Zum Beispiel war Mitte des Jahrs 1914 die Ausrüstung auf der Strecke Halle—Leipzig so weit vorgeschritten, daß die Inbetriebsetzung nahe bevorstand. Durch den Krieg trat nicht nur ein Stillstand in der Entwicklung ein, indem die Bauarbeiten aufhören mußten, sondern es mußte teilweise sogar ein Rückschritt in Kauf genommen werden. So wurde auf den Strecken Dessau—Bitterfeld—Wahren—Schönefeld der elektrische Betrieb eingestellt. Die Fahrleitungen dieses Bereichs und die bereits verlegten auf der Strecke Leipzig—Halle sowie auf der Teilstrecke der schlesischen Gebirgsbahnen Nieder Salzbrunn—Hirschberg wurden abgebaut, weil das Kupfer, aus dem der Fahrdraht hergestellt war, zu Kriegszwecken gebraucht wurde.

Der Stand der Elektrisierung am 1. April 1910 und ihre weitere Ausdehnung bis zum 1. April 1920 sind aus der Anlage 11 zu entnehmen. Danach waren am 1. April 1910 54 km im Betrieb und es wurden bis 1914 weitere 210 km in Betrieb genommen, sodaß sich in diesem Jahr die elektrische Zugförderung über 264 km erstreckte, gegen nur 237 km am 1. April 1920. Im Bau befanden sich an diesem Tag 358 km.

Auf den nach 1910 in elektrischen Betrieb genommenen Fernstrecken ist der Bahnstrom einfacher Wechselstrom von 15000 Volt mittlerer Spannung und einer Frequenz von

$16^2/_3$ Perioden in der Sekunde (bei der Wiesentalbahn nur 15 Per./S.). Mit derselben Stromart sollen auch die 1920 noch im Bau befindlichen Strecken betrieben werden. Einfacher Wechselstrom wurde gewählt, weil sich die elektrischen Anlagen hierfür einfacher gestalten und billiger sind als für Gleich- oder Drehstrom.

Nicht alle Strecken erhalten ihren Bahnstrom aus bahneigenen Kraftwerken. Der Bahnverwaltung gehören die Kraftwerke Altona, Muldenstein, Gartenau bei Berchtesgaden und das Saalachkraftwerk bei Reichenhall; in anderen Händen befinden sich das Kraftwerk Mittelsteine, das Rheinkraftwerk Augst-Wyhlen, das Ruetzwerk bei Innsbruck und das Elektrizitätswerk Südwest in Berlin-Schöneberg. Hiervon sind außer dem Rheinkraftwerk das Ruetz- und das Saalachwerk sowie das Kraftwerk bei Gartenau Wasserkraft-, die übrigen Dampfkraftwerke.

Der Strom wird von den Kraftwerken entweder der Fahrleitung unmittelbar, wie für die Strecken Blankenese—Ohlsdorf (teilweise), Berlin Potsdamer Ringbahnhof—Groß Lichterfelde Ost, Salzburg—Freilassing—Berchtesgaden, Schellenberg—Königssee, oder mit beträchtlich erhöhter Spannung durch eine Fernleitung Unterwerken an den Bahnlinien zugeführt, wo die Spannung auf die Fahrleitungspannung herabgesetzt wird. Zur Übertragung in den Fernleitungen werden Spannungen zwischen 30000 (Kraftwerk Altona—Unterwerk Barmbeck) und 80000 Volt (Kraftwerk Mittelsteine—Unterwerke der schlesischen Gebirgsbahnen) verwendet. In den Fernleitungen wird der einfache Wechselstrom, der dem Zugbetrieb dient, fortgeleitet. Nur die Fernleitung vom Kraftwerk Augst-Wyhlen nach dem Umformerwerk Basel ist für Drehstrom angelegt.

Unterwerke befinden sich in Reith und Schanz für die Mittenwaldbahn, in Barmbeck für die Vorortbahn Blankenese—Ohlsdorf, in Wahren, Marke und Gommern für die Strecken Magdeburg—Bitterfeld—Leipzig, Leipzig—Halle und Wahren—Schönefeld und in Nieder Salzbrunn, Ruhbank, Hirschberg und Lauban für die schlesischen Gebirgsbahnen Königszelt—Hirschberg—Lauban, Nieder Salzbrunn—Halbstadt, Ruhbank—Liebau und Hirschberg—Grünthal. Die Unterwerke der schlesischen Gebirgsbahnen sind wie das Kraftwerk Mittelsteine und die Fernleitung Eigentum der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft und der Siemens-Schuckertwerke G. m. b. H. Auch die Unterwerke Reith und Schanz sind keine bahneignen Anlagen. Für die Versorgung der Wiesenthalbahn dient das bahneigne Umformerwerk Basel, wo der ankommende Drehstrom in einfachen Wechselstrom umgewandelt wird.

Die Fahrdrähte sind aus Kupfer hergestellt. Es sind verschiedenartige Aufhängungen zur Anwendung gekommen.

Wie aus der Anlage 11 hervorgeht, werden die Züge auf den Vorortbahnen mit Triebwagen, auf den Fernstrecken dagegen, ausgenommen die Bahnen Schellenberg—Königssee und Nieder Salzbrunn—Halbstadt, durch Lokomotiven befördert.

Nach der Aufnahme des elektrischen Fernbahnbetriebs wurden Lokomotiven verschiedener Bauarten und zwar zunächst im allgemeinen je eine beschafft. Sowohl verschiedene Antriebsarten (nach der Weise der Straßenbahn, Stangenantrieb oder vereinigter Zahnrad- und Stangenantrieb bei höher liegendem Motor) als auch verschiedene Steuerungsarten (mit Drehtransformator, Schützen- und Stufenschalter) wurden erprobt. Auf Grund der im Versuchsbetrieb gewonnenen Erfahrungen wurde dann vor Kriegsausbruch eine größere Anzahl von Lokomotiven bestellt, z. B. B + B-Güterzuglokomotiven (Zahnrad- und Stangenantrieb), 1 C 1-Schnell- und Personenzuglokomotiven (Stangenantrieb), 2 D 1-Schnellzuglokomotiven (Stangenantrieb), AAA + AAA-Güterzuglokomotiven (Zahnradantrieb nach der Straßenbahnbauart). Es wurden sämtliche Großfirmen der elektrotechnischen Industrie mit Aufträgen betraut. Von diesen Lokomotiven wurde bis Ausbruch des Kriegs nur eine geringe Anzahl

fertig und in den Dienst gestellt. Die Bauarbeiten an den übrigen wurden eingestellt und erst nach Beendigung des Kriegs wieder aufgenommen. Die bestellten Lokomotiven waren in ihrer Leistungsfähigkeit den damals in Betrieb befindlichen Dampflokomotiven gleichwertig. So lange der Bau elektrischer Lokomotiven während der Kriegszeit ruhte, kamen Dampflokomotiven größerer Leistungsfähigkeit zur allgemeinen Anwendung. Dieser Vorsprung der Dampflokomotiven mußte bei der Entwicklung neuer Bauarten nach Kriegsende erst eingeholt werden, was bei der Vergebung der Lieferung neuer Lokomotiven zu Anfang des neuen Jahrzehnts geschehen sollte. Während am 1. April 1910 nur eine Lokomotive in Betrieb war, ist die Zahl bis zum 1. April 1920 ungeachtet der für den Bau elektrischer Lokomotiven ungünstigen Zeitverhältnisse auf 74 Stück gestiegen.

Aus Trieb- und Beiwagen zusammengesetzte Züge kommen für Stadt- und Vorortbahnen deshalb in Frage, weil hier eine äußerst dichte Zugfolge erforderlich ist, die nur durch zahlreiche, in den Zügen verteilte Triebachsen erreicht werden kann. Der Triebwagenpark wurde so lange wie möglich entsprechend der Steigerung des Verkehrsbedürfnisses ergänzt. Aber auch bei diesem Bestreben machte sich der Einfluß des Kriegs hemmend bemerkbar, sodaß die Wagen für die Vorortbahnen Berlin Potsdamer Ringbahnhof—Groß Lichterfelde Ost und Blankenese—Ohlsdorf stark heruntergewirtschaftet wurden, ohne daß rechtzeitig Ersatz beschafft werden konnte. Die Zahl der am 1. April 1920 im Betrieb befindlichen Triebwagen belief sich auf 188 Stück.

Zur Unterhaltung und Ausbesserung der Triebfahrzeuge wurden Haupt- und Betriebswerkstätten geschaffen. In Ohlsdorf wurde für die Vorortbahnen Blankenese—Ohlsdorf eine Werkstätte errichtet, in der sowohl die mechanischen als auch die elektrischen Teile der Triebwagen ausgebessert werden. Die Unterhaltung und Ausbesserung der Lokomotiven der Wiesenthalbahn besorgt die Betriebswerkstätte in Basel, die der Mittenwaldbahn die Werkstätte in Garmisch und die der Strecke Salzburg—Freilassing—Berchtesgaden die Werkstätte in Freilassing. Die Triebwagen der Strecke Schellenberg—Königssee werden in der Werkstätte Berchtesgaden unterhalten. Die schlesischen Gebirgsbahnen wurden mit der Ausbesserungswerkstätte in Lauban und den Betriebswerkstätten in Hirschberg, Dittersbach und Nieder Salzbrunn ausgerüstet. Für die mitteldeutschen Strecken wurde eine Hauptwerkstätte in Halle und Betriebswerkstätten in Leipzig, Wahren und Bitterfeld erbaut.

Die weitere Ausdehnung des elektrischen Zugbetriebs ist für die nachgenannten Bahnen durch Entwürfe vorbereitet worden:

> München—Garmisch, Tutzing—Kochel und München—Regensburg, die den Bahnstrom aus den in Bau befindlichen nicht bahneigenen Kraftwerken am Walchensee und an der mittleren Isar erhalten sollen; Lauban—Görlitz—Schlauroth als Erweiterung des Betriebs auf der Strecke Königszelt—Lauban.

Die umfangreichen vorbereitenden Untersuchungen zur Einführung der elektrischen Zugförderung auf den Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen wurden durch den Krieg wesentlich verzögert, hernach aber mit allen Kräften wieder aufgenommen. Die Entscheidung über die Wahl des Stromsystems und der Beginn der Bauarbeiten standen Anfang 1920 nahe bevor. Im Zusammenhang mit den Untersuchungen wurden in der Absicht, den vorhandenen Wagenpark der Berliner Nahbahnen beim elektrischen Betrieb weiter zu verwenden, auf der Strecke Nieder Salzbrunn—Halbstadt eigenartige Fahrzeuge, zweiachsige Lokomotiven ohne Führerstand, sog. Triebgestelle, versuchsweise in den Betrieb eingestellt, indessen bewährten sie sich nicht so, daß ihre weitere Beschaffung erwogen wurde. Ferner wurde für die Errichtung und den Betrieb bahneigener Kraftwerke mit Braunkohlen Vorsorge getroffen, indem ergiebige Braunkohlenfelder bei Bitterfeld und in der Niederlausitz erworben wurden. Außerdem wurde

in Berlin auf dem Gelände der Hauptwerkstätte Tempelhof eine Versuchsanlage für Braunkohlenvergasung eingerichtet.

Die weitere Einführung elektrischer Zugförderung wurde in der Erkenntnis verfolgt, daß diese Betriebsart gegenüber dem Dampfbetrieb erhebliche volkswirtschaftliche und betriebliche Vorteile bietet. Dadurch, daß die Erzeugung der für den Zugverkehr eines ausgedehnten Fahrbereichs erforderlichen Betriebsenergie in einem Kraftwerk zusammengefaßt wird, ergibt sich gegenüber dem Steinkohlenverbrauch der über diesen Bereich verteilten Dampflokomotiven eine wesentliche, namentlich in gegenwärtiger Zeit hochwichtige Ersparnis an Brennstoff. Ferner eröffnet sich die Möglichkeit, die reichlich zur Verfügung stehenden Wasserkräfte Deutschlands und die geringwertigen, für den Dampfbetrieb ungeeigneten Brennstoffe, wie Abfallkohle, Braunkohle und später auch Torf, zu verwenden. Ein weiterer Fortschritt in der Benutzung der Brennstoffe ist insofern möglich, als diese in den Kraftwerken im großen ent- oder vergast werden können und durch Anwendung von Gasmaschinen oder später von Gasturbinen eine gesteigerte Ausnutzung erreicht werden würde. Zudem würden allerhand Wertstoffe, wie Öle, Düngemittel, Koks u. dergl., nebenbei gewonnen werden. In betrieblicher Hinsicht ist der elektrische Betrieb dem Dampfbetrieb darin überlegen, daß die Züge rascher anzufahren vermögen und daher eine häufigere Zugfolge, was besonders für den Verkehr von Stadt- und Vorortbahnen wichtig ist, ermöglicht wird. Auch bei Steigungen übertreffen die elektrischen Züge die von Dampflokomotiven beförderten an Geschwindigkeit, wodurch eine weitere Verkürzung der Fahrzeit erzielt wird. Überdies können Brände in der Nachbarschaft des Bahnkörpers, wie sie beim Dampfbetrieb durch Funkenauswurf hervorgerufen werden, nicht mehr vorkommen, und die namentlich beim Befahren von Tunnels sehr lästige Rauchplage durch die Dampflokomotiven fällt weg.

Eine besondere Art der elektrischen Zugförderung besteht darin, daß der Bahnstrom nicht längs der Strecke in einem Fahrdraht oder in einer Stromschiene geführt wird, sondern Triebfahrzeuge angewendet werden, in denen der zum Antrieb der Motoren erforderliche Strom aufgespeichert oder erst hergestellt wird. Solche Triebfahrzeuge sind die Speichertriebwagen und die Verbrennungstriebwagen, d. h. die benzol- und die dieselelektrischen. Als ortsfeste Anlagen kommen nur Ladestationen für die Aufspeicherung des Stroms und Füllstellen für die Versorgung mit Brennstoff (Benzol, Treiböl) in Betracht. Es dienten dem Betrieb 168 Speichertriebwagen. Mit den benzol- und dieselelektrischen Fahrzeugen (22 Stück) wurden lediglich Versuche angestellt; diese Triebwagen bewährten sich aber nicht so, daß mit ihrer weiteren Einführung zu rechnen ist.

Dieser Triebwagenverkehr wurde auf solchen Strecken aufgenommen, wo es sich um die Schaffung von Fahrgelegenheit für geringen Verkehr (wie beim Anschluß von Nebenlinien an Hauptstrecken, Markt- und Schulverkehr) handelte.

Werkstättenwesen.

Der Fahrzeugunterhaltung dienen Eisenbahn-Hauptwerkstätten, Eisenbahn-Nebenwerkstätten und Eisenbahn-Betriebswerkstätten.

In den Haupt- und Nebenwerkstätten werden die bahnamtlichen Untersuchungen der Lokomotiven und Wagen sowie alle größeren Ausbesserungsarbeiten an den Fahrzeugen und mechanischen und maschinellen Anlagen ausgeführt, in den Betriebswerkstätten nur die laufenden kleinen Ausbesserungen. Abweichend hiervon werden in einigen Betriebswerkstätten der bayerischen Staatsbahnen auch bahnamtliche Untersuchungen der Fahrzeuge und größere Ausbesserungen und in den Hauptwerkstätten der Eisenbahn-Generaldirektion Dresden auch kleinere Ausbesserungen ausgeführt.

Die Haupt- und Nebenwerkstätten dienen meist der Instandsetzung von Lokomotiven und Wagen gemeinsam. In neuerer Zeit wird mehr und mehr zur Trennung der Hauptwerkstätten nach Sonderzwecken übergegangen, z. B. reine Lokomotivwerkstätten in Trier, Breslau 2, Speldorf, Darmstadt 2, Paderborn Hbf., Erfurt, Göttingen, Ols, Nied, Halle (Saale), Magdeburg-Buckau, Mainz, Ingolstadt, Eßlingen, Aalen, Durlach, reine Wagenwerkstätten in Breslau 3, Darmstadt 1, Paderborn Nord, Oppeln, Wedau, Oberhausen, Recklinghausen, Gotha, Frankfurt (Main), Delitzsch, Magdeburg-Salbke, Conz, Augsburg, Neuaubing, Nürnberg Rbf., Stuttgart Nord, Cannstatt.

Einzelnen Hauptwerkstätten sind ferner besondere Abteilungen zur Herstellung und Ausbesserung der Weichen angegliedert, z. B. Paderborn Nord, Köln-Nippes, Gotha, Guben, Leinhausen, Limburg, Magdeburg-Salbke, Witten, Neuaubing, Dresden, Chemnitz, Engelsdorf und Zwickau.

Auch in den Betriebswerkstätten werden zumeist sowohl Lokomotiven als auch Wagen unterhalten. Auf größeren Bahnhöfen sind Bertiebswerkstätten nur für Lokomotivinstandsetzung und besondere Betriebswagenwerkstätten vorhanden.

Überdies sind auf einer Reihe von Bahnhöfen an geeigneten Stellen zur Ausführung kleinerer Fahrzeugausbesserungsarbeiten Stationschlossereien oder Heizhäuser angelegt.

Die Hauptwerkstätten sind je nach ihrer Größe in ein oder mehrere (bis 4) Werkstättenämter oder Werkstätteninspektionen eingeteilt, an deren Spitze ein höherer maschinentechnischer Beamter steht. Die Neben- und Betriebswerkstätten sind in der Regel den Maschinenämtern oder Inspektionen unterstellt, in deren Bezirk sie liegen. Die Stationschlossereien oder Heizhäuser sind meistens den Betriebswerkmeistereien nachgeordnet.

Es waren vorhanden

Jahr	Staatseisenbahnen	Werkstättenämter	Haupt-	Neben-	Betriebs-	Betriebswagenwerkstätten	Stationsschlossereien
				werkstätten			
1910	preußisch-hessische	112	71	13	325	44	151
	bayerische	14	8	—	32	—	—
	sächsische	4	4	3	2	—	24
	württembergische	5	5	—	16	2	13
	badische	—	1	—	11	—	1
	mecklenburgische	1	3	—	—	—	—
	oldenburgische	—	1	—	1	1	—
1914	preußisch-hessische	126	76	13	360	52	170
	bayerische	16	10	—	33	—	—
	sächsische	4	4	3	4	—	38
	württembergische	5	5	—	17	2	13
	badische	5	3	—	19	—	—
	mecklenburgische	1	3	1	—	—	—
	oldenburgische	—	1	—	2	1	—
1920[1])	preußisch-hessische	136	77	8	379	64	214
	bayerische	18	10	—	32	—	—
	sächsische	4	4	2	7	—	56
	württembergische	6	6	—	19	2	15
	badische	5	3	—	19	—	—
	mecklenburgische	1	3	—	7	—	2
	oldenburgische	—	1	—	2	1	1

[1]) Ausschließlich der abgegebenen Werkstätten Bromberg, Danzig, Dirschau, Posen und der im Saargebiet liegenden Werkstätten.

Die Größe der Werkstätten nach der Zahl der beschäftigten Arbeiter ist aus der folgenden Zusammenstellung zu ersehen.

a) Haupt- und Nebenwerkstätten:

Jahr	Staatseisenbahnen	Arbeiterzahlen von — bis						
		weniger als 300	300 bis 1000	1000 bis 2000	2000 bis 3000	3000 bis 4000	4000 bis 5000	mehr als 5000
1910	preußisch-hessische	11	56	15	2	—	—	—
	bayerische	1	6	1	—	—	—	—
	sächsische	3	2	2	—	—	—	—
	württembergische	3	2	—	—	—	—	—
	badische	—	—	—	1	—	—	—
	mecklenburgische	1	2	—	—	—	—	—
	oldenburgische	—	1	—	—	—	—	—
1914	preußisch-hessische	13	57	16	2	1	—	—
	bayerische	2	6	1	—	—	—	—
	sächsische	3	2	1	1	—	—	—
	württembergische	3	2	—	—	—	—	—
	badische	6	1	—	1	—	—	—
	mecklenburgische	1	2	—	—	—	—	—
	oldenburgische	—	1	—	—	—	—	—
1919	preußisch-hessische	—	24	45	13	6	1	1
	bayerische	1	4	5	—	—	—	—
	sächsische	2	—	2	1	1	—	—
	württembergische	3	2	1	—	—	—	—
	badische	2	4	—	1	1	—	—
	mecklenburgische	—	3	—	—	—	—	—
	oldenburgische	—	1	—	—	—	—	—
1920	preußisch-hessische	—	26	46	10	3	1	—
	bayerische	—	4	6	—	—	—	—
	sächsische	2	—	2	1	1	—	—
	württembergische	2	3	1	—	—	—	—
	badische	1	5	—	1	1	—	—
	mecklenburgische	—	3	—	—	—	—	—
	oldenburgische	—	1	—	—	—	—	—

b) Betriebs- und Betriebswagenwerkstätten:

Jahr	Staatseisenbahnen	Arbeiterzahlen von — bis		
		weniger als 50	50 bis 300	mehr als 300
1910	preußisch-hessische	310	59	—
	bayerische	15	17	—
	sächsische	2	—	—
	württembergische	15	3	—
	badische	2	10	—
	mecklenburgische	—	—	—
	oldenburgische	2	—	—
1920	preußisch-hessische	161	273	9
	bayerische	—	16	16
	sächsische	3	4	—
	württembergische	8	13	—
	badische	4	8	7
	mecklenburgische	7	—	—
	oldenburgische	3	—	—

Bei den Betriebswerkstätten sind hierbei nur die für die Fahrzeugunterhaltung in Betracht kommenden Arbeiter berücksichtigt.

Die Zahl der vorhandenen Ausbesserungstände betrug

a) in den Haupt- und Nebenwerkstätten:

Jahr	Staatseisenbahnen	bedeckte Stände für					unbedeckte Stände für Güterwagen
		Lokomotiven	Kessel	Tender	Wagen aller Art	Wagendrehgestelle	
1910	preußisch-hessische	2772	496	503	7682	467	6387
	bayerische	179	92	[1])	890	[1])	60
	sächsische	231	29	—	905	8	389
	württembergische	71	58	—	250	15	173
	badische	90	44	—	385	9	62
	mecklenburgische	36	4	—	74	9	162
	oldenburgische	21	5	—	55	10	63
1914	preußisch-hessische	2963	636	757	9141	637	6788
	bayerische	194	98	—	930	—	70
	sächsische	231	29	—	1177	18	549
	württembergische	89	58	—	294	15	152
	badische	98	44	—	368	9	75
	mecklenburgische	42	4	—	74	9	162
	oldenburgische	21	5	—	55	10	63
1920	preußisch-hessische	3430	1006	924	9525	630	6178
	bayerische	316	208	—	1501	—	120
	sächsische	297	37	—	1350	74	683
	württembergische	89	62	—	411	15	166
	badische	124	52	—	515	13	108
	mecklenburgische	42	4	—	74	9	162
	oldenburgische	21	5	—	55	10	63

b) in Betriebswerkstätten und Stationsschlossereien:

Jahr	Staatseisenbahnen	bedeckte Stände für		unbedeckte Stände für Güterwagen
		Lokomotiven	Wagen aller Art	
1910	preußisch-hessische	357	913	3789
	bayerische	320	645	432
	sächsische	—	—	—
	württembergische	45	18	140
	badische	120	140	246
	mecklenburgische	—	—	—
	oldenburgische	—	—	20
1920	preußisch-hessische	556	1435	7121
	bayerische	480	1013	753
	sächsische	31	104	293
	württembergische	89	53	302
	badische	150	142	457
	mecklenburgische	—	—	—
	oldenburgische	—	—	48

[1]) Die Tenderstände sind unter den Kesselständen und die Stände für Drehgestelle unter den Ständen für Wagen aller Art nachgewiesen.

Die Zahl der in den Eisenbahnwerkstätten beschäftigten Arbeiter betrug

Staatseisenbahnen	in den Haupt- und Nebenwerkstätten am 1. April			in den Betriebswerkstätten am 1. April		
	1910	1914	1920	1910	1914	1920
preußisch-hessische	59450	66412	119681	12167	11259	38159
bayerische	5702	5543	10473	1946	3793	4223
sächsische	4705	5736	10231	—	—	565
württembergische	1908	1951	3291	622	773	1781
badische	2048	3467	7391	1776	888	2060
mecklenburgische	971	1067	1634	—	—	53
oldenburgische	435	448	782	4	4	20

Die Zahl der in den Eisenbahnwerkstätten beschäftigten Lehrlinge betrug

Staatseisenbahnen	Gesamtzahl der beschäftigten Lehrlinge am 1. April		
	1910	1914	1920
preußisch-hessische	3089	3514	13840
bayerische	150	128	334
sächsische	125	108	254
württembergische	125	96	134
badische	108	141	765
mecklenburgische	2	3	31
oldenburgische	28	42	57

Vor dem Krieg wurde in den Eisenbahn-Haupt- und Nebenwerkstätten allgemein mit einer Arbeitschicht von 9 Stunden gearbeitet (Wochenleistung 54 Stunden). Überstunden, Sonntagsarbeit oder eine zweite Arbeitschicht wurden nur vereinzelt und ausnahmsweise zu Zeiten außergewöhnlich großen Arbeitsvorrats zu Hilfe genommen, die zweite Schicht dabei auch nur für einzelne überlastete Abteilungen.

Während des Kriegs wurde in den Haupt- und Nebenwerkstätten gleichfalls mit einer Schicht von 9 Stunden gearbeitet mit Ausnahme der Werkstätten der mecklenburgischen Staatseisenbahnen, wo während dieser Zeit eine 10stündige Arbeitszeit eingeführt war. Hierzu kamen Sonntagsarbeit und in den meisten Werkstätten regelmäßige Überstunden, die z. B. bei den preußisch-hessischen Staatseisenbahnen von Oktober 1915 ab wöchentlich 10, später 5 Stunden betrugen.

Nach Abschluß des Waffenstillstands im November 1918 wurde allgemein der Achtstundentag eingeführt bei Abschaffung von Überstunden und Sonntagsarbeit. Gleichzeitig wurde mit der wachsenden Arbeiterzahl das mehrschichtige Arbeitsystem in vielen Haupt- und Nebenwerkstätten eingeführt. Dieser Betriebsweise stellten sich in den meisten Werkstätten erhebliche Schwierigkeiten entgegen, im besonderen Mangel an Aufsichtspersonal, Mangel an Baustoffen, Wohnungsmangel und Abneigung der Arbeiter gegen eine reine Nachtschicht. Es zeigte sich bald, daß die sehr geringe Leistungsteigerung sehr teuer und ganz unwirtschaftlich erkauft wurde. Die werbenden Löhne und Generalunkosten standen in keinem Verhältnis zu dem Erfolg. Die Doppelschichten wurden daher gleichzeitig mit der Verringerung der Arbeiterzahl allmählich wieder abgebaut.

In den Betriebswerkstätten wurde vor dem Krieg gearbeitet mit einer Arbeitschicht von 12 Stunden mit 2stündiger Pause bei den preußisch-hessischen Staatseisenbahnen, von 9 Stunden 50 Minuten mit 30 Minuten Pause bei den bayerischen Staatsbahnen, von 10 und 12 Stunden mit 1- und 2stündiger Pause bei den sächsischen Staatsbahnen, von $10^3/_4$ Stunden mit $1^3/_4$stündiger Pause bei den württembergischen Staatsbahnen, von $9^1/_2$ Stunden mit 30 Minuten Pause bei den badischen und den mecklenburgischen Staatsbahnen sowie von $10^3/_4$ Stunden mit $1^3/_4$stündiger Pause bei den oldenburgischen Staatsbahnen.

Zu Zeiten großen Arbeitsvorrats wurde unter Zuhilfenahme von Überstunden gearbeitet. In größeren Werkmeistereien der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen war ferner eine schwächer besetzte zweite Schicht (Nachtschicht) eingerichtet, die während des Kriegs teilweise verstärkt wurde. Nach Ausbruch der Revolution wurde auch in den Betriebswerkstätten der Achtstundentag eingeführt und das mehrschichtige Arbeitsystem weiter durchgebildet.

Während des Kriegs mußten die Leistungen der Eisenbahnwerkstätten entsprechend der erhöhten und ungünstigen Beanspruchung und Abnutzung der Fahrzeuge wesentlich gesteigert werden. Dazu kamen Mehrleistungen durch Abborden offener Güterwagen, Ausrüstung gedeckter Güterwagen für den Mannschafts- und Pferdetransport, Umbau und Ausrüstung von Wagen für Lazarettzüge, Badezüge, Entlausungszüge, Panzerzüge, Umbau von Beutefahrzeugen, Umbau von offenen Wagen und Viehwagen in gedeckte Wagen, Herrichtung von Personenwagen zur Kartoffelbeförderung, Ausbau von Sparmetallen und Einbau von Ersatzbaustoffen in Fahrzeuge usw.

Durch Heranziehung der Lokomotiv- und Wagenbauanstalten zur Fahrzeugausbesserung konnte eine nennenswerte Entlastung der Eisenbahnwerkstätten nicht erreicht werden, doch gelang es nach vielen Bemühungen, einen Teil der an die Heeresverwaltung abgegebenen Lokomotiven durch die Heereswerkstätten in Belgien und Polen ausbessern zu lassen. Mittelbar und zeitweise günstig auf die Belastung der Werkstätten wirkten ferner die im Krieg angeordnete Verlängerung der bahnamtlichen Untersuchungsfristen der Lokomotiven und Wagen, die Einschränkung des Personenverkehrs, die Herabsetzung der Geschwindigkeiten schwerer Schnellzüge und andere Maßnahmen.

Ein Vergleich der Leistungen zwischen den letzten Jahren vor dem Krieg, den Jahren während des Kriegs und den Nachkriegsjahren ist sehr schwer durchzuführen. Die völlig ungeregelten Verhältnisse nach dem Krieg, wo viele tausend Fahrzeuge, die auf Grund der Waffenstillstandsbedingungen an den Feindbund abgegeben werden mußten und in den Werkstätten für die Abgabe vorbereitet wurden, stellten völlig veränderte Anforderungen an die Werkstätten, sodaß die normale Unterhaltungsarbeit an den eigenen Fahrzeugen zurückgestellt werden mußte. Dazu kam, daß bei den einzelnen Staatseisenbahnverwaltungen einheitliche Vorschriften für die Aufstellung von Werkstatistiken nicht vorlagen, sondern daß sie nach ganz verschiedenen Gesichtspunkten aufgestellt wurden. Fast allgemein werden die Leistungen der Werkstätten lediglich nach der Zahl der ausgegangenen Fahrzeuge gemessen ohne den Umfang der Arbeiten bei der Beurteilung heranzuziehen. Der Ausbesserungsumfang hat aber bei den Lokomotiven im Durchschnitt um 30 v. H., bei den Personenwagen um 45 v. H. und bei den Güterwagen um 60 v. H. gegenüber der Vorkriegszeit zugenommen. Er ist durch die allgemeine Vernachlässigung in den Kriegsjahren sowohl in der Ausbesserung als auch in der Unterhaltung, durch grundsätzlichen Ausbau aller Ersatzstoffe, die sich nicht bewährt haben, und die Neuanfertigung vieler Teile, besonders der kupfernen Feuerbuchsen, durch die Umarbeitung aller Sparstofflegierungen und Neuanfertigung der Achsen- und Stangenlager und durch die Erneuerung der Radreifen wesentlich größer geworden. In den Friedensjahren wurden den

Werkstätten im Durchschnitt 12 v. H. der Ausbesserungslokomotiven zur inneren Untersuchung, in den Jahren nach dem Krieg 30 bis 35 v. H. zugeleitet. Von diesen Lokomotiven, die zur inneren Untersuchung zugeleitet wurden, erhielten in den Friedensjahren im Durchschnitt nur 4,5 v. H. neue kupferne Feuerbuchsen, während nach dem Krieg von diesen Lokomotiven 70 bis 75 v. H. neue Feuerbuchsen erhalten mußten. Die Fahrzeuge sind auch im allgemeinen während des Kriegs und noch nach der Kriegszeit größer und schwerer geworden. Der Umfang der Ausbesserungsarbeiten ist dadurch erheblich gestiegen. Im Jahr 1913 betrug z. B. bei den preußisch-hessischen Staatseisenbahnen die durchschnittliche Lokomotiveinheit 1,94, nach dem Krieg 2,22. Auch der nach dem Krieg an die Arbeiter gewährte verlängerte Urlaub ist nicht ohne Einfluß auf die Werkstättenleistungen geblieben, da die Produktivität des Urlaubs durch entsprechend erhöhte Arbeitsleistung während der Arbeitszeit bisher noch nicht nachweisbar ist.

Für die Ausrüstung der Haupt-, Neben- und Betriebswerkstätten sind folgende Geldmittel aufgewendet worden:

Staatseisenbahnen	Ausgaben in Millionen Mark im Rechnungsjahr								
	1910	1914	1920	1910	1914	1920	1910	1914	1920
	Geräte und Werkzeuge			Bauliche Anlagen			Maschinelle Einrichtungen		
preußisch-hessische	3,0	3,3	49	3,5	3,3	15	8,0	8,1	132
bayerische	0,3	0,4	8,5	0,4	0,4	6,4	0,3	0,4	14,3
sächsische	0,7	0,4	4,7	0,1	0,4	2,6	0,2	0,5	7,0
württembergische	0,2	0,2	4,7	0,5	0,2	9,2	0,2	0,2	7,0
badische	0,3	0,2	8,9	0,2	0,1	1,5	0,4	0,4	13,6
mecklenburgische	0,03	0,05	0,9	0,01	—	0,03	0,05	0,06	1,4
oldenburgische	0,02	0,02	0,3	0,01	0,01	0,2	0,05	0,05	0,8

Die außerordentliche Steigerung der Ausgaben für maschinelle Einrichtungen im Jahr 1920 ist darauf zurückzuführen, daß am Jahresschluß 1919 keine Mittel für unvollendete Beschaffungen in Rest gestellt, sondern die für die Beendigung dieser Beschaffungen erforderlichen Mittel für 1920 neu bewilligt worden sind. Weiterhin ist die starke Steigerung der Ausgaben begründet zum Teil durch allgemeine Preissteigerungen und zum Teil durch umfangreiche Beschaffungen von Werkzeugmaschinen, Hebevorrichtungen und anderen maschinellen Einrichtungen sowie Werkzeugen und Geräten zur besseren Ausstattung der Werkstätten.

In den ersten Kriegsjahren mußte mit den Werkstättenbauten zum Teil zurückgehalten werden, doch wurde schon seit Beginn des Jahrs 1918 die Bautätigkeit wieder vermehrt. So waren zu Beginn des Rechnungsjahrs 1920 in der Ausführung begriffen:

3 Werkstätten-Neubauten und 19 Erweiterungen bei den preußisch-hessischen Staatseisenbahnen,

3 Werkstätten-Neubauten und 7 Erweiterungen bei den bayerischen Staatseisenbahnen,

3 Werkstätten-Erweiterungen bei den sächsischen Staatseisenbahnen,

1 Werkstätten-Neubau und 5 Erweiterungen bei den württembergischen Staatseisenbahnen,

4 Werkstätten-Erweiterungen bei den badischen Staatseisenbahnen,

1 Werkstätten-Erweiterung bei den oldenburgischen Staatseisenbahnen.

Zu den vorstehend aufgeführten sehr umfangreichen Werkstättenneubauten und größeren Werkstättenerweiterungen treten zahlreiche kleinere Werkstättenerweiterungen und die Herstellung bedeckter Hallen, wodurch der Umfang der im Freien auszuführenden Güterwagenausbesserungen im Interesse der Arbeiter und der Güte der Arbeit verringert wurde.

Um einerseits die großen Rückstände in der Fahrzeugausbesserung möglichst aufzuarbeiten und um anderseits die Privatindustrie und die notleidenden Staatsbetriebe nach Möglichkeit in der Weiterbeschäftigung ihrer Arbeiter während des Übergangszeitraums von der Kriegs- zur Friedenswirtschaft zu unterstützen, haben die Staatseisenbahnverwaltungen nach Abschluß des Waffenstillstands in ständig wachsendem Umfang Privatwerke und Staatsbetriebe der Heeres- und Marineverwaltung zur Ausbesserung von Eisenbahnfahrzeugen herangezogen, und zwar

a) zur Ausbesserung vollständiger Lokomotiven, Tender, Lokomotivkessel, Personen- und Güterwagen,

b) zur Ausbesserung von Fahrzeugteilen und zur Anfertigung von Ersatzteilen und Ausrüstungstücken für Fahrzeuge.

Schon während des Kriegs waren verschiedene Fahrzeugbauanstalten zur Ausbesserung von Lokomotiven und Güterwagen herangezogen worden, allerdings in nur mäßigem Umfang und mit sehr geringem Erfolg. Eine wirksame Hilfe leisteten erst gegen Ende des Kriegs einige Lokomotivbauanstalten und eine größere Anzahl von Kesselfabriken bei der Ausbesserung von Lokomotivkesseln. Nach Abschluß des Waffenstillstands wurden nicht nur Fahrzeugbauanstalten zur Ausbesserung vollständiger Lokomotiven und Wagen herangezogen, sondern auch in erheblichem Umfang andere Privatwerke, namentlich solche, die während des Kriegs mit Lieferungen für das Heer und für die Marine beschäftigt waren, ferner auch die an Beschäftigungsmangel leidenden staatlichen Werkstätten der Heeresverwaltung und der Reichsmarine.

Die Zahl der mit Fahrzeugausbesserungen beschäftigten Werke hat sich, wie die folgende Zusammenstellung zeigt, schnell vergrößert:

Staatseisenbahnen	beschäftigt mit Ausbesserung von											
	Lokomotiven			Kessel			Personenwagen			Güterwagen		
	1. Dez. 1918	1. April 1919	1. April 1920	1. Dez. 1918	1. April 1919	1. April 1920	1. Dez. 1918	1. April 1919	1. April 1920	1. Dez. 1918	1. April 1919	1. April 1920
preußisch-hessische	8	24	84	26	38	74	19	36	44	37	110	156
bayerische	—	4	4	—	—	2	1	3	3	1	16	17
sächsische	—	1	3	—	3	3	—	—	—	2	4	7
württembergische	—	—	2	—	—	2	—	1	—	—	2	3
badische	—	1	1	1	1	3	—	—	—	3	3	4
mecklenburgische	—	—	—	—	—	—	1	1	—	1	1	—
oldenburgische	—	2	3	—	—	1	—	—	—	—	—	1

Der Ausbesserungstand an Fahrzeugen in Privatwerken ist im allgemeinen gleichfalls immer mehr gewachsen wie die folgende Zusammenstellung zeigt:

Staatseisenbahnen	Zahl der bei den Werken in Ausbesserung stehenden Fahrzeuge und Kessel											
	Lokomotiven			Kessel			Personenwagen			Güterwagen		
	1. Dez. 1918	1. April 1919	1. April 1920	1. Dez. 1918	1. April 1919	1. April 1920	1. Dez. 1918	1. April 1919	1. April 1920	1. Dez. 1918	1. April 1919	1. April 1920
preußisch-hessische	74	244	1035	84	195	597	192	363	543	868	2865	5226
bayerische	—	30	62	—	—	77	10	84	101	20	388	1151
sächsische	—	2	5	—	3	5	—	—	1	92	165	214
württembergische	—	—	10	—	—	1	—	15	—	—	86	159
badische	—	3	4	4	7	28	—	—	—	28	50	166
mecklenburgische	—	—	—	—	—	—	9	4	—	8	23	—
oldenburgische	—	9	18	—	—	4	—	—	—	—	—	2

Die anfänglich sehr geringen Leistungen der Privatwerke und der mit der Fahrzeugwiederherstellung beschäftigten Staatsbetriebe haben sich dann weiter entwickelt. Eine kleine Zahl von Werken mußte wieder ausgeschaltet werden, da die Leistungen zu gering und die Kosten für die Ausbesserung zu hoch waren. Die auf die Hilfe der Staatsbetriebe (Werften) gesetzten Hoffnungen haben sich bisher nicht voll erfüllt.

Im März 1920 betrug der durchschnittliche wöchentliche Ausgang an ausgebesserten Fahrzeugen:

Staatseisenbahnen	Privatwerke und Staatsbetriebe			Eisenbahn-Haupt- und Nebenwerkstätten			Leistung der Privatwerke und Staatsbetriebe in Hundertteilen der Leistung der Eisenbahnwerkstätten		
	Lokomotiven	Personenwagen	Güterwagen	Lokomotiven	Personenwagen	Güterwagen	Lokomotiven	Personenwagen	Güterwagen
preußisch-hessische	32	41	1374	547	1803	15504	5,8	2,3	8,8
bayerische	3	4	153	24	159	4082	12,5	2,5	3,8
sächsische	—	1	75	167	285	2724	—	0,4	2,8
württembergische	0,3	—	45	11	199	848	2,3	—	5,3
badische	—	—	33	12	55	640	—	—	5,2
mecklenburgische	—	—	—	15	38	176	—	—	—
oldenburgische	2	—	2	6	13	83	33	—	2

Beim Vergleich des Ausgangs aus den Privatwerken und aus den Eisenbahnwerkstätten ist zu berücksichtigen, daß den Privatwerken in der Regel nur Fahrzeuge mit großen Schäden zur Ausbesserung zugeführt werden.

Es darf hierbei nicht unerwähnt bleiben, daß die Staatseisenbahnverwaltungen sich nur unter Zurückstellung erheblicher Bedenken dazu entschlossen haben, die Privatindustrie vorübergehend in dem geschilderten großen Umfang zur Fahrzeugausbesserung heranzuziehen. Diese Bedenken sind darin begründet, daß die Werke, abgesehen von den Fahrzeugbauanstalten, keinerlei Kenntnisse und Erfahrungen über die Bauformen der zum Teil recht komplizierten Fahrzeuge sowie die Anfertigung und Verwendung ihrer zahlreichen Einzelteile besitzen und daß außerdem fast alle Werke — auch die Fahrzeugbauanstalten — bisher nur Erfahrungen im Neubau, nicht aber in Ausbesserungsarbeiten haben.

Zur Schaffung weiterer Arbeitsgelegenheit wurden ferner unmittelbar nach Beendigung des Kriegs soweit wie angängig Teilarbeiten der Fahrzeugausbesserung an notleidende Werke vergeben, insbesondere Lokomotivkesselausbesserungen, Ausbesserungen und Beschaffungen von Ersatzteilen und Ausrüstungstücken der verschiedensten Arten. Überdies wurden große Vorräte an Pufferfedern, Pufferhülsen, Pufferstangen, Schraubenkupplungen, Zughaken und Achsbuchsen, Bremsklötzen, Bremsgestängeteilen, Zylinderträgern, Festpunktböcken, Bremsluftleitungen usw. bestellt. Bei allen solchen Bestellungen wurden die zu beteiligenden notleitenden Werke im Benehmen mit den vom Demobilmachungskommissar gebildeten Fachausschüssen ausgewählt. Es zeigte sich jedoch bald, daß die Privatwerke die erwartete Hilfe für die Fahrzeugwiederherstellung nicht brachten. Ein Teil der Aufträge wurde daher zurückgezogen und die Fahrzeugbauanstalten schritten zur Selbstherstellung der fehlenden Teile.

Neben den zur unverzüglichen Steigerung der Leistungen der Eisenbahnwerkstätten im Rahmen ihrer seitherigen Organisation getroffenen Maßnahmen und unabhängig davon

sind von den preußisch-hessischen Staatseisenbahnen die Vorarbeiten für die Neuordnung der Werkstättenverwaltung und Wirtschaftsführung abgeschlossen worden. Diese Neuordnung bezweckt eine Erhöhung der Leistungen und vor allem der Wirtschaftlichkeit des Werkstättenbetriebs, die aber erst später in die Erscheinung treten wird. Denn schon vor dem Krieg war erkannt worden, daß die Verwaltung der Eisenbahnhauptwerkstätten, die auf kleinere Verhältnisse zugeschnitten war, nicht mehr für die Großbetriebe paßte, zu denen sich die Werkstätten der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen allmählich entwickelt hatten. Eine Neuordnung der Verwaltung der Hauptwerkstätten war daher in Aussicht genommen. Diese Bestrebungen sind durch den Krieg unterbrochen, aber nunmehr unter wesentlich verwickelteren Betriebs- und Wirtschaftsverhältnissen wieder aufgenommen worden.

Es ist geplant, die Hauptwerkstätten nach folgenden Gesichtspunkten umzustellen

1. einheitliche Leitung jedes Werks durch einen befähigten technischen Werkdirektor an Stelle der seitherigen getrennten Verwaltung durch mehrere selbständig nebeneinanderstehende Werkstättenämter in einem Werk,
2. sachliche Gliederung des Werkstättendienstes durch Schaffung von Werkbetriebsabteilungen und je nach der Größe des Werks einer Verwaltungs-, einer technischen und einer Werkstoffabteilung,
3. Vermehrung der wissenschaftlich vorgebildeten technischen Beamten und Umstellung des Betriebs nach den Grundsätzen wissenschaftlicher Betriebsführung zur Erreichung einer wirtschaftlichen Fertigung. Im Zusammenhang damit Einführung der Gedingearbeit,
4. Nachprüfung der Wirtschaftlichkeit im einzelnen und des Gesamtbetriebs des Werks durch Einführung einer genauen Selbstkostenermittlung.

Die Durchführbarkeit und Zweckmäßigkeit der geplanten Neuordnung soll zunächst in 3 Modellwerkstätten — Hannover-Leinhausen, Berlin-Grunewald und Darmstadt 2 — erprobt werden. Die Umstellung dieser Werkstätten ist bereits unter Beteiligung hervorragender Männer der Industrie und Wissenschaft im Gang. Auf Grund der dabei gewonnenen Erfahrungen soll die Reform dann nach einheitlichen Grundsätzen allmählich allgemein bei den Hauptwerkstätten durchgeführt werden.

Achter Abschnitt.

Finanzwesen.

Die Finanzwirtschaft der deutschen Staatsbahnen ist in dem Zeitraum, der hier der Betrachtung unterliegt, durch den Krieg und seine Nachwirkungen erschüttert und verwirrt worden. Bis 1917 können zwar noch Zahlen im Rahmen der früheren Berechnungsart gebracht werden. Aber ein organischer Zusammenhang, aus dem statistische Schlüsse gezogen werden könnten oder der auch nur irgendwelchen sicheren Anhalt für Vergleiche böte, ist bei der Veränderung der Rechnungsgrundlagen nicht gewährleistet. Das gilt für die Angaben der preußisch-hessischen wie auch der anderen deutschen Staatsbahnen. Diese mögen zwar allenfalls je für ihre Zeit einen Vergleich mit den entsprechenden preußisch-hessischen Zahlen zulassen. Aber auch ihre Zusammenstellung mit jenen Zahlen kann den erwünschten festen Boden für einen fortschreitenden rechnerischen Überblick der Zukunft nicht ergeben, und so wird denn die nächstliegende Aufgabe, der neuen Wirtschaft der Reichsbahn eine Grundlage zu schaffen, auf der sie durch Vergleich des hier behandelten Zeitraums mit früheren und späteren Zeiträumen die Möglichkeit gewinnen könnte, eine statistische Nachprüfung an sich selbst vorzunehmen und aus solcher brauchbare Schlüsse und Entschlüsse herzuleiten, vorläufig ungelöst bleiben müssen. Die neue Wirtschaft findet einen unmittelbaren Anschluß nicht. Sie muß sich von neuem herausarbeiten. Für ihre neuen und selbständigen Ergebnisse wird demnächst aber der Vergleich mit der Vergangenheit im ganzen Wert gewinnen können, und insofern sind denn vielleicht auch die hier gebrachten Angaben geeignet, im Urteil der Geschichte der deutschen Wirtschaft einige Beachtung zu finden.

In der Entwicklung der preußisch-hessischen Eisenbahnwirtschaft ist der Abschluß des vorangegangenen und der Beginn des hier behandelten Jahrzehnts durch eine bedeutsame Maßnahme gekennzeichnet: die Zurückführung der finanziellen Behandlung der Ergebnisse auf das Verhältnis zum Anlagekapital. Seit dem Erwerb der großen Privatbahnen unter dem Staatsminister Maybach war man gewohnt, die Eisenbahnfinanzen unter dem Gesichtswinkel des schwankenden Gleichgewichts des Staatshaushalts zu betrachten, und wenn auch das sogenannte Eisenbahn-Garantiegesetz von 1882, das die große Eisenbahn-Staatswirtschaft einleitete, mit seinem rohen Grundsatz der Gleichstellung der neuen Eisenbahnschulden mit den gesamten damaligen Staatsschulden inzwischen praktisch vielfach verlassen worden war, blieb für die Beurteilung der Eisenbahnfinanzen im wesentlichen immer ihr Verhältnis innerhalb der jeweilig schwankenden Haushalte des Staats bestimmend. Erst als das eigene Schwanken der Eisenbahnfinanzen den übrigen Haushalt durch das gelegentliche Ausbleiben der erwarteten und veranschlagten Höhe der Überschüsse zu gefährden drohte, fand sich eine Art von Sicherheitsventil in dem seit 1903 vorgesehenen Ausgleichsfonds, der im großen und ganzen als

Rücklage günstiger Jahre für Zeiten der Not gedacht war, sehr bald sich aber in seiner Anordnung als unzureichend erwies, weil die Zeit der mageren Jahre immer mehr heranrückte. Schon 1907 waren die Rücklagen der vier vorherigen Jahre verbraucht, und der Haushalt bot seitdem nach den Grundsätzen, auf denen dieser Fonds aufgebaut worden war, nicht mehr die Möglichkeit, ihn zu ergänzen. Auf der Suche nach einem anderen Verfahren kam man dann auf den natürlichen Ausweg, der erstmalig im Haushalt 1910 betreten wurde: das Verhältnis von Staatshaushalt und Eisenbahnhaushalt nicht nach dem Zufall der Überschüsse einer in den allgemeinen Staatshaushalt eingerechneten Eisenbahnwirtschaft, sondern nach dem Verhältnis von Anlagekapital und Ertrag zu regeln. Zur allgemeinen Staatswirtschaft sollte die Eisenbahnverwaltung nur noch einen jährlichen Zuschuß in Höhe von 2,1 v. H. ihres statistischen Anlagekapitals leisten; soweit ihre Überschüsse diesen Betrag jeweilig überstiegen, sollten sie einen Ausgleichsfonds bilden.

Dabei wurde zugleich die Gegenseitigkeit von allgemeinem Staatshaushalt und Eisenbahnhaushalt im ganzen bereinigt. Schon im Haushalt 1909 wurden dem Eisenbahnhaushalt auch formell alle die bisher im allgemeinen Staatshaushalt behandelten Einnahmen und Ausgaben zugewiesen, die ihm materiell zugehörten, wie z. B. die Einnahmen aus dem Verkauf von Eisenbahngrundstücken und die Ausgaben für gesetzliche Ruhegehälter und Hinterbliebenenbezüge sowie zur Verzinsung und Tilgung des Anteils der Eisenbahnverwaltung an den Staatsschulden.

Dem Ausgleichsfonds flossen aus den Überschüssen des Eisenbahnhaushalts zunächst nicht unbeträchtliche Mittel zu:

im Jahr	1910	71,2	Millionen Mark,
„ „	1911	162,3	„ „ ,
„ „	1912	173,5	„ „ ,
„ „	1913	91,0	„ „ .

Dann machte die Not des Kriegs der alten preußischen Staatseisenbahnwirtschaft ein Ende. Im Jahr 1916 konnten dem Fonds noch einmal 1,4 Millionen Mark überwiesen werden. Mit dem Abschluß des Jahrs 1917 war er aber verbraucht, und nachher fehlte die Möglichkeit, ihm neue Mittel zuzuführen. Wenn in seiner ersten Entwicklung die hohen Zuwendungen der Jahre 1911 und 1912 den Schein erwecken, daß die Einrichtung vielleicht allzusehr thesauristisch gewirkt hätte, so war diese Gefahr angesichts der damals schon erkennbaren höheren sozialen Anforderungen doch gering. Im Gegenteil gab die Ansammlung einen günstigen Boden für die Überleitung in eine andere wirtschaftliche Gebarung ab, und im Notfall hätte einer unwirtschaftlichen Eisenbahnthesaurierung jederzeit durch Änderung der grundlegenden Beitragziffer Einhalt geboten werden können. Man darf wohl sagen, daß sich die neue Anordnung, solange sie überhaupt bestehen konnte, gut bewährt hat. Allerdings dauerte sie nur ein halbes Jahrzehnt. Aber sie gibt auch in dieser zeitlichen Beschränkung immerhin ein lehrreiches Beispiel, wie die Absonderung einer selbständigen Eisenbahnwirtschaft innerhalb des Staatswesens sehr wohl möglich ist, ohne daß der Boden der staatlichen Gemeinwirtschaft sogleich ganz verlassen werden müßte.

Dem preußischen Beispiel sind die anderen deutschen Staatsbahnen zumeist gefolgt. In Württemberg wurde durch Gesetz vom 25. Juli 1910, in Bayern durch Gesetz vom 13. August 1910, in Oldenburg durch Gesetz vom 6. Oktober 1914 ebenfalls der Weg beschritten, einen Reservefonds für die Staatsbahnen zu bilden, und auch Baden hatte sich mit einer Denkschrift vom 19. Februar 1912 zu gleicher Maßnahme angeschickt. Aber diese Vorgänge hatten alle nur die Verwendung der Überschüsse an sich im Auge, wobei in Oldenburg und Württemberg

noch wichtige Ausgaben, die in den Haushalt hineingehörten, wie z. B. die Verzinsung und Tilgung der Eisenbahnschuld, auf jene Überschüsse verwiesen wurden. Eine ebenso bestimmte Auseinandersetzung zwischen Staatshaushalt und Eisenbahnhaushalt nach dem Verhältnis von Ertrag und Anlagekapital, wie in Preußen, findet sich bei den anderen Staaten im allgemeinen nicht. In Bayern wurde zwar der Eisenbahnhaushalt in ähnlicher Weise vom allgemeinen Staatshaushalt gegen eine jährliche Zuschußleistung von 3 Millionen Mark losgelöst. Diese dauernde Last war aber fest, ohne Beziehung zu Kapital und Ertrag.

Mit dem Krieg und seinem Ausgang erfuhren die Eisenbahnfinanzen für sich wie im Verhältnis zur allgemeinen Staatswirtschaft eine völlige Umwälzung. Die Eisenbahnverwaltungen waren nun nicht mehr in der Lage, einen Betriebsüberschuß zu erzielen und für sich zu verwenden oder der allgemeinen Staatsverwaltung zur Verwendung für andere Staatszwecke zur Verfügung zu stellen. In den Rechnungsjahren 1918 und 1919 mußten sogar Betriebszuschüsse geleistet werden, z. B. in Preußen-Hessen im Jahr 1918 rd. 1228,8 Millionen Mark, im Jahr 1919 rd. 3087,7 Millionen Mark. Nur in Oldenburg erscheint, wenigstens rechnungsmäßig, 1918 noch ein geringfügiger Überschuß. Im ganzen stand dem Aufwand also ein Ertrag nicht mehr gegenüber. Das würde freilich an sich nicht hindern, auch eine sinkende Kurve zur Darstellung zu bringen, wenn die rechnerischen Voraussetzungen für deren Aufstellung vorlägen. Aber das ist nicht der Fall.

Bis zum Jahr 1917 konnte noch der Schein einer gleichmäßig weitergehenden Eisenbahnwirtschaft gewahrt werden. In Wirklichkeit wurde schon mit Beginn des Kriegs einer solchen Gleichmäßigkeit der Boden entzogen. Denn die hohen Transportleistungen und Eisenbahneinnahmen, die sich aus der Kriegsführung ergaben, bildeten eine ganz andere Grundlage als eine sich fortentwickelnde Volkswirtschaft, die nun mit ihren Erzeugnissen mehr und mehr verschwand, und die Eisenbahn selbst mußte beim Mangel der für ihre Anlagen erforderlichen Ergänzungstoffe eine Wirtschaft auf Verderb betreiben, deren Schäden freilich erst allmählich klar wurden. Der unglückliche Ausgang des Kriegs brachte zugleich mit dieser Klarstellung den Verlust großer Mengen von Eisenbahnmaterial, das auf den verschiedenen Kriegsschauplätzen zurückgelassen werden mußte, und vollends die furchtbare Plünderung des Eisenbahnbestands durch den Waffenstillstand und den Vertrag von Versailles. Der tatsächliche Umfang dieser Last ist bekannt. Ihre Auswirkung rechnerisch zu beziffern, ist kaum möglich, weil der Wert der Arbeitsteigerung, die in der Not zur schleunigen Erfüllung der Waffenstillstandsbedingungen angewandt werden mußte und der eigenen Wirtschaft entging, schwer meßbar ist. Auch der Wert des verlorenen Materials läßt sich nur annähernd schätzen, und die Nachwirkung der vierjährigen Kriegswirtschaft auf Verderb tritt in der nachträglichen Belastung der späteren Jahreshaushalte viel zu undeutlich in Erscheinung, als daß sie zahlenmäßig festgestellt werden könnte. Dazu kommen die aus der staatlichen Umwälzung folgende Verwirrung und das Darniederliegen der allgemeinen Volkswirtschaft, die in der ersten Zeit nach Beendigung des Kriegs kaum noch den zwanzigsten Teil der Verkehrsmenge der letzten Friedenszeit aufbrachte.

Wenn diesem Rückgang der Verkehrsmenge Tariferhöhungen gegenüberstehen, die einen absoluten Ausfall noch nicht erscheinen lassen, so ist das nur ein Bild der reinen kilometrischen Einnahme, das für den Überblick über die Gesamtwirtschaft ebensowenig Wert hat wie die Feststellung, daß auch die persönlichen Ausgaben — die Gründe sind bekannt — seit 1913 bis 1919 von 1,4 Milliarden Mark auf 7,3 Milliarden Mark, etwa in gleichem Maß wie jene Tariferhöhungen, gestiegen sind. Wichtiger ist schon, daß bereits im Jahr 1919 entgegen der gesamten früheren Wirtschaftslage die sächlichen Kosten die persönlichen zu überflügeln beginnen. Indessen ist auch das nur ein vereinzelter Gesichtspunkt. Eine rechnerisch irgendwie

brauchbare Beurteilung wird überhaupt ausgeschlossen durch das ständige Sinken der deutschen Währung, das nach dem Abschluß des hier betrachteten Zeitraums in ungeheuerlichem Maß fortgeschritten ist.

Dies Sinken der Währung nimmt jegliche Klarheit über die Entwicklung der jährlichen Wirtschaft. Das allemal vorangehende, sprunghafte Steigen der Stoffpreise, die erst allmählich, aber ebenso regellos folgende Erhöhung der Personalausgaben und auf der anderen Seite die teilweise noch langsamere Anpassung der Tarife ergeben ein derartiges Durcheinander, daß nicht einmal für den einzelnen Augenblick das Verhältnis zum Gleichgewicht deutlich erkannt werden kann. Auch die neuerdings viel behandelten statistischen Feststellungen des Index für den persönlichen Aufwand und des Gesamthandelsindex bringen je auf ihrem Gebiet höchstens die nachträgliche Ermittlung für einen bestimmten Zeitpunkt, aber nicht ein so weit vergleichsfähiges Material, daß danach die wirtschaftliche Lage im ganzen betrachtet und ein Ergebnis solcher Betrachtung auf den einzelnen Wirtschaftzweig angewendet werden könnte. Es fehlt jede konstante Richtung und damit jede Möglichkeit einer finanziellen Darlegung, die mehr als ein Zusammenstellen nicht zusammenhängender Zahlen bedeuten will. Am Schluß des hier erörterten Zeitraums lag die Sache noch nicht so arg wie 1922. Aber die Grundlagen des Vorgangs waren auch damals schon gegeben, und sie verstehen sich auch aus sehr natürlichen Rücksichten. Die Hoffnung, das Unheil noch abwenden zu können, ließ vielfach ein Abwarten ratsam erscheinen, das nachher durch Überstürzung abgelöst wurde, wenn nicht sogar, wie z. B. bei der Tarifbildung, die ernste Erwägung vorherrschte, daß durch ein gleichmäßiges Folgen auf der Bahn der Währungsenkung diese vollends noch beschleunigt werden würde, ein Zurückhalten also geradezu geboten sei. Die entstehende Verwirrung ist notwendige Begleiterscheinung eines wirtschaftlichen Niedergangs, wie er sich nach dem Krieg vollzieht.

Dies trifft umsomehr zu für das laufende Verhältnis des Ertrags zum Anlagekapital. Schon in der alten Eisenbahnwirtschaft war dieser Gegensatz dadurch etwas verdunkelt worden, daß dem Anlagekapital nur die sogenannten extraordinären Aufwendungen und die Kosten der durch Anleihe gedeckten Neuanlagen zugerechnet wurden, die sonstigen Erneuerungs- und Ergänzungskosten aber im laufenden Jahreshaushalt, also in der Grundlage der Ertragsberechnung, aufgingen und diese verschlechterten. Da dies Verfahren aber konstant war, kam doch ein zwar rechnerisch nicht genaues, aber immerhin brauchbares Bild zustande, zumal auch die im ordentlichen Haushalt verarbeiteten Vermehrungen des Anlagekapitals verhältnismäßig nicht allzu hoch waren. Das hat sich wesentlich geändert. Die durch die Verderbwirtschaft des Kriegs verursachten Schäden haben den ordentlichen Haushalt und damit die Ertragsberechnung in ganz unverhältnismäßigem Umfang belastet. Ein bezeichnendes Beispiel ist die Wiedereinbringung der im Krieg weggegebenen kupfernen Feuerbuchsen der Lokomotiven, deren damaliger Verkaufspreis zwar dem damaligen ordentlichen Haushalt gutgebracht worden war, deren Wiederbeschaffungspreis nunmehr aber die neuen Friedenshaushalte an derselben Stelle, also in der Ertragsberechnung, ungeheuerlich beschwert hat. Selbst wenn eine statistisch brauchbare Darlegung dieser neuen Jahreshaushalte möglich wäre — was nach dem obigen nicht der Fall ist — würde sich das eine sicher ergeben, daß die Gegenüberstellung von Anlagekapital und Ertrag in verwirrender Weise verzerrt worden ist.

Noch unklarer ist die Berechnung des Anlagekapitals selbst geworden, da die neuerlichen Zuschreibungen allemal in der jeweiligen Währung erfolgt sind, also je nach dem Zufall ihres Zeitpunkts in einem wechselnden Maßstab erscheinen, der nicht einmal für diese Zuschreibungen untereinander, geschweige denn gegenüber der Vorzeit, eine einheitliche Berechnung ermöglicht. Dieser Fehler liegt allerdings schließlich in jeder Rechnung, die sich über viele Jahrzehnte erstreckt, weil im Schwanken der Gütereinschätzung auch das Gold einen unveränderlichen Wert

nicht hat. Aber dies Schwanken war im Lauf der Zeit, seitdem die deutschen Eisenbahnen bestehen, nur gering und jedenfalls verschwindend klein gegenüber dem Abschlag, den die deutsche Währung nunmehr erfahren hat. Der Fortschreibung eines Anlagekapitals, in dem jetzt z. B. eine Kreuzungsweiche mit demselben Wert erscheint, den vor 8 Jahren noch ein mäßiger Bahnhofsumbau oder der gesamte Neubauaufwand für ein Kilometer Bahn ausmachte, kann eine rechnerische Bedeutung nicht mehr zugesprochen werden.

Wie sich danach das Anlagekapital der deutschen Staatsbahnen innerhalb des Jahrzehnts von 1910 bis 1919 entwickelt hat, geht aus der Anlage 12 hervor. Die für das laufende Kilometer verhältnismäßig starke Steigerung von 1917 auf 1919 erklärt sich im wesentlichen aus der Währungsenkung, nach der die an sich noch nicht besonders umfangreichen Anlagen verhältnismäßig hoch in Ansatz kommen. Denn die außerordentlichen Aufwendungen, die zur Wiederherstellung des im Krieg heruntergewirtschafteten Eisenbahnbestands und zum Ersatz des durch Leistungen an den Feindbund usw. entstandenen Verlustes gemacht werden mußten, belasten zumeist erst die nächstfolgenden Jahre. Wichtig ist das plötzliche Abbrechen der Ertragsziffer im Jahr 1914, das den Niedergang der eigentlichen Volkswirtschaft kennzeichnet. Die in den folgenden Jahren dann wieder steigenden Erträge sind nur Ergebnis der hochgespannten Feldzugsleistungen, mit deren Aufhören sie verschwinden.

Die in der Anlage 13 gebrachte Gegenüberstellung der gesamten Staatschulden und der eigentlichen Eisenbahnschulden schließt sich an die entsprechende Nachweisung des Vorjahrzehnts an. Mit dem wirtschaftlichen Rechnungsbegriff des Anlagekapitals hängt sie ungeachtet des angestellten Vergleichs nur mittelbar zusammen, weil der Wert des investierten Kapitals in den bedingten, jeweilig schwankenden Geschäftschulden nicht zum Ausdruck kommen kann. Übrigens wird hier auch durch die Rücksicht, die Eisenbahnfinanzen im Rahmen des einzelnen Staatshaushalts zu betrachten, das Bild insofern beeinflußt, als die Schuldenhöhe je nach Anordnung des Haushalts auch ohne entsprechende Tilgung schwankt. So ist z. B. in der Nachweisung der preußischen Staats- und Eisenbahnschulden das plötzliche Abbrechen im Jahr 1916 nicht aus einer tatsächlichen Verminderung dieser Schulden, sondern nur aus der besonderen Maßnahme der Finanzverwaltung zu erklären, vorübergehend Beträge auf schwebende Schuld zu übernehmen, um sie später in den Jahren 1918 und 1919 in die Staats- und Eisenbahnschulden wieder einzureihen. In Bayern zeigt sich das gleiche Bild; hier hält die rechnerische Senkung sogar bis 1919 an, ohne daß die Schulden an sich geringer geworden zu sein brauchten. Die Lösung wird der fortlaufende bayerische Haushalt ergeben.

Die Nachweisung der Betriebsergebnisse in Anlage 14 zeigt im einzelnen die gleichmäßige Fortentwicklung bis 1914 und dann den Beginn des Niedergangs, der erst im folgenden Jahrzehnt seinen abschließenden Nachweis finden kann. Zwar steigen auf der einen Seite die reinen kilometrischen Tarifeinnahmen, um so mehr aber auf der anderen Seite die Ausgaben, sodaß die sogenannte Betriebsziffer (Betriebskoeffizient), d. h. das prozentuale Verhältnis der Betriebsausgabe zur Betriebseinnahme, nachdem sie sich noch 1915 und 1916 infolge hoher Kriegstransportleistungen bei sparsamem Aufwand gesenkt hatte, schließlich selbst den Parisatz weit übersteigt. Damit verschwindet dann der im Betriebsüberschuß sich darstellende prozentuale Ertrag des Anleihekapitals, die sogenannte Eisenbahnrente.

Daß der Schuldennachweis in Anlage 13 aus den dort erwähnten Gründen mit der nun folgenden Reichswirtschaft der Eisenbahnen nicht zusammen stimmen kann, macht nichts aus, weil ohnehin durch den Staatsvertrag, betreffend die Übernahme der Eisenbahnen auf das Reich, eine ganz neue Grundlage der Schuldenwirtschaft gelegt worden ist. Die Fortführung dieser Wirtschaft wird sich um so einfacher gestalten, je deutlicher sie nunmehr von der sonstigen Schuldenverwaltung des Reichs abgehoben wird. Eine viel ernstere und bedenklichere Aufgabe

erwächst dagegen der neuen Reichsbahnverwaltung in dem Wiederherstellen einer brauchbaren Bestimmung des Anlagekapitals. Der einzelne Jahreshaushalt kann in seinem Überschuß, auf den er freilich eingestellt sein muß, wenn nicht die gesamte Wirtschaft von vornherein als nutzlos erscheinen soll, immer nur den einen Faktor der Rechnung, die Rente an sich, ergeben. Ob diese in ihrem jährlichen Fortschreiten brauchbar sei, oder ob und wieweit Maßnahmen getroffen werden müssen, um sie brauchbar zu gestalten, kann nicht aus einem Vergleich mit der tilgbaren Schuldenhöhe, d. h. im vorliegenden Fall mit dem Erwerbspreis, den das Reich aufgewendet hat, entnommen werden, sondern nur aus der Zurückführung der Rente auf den anderen Faktor der Rechnung, auf das Anlagekapital. Dessen augenblickliche Erscheinung in Anlage 12 bietet, wie oben dargelegt worden ist, einen rechnerisch sicheren Anhalt nicht. Es muß also neu ermittelt werden, und dazu wird sich vermutlich kaum ein anderer Weg bieten, als nach Wiederbefestigung unserer Volkswirtschaft — das ist freilich unerläßliche Voraussetzung — eine Schätzung aufzustellen, deren Richtigkeit erst einmal im umgekehrten Verfahren nach der Fortentwicklung der Rente nachgeprüft werden muß, bis im Lauf der Jahrzehnte die Sicherheit der Wahrscheinlichkeit erreicht wird, die den Boden für die Beurteilung der Ertragsfähigkeit des Unternehmens zu bieten vermag.

Neunter Abschnitt.

Privateisenbahnen.

Privateisenbahnen sind nach den gleichen Grundsätzen wie bisher genehmigt worden. Schienenverbindungen, die zwar einer allgemeinen Verkehrsbedeutung nicht entbehrten, zu deren Einbeziehung in das Staatsbahnnetz ein dringendes Bedürfnis aber nicht vorlag, sind auf Antrag der Privatunternehmung überlassen und zur Genehmigung vorgeschlagen worden, wenn die im öffentlichen Nutzen gestellten allgemeinen Bedingungen erfüllt wurden. Zu diesen gehören besonders eine den Bedürfnissen des Verkehrs und der Landesverteidigung angepaßte Gestaltung des Unternehmens, die Feststellung des Anlagekapitals, die Gewähr für die ordnungsmäßige Verfassung und verantwortliche Geschäftsführung der Gesellschaft und der Nachweis für die gesicherte Aufbringung der Anlagekosten. In der Regel wird das Anlagekapital durch Ausgabe von Aktien beschafft. Soll es ausnahmsweise ganz oder zum Teil durch Ausgabe von Schuldverschreibungen auf den Inhaber oder durch Aufnahme barer Darlehen aufgebracht werden, so müssen in Preußen leistungsfähige inländische öffentliche Körperschaften die Verzinsung und regelmäßige Tilgung der Anleihen verbürgen. Den Unternehmern von Privateisenbahnen werden im Einverständnis mit den Reichsbehörden die nach den reichs- und landesgesetzlichen Bestimmungen und den Verwaltungsgrundsätzen sich ergebenden Verpflichtungen auferlegt. Auch wird den Privateisenbahngesellschaften vorgeschrieben, ihre angesammelten Geldmittel teilweise in Reichs- und Staatsanleihen anzulegen.

Um die Gesamtheit der zu einem Bauunternehmen vereinigten Vermögenswerte als selbständige Einheit (Bahneinheit) verpfänden oder der Zwangsvollstreckung unterwerfen und auf dieser Grundlage ein Eisenbahnunternehmen kreditfähiger machen zu können, ist in Preußen das Gesetz über die Bahneinheiten vom 11. Juni 1902, in Württemberg das Gesetz vom 23. März 1906/10. Mai 1912 erlassen worden, die beide bisher den gehegten Erwartungen entsprochen haben.

In Preußen waren am 1. April 1910 = 2995 km Privateisenbahnen (einschließlich der in Preußen liegenden Strecken außerpreußischer Staatseisenbahnen, die ebenfalls der preußischen Staatsaufsicht unterstehen), konzessioniert, 2948 km davon standen im Betrieb. Seit dieser Zeit sind in Preußen 110 km Privateisenbahnen neu genehmigt und rd. 200 km Privateisenbahnen vom Staat angekauft oder infolge Gebietsabtretungen aus der preußischen Staatsaufsicht ausgeschieden oder stillgelegt worden. Über die neu genehmigten und über die in Betrieb genommenen Privateisenbahnen gibt die Anlage 15 Aufschluß.

In den anderen deutschen Ländern sind die in der Anlage 16 zusammengestellten Privateisenbahnen genehmigt (zusammen rd. 59 km) und für den Verkehr eröffnet (zusammen rd. 61 km) worden.

Am 1. April 1920 waren in Preußen insgesamt 2905 km Privateisenbahnen an 74 Unternehmer (Gesellschaften, andere Länder, Kreise, Städte und sonstige Körperschaften) genehmigt. Davon waren 377 km Hauptbahnen und 2528 km Nebenbahnen; im Betrieb standen 2894 km, im Bau 11 km. Ein Verzeichnis der am 1. April 1920 in Preußen vorhandenen oder genehmigten Privateisenbahnen, einschließlich der in Preußen gelegenen Strecken außerpreußischer Staatseisenbahnen, getrennt nach Haupt- und Nebenbahnen, enthält die Anlage 17, in der auch gleiche Angaben für die anderen deutschen Länder zusammengestellt sind. Danach waren in allen deutschen Ländern im Betrieb

an reinen Privateisenbahnen:

	295 km	Hauptbahnen,
	3423 „	vollspurige Nebenbahnen,
	955 „	schmalspurige Nebenbahnen,
zusammen	4673 km,	

an fremden, d. h. nicht dem Land gehörenden Staatseisenbahnen:

	2381 km	Hauptbahnen,
	1267 „	vollspurige Nebenbahnen,
	75 „	schmalspurige Nebenbahnen,
zusammen	3723 km,	
insgesamt	8396 km.	

Im Bau befanden sich noch 25,17 km vollspurige Nebenbahnen, die privaten Gesellschaften oder fremden Ländern genehmigt sind.

Das Aktien- und Obligationenkapital der reinen Privateisenbahnen im Deutschen Reich betrug am 1. April 1920 rd. 483,2 Millionen Mark. Die Verzinsung war bei den einzelnen Eisenbahnen sehr verschieden. Während mehrere, namentlich kleinere Unternehmungen, keine Gewinne erzielten, zum Teil sogar mit Verlust arbeiteten, haben andere nicht unbeträchtliche Gewinne — einige selbst in der Kriegszeit über 10 v. H. — verteilen können. Im Durchschnitt betrugen die Erträge für das Jahr 1919 etwa 2,4 v. H. des Anlagekapitals.

In Preußen wurde das staatliche Aufsichtsrecht über die Privateisenbahnen im Sinn des § 46 des preußischen Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 von den Präsidenten der staatlichen Eisenbahndirektionen als Eisenbahnkommissaren unter Oberaufsicht des Ministers der öffentlichen Arbeiten ausgeübt.

Auch in den anderen deutschen Ländern bestanden größtenteils unter Leitung der obersten Landesbehörden örtliche Aufsichtstellen.

An der Aufbringung des Baukapitals von Privateisenbahnen hat sich der preußische Staat in dem letzten Jahrzehnt nicht beteiligt. Nur zu dem Bau des in preußisches Staatsgebiet fallenden Teils der von den Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen hergestellten Eisenbahn von Merzig nach Waldwiese hat Preußen einen verlorenen Zuschuß von 141000 ℳ geleistet. In der Zeit von 1880 bis 1910 sind 15058170,40 ℳ als Anteile Preußens an dem Baukapital von Privateisenbahnen zur Verfügung gestellt worden.

Durch diese Beteiligung des preußischen Staats ist der Bau von rd. 954 km Eisenbahnen ermöglicht worden, die zur wirtschaftlichen Hebung zurückgebliebener Landesteile, insbesondere zur Förderung der Landwirtschaft und der damit zusammenhängenden Betriebe, notwendig waren, zu deren Herstellung aber die beteiligten Kreise, Gemeinden und Privatpersonen die erforderlichen Mittel nicht aufzubringen vermochten. In einigen Fällen kamen auch

unmittelbare fiskalische Interessen insofern in Betracht, als der Staat in den erschlossenen Gegenden Domänen- und Waldbesitz hatte. An den Erträgnissen dieser Bahnen hat der Staat nach Verhältnis seines Aktienbesitzes teilgenommen.

Vom württembergischen Staat ist im letzten Jahrzehnt für die Fortsetzung der Nebeneisenbahn Jagstfeld—Neuenstadt—Ohrnberg ein verlorener Zuschuß von 315736 ℳ geleistet worden. Insgesamt wurden zum Bau von rd. 214 km Privateisenbahnen in der Zeit von 1895 bis 1920 (außer einer Beteiligung von Aktienkapital der Filderbahn in Höhe von 156750 ℳ) 4262935 ℳ als verlorene Beiträge vom Staat zur Verfügung gestellt.

Ebenso wie die Staatseisenbahnen sind auch fast alle Privateisenbahnen von dem Krieg stark beeinflußt worden, und zwar mit seiner längeren Dauer immer mehr. Verursachten in der ersten Kriegszeit vornehmlich nur die Einziehung der Angestellten zum Heeresdienst und ihr Ersatz durch Hilfskräfte, meistens weibliche und jugendliche, sowie die Leistungen für die Mobilmachung, die Herstellung besonderer baulicher Anlagen und die Beförderung des Nachschubs an Mannschaften, des Kriegsgeräts, der Verwundeten und der Gefangenen gewisse Schwierigkeiten, so traten mit der fortschreitenden Länge des Kriegs große weitere Erschwerungen hinzu. Solche brachten namentlich mit sich der immer stärkere Verschleiß der Gleise, Fahrzeuge und anderer Ausrüstungsgegenstände auf der einen Seite und die beim Mangel an Arbeitskräften und Rohstoffen äußerst schlechte Unterhaltung und Wiederherstellung der schadhaften Anlagen und Fahrzeuge auf der anderen Seite.

Auch der Mangel an Kohlen und ihre schlechtere Beschaffenheit rief Betriebserschwerungen und wiederholte Verkehrseinschränkungen, zeitweise sogar einzelne Stillegungen des Verkehrs hervor. Nicht weniger nachteilig auf den Betrieb der Privateisenbahnen wirkte die Abgabe von Lokomotiven, Wagen und Oberbaustoffen sowie von Personal an die Heeresverwaltung. Die Ersatzbeschaffung verursachte, falls überhaupt möglich, große Kosten. Ebenso wurden die Unternehmungen durch die Gewährung von Gehalts- und Lohnzulagen sowie von Beihilfen zur Linderung der durch die Kriegsteuerung herbeigeführten Nöte des Personals je länger desto mehr belastet.

Eigentliche Kriegsschäden — Zerstörungen durch Kriegshandlungen — haben die Privateisenbahnen kaum erlitten. Dagegen sind bei einer Anzahl Bahnen, namentlich bei solchen, die den Ausflugverkehr im Frieden besonders pflegten, z. B. bei der Nordhausen—Wernigeroder Eisenbahn, infolge des Kriegs starke Verkehrsausfälle eingetreten.

Demgegenüber fällt es nicht sonderlich ins Gewicht, daß bei wenigen Privateisenbahnen auch Verkehrsteigerungen als unmittelbare Folgen des Kriegs vorgekommen sind. Starker Arbeiterverkehr und Beförderung kriegswichtiger Sendungen nach und von nahe gelegenen Kriegsbedarfsfabriken brachten diesen Bahnen, z. B. der Peine—Ilseder Bahn, der Brandenburgischen Städtebahn, der Reinickendorf—Liebenwalde—Groß Schönebecker Eisenbahn, der Halberstadt—Blankenburger Eisenbahn u. a., zeitweise zwar erhöhte Einnahmen. Ihnen standen aber bei der allgemeinen Kriegsteuerung auch verhältnismäßig hohe Mehrausgaben für Personal und Betriebstoffe gegenüber, sodaß die Gewinne aus dem Verkehrszuwachs nicht allzu bedeutend waren.

Die Ende 1918 einsetzende Rückzugsbewegung des Heers mit allen ihren schweren Folgen stellte die Verwaltungen der Privateisenbahnen wiederum vor besondere Aufgaben. Abgesehen von den durch die Beförderung von Truppen und Heeresgerät hervorgerufenen Mehrleistungen und Ausgaben, entstanden durch die Wiedereinstellung der aus dem Krieg zurückkommenden früheren Bediensteten und durch die Entlassung der eingestellten Ersatzkräfte beträchtliche Belastungen. Bei der Rückzugsbewegung gingen auch viele Fahrzeuge der Privateisenbahnen,

z. B. solche der braunschweigischen Landeseisenbahn, verloren, und ebenso mußten beim Waffenstillstand auch die Privateisenbahnen aus ihren Beständen Fahrzeuge an den Gegner abtreten. Ferner wirkten die mit der Umwälzung einsetzenden neuen sozialen Maßnahmen, vor allem die Einführung des Achtstundentags, in erheblichem Maß auf die Privatbahnen ein. Die fortschreitende Teuerung zwang die Verwaltungen, in der Nachkriegszeit wiederholt große Gehalts- und Lohnerhöhungen (auch Teuerungszulagen an Pensionäre und Hinterbliebene von ehemaligen Bediensteten) zu gewähren, und belastete die Unternehmungen immer mehr.

Um dieser Schwierigkeiten Herr zu werden, haben die Privateisenbahnverwaltungen fast überall dieselben Maßregeln ergriffen wie die Staatseisenbahnen. Zum Teil haben allerdings die Privateisenbahnverwaltungen noch über die bei den Staatseisenbahnen vorgenommenen Tariferhöhungen weit hinausgehen müssen, um einen einigermaßen ausreichenden Ausgleich herbeizuführen; in einzelnen Fällen ist finanzielle Hilfe der Verfrachter zur Abwendung von Betriebseinstellungen, allerdings nur selten mit Erfolg, in Anspruch genommen worden. Die Ausgaben überstiegen ungeachtet aller Ausgleichsmaßnahmen bei einem Teil der Unternehmungen die Einnahmen um ein Erhebliches, sodaß die Zahl der ertraglosen deutschen Privateisenbahnunternehmungen von 4 im Jahr 1910 auf 28 im Jahr 1919 gewachsen ist. Wie die deutschen Privateisenbahnen während des Berichtszeitraums das in ihnen angelegte Kapital verzinst haben, ist aus der Anlage 18 zu ersehen. Bei mehreren Unternehmungen hatten sich am Ende des Jahrs 1919 die Verhältnisse so zugespitzt, daß für sie bei dem Mangel an eigenen Geldmitteln und bei der Aussichtslosigkeit, Kredit zu erhalten, eine dauernde Betriebseinstellung nur dann vermieden werden konnte, wenn Reich, Staat oder andere öffentliche Körperschaften geldlich eingriffen.

Die Liegnitz—Rawitscher Eisenbahn ist durch den ungünstigen Ausgang des Kriegs ganz besonders hart betroffen worden. Durch den Polenaufstand kam die Strecke Kobylin—Sarne nebst den Flügelbahnen Görchen—Gostkowo und Görchen—Pakoswalde schon Anfang 1919 in polnische Hand und wurde von den Polen stillgelegt. Bei den Kämpfen zwischen den Polen und dem deutschen Grenzschutz entstanden erhebliche Schäden am Eigentum der Bahn und ihrer Bediensteten (über 300000 ℳ). Durch die Gebietsabtretungen Preußens an Polen wurde dann die Bahn dauernd in zwei Teile zerrissen, einen deutschen von rd. 75 km und einen polnischen von rd. 55 km Länge. Diese gewaltsame Teilung hat den Verkehr sehr ungünstig beeinflußt. Der Betrieb auf der polnischen Strecke ist zwar im Januar 1920 wieder aufgenommen worden, der deutsche und der polnische Teil werden aber noch einzeln betrieben. Auch lassen die trostlosen wirtschaftlichen Verhältnisse Polens einen Überschuß aus dem polnischen Teil kaum je erwarten.

Zehnter Abschnitt.

Kleinbahnen.

In Preußen ist das die Rechtsverhältnisse der Kleinbahnen regelnde Gesetz vom 28. Juli 1892 unverändert geblieben. Dagegen hat die von dem Minister der öffentlichen Arbeiten und dem Minister des Innern herausgegebene Ausführungsanweisung vom 13. August 1898 auf Grund der Erfahrungen eine weitere Ausgestaltung durch die Nachträge vom 12. September 1910 und vom 15. Januar 1914 erfahren. Sie enthalten für die nebenbahnähnlichen Kleinbahnen nähere Bestimmungen über die Anlegung der Bestände der Erneuerungs- und Spezialreservefonds und erweitern für beide Arten von Kleinbahnen (Straßenbahnen und nebenbahnähnliche Kleinbahnen) die Bau- und Betriebsvorschriften.

In Oldenburg sind die Rechtsverhältnisse der Kleinbahnen durch das Bahngesetz vom 7. Januar 1902 nebst Kleinbahnordnung vom 25. Januar 1902 festgelegt.

In Mecklenburg-Schwerin besteht eine Verordnung vom 10. Mai 1898, die nur sehr allgemein gehaltene Richtlinien über den Bau und Betrieb von Kleinbahnen enthält.

In Baden kommt für die Kleinbahnen das Gesetz vom 23. Juni 1900, das Genehmigungsverfahren bei Eisenbahnanlagen betreffend, und das Straßengesetz vom 14. Juni 1884 in Betracht.

In Sachsen untersteht die Anlegung elektrischer Straßenbahnen der Verordnung über die Ressortverhältnisse in Eisenbahn- usw. Angelegenheiten vom 26. Juni 1851 und bedarf der Genehmigung der obersten Staatsbehörden.

In den übrigen deutschen Staaten sind die öffentlich-rechtlichen Verhältnisse der Kleinbahnen gesetzlich nicht besonders geregelt.

In Preußen hat der Staat das Zustandekommen von Kleinbahnen durch Gewährung von Beihilfen, dem Bedürfnis entsprechend, gefördert. Seit dem 1. April 1910 sind für diesen Zweck zur Verfügung gestellt:

durch Gesetz vom	25. Juli	1910	(Gesetzsamml. S. 141) . . .	5000000	ℳ,
„ „ „	30. Juni	1911	(„ 85) . . .	6000000	„ ,
„ „ „	14. „	1912	(„ 171) . . .	7000000	„ ,
„ „ „	28. Mai	1913	(„ 277) . . .	7500000	„ ,
„ „ „	10. Juni	1914	(„ 97) . . .	6500000	„ ,
„ „ „	26. März	1915	(„ 65) . . .	1500000	„ ,
„ „ „	17. April	1916	(„ 39) . . .	1000000	„ ,
			zu übertragen	34500000	ℳ,

			Übertrag	34500000 ℳ,
durch Gesetz vom 22. April	1917	(Gesetzsamml. S. 59) . . .	2000000	„ ,
„ „ „ 2. Juli	1918	(„ 123) . . .	1500000	„ ,
„ „ „ 9. September	1919	(„ 148) . . .	5000000	„ ,
			43000000	ℳ.
Dazu bis 1. April 1910			102000000	„ .
Insgesamt haben somit bis zum 1. April 1920			145000000	ℳ

zur Verfügung gestanden.

Die ministerielle Anleitung zur Prüfung und Begründung der Unterstützungsanträge durch die Oberpräsidenten ist im wesentlichen unverändert geblieben. Auch in der Zusammensetzung des zur Vorbereitung der Beschlüsse über die Gewährung von Staatsunterstützungen berufenen Ausschusses sind Änderungen nicht eingetreten. Er bestand aus Vertretern des Ministers der öffentlichen Arbeiten, des Finanzministers, des Ministers für Landwirtschaft, Domänen und Forsten und des Ministers des Innern. Wie durch die Arbeit dieses Ausschusses die Staatsbeihilfen seit dem Jahr 1910 gewachsen sind, veranschaulicht die als Anlage 19 beigefügte Übersicht der bewilligten Staatsbeihilfen.

Tatsächlich verausgabt sind an staatlichen Beihilfen

im Rechnungsjahr	1910	8355968	ℳ,
„ „	1911	8933811	„ ,
„ „	1912	7177396	„ ,
„ „	1913	6397458	„ ,
„ „	1914	3796348	„ ,
„ „	1915	3262885	„ ,
„ „	1916	1712950	„ ,
„ „	1917	1264000	„ ,
„ „	1918	1460541	„ ,
„ „	1919	2691581	„ ,
	zusammen . .	45052938	ℳ.
Dazu bis 1. April 1910		88500360	„ .
Insgesamt sind somit bis 1. April 1920		133553298	ℳ

an staatlichen Beihilfen verausgabt worden.

In den übrigen deutschen Staaten haben staatliche Unterstützungen von Kleinbahnen nur in ganz vereinzelten Fällen stattgefunden; so hat beispielsweise Sachsen im letzten Jahrzehnt 364500 ℳ und Oldenburg 499500 ℳ für diesen Zweck aufgewendet.

Die Entwicklung der Kleinbahnen ergibt sich aus den Anlagen 20 bis 25. Die Länge und die örtliche Verteilung sämtlicher im Betrieb befindlichen nebenbahnähnlichen Kleinbahnen und Eisenbahnen Preußens veranschaulicht die Anlage 26. Bei einer Vergleichung der einzelnen Jahre ist zu beachten, daß die Zahlenangaben für den Stand am 31. März 1920 den durch den Vertrag von Versailles geschaffenen neuen Verhältnissen Rechnung tragen.

Von den am 31. März 1920 vorhandenen oder wenigstens genehmigten nebenbahnähnlichen Kleinbahnen in Preußen dienen

Provinz (Verwaltungsbezirk)	dem Personenverkehr, vorzugsweise in Städten und deren Umgebung		dem Fremden- (Bade-) Verkehr		vorzugsweise dem Handel und der Industrie		vorzugsweise landwirtschaftlichen Zwecken		annähernd in gleichem Maß dem Handel und der Industrie sowie landwirtschaftlichen Zwecken	
	Anzahl	km	Anzahl	km	Anzahl	km	Anzahl	km	Anzahl	km
Ostpreußen	—	—	1	47,00	1	48,34	12	775,23	1	47,99
Grenzmark Posen-Westpreußen	—	—	—	—	—	—	2	80,88	—	—
Brandenburg mit Berlin	—	—	—	—	9	152,02	14	594,68	13	398,85
Pommern	—	—	1	5,11	1	1,84	20	1348,37	7	394,13
Schlesien	—	—	—	—	12	266,71	5	194,76	15	446,93
Sachsen	—	—	—	—	7	40,80	11	396,78	20	572,41
Schleswig-Holstein	—	—	4	69,58	2	14,23	11	358,91	7	183,92
Hannover	—	—	1	7,40	4	21,81	24	791,17	8	316,75
Westfalen	—	—	—	—	14	149,86	—	—	10	367,65
Hessen-Nassau	3	44,08	2	11,27	2	29,45	2	33,77	12	254,02
Rheinprovinz	4	70,42	—	—	27	326,80	2	65,83	19	487,18
Hohenzollernsche Lande	—	—	—	—	1	92,57	—	—	—	—
Im ganzen	7	114,50	9	140,36	80	1144,43	103	4640,38	112	3469,83

In den Erträgen der Kleinbahnen war bis zum Jahr 1913 eine — wenn auch mäßige, so doch stetige — Besserung zu verzeichnen, wenngleich es in jedem Jahr eine Anzahl von Bahnen gab, die keinen Reingewinn abwarfen, d. h. deren Betriebseinnahmen nicht hingereicht haben, um die Betriebsausgaben, einschließlich der Rücklagen in den Erneuerungsfonds und den Spezialreservefonds, zu decken.

Der Krieg und die Nachwirkungen haben dies Bild zu ungunsten der Kleinbahnen wesentlich verändert, was in der allgemeinen Senkung der Verzinsung der Anlagekapitalien und in der steigenden Zahl der Verlustbahnen zum Ausdruck kommt.

Wie sich die Verzinsung der Anlagekapitalien der Kleinbahnen (der in Hundertteilen des Anlagekapitals berechnete Reingewinn im vorstehenden Sinn) während der letzten zehn Jahre gestaltet hat, läßt die Zusammenstellung Anlage 27 erkennen.

Bei Behandlung der Anträge auf Anschluß von Kleinbahnen an die Eisenbahnen wird Entgegenkommen geübt. Die allgemeinen Bedingungen für die Einführung von Kleinbahnen in Staatsbahnhöfe vom 31. März 1920 berücksichtigen eine Reihe von Anträgen der Kleinbahnen. Erfordern die Interessen der Eisenbahnverwaltung, daß aus Betriebs- oder Verkehrsrücksichten die Kleinbahnanlagen in möglichst unmittelbarem Anschluß an die Eisenbahnanlagen hergestellt werden, was bei der Anlage von Bahnsteigen, Haupt- und Übergabegleisen usw. regelmäßig der Fall sein wird, so werden die erforderlichen Geländeflächen den Kleinbahnunternehmern in der Regel unentgeltlich gegen Anerkennungsgebühr zur Verfügung gestellt. Soweit jedoch die Flächen für Anlagen des Lokomotiv-, Werkstätten- und Bahnunterhaltungsdienstes, des Ortsgüterverkehrs und für Wohnzwecke in Anspruch genommen werden, wird die ortsübliche Pacht erhoben. Die durch die Ausführung des Kleinbahnanschlusses der Eisenbahnverwaltung aus der Verbesserung ihrer Anlagen erwachsenden Vorteile und Ersparnisse werden den Kleinbahnen bei Berechnung der Anschlußkosten gutgebracht. Auch bei Bemessung der Gebühren für die laufende Bewachung, Bedienung und Unterhaltung der Anschlußanlagen werden die Kleinbahnen berücksichtigt, indem für die Bewachung und Bedienung der

Anschlußanlagen nur die tatsächlichen Mehrkosten und für die gewöhnliche bauliche Unterhaltung der Gleise und Weichen, für die Inganghaltung, Schmierung und Erleuchtung der Weichen nebst Stellvorrichtungen, Weichensignalen und Gleissperren sowie der Drehscheiben Pauschbeträge in Höhe der Selbstkosten erhoben werden.

Der Wagenübergang auf Kleinbahnen wird in der Regel davon abhängig gemacht, daß die Kleinbahn eine ihrem Verkehr entsprechende Anzahl Güterwagen beschafft und in den Eisenbahnwagenpark einstellt. Unter dieser Voraussetzung übernimmt die Eisenbahnverwaltung auch die Versorgung der Kleinbahnen mit leeren Wagen für den Übergangs- und unter Umständen auch für den Binnenverkehr. Für die in den Eisenbahnwagenpark eingestellten Güterwagen, deren Ausbesserung, einschließlich Erneuerung der Achsen und Radreifen, die Eisenbahnverwaltung auf eigene Kosten besorgt, erhält die Kleinbahn eine Entschädigung von 4 v. H. der Beschaffungskosten. In der Regel werden die Wagen durch die Eisenbahnverwaltung unentgeltlich übergeführt. Nur bei besonderen Verhältnissen, z. B. größerer Entfernung, werden die Selbstkosten der Eisenbahn berechnet.

Direkte Tarife werden zwischen den Eisenbahnen und den Kleinbahnen schon zur Vermeidung des die Kleinbahnverwaltungen belastenden kostspieligen Abrechnungswesens in der Regel nicht eingerichtet. Dagegen können für alle Wagenladungsgüter im Übergangsverkehr mit Kleinbahnen 2 ₰ für 100 kg von der Abfertigungsgebühr gekürzt werden. Anträge der Kleinbahnen auf Gewährung dieser Vergünstigung finden für die meisten Wagenladungsgüter ohne Nachweis des wirtschaftlichen Bedürfnisses Entgegenkommen.

Übernimmt die Eisenbahn den Bahnhofs-, Abfertigungs- oder Ladedienst der Kleinbahn auf dem Anschlußbahnhof, so stellt sie den Kleinbahnverwaltungen nur die ihr hierdurch erwachsenden Mehrausgaben in Rechnung.

Der Krieg hat auch die Kleinbahnen nicht unberührt gelassen. Von den Kriegsereignissen unmittelbar betroffen wurden die Kleinbahnen in den Grenzgebieten der Provinz Ostpreußen, die bei dem zweimaligen Einfall der Russen durch Sprengung von Brücken, Unter- und Überführungen, Zerstörung von Bahnhofsgebäuden, Lokomotivschuppen, Wassertürmen und sonstigen Bahnanlagen und durch Wegnahme von Lokomotiven und Wagen für kürzere oder längere Zeit vollständig lahm gelegt wurden. Diese Kriegsschäden, bei denen auch Ausrüstungsgegenstände und größere Mengen von Bau- und Betriebstoffen verloren gingen, erreichten zum Teil eine erhebliche Höhe. Sie werden beziffert

von den Pillkaller Kleinbahnen auf	. . . .	745000	ℳ,
von der Lycker Kleinbahn auf	. . . . .	550000	„,
von den Insterburger Kleinbahnen auf	. . .	419200	„,
„ „ Rastenburger Kleinbahnen auf	. . .	281000	„,
„ der Oletzkoer Kleinbahn auf	. . . . .	256500	„,
„ „ Wehlau—Friedländer Kreisbahn auf	.	215000	„,
„ „ Königsberger Kleinbahn auf	. . . .	22600	„,
und „ „ Kleinbahn Tharau—Creuzburg auf	.	13830	„.

Unter den Kriegsmaßnahmen der eigenen Heeresverwaltung litten im wesentlichen nur die Kleinbahnen im Kriegsgebiet. So wurden beispielsweise die Kleinbahnen auf den Inseln Sylt und Wangerooge für die ganze Dauer des Kriegs beschlagnahmt und die Kleinbahnen Tharau—Creuzburg, Wöterkeim—Schippenbeil in Ostpreußen u. a. vorübergehend stillgelegt und als Wagenaufstellungsgleise benutzt. Andere Kleinbahnen, namentlich die in und in der näheren Umgebung der bedrohten Festungen, hatten zum Ausbau des Festungsbahnnetzes zum Teil bedeutende Mengen Gleise, Baustoffe, Oberleitungsdrähte, technisches Personal

und Arbeiter zu stellen und wurden in größerem Umfang zu Verlegungen und Umbauten ihrer Gleisanlagen genötigt. Die Enteignung von 71 km Kupferdraht und seine Ersetzung durch eisernen Fahrdraht verursachten beispielsweise allein der Stadt Köln als Eigentümerin der Kölner Straßenbahnen eine Ausgabe von $1^1/_2$ Millionen Mark. Im Binnenland hatten die Kleinbahnen zunächst nur Lokomotiven, Güterwagen und Rollböcke an die Heeresverwaltung abzugeben. Die Entwicklung der Verhältnisse auf den Kriegsschauplätzen stellte indessen sehr bald auch an sie weitere Aufgaben. Für den Feld- und Etappendienst wurde dem Hinterland nach und nach der größte Teil der kriegsbrauchbaren Pferde, Fuhrwerke und Kraftwagen, die bisher der Friedenswirtschaft dienten, entzogen, sodaß sich im Inland ein großer Mangel an Lastfuhrwerken bemerkbar machte, der namentlich in den großen Städten die rechtzeitige An- und Abfuhr der Güter von und nach den Bahnhöfen beeinträchtigte. Die Folge davon war ein Aufstauen der Güter auf den Bahnhöfen, wodurch eine verzögerte Entladung der Wagen und eine Stockung im Wagenumlauf herbeigeführt wurde. Darunter litt wieder die rechtzeitige Belieferung der Bevölkerung mit Lebensmitteln, die Versorgung der Gas-, Elektrizitäts- und Wasserwerke sowie der Rüstungsindustrie mit Kohlen und Rohstoffen und die Abbeförderung ihrer Nebenprodukte und Fertigfabrikate. Es lag daher nahe, zur Linderung dieser Verkehrsnot die Gleise und Wagen der Kleinbahnen, insbesondere der Straßenbahnen, mehr als bisher heranzuziehen. Den Anstoß hierzu gab das Kriegsamt Berlin, das nach Benehmen mit dem Verein Deutscher Straßen- und Kleinbahnverwaltungen durch Verfügung vom 14. Dezember 1916 an die nachgeordneten Kriegsamtstellen auf die Notwendigkeit einer solchen Maßnahme im volkswirtschaftlichen Interesse und zur Förderung der Rüstungsindustrie nachdrücklich hinwies. Ihrer Durchführung wurden aber erst die Wege geebnet durch die Erlasse des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 4. und 15. Januar sowie vom 3. und 19. März 1917, die die Kleinbahnaufsichtsbehörden allgemein ermächtigten, zur Beschleunigung der An- und Abfuhr der Güter den nur für den Personenverkehr genehmigten Straßenbahnen auf Antrag die Güterbeförderung für die Kriegsdauer oder für eine Zeit bis zu drei Jahren vom Genehmigungstag ab zu gestatten, wenn dadurch der Rechtscharakter der Bahn nicht verändert wurde. Gleichzeitig wurde den Eisenbahndirektionen nahegelegt, Anträge auf Einführung der Straßenbahnen in die Freilade- und Anschlußgleise, Lade- und Umschlagstellen oder auf Heranführung an Güterschuppen, Lagerplätze usw. entgegenkommend und beschleunigt zu behandeln und nach Möglichkeit alle Erleichterungen (Offenhalten der Tore, Beleuchten der Ladestraßen in den Nachtstunden usw.) zu gewähren, die das Überladen von den Eisenbahnwagen in die Straßenbahnwagen und umgekehrt nur irgend fördern könnten. Für den Kohlenverkehr von den Zechen zu den Verbrauchszentren wurde ferner, namentlich im rheinisch-westfälischen Industriegebiet, auch der Zusammenschluß von Straßenbahnen zugelassen.

Um den Schwierigkeiten zu begegnen, die bei der Überlastung der Werke und der Wagenbauanstalten sowie bei der gebotenen Sparsamkeit mit Eisen die Deckung des Bedarfs an Oberbaumaterialien und Wagen bot, wurden auf Veranlassung des Kriegsamts Berlin von den nachgeordneten Kriegsamtstellen im Februar 1917 die bei den Kleinbahnen vorhandenen Vorräte an Schienen, Schwellen, Weichen und Kleineisenzeug sowie an überzähligen Betriebsmitteln beschlagnahmt und dem Verfügungsrecht einer beim Verein Deutscher Straßen- und Kleinbahnverwaltungen eingerichteten Ausgleichstelle unterstellt, von der sie im Bedarfsfall angefordert werden konnten.

Von der Erlaubnis zur Einführung des Güterverkehrs haben im Lauf der Zeit zahlreiche Straßenbahnen Gebrauch gemacht, Anschlüsse an Staatsbahnhöfe, Wasserumschlagstellen, Lazarette, Krankenhäuser, Proviantämter, industrielle Werke usw. hergestellt, Güter-

wagen beschafft oder vorhandene Personenwagen zweckentsprechend hergerichtet. Die Zahl der größtenteils erst während des Kriegs ausgeführten Anschlüsse betrug beispielsweise Ende 1917 im Aachener Bezirk allein 43 (5 an die Staatsbahn, 4 an Steinkohlengruben, 1 an eine Braunkohlengrube und 33 an industrielle Werke) mit einer Gesamtlänge von 19 km.

Das verbreitetste Mittel zur Nutzbarmachung der Straßenbahnen für den Güterverkehr war die Verwendung eigener Straßenbahngüterwagen und Spezialwagen oder umgebauter alter Personen-, insbesondere Sommer-Anhängewagen, aus denen die Sitzbänke entfernt wurden. Diese Wagen wurden den gewöhnlichen Personentriebwagen angehängt. Auf diese Weise halfen sich die meisten Großstädte, wie Aachen, Berlin, Braunschweig, Bremen, Breslau, Bromberg, Cassel, Coblenz, Danzig, Darmstadt, Dresden, Düsseldorf, Duisburg, Essen, Frankfurt (Main), Hamburg, Hannover, Kiel, Köln, Lübeck, Wiesbaden u. a. In vereinzelten Fällen, wie in Bremen, Dresden und Hagen, wurden besondere Gütertriebwagen verwendet. Nur wenige Straßenbahnen beförderten außer Wagen auf Gleisen auch gewöhnliche Straßenfuhrwerke (Breslau, Offenbach usw.). Andere Straßenbahnen, wie in Letmathe, Iserlohn, Rheydt, Kreuznach, Meißen, Braunschweig, Düsseldorf und München-Gladbach verwendeten Rollböcke und ähnliche Vorrichtungen, auf die sie Staatsbahngüterwagen und Fuhrwerke zur Überwindung der abweichenden Spurweite stellten.

Abgesehen von den von den Straßenbahnen gleich zu Beginn des Kriegs übernommenen Verwundetentransporten in besonders hierfür hergerichteten Wagen kommen folgende Güter in Betracht: Bau- und Betriebstoffe, Lebensmittel, insbesondere Kartoffeln, Brennstoffe, namentlich Kohlen, Rohmaterialien und Fertigfabrikate der Kriegsindustrie u. a. Besonderer Erwähnung bedarf die Massenbeförderung von Gepäckstücken zwischen den Bahnhöfen innerhalb der Städte und die Beförderung der Postpakete und Postsäcke von den Postbahnhöfen zu den Postverteilungsämtern sowie die Abfuhr der Zeitungsballen von den Postzeitungsämtern zu den Bahnhöfen. Welchen Umfang die Güterbeförderung durch die Straßenbahn teilweise annahm, geht daraus hervor, daß beispielsweise im Aachener Bezirk im Jahr 1917 rd. 100000 t Güter der verschiedensten Art befördert worden sind.

Durch die Herstellung der Anschlußanlagen, die Anschaffung und den Umbau der Wagen für die Güterbeförderung erwuchsen den Straßenbahnen zum Teil ganz erhebliche Ausgaben. Wenn diese durch die Mehreinnahmen an Frachten und Beförderungsgebühren nicht immer Deckung fanden, so lag dies im wesentlichen daran, daß die Güterbeförderung nur als Notbehelf anzusehen war, und die Transportgebühren den wirtschaftlichen Verhältnissen nicht immer Rechnung trugen.

Hatten unter den unmittelbaren Wirkungen des Kriegs nur einzelne Kleinbahnen empfindlich zu leiden, so wurden von seinen mittelbaren Folgen und noch in höherem Maß von seinen Nachwirkungen, dem allgemeinen Niedergang des Wirtschaftslebens und der staatlichen Umwälzung mit ihren sozialen Bestrebungen, insbesondere der Einführung des achtstündigen Arbeitstags wie die Haupt- und Nebenbahnen so auch die Kleinbahnen betroffen. Durch die Einziehung der heerespflichtigen Männer zum Kriegsdienst und ihre zunehmende Verwendung in der Kriegsrüstungsindustrie trat im Verkehrswesen sehr bald ein Mangel an männlichem Personal ein, der verschiedentlich so groß war, daß viele Straßenbahnunternehmungen ihren Betrieb erheblich einschränken, zum Teil sogar stillegen mußten. Die Lahmlegung des öffentlichen Verkehrs durfte aber nicht lange Zeit dauern, sollten nicht Störungen von unabsehbaren Folgen im Wirtschaftsleben eintreten. Da die Heeresverwaltung die Freigabe von Männern im arbeitsfähigen Alter nur in sehr beschränktem Maß zuließ, blieb nur die Möglichkeit, die Frauenarbeit in den Dienst des Verkehrs zu stellen. Nach anfänglichen Schwierigkeiten, die namentlich von den Arbeitergewerkschaften ausgingen, weil sie befürchteten, daß

die Frau auch nach dem Krieg als Wettbewerberin für den Mann auftreten könnte, wurde zu diesem Notbehelf gegriffen, und es wurden von den Straßenbahnen Frauen sowohl als Schaffnerinnen als auch als Wagenführerinnen in zunehmendem Maß eingestellt. Ende November 1915 beschäftigte beispielsweise die Große Berliner Straßenbahn bereits 3400 weibliche Kräfte, darunter 3200 Schaffnerinnen. Die Bewerberinnen mußten für diesen Beruf körperlich geeignet sein und erhielten ihre Ausbildung in besonderen Schulen und im Fahrdienst unter der Leitung älterer Fahrer.

Hat schon bei den Haupt- und Nebenbahnen die wiederholte Heraufsetzung der Tarife nicht vermocht, die Steigerung aller persönlichen und sächlichen Kosten für Gehälter, Löhne, Bau- und Betriebstoffe, Fahrzeuge usw. wettzumachen, so erst recht nicht bei den Kleinbahnen, die schon im Frieden zum Teil nur mäßige Erträge herauswirtschaften konnten. Obwohl die Tarife teilweise weit über das bei den Hauptbahnen festgesetzte Maß erhöht worden sind und in einzelnen Fällen das 12- bis 17fache der Friedenspreise erreicht haben, konnten die Einnahmen mit den Ausgaben, die bei den Gehältern auf das 4- bis 7fache, bei den Löhnen auf das 13- bis 15fache, bei den Betriebstoffen auf das 13- bis 24fache und bei den Werkstoffen auf das 11- bis 38fache angewachsen waren, nicht Schritt halten. Die Folge waren steigende Verluste. Die mißliche wirtschaftliche Lage, in die die Kleinbahnen dadurch geraten sind, kommt in der Senkung der Verzinsung ihres Anlagekapitals (vergl. Anlage 27) zum Ausdruck. Dies gilt insbesondere von den dem Personen- und Güterverkehr dienenden nebenbahnähnlichen Kleinbahnen. Während 1913 von den in Betracht gezogenen 282 preußischen Bahnen dieser Art nur 21 oder 7,4 v. H. das Anlagekapital nicht verzinsen konnten, sind im Jahr 1919 von den zum Vergleich herangezogenen 277 Bahnen 137, rd. 50 v. H., als Verlustbahnen zu verzeichnen, ohne daß dieser Rückgang mit dem Jahr 1919 als abgeschlossen gelten kann. Einige Bahnen sind bereits ganz stillgelegt, da die Tarife eine weitere Erhöhung nicht vertrugen und andere Mittel, dem Rückgang zu steuern, nicht mehr zur Verfügung standen. Bei der Wichtigkeit der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen, die für weite Gebiete und für zahlreiche von ihnen abhängige gewerbliche Unternehmungen eine Lebensbedingung sind, müßte eine Stillegung in größerem Umfang zu empfindlichen Störungen des Wirtschaftslebens führen. Um solche Unzuträglichkeiten zu vermeiden, hat neuerdings der preußische Staat mit Hilfe des Reichs und der Provinzen ein Hilfswerk ins Leben gerufen, das an sich lebensfähigen und nur vorübergehend in Not geratenen nebenbahnähnlichen Kleinbahnen durch Gewährung günstiger Darlehen die Möglichkeit zu einer Gesundung ihrer wirtschaftlichen Lage geben soll.

Mit den im Vertrag von Versailles abgetretenen Gebieten sind der Aufsicht des preußischen Staats 139,08 km Straßenbahnen und 1811,12 km nebenbahnähnliche Kleinbahnen entzogen worden. In der Anlage 28 sind diese Kleinbahnen aufgeführt.

Anhang.

Die Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

(1871 bis 1918).

Bahngebiet.

Die Geschichte der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen wird begrenzt durch die Jahre 1871 und 1918, Jahre höchsten Aufschwungs und tiefsten Niedergangs im politischen Leben des deutschen Volks. Sie beginnt mit dem Inkrafttreten des Frankfurter Friedensvertrags vom 10. Mai 1871 [1]). Durch dessen Zusatzartikel 1 von demselben Tag verpflichtete sich die französische Regierung, die Konzessionsrechte der Ostbahn an ihren in den abgetretenen Gebieten gelegenen vollendeten oder im Bau begriffenen Eisenbahnen innerhalb der vorgesehenen Ratifikationsfrist durch Rückkauf zu erwerben. In alle durch den Rückkauf erworbenen Rechte Frankreichs trat die deutsche Regierung ein. Ausgeschlossen von der Abtretung war das Betriebsmaterial; soweit dies im Besitz der deutschen Regierung war, wurde es der französischen Regierung zurückgegeben. Die auf diese Weise in das Eigentum des Deutschen Reichs übergegangenen Linien der französischen Ostbahn waren folgende (von Süden nach Norden):

	eingleisig km	zweigleisig km
1. Straßburg—schweizerische Grenze bei Basel	—	138,93
2. Mülhausen—französische Grenze bei Altmünsterol	—	35,65
3. (Mülhausen)—Lutterbach—Wesserling	27,67	—
4. Sennheim—Sentheim	13,63	—
5. Bollweiler—Gebweiler	7,18	—
6. Schlettstadt—Markirch	21,38	—
7. Straßburg—Mitte Rhein bei Kehl	—	8,48
8. Straßburg—Molsheim—Barr	34,29	—
9. Molsheim—Mutzig	3,01	—
10. Molsheim—Wasselnheim	13,49	—
11. Straßburg—französische Grenze bei Avricourt	—	92,23
12. Avricourt—Dieuze	22,59	—
13. Vendenheim—bayerische Grenze bei Weißenburg	—	59,92
14. Hagenau—Saargemünd—Karlingen	116,43	—
zu übertragen	259,67	335,21

[1]) Während des Kriegs 1870/71 wurde das gesamte Eisenbahnnetz von 2 Betriebskommissionen mit dem Sitz in Straßburg und Saarbrücken verwaltet, deren Hauptaufgabe war, den Betrieb für die Zwecke der deutschen Armee einzurichten und zu führen.

	eingleisig km	zweigleisig km
Übertrag . .	259,67	335,21
15. Saargemünd—preußische Grenze	0,75	—
16. Metz—französische Grenze bei Novéant	—	15,73
17. Metz—preußische Grenze bei Stieringen	—	73,45
18. Metz—luxemburgische Grenze bei Suftgen	35,04	12,03
19. Diedenhofen—französische Grenze bei Fentsch	17,80	—
zusammen	313,26	436,42
	749,68	

Durch den Erwerb der Eisenbahn Colmar—Münster (Oberelsaß) von der Stadt Münster (Vertrag vom 12. Dezember 1871) mit einer Betriebslänge von 18,53 km stieg die Betriebslänge des Gesamtnetzes im Kalenderjahr 1871 auf 768,21 km. Hiermit waren die sämtlichen beim Friedensschluß in Betrieb befindlichen Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen in das Eigentum und die Verwaltung des Reichs übergegangen.

Eine wesentliche Ergänzung erfuhr das vom Reich betriebene Bahnnetz durch die Anpachtung der im Großherzogtum Luxemburg gelegenen Strecken der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahnen. Infolge der Bestimmungen im Zusatzartikel 1 zum Frankfurter Friedensvertrag hatte die französische Regierung die Pachtrechte der französischen Ostbahn an diesen Linien erworben und auf das Deutsche Reich übertragen. Die luxemburgische Regierung erteilte ihre Zustimmung hierzu durch Staatsvertrag mit dem Deutschen Reich vom 11. Juni 1872. Der Betrieb wurde vom Reich am 16. September 1872 übernommen. Die einzelnen Strecken und ihre Betriebslängen waren folgende:

	eingleisig km
1. Lothringische Grenze—Luxemburg	16,18
2. Bettemburg—Oettingen	11,12
3. Nörtzingen—Esch	5,38
4. Luxemburg—belgische Grenze bei Kleinbettingen	18,76
5. Luxemburg—belgische Grenze bei Ulflingen	77,28
6. Ettelbrück—Diekirch	4,29
7. Luxemburg—preußische Grenze bei Wasserbillig	37,40
zusammen	170,41

Das Gesamtnetz der vom Reich Ende 1871 in Elsaß-Lothringen betriebenen Bahnlinien und der im Jahr 1872 übernommenen Strecken in Luxemburg ist in der Karte auf Seite 306 dargestellt; es umfaßte 768,21 + 170,41 = 938,62 km Betriebslänge.

In diesem Netz zeichnen sich als große durchgehende Verkehrslinien ab:

1. Die Linie von Basel[1]) über Mülhausen und Straßburg nach Weißenburg, die dem Verkehr von der Schweiz und dem südlichen Frankreich nach West- und Norddeutschland diente;

2. die Linie von Mülhausen nach Altmünsterol, die Süddeutschland und die Schweiz über Belfort mit Südfrankreich und weiterhin mit Paris verband;

[1]) Die 3,95 km lange Strecke Basel—deutsche Grenze bei St. Ludwig, früher der französischen Ostbahn konzessioniert und von dieser nach Friedensschluß an die Schweizerische Zentralbahn abgetreten, ging durch Vertrag zwischen dieser und der Reichseisenbahnverwaltung mit Wirkung vom 1. Januar 1873 pachtweise in Verwaltung und Betrieb des Reichs über.

3. die Linie von Rheinmitte bei Kehl über Straßburg nach Avricourt als Teil der großen Linie Wien—Paris;

4. die Linie von Straßburg über Hagenau—Saargemünd nach Metz und Luxemburg, die den Verkehr von Italien, der Schweiz und einem Teil Süddeutschlands mit Belgien, Holland und England vermittelte;

5. die Linie von Metz über Remilly—Beningen nach der preußischen Grenze bei Saarbrücken, die durch ihre Anschlußstrecken Metz—Novéant und Metz—Diedenhofen—Fentsch einen Teil des Wegs zwischen Berlin und Paris bildete.

War dieses Netz, namentlich in seinen Ostwestverbindungen und in seinen Anschlüssen an die Eisenbahnen Altdeutschlands, noch unvollkommen ausgestaltet, so rief die alsbald beginnende eifrige Bautätigkeit der deutschen Verwaltung hierin binnen kurzem gründliche Änderungen hervor.

Die Baupolitik der deutschen Verwaltung mußte vor allem das Ziel verfolgen, das neue Reichsland Elsaß-Lothringen durch die Eisenbahnen wirtschaftlich und politisch enger mit Altdeutschland zu verknüpfen und, bei der Bedeutung des Lands als Aufmarschgebiet in einem etwaigen Krieg mit Frankreich, die im Interesse der Landesverteidigung erforderlichen Verbindungen und sonstigen Anlagen auszubauen. Als weitere Aufgabe erwuchs der Verwaltung die Aufschließung der verschiedenen Landesteile durch Ausbau von Linien örtlicher Bedeutung. Diese Ziele wurden in einer zehnjährigen Zeitspanne unermüdlicher Bautätigkeit im wesentlichen erreicht. Die Weiterentwicklung des vollspurigen Netzes der Reichseisenbahnen und der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahnen ergibt sich aus der nachfolgenden Zusammenstellung der in den Jahren 1872 bis 1883 dem Betrieb übergebenen Strecken.

im Kalenderjahr	Strecken	davon eingleisig km	davon zweigleisig km
1872	Saarburg (Lothringen)—Saargemünd [1]	54,48	—
1873	Courcelles—Bolchen [1]	22,00	—
	Metz—französische Grenze bei Amanweiler [2]	17,53	5,00
1876	Straßburg—pfälzische Grenze bei Lauterburg (Erste von der deutschen Verwaltung neu erbaute Linie; kürzeste Verbindung über Germersheim nach Mainz)	57,17	—
	Bolchen—Teterchen [3]	7,52	—
1877	Schlettstadt—Barr	18,11	—
	Wasselnheim—Zabern	18,36	—
	Mutzig—Rothau	22,97	—
	Steinburg—Buchsweiler	12,91	—
	Berthelmingen—Remilly	—	54,12
	nebst Verbindungskurve Rieding—Saaraltdorf (Bedeutung: wesentlich kürzere und leistungsfähigere Verbindung zwischen Straßburg und Metz)	2,79	—

[1]) Der Société belge des chemins de fer in Brüssel gehörig und bei Kriegsbeginn schon im Bau, zunächst durch Pachtvertrag mit der Rechtsnachfolgerin der belgischen Gesellschaft, der Lothringischen Eisenbahngesellschaft, später (1881) durch Kaufvertrag übernommen.

[2]) Schon von der französischen Ostbahn vor Kriegsausbruch begonnen.

[3]) Von der Lothringischen Eisenbahngesellschaft als Fortsetzung der Linie Courcelles—Bolchen gebaut und an das Deutsche Reich verpachtet, von diesem später (1881) angekauft.

im Kalenderjahr	Strecken	davon eingleisig km	davon zweigleisig km
1878	Die drei wichtigen Rheinübergänge		
	Colmar—Mitte Rhein bei Altbreisach	21,14	—
	Mülhausen—Mitte Rhein bei Eichwald	17,56	—
	St. Ludwig—Mitte Rhein bei Hüningen	3,65	—
	Diedenhofen—preußische Grenze bei Sierck	22,18	—
	(Bedeutung: Abkürzung des Wegs von Metz und dem lothringischen Industriegebiet nach Trier—Koblenz und dem Ruhrgebiet)		
1880	Teterchen—Wadgassen—Bous	21,82	—
	(Neue Verbindung zwischen dem Saarkohlengebiet — Strecke Saarbrücken—Saarlouis — und Lothringen; erster Bahnbau der Reichsbahn auf preußischem Gebiet — rd. 11 km)		
1881	Wadgassen—Hostenbach—Völklingen	5,20	—
	(Anschluß an die letztgenannte Linie, auf preußischem Gebiet)		
	Buchsweiler—Schweighausen	20,59	—
	Château-Salins—Saaralben	49,45	—
	Château-Salins—französische Grenze bei Chambrey	8,70	—
	nebst Abzweigung Burthecourt—Vic [1])	3,05	—
	Esch—Deutschoth—Redingen	7,02	—
	(Auf Kosten der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahngesellschaft erbaut und von der Reichseisenbahnverwaltung gepachtet; davon 5,26 km in Elsaß-Lothringen und 1,76 km in Luxemburg)		
1882	Dieuze—Bensdorf	13,27	—
	Karlingen—Hargarten	8,74	—
	(Teilstrecke der 1883 vollendeten Linie Diedenhofen—Teterchen—Karlingen)		
1883	Teterchen—Redingen—Diedenhofen	44,87	—
	(Vollendung der Verbindung Diedenhofen—Beningen—Saarbrücken)		
	Bettemburg—Düdelingen	5,64	—
	(Auf Kosten der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahngesellschaft erbaut und von der Reichseisenbahnverwaltung gepachtet)		

Mit dem Jahr 1883 war in dem Ausbau des Netzes ein vorläufiger Abschluß erreicht. In rascher Folge waren die wesentlichsten im Interesse des großen durchgehenden Verkehrs und der Landesverteidigung notwendigen Verbindungen vollendet, eine enge Verknüpfung des Lands Elsaß-Lothringen mit den benachbarten und den entfernteren Wirtschaftsgebieten Deutschlands hergestellt und dadurch im Zusammenhang mit der Vervollständigung des inneren Netzes eine der wesentlichsten Grundlagen für den beispiellosen wirtschaftlichen Aufschwung geschaffen, den dieses reiche Gebiet unter deutscher Verwaltung genommen hat.

Die Betriebslänge der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen war zwischen 1871 bis 1883 von 765,07 km [2]) um 522,05 km [3]) auf 1287,12 km, also um rd. 68 v. H. gestiegen.

Die Betriebslänge der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahnen hatte sich seit der Übernahme (16. September 1872) von 174,04 km [2]) um 12,44 km [4]) auf 186,48 km, also um rd. 0,93 v. H. vermehrt.

[1]) Erworben von der Lothringischen Eisenbahngesellschaft, gleichzeitig mit den Strecken Saarburg—Saargemünd und Courcelles—Bolchen—Teterchen, die die Reichseisenbahnverwaltung schon seit 1873 pachtweise in Betrieb hatte.

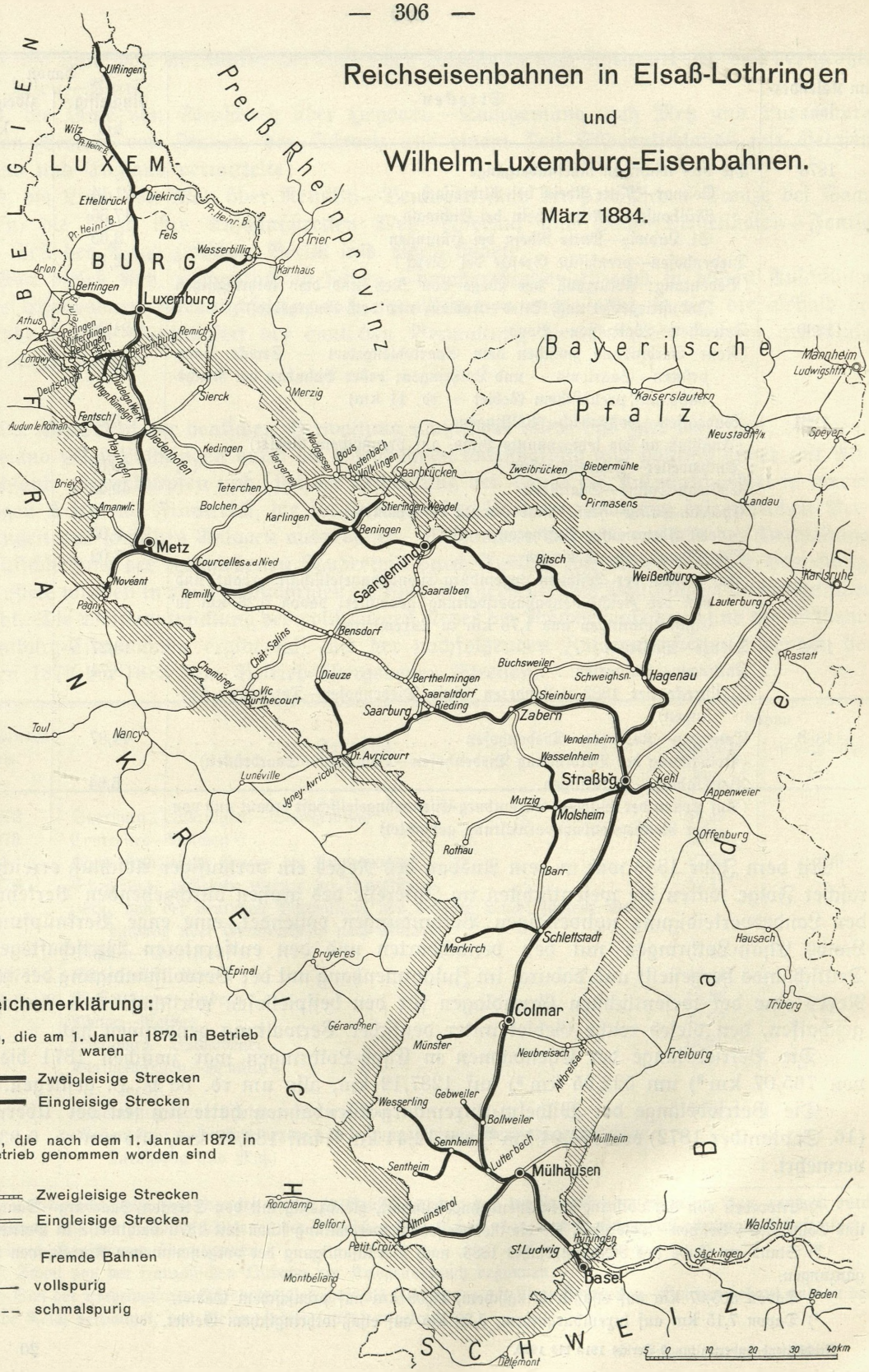
[2]) Stand am Ende des Rechnungsjahrs 1883 nach Berücksichtigung der vorgenommenen Korrektionen und Ergänzungen.

[3]) Davon 505,07 km auf elsaß-lothringischem, 16,98 km auf preußischem Gebiet.

[4]) Davon 7,15 km auf luxemburgischem, 5,29 km auf elsaß-lothringischem Gebiet.

Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen
und
Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahnen.

März 1884.

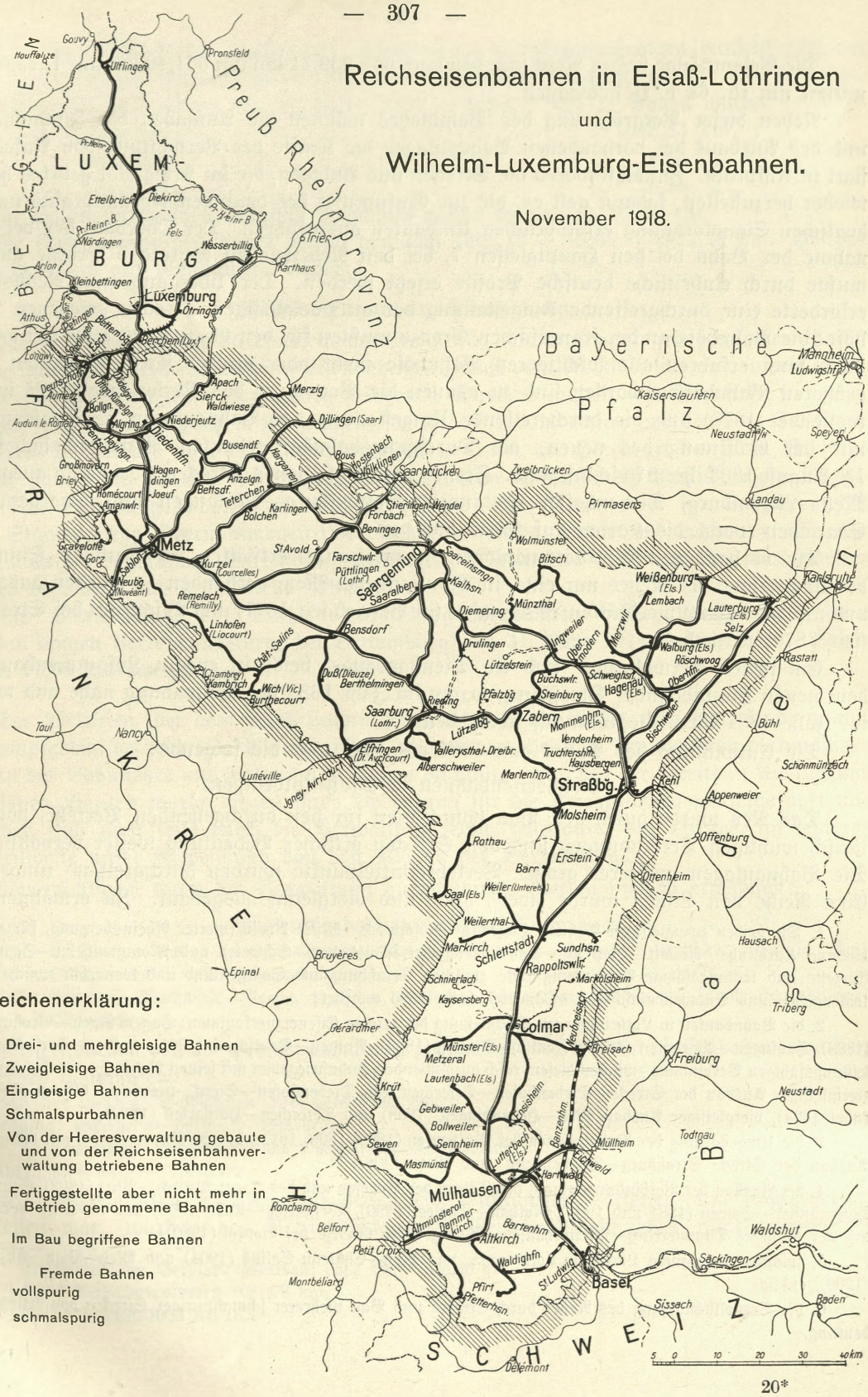


Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen

und

Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahnen.

November 1918.


LUXEM-
BURG
Luxemburg
Preuß Rheinprovinz
Bayerische
Pfalz
Metz
Saargemünd
Saarburg (Lothr.)
Straßbg.
Colmar
Mülhausen
Basel
Diedenhfn.
Merzig
Dillingen (Saar)
Saarbrücken
Zweibrücken
Landau
Weißenburg (Els.)
Lauterburg (Els.)
Hagenau (Els.)
Zabern
Molsheim
Erstein
Schlettstadt
Rappoltsw.
Münster (Els.)
Metzeral
Gebweiler
Sennheim
Masmünst.
Altkirch
Thann
Freiburg
Neustadt
Todtnau
Waldshut
Säckingen
Sissach
Baden
Karlsruhe
Rastatt
Bühl
Offenburg
Schönmünzach
Appenweier
Kehl
Triberg
Hausach
Neuf-Brisach
Breisach
Müllheim
Schweighsn.
Buchsw.
Steinburg
Pfalzbg.
Lützelbg.
Drulingen
Lützelstein
Diemering
Münzthal
Bensdorf
Linhofen
Remelach
Kurzel
St Avold
Forbach
Beningen
Stieringen-Wendel
Karlingen
Bolchen
Teterchen
Bettsdf.
Busendf.
Apach
Sierck
Waldwiese
Niederjeutz
Diekirch
Ettelbrück
Wasserbillig
Trier
Karthaus
Kleinbettingen
Otringen
Bettembg.
Perl
Perlscheid
Perlscheid
Perlscheid

Die Gesamtlänge beider Netze war demnach von 939,11 km um 534,49 km auf 1473,60 km, mithin um rd. 64 v. H. gewachsen.

Neben dieser Vergrößerung des Bahnnetzes nahmen die Aufgaben der Instandsetzung und des Ausbaus der vorhandenen Bahnanlagen die Kräfte der Verwaltung von Anfang an stark in Anspruch. Zunächst waren die Strecken und Anlagen, die im Krieg Not gelitten hatten, wieder herzustellen, sodann galt es, die zur Einführung des deutschen Normalprofils und der deutschen Signalordnung erforderlichen Umbauten auszuführen. Der Oberbau, der bei Übernahme der Bahn bei den Hauptgleisen 7, bei den Nebengleisen weitere 5 Profile aufwies, mußte durch einheitliche deutsche Profile ersetzt werden. Der Übergang zum Rechtsfahren erforderte eine durchgreifende Umgestaltung der an zweigleisigen Strecken gelegenen Bahnhöfe; die Bahnhöfe an der französischen Grenze mußten für den Grenzdienst erweitert werden. Auch sonst erfuhren alle wichtigeren Bahnhöfe mehr oder minder starke Umbauten. Von größeren Bahnhofsneubauten sind zu nennen die Verlegung des Personenbahnhofs in Metz (vollendet 1878) und die durchgreifende Umgestaltung der Bahnanlagen in Straßburg, die mit der Eröffnung des neuen, als Durchgangsbahnhof gebauten Personenbahnhofs am 15. August 1883 ihren Abschluß fand. Ferner wurden folgende Strecken zweigleisig ausgebaut: Metz—Luxemburg, Diedenhofen—Hayingen, Bettemburg—Nörtzingen und Saargemünd—Saaralben (vergl. die Karten auf Seite 306 und 307).

Die vorhandenen Werkstättenanlagen — an Hauptwerkstätten im heutigen Sinn war bei Übernahme des Netzes nur eine, in Montigny bei Metz, vorhanden — wurden ausgebaut und um zwei Hauptwerkstätten, Mülhausen (in Betrieb seit 1877) und Bischheim bei Straßburg (seit 1879) vermehrt.

Ein neues Verwaltungs- und ein Dienstgebäude, beide in engem Zusammenhang mit dem neuen Hauptbahnhof Straßburg, waren im Jahr 1883 der Vollendung nahe und wurden im Jahr 1884 ihrer Bestimmung übergeben.

Die Entwicklung des Netzes von 1884 bis 1914 war die folgende:

Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Das Netz wurde durch den Bau von Linien für den durchgehenden Verkehr, von militärisch wichtigen Verbindungen und von Strecken örtlicher Bedeutung weiter vervollständigt. Die Bahnanlagen mehrerer großer Verkehrsmittelpunkte wurden durchgreifend umgestaltet. Eine Reihe von Linien wurde zwei-, drei- und viergleisig ausgebaut. Zu erwähnen sind:

1. Die beiden zweigleisigen Bahnen Hagenau—Röschwoog—Mitte Rhein (vierter Rheinübergang, kürzeste Verbindung Karlsruhe—Rastatt—Metz und Saarkohlengebiet—Südbaden—Schweiz) und Mommenheim—Saargemünd (kürzeste und leistungsfähige Verbindungstrecke zwischen Straßburg und Saargemünd und weiterhin zwischen Saarkohlengebiet und Südwestdeutschland—Schweiz), beide 1895 eröffnet;

2. die Bahnbauten in Lothringen zur Erschließung der reichen Eisenerzvorkommen: Hagendingen—Großmoyeuvre (1888), Hayingen—Algringen (1892), Fentsch—Aumetz (1899), Aumetz—Deutschoth (1901), und zur Herstellung einer leistungsfähigen Verbindung zwischen diesem rasch aufblühenden Industriegebiet mit seinen Rohstoff- und Absatzgebieten: zweigleisiger Ausbau der Strecken Diedenhofen—Teterchen und Diedenhofen—Sierck—preußische Grenze (beide vollendet 1894), viergleisiger Ausbau Metz—Hagendingen (1908) und Teterchen—Hargarten (1907);

3. die Umgestaltung der Bahnanlagen bei Mülhausen (1885, 1899, 1911), bei Straßburg (1906, mit viergleisigem Ausbau der Strecke Straßburg—Vendenheim) und Metz (1908);

4. der Ausbau der Verbindungen nach den Tälern der Vogesen und des Jura: Altkirch—Pfirt (1892), Sentheim—Masmünster—Sewen (1884 und 1901), Rothau—Saales (1890), Wesserling—Krüt (1905) und die neue Verbindung mit der Schweiz Dammerkirch—Pfetterhausen—schweizerische Grenze bei Bonfol (1910);

5. wichtige strategische Linien in Lothringen, wie Metz—Château-Salins (1904) und Metz—Vigy—Anzelingen (1909), endlich

6. die Vervollständigung des Netzes durch Erwerb und Bau mehrerer schmalspuriger Strecken von örtlicher Bedeutung.

Die Betriebslänge der vollspurigen Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen (einschließlich der den Schweizerischen Bundesbahnen abgepachteten Strecke Reichsgrenze bei St. Ludwig—Basel mit 5,26 km) betrug am 31. März 1914 = 1852,19 km [1]). Davon waren

zweigleisig	1048,83 km, [2])
dreigleisig	4,14 „ ,
viergleisig	26,18 „ .

An Schmalspurbahnen (sämtlich eingleisig) waren vorhanden 80,06 km.

Die Gesamtlänge des Netzes betrug demnach 1852,19 + 80,06 = 1932,25 km. Hiervon lagen 29,46 km auf preußischem Gebiet.

Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahnen.

Das Betriebsrecht der Reichseisenbahnverwaltung wurde neugeregelt durch den Pachtvertrag mit der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahngesellschaft vom 16. Juli 1902 und, soweit es sich um die im Großherzogtum Luxemburg gelegenen Strecken handelt (die Eisenbahn von Esch (Grenze) nach Deutschoth lag in Lothringen), durch den Staatsvertrag zwischen dem Deutschen Reich und Luxemburg vom 11. November 1902 [3]). Unter der Herrschaft des alten Vertrags wu den namentlich die von Bettemburg ausstrahlenden Bahnen nach Esch, Ottingen, Rümelingen und Düdelingen verlängert und ausgebaut. Auf Grund einer im Schlußprotokoll zum Staatsvertrag übernommenen Verpflichtung wurde ferner auf mehreren Strecken (Luxemburg—Wasserbillig, Luxemburg—Ulflingen, Nörtzingen—Esch) der Bau des zweiten Gleises begonnen und größtenteils vollendet.

Die Betriebslänge der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahnen betrug (einschließlich einer 1,05 km langen Verbindungskurve bei Bettemburg) am 31. März 1914 = 196,78 km. Davon waren 97,06 km zweigleisig.

Der Weltkrieg, bei dem Elsaß-Lothringen nicht nur als Aufmarschgebiet, sondern auch als Kampfgebiet besonders in Mitleidenschaft gezogen war, hemmte den weiteren planmäßigen Ausbau des Bahnnetzes und lenkte ihn in andere Richtung. Ein Teil der bereits in Ausführung begriffenen Bauten wurde wegen ihrer Bedeutung für die Kriegführung weitergeführt und vollendet, und zwar teils durch die Verwaltung selbst, teils durch die Truppe, im letzteren Fall teilweise unter Abweichung von den Plänen der Verwaltung.

Von wichtigen, durch die Verwaltung ausgeführten Bauten sind zu erwähnen:

Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

1916. Vollspuriger Ausbau der Schmalspurstrecke Colmar—Ensisheim—Bollweiler, 34,21 km, eingleisig. Neuer Güterbahnhof Straßburg-Hauptbahnhof.

1917. Bettsdorf—Waldwiese—Merzig, 40,10 km, eingleisig. Viergleisiger Ausbau der Strecke Hagendingen—Diedenhofen.

Ferner wurden von der Heeresverwaltung gebaut und von der Reichseisenbahnverwaltung in Betrieb genommen:

1915. St. Ludwig—Waldighofen (1914 bereits im Bau).

1916/17. Ensisheim—Hartwald—Habsheim,
Neubreisach—Banzenheim und Banzenheim—Bartenheim.

1917. Amanweiler—Gravelotte.

Die letztgenannten Strecken, auf denen ein beschränkter Personen- und Güterverkehr zugelassen war, wurden der Betriebslänge des Reichseisenbahnnetzes nicht zugerechnet,

[1]) Einschließlich der Verbindungskurven; ohne diese 1828,30 km.

[2]) Ohne Verbindungskurven 1027,78 km.

[3]) Reichs-Gesetzbl. 1903 Nr. 18.

ebensowenig die von der Heeresverwaltung gebauten und betriebenen Verbindungstrecken nach dem Netz der französischen Ostbahn Großmövern—Joeuf und Adlergrund (bei Deutschoth)—Hussigny.

Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahnen.

1917. Zweigleisiger Ausbau der Strecke Colmar—Berg—Ulflingen (42,33 km).
1918. Güterverbindungsbahn Berchem—Ötringen.
Außerdem wurde von der Heeresverwaltung das 3. und 4. Gleis Bettemburg—Luxemburg angelegt.

Alle anderen zu Beginn des Kriegs in der Ausführung begriffenen Bahnbauten[1]) kamen im Krieg aus Mangel an Arbeitskräften, Knappheit an Baustoffen und Gründen der Wirtschaftlichkeit zum Stillstand. Desto eifriger wurde — und zwar in steigendem Maß — an der Verbesserung und dem Ausbau der vorhandenen Bahnanlagen für Zwecke der Kriegführung gearbeitet. Diese Arbeiten führte teils die Verwaltung selbst, teils die Truppe aus.

Die erste Aufgabe war die Wiederherstellung von Anlagen, die durch Kampfhandlungen zerstört oder beschädigt waren, so namentlich zahlreicher vor und bei den Kämpfen um Mülhausen im August 1914 gesprengter Brücken, unfahrbar gemachter Strecken (beides insbesondere auf der Linie Straßburg—Basel), zusammengeschossener Empfangsgebäude. Auch im weiteren Verlauf des Kriegs waren größere und kleinere Instandsetzungsarbeiten (z. B. infolge der zahlreichen Fliegerangriffe in Metz und Diedenhofen) auszuführen.

Die Lage des Netzes unmittelbar hinter der Front (diese verlief im Oberelsaß auf deutschem Gebiet und von da bis in die Gegend von Metz dicht hinter der deutsch-französischen Grenze) erforderte in großem Umfang einen Ausbau der vorhandenen Anlagen zur Beförderung und Entladung der Heerestransporte. Im zweiten und dritten Kriegsjahr (1. August 1915 bis 31. Juli 1917) — für die übrige Kriegszeit liegen keine Angaben vor — wurden zu diesem Zweck hergestellt:

80,34 km Haupt-, Überholungs- und Kreuzungsgleise,
75,62 „ Aufstellungs-, Rampen- und Anschlußgleise,
16,98 „ Ladegleise,
5,38 „ Rampen,
17,00 „ auf neuen Bahnhöfen und
9,00 „ auf Blockstellen.

Der Zustand des Bahnnetzes zu der Zeit, als es infolge der Waffenstillstandsbedingungen vom 10. November 1918 den Franzosen übergeben werden mußte, ist in der folgenden Übersicht dargestellt. Die Angaben entsprechen dem Zustand am 31. März 1918, der sich im weiteren Verlauf des Jahrs nicht wesentlich geändert hat.

Das Netz der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen umfaßte am 31. März 1918

1394,46 km oder 70,23 v. H. Hauptbahnen,
545,27 „ „ 27,46 v. H. vollspurige Nebenbahnen,
45,85 „ „ 2,31 v. H. Schmalspurbahnen,

zusammen . . 1985,58 km[2]).

Hiervon waren zwei- und mehrgleisig 1096,99 km oder 55,25 v. H.

[1]) Münzthal—Wolmünster (mit Fortsetzung nach Zweibrücken), Saarburg—Drulingen, Bollingen—Ottingen—Rümelingen sowie mehrere Bahnhofsumbauten wie Mülhausen, Sablon.

[2]) Strecken im Reichseigentum. Rechnet man hinzu die pachtweise betriebene, den Schweizerischen Bundesbahnen gehörige Strecke schweizer Grenze bei St. Ludwig—Basel mit 5,26 km und ab die an die preußisch-hessische Staatseisenbahnverwaltung verpachtete Strecke Saargemünd—preußische Grenze mit 1,04 km, so ergeben sich als Gesamtlänge der vom Reich betriebenen Strecken 1989,80 km (hiervon Hauptbahnen 1398,68 km; zwei- und mehrgleisig 1101,21 km).

Das Netz der vom Reich betriebenen Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahnen in Luxemburg und Lothringen umfaßte am 31. März 1918

185,49 km oder 94,26 v. H. Hauptbahnen,
11,29 „ „ 5,74 v. H. Nebenbahnen,
zusammen . 196,78 km.

Hiervon waren zwei- und mehrgleisig 139,39 km oder 70,84 v. H.

Die Zahl der Stationen betrug am 31. März 1918

a) bei den Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen:
1. Bahnhöfe 389,
2. Haltepunkte 126,
zusammen . . 515;

b) bei den Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahnen:
1. Bahnhöfe 39,
2. Haltepunkte 7,
zusammen . . 46.

Am 31. März 1918 waren vorhanden

a) auf den Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen:
4 Hauptwerkstätten, nämlich in Mülhausen, Bischheim, Monteningen und Niederjeutz.
Von der letztgenannten waren im Betrieb die Lokomotivwerkstätte zur Hälfte und die Weichenwerkstätte,
1 Nebenwerkstätte in Saargemünd,
25 Betriebswerkstätten,
1 Telegraphenwerkstätte (Straßburg);

b) auf den Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahnen:
1 Nebenwerkstätte in Luxemburg,
4 Betriebswerkstätten.

Der gute Zustand des Oberbaus zu Beginn des Kriegs ermöglichte zunächst eine Einschränkung der Unterhaltungsarbeiten in den ersten Kriegsmonaten. Später wurden nur die stark befahrenen Strecken sorgfältig unterhalten, im übrigen aber die Unterhaltungsarbeiten auf das Notwendigste beschränkt. Gleichwohl wurde — u. a. durch Heranziehung von Frauen und Kriegsgefangenen — erreicht, daß sich der Oberbau bei Kriegsende in einem nach Lage der Verhältnisse als günstig zu bezeichnenden Zustand befand.

Organisation und Verwaltung.

Ein kaiserlicher Erlaß vom 9. Dezember 1871 setzte für die Verwaltung und den Betrieb der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen eine Behörde unter dem Namen Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen ein und übertrug ihr die Befugnisse und Pflichten einer öffentlichen Behörde. Sie ressortierte unmittelbar vom Reichskanzleramt (Abteilung III für Elsaß-Lothringen) und bestand ursprünglich aus einem Generaldirektor (der seit 1886 die Amtsbezeichnung Präsident führte) und 7 Mitgliedern. Nach dem Staatsvertrag mit Luxemburg vom 11. Juli 1872 übernahm sie auch die Verwaltung der vom Reich gepachteten Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahnen.

Die Generaldirektion war eine Behörde mit Kollegialverfassung, d. h. für eine Reihe bestimmter, wichtigerer Angelegenheiten war die Beschlußfassung des Kollegiums maßgebend; in allen anderen Fällen traf der Präsident die Entscheidung. Im Jahr 1876 wurden zwei

Abteilungen, eine technische und eine administrative, eingerichtet. Sie standen unter je einem Abteilungsvorstand (Oberregierungsrat), der den Generaldirektor bei Abwesenheit oder Behinderung innerhalb des Geschäftsbereichs seiner Abteilung vertrat. Im Jahr 1879 trat eine zweite technische Abteilung für das Bauwesen hinzu, während die Aufgabe der bereits bestehenden technischen Abteilung auf die Leitung des Betriebs und des Werkstättenwesens beschränkt wurde.

Nach dem Erlaß vom 27. Mai 1878 trat als Zentralbehörde das Reichsamt für die Verwaltung der Reichseisenbahnen an die Stelle der Abteilung III des Reichskanzleramts. Chef des Reichsamts wurde der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten.

Unter der Generaldirektion standen ursprünglich 6 (seit 1882: 7) Betriebsinspektionen für den Betrieb, die Bahnunterhaltung und einzelne Bauausführungen, denen für Bau und Unterhaltung Baumeister (später Bauinspektoren) beigegeben waren, 6 (seit 1881: 7) Güterinspektionen für den Verkehrs- und Kassendienst, die später (1882) die Bezeichnung Verkehrsinspektionen erhielten und deren Bezirke sich mit denen der Betriebsinspektionen deckten, und 6 Maschinenmeistereien für den Lokomotivbetriebs- und Werkstättendienst; ferner für den ganzen Verwaltungsbereich der Obermaschinenmeister für den Lokomotivdienst, die Werkstätten und Magazine, der Telegraphenoberinspektor und das Reklamationsbüro (letzteres 1874 aufgehoben).

1887 wurden die Betriebsinspektionen in Betriebsdirektionen umgewandelt; die Bauinspektionen erhielten die Bezeichnung Betriebsinspektionen. 1896 wurde der Maschinen- und Werkstättendienst nach preußischem Vorbild organisiert (5 Maschinen-, 3 Werkstätteninspektionen). Unter Berücksichtigung weiterer inzwischen eingetretener Änderungen stellte sich das Bild der Organisation im Jahr 1901 wie folgt dar:

Bei der Generaldirektion wurden gewisse technische Geschäfte von mehreren Büros (bautechnisches, betriebstechnisches, maschinentechnisches und Materialien-Büro) selbständig bearbeitet. Für die Verwaltung des Außendienstes bestanden 7 Betriebsdirektionen, denen neben gewissen Aufgaben der allgemeinen Verwaltung die Rolle einer Zwischeninstanz in Betriebs- und Bausachen zwischen der Generaldirektion und den (20) Betriebsinspektionen zufiel, ferner 8 Verkehrsinspektionen (davon eine in Basel), 5 Maschineninspektionen, 3 Werkstätteninspektionen und eine Telegrapheninspektion.

Mit dem 1. Oktober 1909 trat eine neue Organisation nach preußischem Vorbild in Kraft. Die Betriebsdirektionen wurden aufgehoben; ihre Befugnisse gingen teils auf die Betriebsinspektionen, teils auf die Generaldirektion über. Aufgehoben wurden ferner die selbständigen zentralen Büros und die Telegrapheninspektion; ihre Befugnisse wurden auf die Inspektionen und die Generaldirektion verteilt. Damit im Zusammenhang wurde die Generaldirektion erweitert; an die Stelle von 3 traten 5 Abteilungen:

I für Etats-, Kassen- und Rechnungswesen, für Personalien und Wohlfahrt; II für Betrieb; III für Verkehrs- und Rechtsangelegenheiten; IV für Bahnunterhaltung und Neubau; V für Maschinendienst, Werkstättendienst und elektrotechnische Angelegenheiten.

Die Kollegialverfassung wurde (abgesehen von Entscheidungen über Beschwerden von Beamten gegen Entlassungsverfügungen) beseitigt; für die Erledigung der Geschäfte war nur noch die Entscheidung des Präsidenten maßgebend. Innerhalb der Abteilungen stand dem Abteilungsvorsteher die Entscheidungsbefugnis zu.

Für die Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahnen war ein besonderer Vorstand der Betriebsverwaltung mit dem Sitz in Luxemburg bestellt, der die Verwaltung gegenüber der luxemburgischen Regierung zu vertreten und die Oberleitung über die Inspektionen in Luxemburg auszuüben hatte.

Seit 1911 hießen die Inspektionen nach dem Vorgang der preußischen Verwaltung Ämter. Im gesamten Bereich bestanden im Jahr 1918 = 20 Betriebsämter, 8 Verkehrsämter, 6 Maschinenämter und 8 Werkstättenämter.

Personal.

Die Entwicklung des Personalbestands in den 48 Jahren der Verwaltung veranschaulichen folgende Zahlen.

Es sind beschäftigt worden:

im Jahr	Beamte	Arbeiter	zusammen	auf 1 km mittlerer Betriebslänge	auf je 100000 Wagenachskilometer
1872	4523[1])	5305	9828	10,47	4,51
1873	5787	7283	13070	12,65	4,31
1884	5085	8099	13184	10,10	2,79
1894	6509	10120	16629	11,30	2,53
1904	11057	17616	28673	15,02	2,93
1914	13701	19508	33209	16,38	3,25
1915	13636	17981	31617	15,59	2,84
1916	13564	20645	34209	16,52	2,68
1917	13546	27042	40588	19,32	3,06

In den Zahlen drücken sich die Schwierigkeiten in der Deckung des Personalbedarfs der ersten Jahre aus (zur Ausfüllung der durch die Kriegsverhältnisse und namentlich durch Abwanderung des einheimischen Personals nach Frankreich entstandenen empfindlichen Lücken mußte Personal aus Altdeutschland herangezogen werden), anderseits die dem fortschreitenden Ausbau des Netzes und der Steigerung der Verkehrs- und Betriebsleistungen entsprechende Vermehrung der Kräfte.

Die persönlichen Ausgaben [2]) betrugen:

im Jahr	im ganzen ℳ	von der Gesamtausgabe v. H.	auf 1 km mittlerer Betriebslänge ℳ	auf 1000 Wagenachskilometer ℳ	auf 1000 ℳ Betriebseinnahmen ℳ
1872	10945274	53,49	11656,31	50,26	413,17
1873	14118527	47,07	13667,50	46,51	439,10
1884	15672805	54,22	12009,81	33,15	335,39
1894	22428697	55,75	15236,89	34,16	357,38
1904	39029045	52,34	20444,76	39,93	387,85
1914	64831274	59,50	31968,08	63,39	600,49
1915	63523546	58,23	31224,14	57,07	527,19
1916	75080382	59,22	36253,20	58,88	505,87
1917	112051450	58,95	53332,44	84,57	613,07

Die Beamten der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen waren Reichsbeamte und wurden aus Reichsmitteln besoldet. Ihre Rechtsverhältnisse bestimmten sich nach dem Reichsbeamtengesetz vom 31. März 1873. Die höheren Beamten wurden vom Kaiser ernannt, alle übrigen von der Generaldirektion (mit Ausnahme weniger gehobener Beamten, deren Ernennung

[1]) Einschließlich der in Beamtenstellung beschäftigten „Hilfsarbeiter", den späteren außerplanmäßigen Beamten (Diätaren) entsprechend.

[2]) Einschließlich der Löhne der Bahnunterhaltungs- und der Werkstättenarbeiter.

sich der Chef des Reichsamts vorbehalten hatte). Bis auf einige Gruppen der unteren Beamten wurden alle Beamten auf Lebenszeit angestellt.

Die Beamten der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahnen waren keine Reichsbeamten, sondern auf Grund Privatvertrags und nur auf Kündigung angestellt. Jedoch waren ihnen durch den Anstellungsvertrag in bezug auf Ruhegehalt und Hinterbliebenenbezüge die Rechte der Reichsbeamten zugesichert.

Zur Durchführung der reichsgesetzlichen Alters-, Invaliden-, Hinterbliebenen- und Krankenversicherung bestanden für die Arbeiter der Reichseisenbahnen die Pensionskasse der Reichseisenbahnen in Straßburg mit den Abteilungen A (zur Erfüllung der reichsgesetzlichen Aufgaben mit dem Charakter einer Versicherungsanstalt im Sinn des Gesetzes) und B (mit Beitrittszwang für die versicherungspflichtigen Mitglieder zur Ergänzung der Leistungen über das gesetzliche Maß hinaus), und die Krankenkasse der Reichseisenbahnen in Straßburg, für die Arbeiter in Luxemburg die Pensionskasse der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahnen, ebenfalls mit den Abteilungen A und B, und die Krankenkasse der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahnen, beide mit dem Sitz in Luxemburg, für deren Pflichtleistungen die Vorschriften der luxemburgischen Gesetzgebung maßgebend waren. Die Kassen waren in Organisation und Leistungen dem Vorbild der preußisch-hessischen Kassen nachgebildet.

Außerdem war der Geschäftsbetrieb der Verbandskrankenkasse der preußisch-hessischen Staatseisenbahnverwaltung auf das Netz der Reichseisenbahnverwaltung ausgedehnt.

Übersicht über Mitgliederzahl und Leistungen der Kassen.

Pensionskasse der Reichseisenbahnen.

Jahr	Abteilung A		Abteilung B		Abteilung A und B
	Zahl der Mitglieder am Schluß des Jahrs	Höhe der Renten ℳ	Zahl der Mitglieder am Schluß des Jahrs	Höhe der Pensionen, Renten, Witwen- und Waisengelder, Sterbegelder ℳ	Zahl der Empfänger von Renten usw.
1910	16820	154954	14125	325419	3329
1914	19912	213586	16830	570909	4426
1917	27378	334254	16396	857338	5900

Pensionskasse der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahnen.

Jahr	Abteilung A und B		
	Zahl der Mitglieder am Schluß des Jahrs	Höhe der Pensionen, Renten usw. ℳ	Zahl der Empfänger von Renten usw.
1910	1726	51443	262
1914	1995	85278	341
1917	2250	112314	455

Beiträge der Verwaltung.

Jahr	Pensionskasse der Reichseisenbahnen		Pensionskasse der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahnen
	Abteilung A ℳ	Abteilung B ℳ	ℳ
1910	127865	326574	60750
1914	196277	611017	71419
1917	263555	727760	86028

Die Leistungen der Krankenfürsorge entsprachen denen der preußisch-hessischen Eisenbahn-Krankenkassen.

In den der Unfallversicherung unterworfenen Betrieben der Reichseisenbahnen und der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahnen waren durchschnittlich täglich beschäftigt

im Kalenderjahr	1900	14173	Personen,
„ „	1910	15858	„ ,
„ „	1914	17424	„ ,
„ „	1917	22128	„ .

Die Anzahl der verunglückten Personen, an die oder an deren Hinterbliebene Zahlungen geleistet wurden, betrug

im Kalenderjahr	1900	1040,
„ „	1910	2171,
„ „	1914	2353,
„ „	1917	2396.

An Entschädigungen (einschließlich der Umlagebeiträge zur Luxemburgischen Unfallversicherungsgenossenschaft) wurden gezahlt

im Kalenderjahr	1900	305 000	ℳ,
„ „	1910	642 663	„ ,
„ „	1914	805 069	„ ,
„ „	1917	881 975	„ .

Die Wohnungsfürsorge für ihre Bediensteten hatte sich die Verwaltung namentlich in den letzten Jahrzehnten in steigendem Maß angelegen sein lassen. Zur Verbesserung der Unterkunftsverhältnisse der Bediensteten ohne Dienstwohnung, zur Beseitigung der Wohnungsnot in den Industriegebieten von Lothringen und Luxemburg und zur Erhaltung eines Stamms von Werkstättenarbeitern wurden ausgedehnte Mietwohnanlagen hergestellt, von denen die im Jahr 1912 vollendete, modern und groß angelegte Kolonie für die Werkstätte Niederjeutz mit 131 Wohnungen hervorgehoben sei.

Es betrug

im Jahr	die Anzahl der	
	Dienstwohnungen	Mietwohnungen
1900	1593	460
1910	2043	938
1914	2067	1147
1917 [1])	1772	1122

Von sonstigen Wohlfahrtseinrichtungen für Beamte und Arbeiter seien erwähnt die Badeanstalten (zur unentgeltlichen Benutzung durch die Bediensteten, namentlich des äußeren Dienstes, deren Berufstätigkeit das Bedürfnis nach Reinigung und Erfrischung durch ein Bad besonders hervorruft, im übrigen zur Benutzung gegen geringes Entgelt); ihre Zahl stieg in den Jahren 1910 bis 1917 von 56 (mit 301 Badeeinrichtungen) auf 78 (mit 352 Badeeinrichtungen). Weiter die Ausgabestellen für alkoholfreie Getränke (Kaffee, Milch, Mineralwasser), deren Zahl zuletzt 215 betrug, mit einem Umsatz von über 7 Millionen Portionen Getränken.

[1]) Zahl der vergebenen Wohnungen. Verminderung infolge der kriegerischen Ereignisse (Besetzung von Landesteilen, Abtransport von Personal usw.).

Verkehr.

„Die Eisenbahnen Elsaß-Lothringens, eines der fruchtbarsten und an Gewerbtätigkeit jeder Art reichsten Gebiete Mitteleuropas, können unter normalen Verhältnissen mit Sicherheit auf einen lebhaften und einträglichen Binnen-, Ein- und Ausfuhrverkehr rechnen." Diese im ersten Jahresbericht über die Verwaltung des Netzes (für das Jahr 1872) ausgesprochene Hoffnung hat sich dank der besonderen Fürsorge, die das Reich dem wiedergewonnenen Land und seinen Verkehrswegen von Anfang an zugewendet hat, in vollem Maß erfüllt. Die Wiederbelebung des Verkehrs in dem durch den Krieg 1870/71 in Handel und Gewerbetätigkeit schwer betroffenen Land war eine der ersten Sorgen der deutschen Verwaltung. Sofort nach Friedensschluß wurde der Personenverkehr völlig, der Güterverkehr zunächst für Wagenladungen freigegeben; am 1. August 1871 folgte die unbeschränkte Einführung auch des Eilgut- und Stückgutverkehrs. Trotz starker Hindernisse — ungünstiger Bauzustand der Strecken, empfindlicher Mangel an Personal und Fahrzeugen, Unterbrechung aller Handelsbeziehungen durch die Verlegung der Zollgrenze, Mißtrauen der Bevölkerung gegenüber den neuen Zuständen — waren alsbald erfreuliche Fortschritte zu verzeichnen, nicht zum wenigsten infolge der von der Verwaltung betriebenen Tarifpolitik.

Es wurde ein neuer Personentarif eingeführt mit folgenden Einheitsätzen für die Meile (= 7,51 km):

a) Schnellzüge:

1. Klasse	. . . . .	75 Cts.,
2. „	. . . . .	45 „ ,

b) Personenzüge:

1. Klasse	. . . . .	60 Cts.,
2. „	. . . . .	35 „ ,
3. „	. . . . .	20 „ .

Rückfahrkarten (zum doppelten Preis der einfachen Fahrt), Abonnementskarten für 2 Monate mit 25 v. H. Ermäßigung und Schülerabonnementskarten wurden von Anfang an ausgegeben. Die Gepäckfracht betrug 2 Cts. für 5 kg und 1 Meile. Mit den meisten Nachbarbahnen und ihren Anschlußbahnen wurden direkte Verkehre eingerichtet; an wichtigen Durchgangsverkehren (z. B. Paris—Konstantinopel) beteiligte sich die Verwaltung von vornherein. Das Ergebnis war eine gegenüber dem Verkehr der Ostbahnzeit geradezu überraschende Zunahme des Personenverkehrs.

Eine ähnlich günstige Wirkung erzielte die Verwaltung im Güterverkehr, indem sie im Binnenverkehr an Stelle des bisher allgemein üblichen Warenklassifikationstarifs (Wertklassensystems) den Wagenraum- und Gewichtstarif einführte. Anschließend an den nach einfachsten Grundsätzen gestalteten Tarif der Kriegszeit, der nur Stückgut, Wagenladungen in gedeckten Wagen und solche in offenen Wagen unterschied und für jede Klasse einen Satz für den Meilenzentner festsetzte, sah der neue Tarif ebenfalls von einer Warenklassifikation ab und enthielt neben einem neu eingeführten Satz für Eilgut einen Tarifsatz für Einzelgut und zwei Tarifsätze für Wagenladungsgut. Die Sätze waren in der Weise gebildet, daß neben einer festen Abfertigungsgebühr für jede Klasse erhoben wurden:

für Eilgut	. . . . .	10 Cts. für den Zentner und die Meile,
„ Stückgut	. . . . .	4 „ „ „ „ „ „ „ ,
„ Wagenladungsklasse A (gedeckte Wagen) für 100 Ztr.	.	3 „ „ „ „ „ „ „ ,
„ ferneres Gewicht	. . . . .	2 „ „ „ „ „ „ „ ,

für Wagenladungsklasse B
(offene Wagen) für 100 Ztr. . . 2 Cts. für den Zentner und die Meile,
„ ferneres Gewicht . . . . . 1 „ „ „ „ „ „ „ .

Außerdem bestand ein Spezialtarif mit dem Satz von 1 Ct. für den Zentner und die Meile zugunsten bestimmter Güter, insbesondere der im Artikel 45 der Reichsverfassung von 1871 aufgeführten Massengüter, bei Auflieferung in Ladungen von 200 Zentnern in offenen Wagen (sogenannter Einpfennigtarif).

Dieses sogenannte natürliche System wurde schon im Jahr 1872 mit geringen Änderungen in mehrere direkte Tarife übernommen, nämlich den südwestdeutschen, den nordwestdeutschen und den mitteldeutschen Verbandsgütertarif. Es wirkte nicht nur äußerst belebend auf den darniederliegenden Binnenverkehr des Netzes und seinen Verkehr mit den Nachbarbahnen, sondern wurde auch vorbildlich für die Binnenverkehre anderer deutscher Bahnen und weiterhin von wesentlichem Einfluß auf das zuerst in den bayerischen und württembergischen Gütertarifen, sodann im deutschen Reformtarif von 1877 verwirklichte Raum- und Wertklassen-Tarifsystem. Diesem, dem sogenannten Reformtarif, schloß sich die Reichseisenbahn im Interesse der Einheitlichkeit an, obgleich das Raumtarifsystem sich als rationell und vorteilhaft für die Verkehrsentwicklung bewährt und den Wünschen der Bevölkerung von Elsaß-Lothringen entsprochen hatte. Der erste Reform-Binnengütertarif trat am 1. Oktober 1877, die meisten nach dem Reformsystem umgestellten Verbandstarife traten im Lauf desselben Jahrs in Kraft.

Die weitere Gestaltung des Gütertarifwesens vollzog sich im engen Anschluß an das der preußischen Staatseisenbahnen, deren Normalsätze übernommen wurden. Auf dem Gebiet des Personenverkehrs schloß sich die Reichseisenbahnverwaltung den Einrichtungen der übrigen süddeutschen Bahnen an. Zum 1. Mai 1907, dem Inkrafttreten der Personentarifreform, wurde in den Personenzügen die 4. Wagenklasse allgemein eingeführt, nachdem schon im Jahr vorher im Nachbarverkehr mit den preußischen Staatsbahnen in einigen Zügen preußische Wagen 4. Klasse durchgeführt worden waren.

In der Verkehrsentwicklung auf den Reichseisenbahnen spiegelt sich der glänzende wirtschaftliche Aufschwung, den Elsaß-Lothringen unter deutscher Verwaltung genommen hat. Neben einer hochentwickelten Land- und Forstwirtschaft (zu nennen ist vor allem der Weinbau, der ein Drittel der gesamten deutschen Erzeugung umfaßte) brachten es namentlich der Bergbau und die auf ihn aufgebauten Industrien zu hoher Blüte. Zu nennen sind die Salinenindustrie bei Château-Salins und Saaralben, der Steinkohlenbergbau in der Gegend von Spittel, Beningen und Forbach, die Erdölgewinnung im Unterelsaß, als wichtigste Zweige jedoch der Abbau von Eisenerz (Minette) in Lothringen, der seit der Erfindung des Thomasverfahrens eine außerordentliche Steigerung erfuhr (er erreichte ungefähr die Hälfte der gesamten innerdeutschen Eisenerzgewinnung) und eine blühende Hüttenindustrie in den Tälern der Mosel, der Orne und der Fentsch ins Leben rief, und die in den letzten Jahrzehnten entstandene Kaliindustrie im Oberelsaß (um Reichweiler, nördlich von Mülhausen). Unter den sonstigen Industrien nahm die Textilindustrie im Oberelsaß die erste Stelle ein.

Der Güterverkehr der Reichseisenbahnen überwog daher an Bedeutung den Personenverkehr beträchtlich (die Einnahmen aus dem Güterverkehr verhielten sich zu denen des Personenverkehrs etwa wie 3 : 1), und dieses Übergewicht wurde noch verstärkt durch die der lothringischen nicht nachstehende Erz- und Hüttenindustrie Luxemburgs.

Eine enge Fühlung mit den erzeugenden und handeltreibenden Kreisen der Bevölkerung wurde von der Verwaltung der Reichseisenbahnen gleich in den ersten Jahren angestrebt und erreicht. Schon im Jahr 1874 wurde ein Eisenbahnausschuß für Elsaß-Lothringen ins Leben gerufen, eine Vertretung des Handels, der Industrie und später auch der Landwirtschaft zur

Abgabe von Gutachten in wichtigen, die Gewerbetätigkeit und den Handel interessierenden Fragen und zur Übermittlung von Beschwerden und Wünschen des Publikums. Dieser Ausschuß war die erste derartige Vertretung der Verkehrsinteressenten im deutschen Eisenbahnwesen. Er wurde das Vorbild für die im Lauf der Zeit bei allen deutschen Staatseisenbahnverwaltungen eingeführten Eisenbahnbeiräte. Er bestand zuletzt aus neun Vertretern der vier Handelskammern, drei Vertretern der Landwirtschaft, je einem Vertreter der elsässischen und der lothringischen Eisenindustrie und der Handwerkskammer und endlich einem Vertreter der Saarindustrie, also im ganzen aus sechzehn Mitgliedern. Gesetzliche Bestimmungen über Organisation und Zuständigkeit bestanden nicht.

Einige Zahlen mögen die Entwicklung der Verkehrsverhältnisse veranschaulichen:

Rechnungsjahr	Personenverkehr[1])			Güterverkehr			
	Zahl der beförderten Personen	Personenkilometer in Tausenden	Einnahmen aus dem Personenverkehr ℳ	Beförderte Tonnen	Tonnenkilometer in Tausenden	Einnahmen aus dem Güterverkehr ℳ	Durchschnittsertrag für 1 Tonnenkilometer in Pfennigen ₰
1873	9961025	254476	8162898	6959673	572880	21385638	3,97
1880	10093027	257100	9594889	7387566	706737	27457778	4,05
1890	14522995	353262	11641340	12262110	1101822	39556400	3,65
1900	27692549	641778	20586220	24578581	1883141	62303792	3,31
1910	49371002	1212847	27523864	40062619	2802700	92956783	3,32
1911	53376673	1296968	29100352	42351555	3029774	101366612	3,35
1912	55486683	1373978	30640045	46727335	3251516	110098130	3,39
1913	57023927	1427626	31672438	49364236	3435558	115046758	3,35

Mit der Bekanntgabe der drohenden Kriegsgefahr am 31. Juli 1914 wurde der gesamte öffentliche Güterverkehr auf den Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen und den an diese anschließenden Grenzstrecken der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahnen eingestellt. Es folgten in den ersten Tagen des August einige weitere luxemburgische Strecken; zu einer völligen Sperrung kam es sonst in Luxemburg nur vorübergehend. Der Personenzugfahrplan trat in Elsaß-Lothringen am 3. August 1914 außer Kraft; es wurden zunächst auf allen Strecken nur 2 bis 3 Militärlokalzüge gefahren.

Das Bahnnetz diente bis auf weiteres fast ausschließlich den Mobilmachungs- und Aufmarschtransporten, die sich planmäßig und pünktlich vollzogen. Daneben mußten aber in den ersten Tagen zahlreiche Züge zu Räumungs- und Abbeförderungszwecken unter den ungünstigsten Verhältnissen gefahren werden, wobei die plötzliche Sperrung der Grenzen gegenüber Frankreich und der Schweiz und die dadurch verursachte Stauung von Reisenden, Gepäck und Gütern Betrieb und Verkehr vor ganz besonders schwierige Aufgaben stellten. So mußten allein am 31. Juli etwa 5000 Reisende mit ihrem Gepäck von Basel nach Deutschland mit den fahrplanmäßigen Zügen abbefördert werden, und ähnliche Verhältnisse herrschten auf den Grenzbahnhöfen gegen Frankreich. Ferner wurden auf militärische Anordnung in den ersten 8 Tagen des August rd. 65000 mittellose Italiener, die in den Erzgruben und Hüttenwerken in Lothringen, Luxemburg und dem Gebiet von Briey beschäftigt waren, in ihre Heimat abbefördert, und zwar wegen der Belegung der Hauptlinien mit Heerestransporten und wegen inzwischen eingetretener Grenzsperre zum Teil auf Umwegen. Aus den Grenzgarnisonen und Grenzfestungen endlich wurden rd. 23000 Angehörige von Militärpersonen und Beamten sowie

[1]) Ohne Nebenerträge.

unzuverlässige und mittellose Personen in den drei ersten Augustwochen, zum Teil mit Sonderzügen, in das Innere Deutschlands gebracht.

Im Güterverkehr mußten in den ersten Tagen rd. 2100 Güterwagen entladen und den Ausrüstestationen für Militärtransporte zugeführt werden, ferner wurden 4900 zu Heerestransporten nicht geeignete oder dafür entbehrliche Wagen in 98 Räumungszügen nach Süd- und Mitteldeutschland abgefahren. Soweit Entladung und Abtransport nicht möglich waren, wurden die Wagen auf Rangierbahnhöfen, Anschlußgleisen und Nebenstrecken abgestellt. So gelang es, das ganze Bahngebiet, in dem etwa 4300 gedeckte und 12300 offene Wagen leer und beladen liefen oder in den Bahnhöfen standen, rechtzeitig für die außerordentlich umfangreichen Mobilmachungs- und Aufmarschtransporte freizumachen und noch während des Aufmarsches abweichend von den vorbereiteten Transporten die Abbeförderung des XV. Armeekorps nach Mülhausen zum Zurückwerfen des ins Oberelsaß eingedrungenen Feinds zur vollen Zufriedenheit der Obersten Heeresverwaltung durchzuführen.

Im Personenverkehr wurden schon am 1. September 1914 die Lokalzüge auf den meisten Strecken um 1 bis 2 Zugpaare vermehrt. Am 14. September wurde der Schnellzugverkehr wieder aufgenommen mit je einem Zugpaar Straßburg—Appenweier—München und Straßburg—Röschwoog—Stuttgart; weitere Schnellzüge folgten im Oktober, darunter ein Zugpaar Metz—Mézières—Charleville mit Anschluß von und nach Berlin—Frankfurt (Main)—Saarbrücken.

Ein verbesserter Fahrplan vom 2. November 1914 brachte eine Vermehrung der Schnell- und Eilzüge und namentlich die Wiedereinführung der normalen Fahrgeschwindigkeit für Personenzüge. Ende März 1915 betrugen die Zugleistungen des öffentlichen Personenverkehrs bereits 42 v. H. der Friedensleistungen. Am 1. Mai 1915 wurde der beschränkte Friedensfahrplan eingeführt, wie er zwischen Rhein und Weichsel schon seit dem 2. November 1914 bestand. Eine beträchtliche Vermehrung der Schnell- und Eilzüge wurde im Sommer 1915 notwendig zur Bewältigung des starken Urlauberverkehrs zwischen Front und Heimat. Am 19. Januar 1915 wurde der Balkanzug (Berlin--) Straßburg—München—Wien—Budapest—Belgrad—Sofia—Konstantinopel ins Leben gerufen, der zweimal wöchentlich verkehrte und zwischen Straßburg und Konstantinopel eine Fahrzeit von 41 bis 42 Stunden in Anspruch nahm.

Die Kriegsnotwendigkeiten verursachten jedoch mit der Zeit in der Entwicklung des Personenzugfahrplans eine rückläufige Bewegung. Im Winter 1916/17 machten die gesteigerten Anforderungen des Güterverkehrs wesentliche Einschränkungen des Personenverkehrs notwendig. Die Zugleistungen in diesem Verkehr gingen daher vom Oktober 1916 bis Ende März 1917 von 53 v. H. auf 44 v. H. der Friedensleistungen zurück. Am 1. März 1918 mußte zur Erleichterung der Betriebsführung auf den durch den Militär- und Güterverkehr stark beanspruchten Strecken der Militärfahrplan in Kraft gesetzt werden. Die Zahl der Züge wurde erheblich verringert, die Schnellzüge auf den Strecken Straßburg—Mülhausen und Straßburg—Saarburg—Metz ganz beseitigt. Die Zugleistungen für den öffentlichen Personenverkehr betrugen Ende März 1918 nur noch 33 v. H. der Friedensleistungen von 1914.

Auch der Güterverkehr konnte, da das Reichsbahngebiet zum Teil Operationsgebiet war und durch den Aufmarsch mehr als die meisten anderen Bahnen in Mitleidenschaft gezogen war, erst später als auf anderen deutschen Bahnnetzen und auch dann längere Zeit nur mit Einschränkungen wieder aufgenommen werden. Nachdem zunächst vom 21. August 1914 ab besonders dringliche Güter, namentlich Lebensmittel und Kohlen, von Fall zu Fall zur Beförderung in Militärlokalzügen zugelassen worden waren, wurden zur Wiederbelebung der kriegswichtigen Eisenerz- und Hüttenindustrie vom 28. August ab Erzzüge und vom 8. September ab Kokszüge

gefahren. Gegen Ende August begann eine allmähliche Wiederaufnahme des Güterverkehrs. Vom 21. September 1914 ab wurden bestimmte für die Volkswirtschaft wichtige Güter, die in einer bekannt gemachten Güterliste bezeichnet waren, zur Beförderung auf bestimmten Strecken, vom 6. Oktober ab auf allen nicht infolge kriegerischer Ereignisse gesperrten Strecken allgemein freigegeben. Die Güterliste wurde nach und nach erweitert, bis am 11. Dezember 1914 der allgemeine Güterverkehr (außer auf den genannten Strecken) wieder aufgenommen wurde. Der Güterverkehr nach der Schweiz wurde infolge der Sperrung der Übergänge bei Basel und Pfetterhausen über badische Hilfswege geleitet. Vom 29. März 1915 ab wurden Wagenladungsfrachten, vom 8. September 1915 ab auch Stückgüter nach und über Basel wieder linksrheinisch gefahren. Die badischen Hilfswege wurden in der Folge nur noch teilweise und namentlich bei Unterbrechung der Strecke Colmar—Mülhausen infolge feindlicher Beschießung in Anspruch genommen.

Zur Entlastung der Eisenbahn wurden Maßnahmen zur Überleitung von Verkehr, namentlich an Massengütern, auf die Wasserwege getroffen. Ein beträchtlicher Teil des Erzverkehrs von Lothringen und dem besetzten französischen Gebiet (Becken von Briey) nach der Ruhrgegend und des Koksverkehrs konnte auf diese Weise vom direkten Bahnweg auf den gebrochenen Bahn- und Wasserweg über die oberrheinischen Häfen umgelegt werden.

Im Großherzogtum Luxemburg wurde der Güterverkehr vom 10. August 1914 ab beschränkt, vom 9. September ab innerhalb des Großherzogtums unbeschränkt freigegeben. Im Verkehr mit Deutschland wurden zunächst die zur Fortführung eines beschränkten Betriebs der Hütten notwendigen Güter, ferner allgemein bestimmte „Listengüter" freigegeben. Vom 27. November 1914 ab waren im Verkehr mit Luxemburg alle Güter zur Beförderung zugelassen.

Dauernde Sperrungen des Güterverkehrs traten auf verschiedenen Strecken im Oberelsaß, später auch an der Westgrenze von Lothringen ein. Abgesehen von den Strecken, die vom Feind besetzt waren (Dammerkirch—Altmünsterol und Dammerkirch—Pfetterhausen, Sennheim—Masmünster und Wesserling—Krüt), wurde der Güterverkehr dieser Strecken teils mit militärischen Verpflegungszügen, teils mit Panzerzügen, vielfach infolge Beschießungsgefahr nur zur Nachtzeit bedient.

Der Güterzugfahrplan erfuhr nach Überwindung der ersten durch die Heerestransporte hervorgerufenen Schwierigkeiten und entsprechend dem wachsenden Verkehrsbedürfnis allmählich eine immer weitere Ausgestaltung. Zum 1. Mai 1915 wurde der Friedensfahrplan im Güterverkehr wieder eingeführt. Die Güterzüge verkehrten mit 30 km Grundgeschwindigkeit; Militärbedarfszüge hatten vor ihnen unbedingten Vorrang. In der Folge wurde die Zahl der regelmäßigen Güterzüge ständig vermehrt, namentlich wurde die Bildung von Durchgangsgüterzügen nach Kräften gefördert. Daneben wurden seit dem Sommer 1915 in steigendem Maß regelmäßige Etappenzüge, Etappensammelzüge und Militärgüterzüge eingerichtet. Der Fahrplan wickelte sich im allgemeinen, wenn er nicht durch größere Militärzugbewegungen gestört wurde, glatt ab. Schwierigkeiten entstanden durch das Abstellen einer großen Zahl von Militärbereitschaftszügen im Bezirk. Am schwierigsten gestaltete sich die Abwicklung des Güterzugverkehrs in den Bahnhöfen Sablon und Diedenhofen und auf den dort zusammenlaufenden Strecken, die ständig mit Militärzügen aller Art und Leerzügen überlastet waren. Diese Brennpunkte des Betriebs waren zudem das Ziel ständig an Zahl und Stärke zunehmender Fliegerangriffe. Stark überlastet war auch die Strecke Luxemburg—Wasserbillig; die zur Entlastung mit Beschleunigung fertiggestellte Neubaustrecke Berchem—Ötringen konnte vor Einstellung der Feindseligkeiten nicht mehr in Betrieb genommen werden.

Betrieb.

Bei der Abtretung des Ostbahnnetzes an Deutschland im Frankfurter Friedensvertrag war das Betriebsmaterial ausdrücklich ausgenommen worden; Deutschland hatte den in seinem Besitz befindlichen Teil dieses Materials der französischen Regierung zurückgegeben[1]). Infolgedessen verfügte die deutsche Verwaltung bei Übernahme des Netzes im Jahr 1871 nur über die für den Betrieb der okkupierten Bahnen aus Kriegsfonds beschafften Betriebsmittel, nämlich 86 Lokomotiven, 200 gedeckte und 341 offene Güterwagen, und mußte sich noch bis Ende 1873 mit Anleihen bei anderen deutschen Bahnen und bei der französischen Ostbahn behelfen, da die alsbald beginnenden Lieferungen neuer Fahrzeuge auf einen Zeitraum von 4 Jahren (bis Ende 1875) verteilt waren. Die weitere Entwicklung des Fahrzeugbestands veranschaulichen folgende Zahlen:

Jahr	Bestand am Ende des Jahrs			
	Lokomotiven Stück	Personenwagen Stück	Gepäckwagen Stück	Güterwagen Stück
1871	117	11	—	2760
1875	449	776	200	8985
1880	457	779	230	11399
1890	539	1027	352	12357
1900	742	1518	645	17167
1910	1152	2061	755	23889
1914	1192	2389	785	31625
1917	1413	2851	871	37016

Dieser Fahrzeugpark bediente das Gesamtnetz, ein besonderer Park für die luxemburgischen Strecken bestand nicht.

Dem am 1. April 1881 gegründeten Preußischen Staatsbahnwagenverband gehörten die Reichseisenbahnen mit ihrem Güterwagenbestand von vornherein an, nachdem sie schon am 1. Juli 1880 den Vereinbarungen über Erleichterungen in der gegenseitigen Benutzung der Güterwagen auf den vom Staat verwalteten Bahnen beigetreten waren.

Im Weltkrieg erlitt der Fahrzeugbestand eine fühlbare Schwächung teils durch Abgabe von Fahrzeugen an die Heeresverwaltung, teils dadurch, daß Lokomotiven und Wagen, die sich bei Kriegsausbruch in Feindesland befanden, dem Feind in die Hände gefallen waren. Anderseits nötigten der sich im Lauf des Kriegs steigernde Lokomotivmangel und die außerordentlichen Anforderungen des Kriegs an die Zugleistungen die Verwaltung, bei andern deutschen Verwaltungen, namentlich der preußisch-hessischen und der badischen, Lokomotiven zu leihen (Ende März 1918 = 250).

Die Organisation des Betriebsdienstes entsprach der der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen. Bei der Generaldirektion Straßburg bestanden 2 Betriebsleitungen. Im Weltkrieg wurden auf den wichtigsten Bahnhöfen Zugleitungen und bei der Generaldirektion eine Oberzugleitung eingerichtet. Das gesamte Netz gehörte zum Bezirk der Generalbetriebsleitung West in Essen.

[1]) Man vergleiche damit die Bestimmungen des Versailler Vertrags, wonach Deutschland sich verpflichten mußte, „in Anbetracht der Bedingungen, unter denen im Jahr 1871 Elsaß-Lothringen an Deutschland abgetreten wurde", auch den Fahrzeugpark nach dem Bestand vom 11. November 1918 kostenlos und ohne Anrechnung auf Reparationskonto abzuliefern (Art. 67, 256, 371).

Die Leistungen der im eigenen Betrieb befindlichen Fahrzeuge auf eigenen und fremden Betriebstrecken gehen aus folgender Übersicht hervor:

Jahr	Lokomotiv-Nutzkilometer	Wagenachskilometer			
		Personenwagen	Gepäckwagen	Güterwagen	Im ganzen
1873	7668166	44433314	13342915	213006015	270782244
1880	8848456	54986168	23106791	300825516	378918475
1890	13487760	84407996	33607131	387887774	505902901
1900	23099134	153210850	66864046	481693476	701768372
1910	31557757	284606678	94772246	784862072	1164240996
1913	34458065	299152467	100288438	853580460	1253021365
1914	23306978	227369998	61846905	657967013	947183916
1915	23607587	207355619	52166222	778181166	1037703007
1916	25324037	277393669	64259875	879768347	1221421891
1917	24160341	146355179	47924989	906604741	1100884909[1])

Das Netz der Reichseisenbahnen und der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahnen stand mit 7 Nachbarbahnen (3 deutschen und 4 ausländischen) in Schienenverbindung, und zwar an 32 Übergangspunkten (25 an den Grenzen des Netzes, 7 im Innern). Hieraus ergaben sich zahlreiche betriebliche Gemeinschaftsverhältnisse. Wo die eigene Strecke in einen fremden Bahnhof einmündete, bestanden Bahnhofsgemeinschaften; so mit Preußen-Hessen 6, mit der Schweiz 1 (Basel), mit der Prinz-Heinrich-Bahn 7, zusammen 14; auf 8 von diesen waren die Reichseisenbahnen betriebführend.

Außerdem waren 14 Privatbahnen des öffentlichen Verkehrs von örtlicher Bedeutung in Reichsbahnhöfe eingeführt.

Fahrdienstgemeinschaften, die sich über die Grenzbahnhöfe hinaus erstreckten, bestanden auf allen Grenzstrecken außer im Verkehr mit Frankreich, der Schweiz und der Prinz-Heinrich-Bahn.

An Anschlußbahnen, die nicht dem öffentlichen Verkehr dienen, waren zuletzt vorhanden 503, davon Montanbahnen 58, Industriebahnen 379, land- und forstwirtschaftliche Bahnen 11, sonstige 55.

Über die Zahl der Unfälle auf den Vollspurstrecken des Netzes in den letzten 10 Jahren gibt nachstehende Übersicht Aufschluß.

Rechnungsjahr	Zahl der Unfälle	davon		Zahl[2]) der getöteten oder verletzten Personen	Hiervon kommen	
		auf 1 Million Zugkilometer	auf 1 Million Wagenachskilometer		auf 1 Million Zugkilometer	auf 1 Million Wagenachskilometer
1908	110	3,76	0,09	132	4,51	0,11
1909	122	4,17	0,10	118	4,03	0,10
1910	111	3,63	0,09	100	3,27	0,08
1911	125	3,99	0,10	124	3,95	0,10
1912	133	4,09	0,10	118	3,63	0,09
1913	143	4,26	0,10	145	4,32	0,10
1914	144	6,58	0,14	151	6,90	0,15
1915	168	7,56	0,15	157	7,07	0,14
1916	192	7,83	0,15	186	7,59	0,15
1917	302	12,50	0,23	355	14,69	0,27

[1]) Über die Leistungen der eigenen Wagen auf fremden Bahnen sind zuverlässige Aufschreibungen in diesem Jahr nicht eingegangen.

[2]) Mit Ausschluß der Selbstmörder.

Finanzen.

Das Anlagekapital der Bahnen, die im Eigentum des Reichs standen und von ihm betrieben wurden — d. h. also der Strecken in Elsaß-Lothringen (mit Ausschluß der an die preußischen Staatsbahnen verpachteten Strecke Saargemünd—preußische Grenze) und der in Preußen gelegenen Streckenteile — setzte sich zusammen aus

1. dem Kaufpreis für die von der französischen Ostbahn übernommenen Strecken,
2. dem Kaufpreis für die später erworbenen Strecken (Colmar—Münster, Saarburg—Saargemünd, Courcelles—Teterchen, Château-Salins—Vic—Chambrey und die Schmalspurstrecken Colmar—Horburg und Lützelburg—Pfalzburg),
3. den Aufwendungen aus Mitteln des außerordentlichen Reichshaushalts für den Bau neuer Bahnen,
4. desgleichen für den Ausbau vorhandener Bahnanlagen,
5. desgleichen für Beschaffung von Fahrzeugen.

Das Deutsche Reich hatte im Jahr 1871 nicht die unentgeltliche Abtretung der Ostbahnstrecken von Frankreich verlangt, sondern sich im Zusatzartikel 1 § 6 des Frankfurter Friedensvertrags verpflichtet, der französischen Regierung für die Abtretung der von dieser zurückerworbenen Konzessionsrechte der Ostbahn die Summe von 325 Millionen Franken (= 260 Millionen Mark) zu zahlen[1]).

Diese Summe war an sich schon sehr hoch. Sie überstieg die tatsächlichen Baukosten, die die Ostbahn und ihre Rechtsvorgänger aufgewendet hatten — und zwar die vollen Baukosten ohne jeden Abzug von Tilgungsraten —, um 91433428 ℳ. Sie erhöhte sich sogar später noch um 125000 Frcs. (= 100000 ℳ), die der Ostbahn im Rechnungsjahr 1881 vergleichsweise gezahlt wurden zur Befriedigung des von ihr erhobenen, rechtlich zweifelhaften Anspruchs auf besondere Bezahlung der bei Neubauten miterworbenen, nicht zum Bahnbau verwendeten Grundstücke (Reststücke usw.).

Das Anlagekapital betrug am 31. März 1917 = 963008613 ℳ. Hierin waren enthalten

außer dem Kaufpreis für das Ostbahnnetz mit	260100000 ℳ
an Kaufpreisen für später erworbene Vollspurbahnen	12067564 ℳ,
an Aufwendungen für den Bau neuer und den Ausbau vorhandener vollspuriger Bahnanlagen	457039352 ℳ,
an Aufwendungen für den Ankauf und den Bau von Schmalspurbahnen	3240447 ℳ,
an Aufwendungen für die Beschaffung von Fahrzeugen	230561250 ℳ.

Um die tatsächlichen Baukosten der Reichseisenbahnen zu ermitteln, sind

1. dem Anlagekapital hinzuzurechnen:
   a) an Aufwendungen aus Betriebsfonds für erhebliche Ergänzungen der baulichen Anlagen und für Beschaffung von Ersatzfahrzeugen . . . . . 73774822 ℳ,

zu übertragen 73774822 ℳ,

[1]) Mit dieser Tatsache in grellem Widerspruch steht es, wenn der Versailler Vertrag die Abtretung des elsaß-lothringischen Eisenbahnnetzes ohne jede Gegenleistung oder auch nur Anrechnung auf Reparationskonto mit der Wiedergutmachung des im Jahr 1871 angeblich begangenen Unrechts (Eingang zum Abschnitt V des Teils III sowie Artikel 67 Abs. 3) und sogar ausdrücklich mit den „Bedingungen, unter denen im Jahr 1871 Elsaß-Lothringen an Deutschland abgetreten worden ist" (Art. 256 Abs. 3) begründet und zu rechtfertigen versucht. Vergl. auch Seite 321, Anm. [1]) (Fahrzeuge).

Übersicht über die wichtigsten finanziellen

Rechnungsjahr	Verwendetes Anlagekapital für reichseigene Strecken am Schluß des Rechnungsjahrs	Gesamteinnahme						
		aus dem Personenverkehr		aus dem Güterverkehr		Sonstige Einnahmen	im ganzen	auf 1 km durchschnittl. Betriebslänge
		im ganzen	auf 1 km durchschnittl. Betriebslänge	im ganzen	auf 1 km durchschnittl. Betriebslänge			
	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ
1908	794733540	26154928	12988	81497328	39825	8830303	116482559	56660
1909	810132385	27717639	13723	86638538	42228	8381724	122737901	59383
1910	821949872	28970377	14215	92956783	44909	10294812	132221971	63415
1911	833968218	30637389	14957	101366612	48701	10580194	142584195	68009
1912	847522797	32232298	15736	110098130	52877	12774565	155104992	73954
1913	876612694	33280981	16168	115046758	54988	10252529	158580269	75249
1914	890147293	21748248	10561	77076577	36823	9139314	107964138	51209
1915	905995371	16388028	7958	87854755	41973	16251425	120494208	57152
1916	919055311	21454195	10390	102803839	48623	24159191	148417225	69696
1917	963008613	33685994	16184	120481966	56525	28603545	182771505	85143

Übertrag . . . 73774822 ℳ,

b) an Zuschüssen der elsaß-lothringischen Landesverwaltung, der Bezirke und Gemeinden und sonstiger Beteiligten . . . . . 43319392 ℳ,

c) der Betrag, um den die Baukosten verschiedener angekaufter Strecken den Kaufpreis übersteigen . . . . . 1464763 ℳ,

zusammen 118558977 ℳ.

Dagegen ist

2. vom Anlagekapital abzusetzen der Betrag, um den der Kaufpreis für die Ostbahnstrecken und für die von der Lothringischen Eisenbahngesellschaft angekauften Strecken die Herstellungskosten übersteigen, mit . . . . . 93883744 ℳ.

Demnach sind zuzurechnen 24675233 ℳ.

Somit ergeben sich als tatsächliche Baukosten am 31. März 1918 = 963008613 + 24675233 = 987683846 ℳ. Unter Hinzurechnung der weiteren (zum Teil schätzungsweise ermittelten) Aufwendungen bis zum 11. November 1918, namentlich für noch nicht eröffnete Strecken, stellen sich die Baukosten im Zeitpunkt der Übergabe des Netzes an Frankreich auf rd. 1190000000 ℳ.

Anlagekapital und Baukosten für die Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahnen am 31. März 1918 ergeben sich aus nachstehender Zusammenstellung:

1. Aufwendungen der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahngesellschaft[1]) 42639551 ℳ,
2. Aufwendungen des Deutschen Reichs zur Ausrüstung und Vervollständigung der Bahnanlagen und zur Tilgung der Staatssubventionen . . . . . 35695389 ℳ

zusammen (Anlagekapital) 78334940 ℳ,

3. Aufwendungen aus Betriebsfonds für erhebliche Ergänzung der Bahnanlagen . . . . . 1796908 ℳ,
4. Zuschüsse von dritter Seite . . . . . 611841 ℳ,

zusammen (Baukosten) 80743689 ℳ.

[1]) Unter Abzug der Ratenzahlungen des Deutschen Reichs zur Tilgung der der Gesellschaft vom luxemburgischen Staat gewährten Subvention.

Ergebnisse der Jahre 1908 bis 1917[1]).

Gesamtausgabe		Gesamtüberschuß			Betriebszahl	Aufwendungen aus Anleihemitteln seit 1871 bis zum Schluß des Jahrs	Von den Aufwendungen aus Anleihemitteln waren getilgt bis zum Schluß des Jahrs
im ganzen	auf 1 km durchschnittl. Betriebslänge	im ganzen	auf 1 km durchschnittl. Betriebslänge	in v. H. des Anlagekapitals			
ℳ	ℳ	ℳ	ℳ			ℳ	ℳ
95930333	46663	20552226	9997	2,65	82,3	296781834	729280
95333452	46124	27404449	13259	3,42	77,7	308585247	1248780
100507632	48205	31714339	15210	3,89	76,0	317245245	1786460
100430420	47902	42153775	20107	5,08	70,4	323956229	5325317
104264372	49713	50840620	24241	6,05	67,2	328239148	8985113
111797569	53050	46782700	22199	5,40	70,5	344081055	13083068
108954797	51679	—990659	—470	—0,11	100,9	345070431	17270585
109094640	51745	11399568	5407	1,27	90,5	345831351	21639330
126777941	59534	21639284	10162	2,37	85,4	347349552	26200891
190078458	88547	—7306953	—3404	—0,77	103,9	371278568	32423486

Bis zum 11. November 1918 erhöhten sich infolge weiterer Aufwendungen und unter Hinzurechnung des Werts der nicht eröffneten Strecken die Baukosten auf rd. 90000000 ℳ.

Das Anlagekapital der an die preußisch-hessischen Staatseisenbahnen verpachteten Strecke Saargemünd—preußische Grenze betrug zuletzt 165966 ℳ.

Das Anlagekapital der den Schweizerischen Bundesbahnen abgepachteten Strecke Basel—Reichsgrenze bei St. Ludwig belief sich auf 3541279 ℳ.

Das Ende der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Die Waffenstillstandsbedingungen trafen über die Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen folgende Anordnung:

Artikel VII Absatz 5: Die elsaß-lothringischen Eisenbahnen mit sämtlichem organisch zu ihnen gehörenden Personal und Material sind innerhalb von 31 Tagen auszuliefern.

Zur Durchführung dieser Bestimmung setzten die Franzosen eine Feldeisenbahnkommission für Elsaß-Lothringen ein, die nach der Besetzung ihren Sitz in Straßburg nahm. Die Besetzung der Eisenbahnen vollzog sich in zwei Abschnitten: bis zum 17. November waren zu übergeben die Strecken westlich einer Linie, die ungefähr verlief von Esch bis Hagendingen, von da südöstlich über Benfeld, Neubreisach bis Leopoldshöhe; der Rest bis zu den östlichen Endpunkten des Bahnnetzes wurde am 21. November vom Feind in Besitz genommen. Das gesamte Personal hatte im Dienst zu bleiben und unterstand nunmehr der mit der Leitung der Eisenbahnen betrauten Feldeisenbahnkommission. Verlassen des Postens war mit Bestrafung nach Kriegsrecht bedroht. Schutz der Person und des Eigentums wurde den Bediensteten dafür gewährleistet.

Die Generaldirektion hatte von da an die Befehle der Feldeisenbahnkommission auszuführen, eine eigene Verwaltungstätigkeit zu entfalten war ihr nur noch vergönnt, soweit es sich darum handelte, die Abbeförderung der Bediensteten zu regeln, die als Deutsche nicht elsaß-lothringischer Abstammung das Land verlassen mußten. Der Ersatz deutschen Personals durch elsaß-lothringisches und — in den leitenden Stellen — durch französisches Personal wurde von den Franzosen nach einer kurzen Übergangszeit mit Nachdruck betrieben. Rund 4000 Beamte

[1]) Die Einnahmen und Ausgaben aus Verpachtung und Anpachtung von Strecken sind durchweg mitberücksichtigt.

und 2600 Arbeiter wanderten im Lauf der Zeit nach Altdeutschland ab. Sie wurden in den Dienst der deutschen Ländereisenbahnen übernommen.

Zur Erledigung der Angelegenheiten, die von der Generaldirektion in Straßburg nicht mehr behandelt werden konnten, wurde im März 1919 eine Reichseisenbahnzweigstelle in Karlsruhe eingerichtet mit den Aufgaben und Rechten der Generaldirektion in Straßburg. Ihr lag vor allem die Sorge für die Unterbringung der abgewanderten Bediensteten und Ruhegehaltsempfänger ob.

Nachdem der größte Teil der ihr übertragenen Geschäfte erledigt war, wurde die Reichseisenbahnzweigstelle am 1. April 1922 aufgehoben; ihre Obliegenheiten gingen auf die Eisenbahn-Generaldirektion Karlsruhe über. Ein Erlaß des Reichsverkehrsministers sagt aus diesem Anlaß folgendes:

„Damit erreicht die Geschichte einer Verwaltung ihren Abschluß, die, in der Geburtstunde des neu geeinten Deutschen Reichs ins Leben getreten, als erste dazu berufen war, den Reichseisenbahngedanken in die Tat umzusetzen. Sie hat unter Leitung hervorragender Führer und unter hingebender Mitarbeit von Männern aus allen deutschen Stämmen in beinahe 50jähriger mustergültiger Arbeit in Frieden und Krieg ihre Aufgabe zum Segen des Vaterlands und ihres engeren Wirkungskreises Elsaß-Lothringen erfüllt. In allen Zweigen des Eisenbahnwesens hat sie Vorbildliches geleistet, auf wichtigen Gebieten bahnbrechend gewirkt. Der Ausgang des Kriegs hat ihrer Tätigkeit ein jähes Ziel gesetzt, und die Zeitenwende, die dem Reichseisenbahngedanken nunmehr zum vollen Durchbruch verhalf, wies der Verwaltung der ersten Reichseisenbahnen die schmerzliche Verpflichtung zu, das einst so stolze Unternehmen fremden Händen zu übergeben.

Eine hervorragend geschulte, pflichttreue Beamten- und Arbeiterschaft ist nach Verlust ihrer Heimat in den Dienst der neuen Reichsbahn getreten. Der schwierigen Aufgabe, sie in den neuen Verwaltungskörper einzufügen, ist die Reichseisenbahnzweigstelle Karlsruhe in aufopferungsvoller ersprießlicher Arbeit gerecht geworden. Es ist mir ein Bedürfnis, allen, die dabei mitgewirkt haben, jetzt, wo das letzte äußere Zeichen der Erinnerung an die ehemaligen Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen verschwindet, meinen Dank und meine Anerkennung auszusprechen."

Anlagen.

Anlage 1.

Umfang des Bahngebiets der deutschen Reichsbahn am 1. April 1920.

Bahn- (Eigentums-) Länge.

Von	Hauptbahnen							Nebenbahnen			Schmalspurbahnen	Insgesamt
	ein-	zwei-	drei-	vier-	fünf-	sechs- gleisige	Zusammen	ein-	zwei- gleisige	Zusammen		
	Kilometer											
Preußen . .	4326,86	15211,33	78,12	396,46	5,35	2,58	20020,70	13679,37	496,56	14175,93	245,51	34442,14
Bayern . .	1817,42	3076,65	—	8,72	—	—	4902,79	3503,32	5,16	3508,48	115,45	8526,72
Sachsen . .	810,54	939,56	10,32	51,98	—	—	1812,40	1014,83	22,93	1037,76	519,88	3370,04
Württemberg	1008,82	599,78	—	—	—	—	1608,60	425,60	—	425,60	121,17	2155,37
Baden:												
a) aus der preußisch-hessischen Betriebs- und Finanz-Gemeinschaft . .	637,34	894,31	—	7,63	—	—	1539,28	291,37	—	291,37	27,53	1858,18
b) aus eigener Verwaltung	—	41,12	—	—	—	—	41,12	—	—	—	—	41,12
Hessen . . .	416,06	388,65	6,75	—	—	—	811,46	495,76	—	495,76	—	1307,22
Mecklenburg-Schwerin .	318,60	134,20	—	—	—	—	452,80	641,50	—	641,50	—	1094,30
Außerdem an nebenbahnähnlichen Kleinbahnen								67,80	—	67,80	15,40	83,20
Oldenburg .	216,08	117,92	—	—	—	—	334,00	339,45	—	339,45	8,31	681,76
Zusammen .	9551,72	21403,52	95,19	464,79	5,35	2,58	31523,15	20459,00	524,65	20983,65	1053,25	53560,05

Dazu an Bahnen, die sich schon vor Beginn des Rechnungsjahrs 1920 im Eigentum des Reichs befunden haben:

a) von der früheren Militäreisenbahn die seit dem 1. Oktober 1919 als Nebenbahn für den öffentlichen Verkehr betriebene Teilstrecke Zossen—Jüterbog:

—	—	—	—	—	—	—	40,05	—	40,05	—	40,05

(auf der Teilstrecke Berlin—Zossen ist der öffentliche Verkehr eingestellt)

b) die in Preußen gelegenen Teilstrecken der früheren Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen:

—	29,46	—	—	—	—	29,46	19,30	—	19,30	—	48,76

Ergibt als Länge der dem Deutschen Reich gehörigen Eisenbahnen nach dem Stand vom 1. April 1920:

9551,72	21432,98	95,19	464,79	5,35	2,58	31552,61	20518,35	524,65	21043,00	1053,25	53648,86

Anlage 2.

Umfang des Bahngebiets der deutschen Staatseisenbahnen am 1. April 1913.

Bahn- (Eigentums-) Länge.

Eigentum des Landes	Hauptbahnen						Nebenbahnen			Schmalspurbahnen	Insgesamt
	ein-	zwei-	drei-	vier-	fünf-	Zusammen	ein-	zwei-	Zusammen		
	gleisige						gleisige				
	Kilometer										
Preußen . . .	5161,43	16138,60	49,80	293,91	5,35	21649,09	15596,48	591,92	16188,40	239,94	38077,43
Bayern	1814,60	3089,04	—	8,72	—	4912,36	3299,83	5,16	3304,99	115,45	8332,80
Sachsen . . .	815,40	933,39	10,36	50,76	—	1809,91	1007,33	14,06	1021,39	511,01	3342,31
Württemberg .	1008,82	588,20	—	—	—	1597,02	400,65	—	400,65	101,28	2098,95
Baden:											
a) in der preußisch-hessischen Betriebs- und Finanz-Gemeinschaft	—	40,65	—	—	—	40,65	—	—	—	—	40,65
b) in eigener Verwaltung	662,78	852,51	—	7,92	—	1523,21	280,24	—	280,24	27,53	1830,98
Hessen	413,11	383,87	3,78	—	—	800,76	461,17	—	461,17	—	1261,93
Mecklenburg-Schwerin . .	357,50	95,30	—	—	—	452,80	641,50	—	641,50	—	1094,30
	Außerdem nebenbahnähnliche Kleinbahnen						67,80	—	67,80	15,40	83,20
Oldenburg . .	228,06	53,49	—	—	—	281,55	339,45	—	339,45	8,31	629,31
Zusammen . .	10461,70	22175,05	63,94	361,31	5,35	33067,35	22094,45	611,14	22705,59	1018,92	56791,86

Anlage 3.

Die nach dem Sommerfahrplan 1914 ohne Aufenthalt durchfahrenen Strecken.

Strecke	Streckenlänge km	Zahl der die Strecke ohne Halt durchfahrenden Züge	Durchschnittliche Reisegeschwindigkeit km/Std.	Bemerkungen
Halle — Nürnberg	314	2	70	Betriebsaufenthalt Richtung Halle in Rothenkirchen, Richtung Nürnberg in Probstzella.
Berlin — Hamburg	287	2	88	
München — Würzburg	277	1	81	
Berlin Schl. — Liegnitz	265	1	78	
„ Zoo — Hannover	254	9	80	
Breslau — Frankfurt (Oder)	248	1	84	
Berlin Schl. — Schneidemühl	247	5	78	
Göttingen — Offenbach (Main)	237	2	67	
Dortmund — Hannover	208	1	77	
Berlin — Swinemünde	202	4	68	
Nürnberg — München	199	4	79	
„ „	199	1	88	
Berlin — Dresden N.	189	2	80	
Köln H. — Wiesbaden	185	1	67	
Schneidemühl — Dirschau	180	6	78	
Regensburg — Hof	179	1	60	
Berlin — Dresden N.	176	3	72	
Bebra — Frankfurt (Main)	168	7	70	
Berlin — Leipzig H.	165	7	81	
Lehrte — Hamburg H.	165	4	80	
Berlin — Halle	162	26	81	
Hamburg H. — Wittenberge	160	6	86	
Paderborn — Goslar	153	2	62	
Eydtkuhnen — Königsberg (Pr.)	153	2	82	
München — Salzburg	153	2	68	
Lindau — Buchloe	153	1	63	
Hannover — Stendal	151	6	81	
Nürnberg — Eger	151	4	64	
Zusammen	—	113	—	

Schnellfahrende Züge zwischen den Hauptverkehrsorten nach dem Sommerfahrplan 1914.

Streckenbezeichnung	Streckenlänge km	Wagenklasse	Durchschnittliche Reisegeschwindigkeit km/Std.
Berlin — Eydtkuhnen	747	1/2	77
Königsberg — Berlin	594	1/3	75
Berlin — Belgard	280	1/3	68
„ — Hamburg	287	1/2	89
„ — Köln	587	1/2	73
Hamburg — Mannheim	618	1/2	67
Berlin — Frankfurt — Basel	879	1/2	70
„ — Frankfurt (Main)	539	1/2	76
„ — Stuttgart	652	1/2	64
„ — Lindau	805	1/3	66
„ — München	675	1/2	77
„ — Leipzig	165	1/3	86
„ — Oderberg	515	1/3	75

Anlage 4.

Zahl der Unfälle in den Jahren 1910 bis 1919 auf den Vollspurstrecken der deutschen Staatseisenbahnen sowie Zahl der verunglückten Personen.

lfd. Nr.		1910	1911	1912	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919
1	Mittlere Betriebslänge der Vollspurbahnen . . . km	55 379	56 152	56 866	57 564	58 274	58 673	58 990	59 102	57 073	58 310
	Zahl der Entgleisungen										
2	auf freier Bahn	112	83	88	84	83	91	127	156	134	128
3	in Stationen	222	205	194	272	214	264	340	406	353	313
4	Zusammen . .	334	288	282	356	297	355	467	562	487	441
	Zahl der Zusammenstöße										
5	auf freier Bahn	25	25	28	27	30	39	82	129	110	73
6	in Stationen	258	237	269	281	275	335	414	628	517	477
7	Zusammen . .	283	262	297	308	305	374	496	757	627	550
	Zahl der Entgleisungen und Zusammenstöße										
8	auf freier Bahn (lfd. Nr. 2, 5)	137	108	116	111	113	130	209	285	244	201
9	in Stationen (lfd. Nr. 3, 6) .	480	442	463	553	489	599	754	1034	870	790
10	Zusammen . .	617	550	579	664	602	729	963	1319	1114	991
11	Davon kommen auf 100 km Betriebslänge .	1,11	0,98	1,02	1,15	1,03	1,24	1,63	2,23	1,95	1,70
	Zahl der sonstigen Unfälle										
12	auf freier Bahn	670	692	749	760	900	837	725	913	892	727
13	in Stationen	1 851	1 929	2 182	2 139	1 889	2 027	2 437	3 214	2 856	2 526
14	Zusammen . .	2521	2621	2931	2899	2789	2864	3162	4127	3748	3253
	Zahl der Unfälle im ganzen										
15	auf freier Bahn (lfd. Nr. 8, 12)	807	800	865	871	1013	967	934	1 198	1 136	928
16	in Stationen (lfd. Nr. 9, 13)	2 331	2 371	2 645	2 692	2 378	2 626	3 191	4 248	3 726	3 316
17	Zusammen . .	3 138	3 171	3 510	3 563	3 391	3 593	4 125	5446	4 862	4 244
18	Davon kommen auf 100 km Betriebslänge	5,67	5,65	6,17	6,19	5,82	6,12	6,99	9,21	8,52	7,28
19	Zahl der beim Eisenbahnbetrieb getöteten oder verletzten Personen, ohne Selbstmörder	3 181	3 171	3 540	3 768	3 447	3 850	4 466	6 488	6 135	4 576
20	Davon kommen auf 1 000 000 Zugkilometer aller Züge .	4,72	4,45	4,76	4,93	5,47	6,03	7,08	11,05	12,55	11,62

Zahl der in den Jahren 1910 bis 1919 beim Eisenbahnbetrieb auf den Vollspurstrecken der

Lfd. Nr.		1910 Bei einer durchschnittlichen Betriebslänge von 55 379 km		1911 Bei einer durchschnittlichen Betriebslänge von 56 152 km		1912 Bei einer durchschnittlichen Betriebslänge von 56 866 km		1913 Bei einer durchschnittlichen Betriebslänge von 57 564 km	
		getötet oder innerhalb 24 Std. gestorben	verletzt	getötet oder innerhalb 24 Std. gestorben	verletzt	getötet oder innerhalb 24 Std. gestorben	verletzt	getötet oder innerhalb 24 Std. gestorben	verletzt
	Reisende:								
1	Unverschuldet a) bei Zugunfällen . . .	2	417	14	304	6	347	15	491
	b) bei sonstigen Betriebsunfällen	4	69	3	52	1	53	3	56
2	Infolge eigener Unvorsichtigkeit beim Benutzen, Besteigen und Verlassen in Bewegung befindlicher Züge	86	172	95	199	121	220	90	212
3	Zusammen . .	92	658	112	555	128	620	108	759
4	Es kommen auf je 1000000 Zugkilometer der zur Personenbeförderung dienenden Züge	0,22	1,57	0,26	1,26	0,28	1,35	0,23	1,60
	Bahnbeamte und Bahnarbeiter im Dienst:								
5	Bei Zugunfällen	14	197	34	173	23	178	30	211
6	a) durch unvorsichtiges Verhalten beim Besteigen und Verlassen in Bewegung befindlicher Fahrzeuge oder während des Aufenthalts in diesen.	61	295	63	277	80	271	92	279
	b) beim Wagenschieben und Rangieren der Züge sowie beim An- und Abkuppeln .	148	408	148	431	191	486	190	406
	c) durch unzeitigen Aufenthalt auf den Gleisen, namentlich beim Überschreiten der Gleise	239	217	242	235	291	276	349	271
	d) durch sonstige unvorsichtige Handhabung des Dienstes usw.	72	219	67	211	81	230	83	225
7	Zusammen . .	534	1336	554	1327	666	1441	744	1392
8	Es kommen auf 1000000 Zugkilometer aller Züge	0,79	1,98	0,78	1,86	0,90	1,94	0,97	1,82
	Post-, Steuer-, Telegraphen-, Polizei- und sonstige im Dienst befindliche Beamte:								
9	Unverschuldet	—	50	1	56	1	49	—	57
10	Infolge eigener Unvorsichtigkeit beim Besteigen und Verlassen in Bewegung befindlicher Fahrzeuge oder beim Betreten der Bahn	6	17	12	14	14	19	13	15
11	Zusammen . .	6	67	13	70	15	68	13	72
	Fremde Personen:								
12	Durch falsche Handhabung der Wegübergangschranken usw.	5	41	10	40	25	67	24	87
13	Infolge eigener Unvorsichtigkeit beim Betreten der Bahn	254	188	295	195	287	223	329	240
14	Zusammen . .	259	229	305	235	312	290	353	327
15	Gesamtzahl der beim Eisenbahnbetrieb getöteten und verletzten Personen (lfd. Nr. 3, 7, 11, 14)	891	2290	984	2187	1121	2419	1218	2550
16	Es kommen auf 1000000 Zugkilometer aller Züge . . . . . =	3181 4,72		3171 4,45		3540 4,76		3768 4,93	

Anlage 5.

deutschen Staatseisenbahnen verunglückten Reisenden, Bahnbediensteten und anderen Personen.

1914 Bei einer durchschnittlichen Betriebslänge von 58274 km		1915 Bei einer durchschnittlichen Betriebslänge von 58673 km		1916 Bei einer durchschnittlichen Betriebslänge von 58990 km		1917 Bei einer durchschnittlichen Betriebslänge von 59102 km		1918 Bei einer durchschnittlichen Betriebslänge von 57073 km		1919 Bei einer durchschnittlichen Betriebslänge von 58310 km	
getötet oder innerhalb 24 Std. gestorben	verletzt	getötet oder innerhalb 24 Std. gestorben	verletzt	getötet oder innerhalb 24 Std. gestorben	verletzt	getötet oder innerhalb 24 Std. gestorben	verletzt	getötet oder innerhalb 24 Std. gestorben	verletzt	getötet oder innerhalb 24 Std. gestorben	verletzt
26	334	58	544	29	692	259	1233	267	1321	73	716
1	47	9	31	8	49	5	81	31	147	7	87
135	216	151	261	155	264	245	390	398	508	294	418
162	597	218	836	192	1005	509	1704	696	1976	374	1221
0,40	1,49	0,58	2,24	0,53	2,78	1,64	5,48	2,70	7,66	1,91	6,25
33	173	39	260	61	423	110	620	99	442	64	386
95	249	92	237	142	297	219	395	211	312	110	208
145	321	182	370	211	480	287	621	272	442	279	547
276	222	295	226	347	271	456	309	303	185	209	152
73	202	91	210	131	214	136	261	123	209	85	174
622	1167	699	1303	892	1685	1208	2206	1011	1590	747	1467
0,99	1,85	1,09	2,04	1,41	2,67	2,06	3,76	2,07	3,25	1,90	3,73
2	38	2	39	2	47	—	41	3	50	4	41
213	135	94	76	52	46	65	51	27	41	23	27
215	173	96	115	54	93	65	92	30	91	27	68
22	37	13	37	20	47	23	78	43	77	20	88
246	206	332	201	307	171	383	220	372	249	325	239
268	243	345	238	327	218	403	298	415	326	345	327
1267	2180	1358	2492	1465	3001	2188	4300	2152	3983	1493	3083
3447		3850		4466		6488		6135		4576	
5,47		6,03		7,08		11,05		12,55		11,62	

Anlage 6.

Größere Betriebsunfälle in den Jahren 1910 bis 1919.

Des Unfalls		Art des Unfalls	Unfallstelle	Personen		Bemerkungen
Jahr	Tag			getötet	verletzt	
1911	17. 7.	Entgleisung eines Eilzugs	Müllheim, Baden, Bez. Karlsruhe	13	67	
1912	19. 6.	Zusammenstoß zweier Personenzüge	Gaschwitz, Bez. Dresden	3	29	
„	30. 6.	Überfahren eines Fuhrwerks	bei Schmiedefeld, Bez. Breslau	10	15	
1913	14. 12.	Entgleisung eines Personenzugs infolge Felseinbruchs	bei Braunsdorf (Zschogautal), Bez. Dresden	7	59	
1914	22. 11.	Zusammenstoß eines Schnellzugs mit einem Güterzug	Schönhauserdamm, Bez. Hannover	5	13	
1915	3. 2.	Zusammenstoß zweier Militärzüge	vor Bahnhof Konitz, Bez. Danzig	6	20	
„	23. 3.	Zusammenstoß einer Lokomotive mit einem Personenzug	Dirschau, Bez. Danzig	6	20	
„	20. 9.	Zusammenstoß eines Militärzugs mit einem Güterzug	vor Bahnhof Plüschow, Bez. Schwerin	5	22	
„	7. 10.	Zusammenstoß eines Schnellzugs mit einem Eilgüterzug	Bischdorf, Bez. Königsberg (Pr.)	15	55	
„	28. 12.	Entgleisung eines Militärurlauberzugs	Bentschen, Bez. Posen	19	79	
1916	29. 1.	Zusammenstoß eines Eilzugs mit einem Lazarettzug	Calcum, Bez. Elberfeld	2	62	
„	27. 7.	Entgleisung eines Personenzugs	Köln-Ehrenfeld, Bez. Köln	2	92	
„	3. 9.	Zusammenstoß eines Güterzugs mit einem Personenzug	Wildpark, Bez. Berlin	3	92	
„	8. 10.	Zusammenstoß zweier Schnellzüge	Jahnsfelde bei Zantoch, Bez. Bromberg	11	22	
„	11. 11.	Überfahren von Rottenarbeitern durch den Balkanzug	bei Rahnsdorf, Bez. Berlin	19	—	
1917	3. 2.	Zusammenstoß zweier Personenzüge	Finkenrath, Bez. Köln	7	25	
„	18. 4.	Zusammenstoß eines Schnellzugs mit einem Güterzug mit Personenbeförderung	Rauhofen, Bez. Augsburg	30	84	
„	17. 9.	Zusammenstoß zweier Personenzüge	Wilmenrod, Bez. Frankfurt (Main)	6	45	
„	17. 9.	Zusammenstoß einer Rangierlokomotive mit einem Personenzug	Poln. Neukirch, Bez. Kattowitz	6	97	
„	16. 10.	Zusammenstoß eines Kindersonderzugs mit einem Güterzug	Schönhausen (Elbe), Bez. Hannover	26	16	
„	3. 12.	Zusammenstoß eines Schnellzugs mit einem Sonderzug mit Kriegsgefangenen	Heeßen, Bez. Essen	32	87	
„	11. 12.	Zusammenstoß eines Schnellzugs mit einem Militärurlauberzug	Düren, Bez. Köln	19	36	

Des Unfalls Jahr	Tag	Art des Unfalls	Unfallstelle	Personen getötet	Personen verletzt	Bemerkungen
1918	7. 1.	Zusammenstoß eines Militärurlauberzugs mit einem Etappenzug	vor Bruchmühlbach, Bez. Ludwigshafen Rh.	33	121	
„	16. 1.	Zusammenstoß eines Schnellzugs mit einem Militärurlauberzug	Oelingen bei Osnabrück, Bez. Münster (Westf.)	31	66	Starker Schneesturm
„	16. 1.	Entgleisung eines Militärurlauberzugs infolge Gleisunterspülung durch Hochwasser	zwischen Kirn und Martinstein, Bez. Saarbrücken	38	25	Zug stürzte in die Nahe
„	18. 1.	Zusammenstoß eines Militärurlauberzugs mit einem Personenzug	Argeningken, Bez. Königsberg (Pr.)	32	36	
„	25. 1.	Brand eines Personenwagens im Schnellzug (Explosion von Chlorschwefellösung)	zwischen Lohof u. Schleißheim, Bez. München	3	72	
„	7. 2.	Zugtrennung und Zusammenstoß im Gefälle mit nachfolgendem Güterzug	bei Güsten, Bez. Magdeburg	18	35	
„	8. 2.	Zusammenstoß eines Militärurlauberzugs mit einem Schnellzug	Köln-Ehrenfeld, Bez. Köln	8	76	
„	30. 7.	Entgleisung eines Schnellzugs	bei Zantoch, Bez. Bromberg	40	43	Nach Zahl der Getöteten der schwerste Unfall seit Bestehen der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen
„	16. 8.	Zusammenstoß eines Personenzugs mit einem Militärzug	bei Dümpelfeld, Bez. Köln	31	73	
„	11. 9.	Zusammenstoß eines Kindersonderzugs mit einem Güterzug	bei Schneidemühl, Bez. Bromberg	35	18	
„	22. 9.	Zusammenstoß zweier Schnellzüge	bei Dresden-Neustadt, Bez. Dresden	38	118	
„	9. 10.	Zusammenstoß eines Personenzugs mit einem Militärurlauberzug	Jünkerath, Bez. Köln	16	28	
„	18. 10.	Zusammenstoß eines Güterzugs mit einem Leichtkrankenzug	Ürdingen, Bez. Köln	11	32	
„	1. 11.	Zusammenstoß eines Militärzugs mit einem Güterzug	bei Briesen (Mark), Bez. Berlin	25	60	
„	4. 11.	Brand eines Wagens während der Fahrt	zwischen Völklingen und Bous, Bez. Saarbrücken	18	14	
„	13. 11.	Zusammenstoß eines Militärzugs mit einer Rangierabteilung	Malmedy, Bez. Köln	8	29	
„	28. 11.	Überfahren von Rottenarbeitern	bei Baumschulenweg, Bez. Berlin	7	—	
„	13. 12.	Zugtrennung bei einem Militärzug und Auflaufen des abgetrennten Teils auf den andern	bei Syrau, Bez. Dresden	7	16	
1919	24. 10.	Zusammenstoß und Brand	Kranowitz, Bez. Kattowitz	34	77	
„	18. 11.	Entgleisung eines Personenzugs	bei Töllschütz, Bez. Dresden	5	24	
„	20. 11.	Zusammenstoß eines Personenzugs mit einem Rangierzug	Rochlitz, Bez. Dresden	3	20	

Die Eisenbahndiebstähle in den Monaten

1	2	3	4	5	6	7	8	9		
Eisenbahndirektion	Festgestellte Diebstähle	Davon kommen auf					Ermittelte Diebe	Davon kommen auf Beamte im		
		Gepäck	Expreßgut	Eilstückgut	Frachtstückgut	Wagenladungen		a Abfertigungs-, Schuppen- und Ladedienst	b Zugdienst	c übrigen Dienst (Rangierdienst usw.)
1919 Dezember	25914	1233	1216	9309	11616	2540	1770	18	49	57
Hundertteile		5	5	36	44	10		1	3	3
								7		
1920 Januar . .	23 198	1073	996	7816	10849	2464	1991	12	51	44
Hundertteile		5	4	34	46	11		1	3	2
								6		
Februar .	23513	708	715	8665	11358	2067	2119	14	46	44
Hundertteile		3	3	37	48	9		1	2	2
								5		
März . . .	23279	667	655	8931	11162	1864	1771	13	82	53
Hundertteile		3	3	38	48	8		1	5	3
								9		
April . . .	25009	663	701	9629	11991	2025	1573	25	49	32
Hundertteile		3	3	38	48	8		2	3	2
								7		
Mai . . .	20844	602	545	7422	10877	1398	1531	16	42	38
Hundertteile		3	3	36	52	6		1	3	3
								7		
Zusammen	141757	4946	4828	51772	67853	12358	10755	98	319	268
Hundertteile		3	3	37	48	9		1	3	3
								7		
Juni . . .	18035	626	422	5776	10074	1137	1246	19	46	50
Hundertteile		3	3	32	56	6		2	4	4
								10		
Juli . . .	15570	631	359	5181	8416	983	1001	32	26	25
Hundertteile		4	2	34	54	6		3	3	3
								9		
August . .	16742	684	321	5682	9011	1044	1075	11	38	28
Hundertteile		4	2	34	54	6		1	4	3
								8		
September	15032	714	368	5333	7619	998	987	29	27	45
Hundertteile		5	2	35	51	7		3	3	5
								11		
Insgesamt	207136	7601	6298	73744	102973	16520	15064	189	456	416
Hundertteile		4	3	36	50	7		1	3	3
								7		

Anlage 7.

Dezember 1919 bis September 1920.

10			11	12	13		14	15	16
Eisenbahnbedienstete, und zwar Hilfsbeamte u. Arbeiter im					Davon kommen auf				
a Abfertigungs-, Schuppen- und Ladedienst	b Zugdienst	c übrigen Dienst (Rangierdienst usw.)	andere Personen	Wegen Diebstahls, Schiebungen u. Bestechungen entlassene Bedienstete	a Beamte	b Hilfsbeamte u. Arbeiter	Gesamtbetrag der gezahlten Belohnungen	Höchstbeträge	Zahl der Entschädigungsanträge
							ℳ	ℳ	
240	82	632	692	740	50	690	78627	1430	80486
13	5	36	39		7	93			
	54								
228	62	640	954	640	28	612	102531	1000	81987
11	3	32	48		4	96			
	46								
266	59	577	1113	720	34	686	125151	2000	84020
13	3	27	52		5	95			
	43								
223	76	472	852	669	55	614	170459	2000	78442
12	4	27	48		8	92			
	43								
228	53	369	817	520	38	482	152588	5000	84896
15	3	23	52		7	93			
	41								
230	51	420	734	462	35	427	170764	5000	80809
15	3	27	48		8	92			
	45								
1415	383	3110	5162	3751	240	3511	800120	—	490640
13	3	29	48		7	93			
	45								
194	49	314	574	447	41	406	124289	1500	75019
15	4	25	46		9	91			
	44								
164	34	229	491	346	28	318	135599	2000	65761
16	3	22	50		9	91			
	41								
169	58	262	509	350	27	323	122300	2000	60267
16	5	24	47		8	92			
	45								
129	31	239	487	349	41	308	133514	—	54590
13	3	24	49		12	88			
	40								
2071	555	4154	7223	5243	377	4866	1315822	—	746277
14	3	28	48		7	93			
	45								

Anlage 8.

Übersicht der aus Anlaß des Kriegs eingeführten Frachtvergünstigungen für den Güter- und Tierverkehr[1].

Lfd. Nr.	Eingeführt	Güterart	Ermäßigte Einheitsätze (Streckenfracht für 1 tkm, Abfertigungsgebühr für 100 kg) ₰	Regelrechte Einheitsätze (Streckenfracht für 1 tkm, Abfertigungsgebühr für 100 kg) ₰	Aufgehoben	Bemerkungen (Veranlassungen usw.)
I. Frachtermäßigungen vornehmlich für den Versand und Empfang der Land- und Forstwirtschaft (einschließlich Fischerei).						
		A. Lebensmittel.				
1	22. 8. 14	Roggen und Weizen	bis 400 km Sp.-T. I über 400 km 1,0 (anzustoßen)	Sp.-T. I		Zur gleichmäßigen Versorgung Deutschlands mit Brotgetreide, namentlich des Westens und Südens aus dem Osten.
2	31. 8. 14	a) Roggen- und Weizenmehl,	bis 400 km Sp.-T. I über 400 km 2,0 (anzustoßen)	Sp.-T. I		Zur Versorgung des Westens und Südens aus dem Osten.
	29. 11. 15	b) Roggen- und Weizenschrot zur Brotbereitung				
		a) u. b) auch untereinander gemischt				
3		Kartoffeln, frische				
		a) allgemeine Ermäßigung	Ladungen:			Zur Erleichterung der Zufuhr nach dem Bedarfsgebiet.
	22. 8. 14	für Ladungen	bis 250 km 2,2+7 (Rohstofftarif) über 250 km 1,0 (anzustoßen), Frachtsatz für 750 km (100 ₰), seit 19. 11. 15 auch gültig für alle weiteren Entfernungen			
	12. 11. 14	„ Stückgut	Stückgut: Frachtberechnung für das halbe Gewicht.			
	1. 6. 16	b) zu Speisezwecken an Kommunalverbände in Ladungen	bis 254 km: wie vor, Frachtsatz für 254 km (50 ₰), auch gültig für alle weiteren Entfernungen.	Sp.-T. III	30. 6.17	
	1. 10. 17	c) zu Speisezwecken von Prov. Hannover und Sachsen (einschl. der benachbarten außerpreußischen Gebiete) nach Umschlagstellen des Rhein-Weserkanals, in Ladungen	1,0 + 3	Sp.-T. III	30.11.16	Zur Ablenkung des Bezugs auf den Wasserweg.

[1]) Wenn nicht anders angegeben, sind die Vergünstigungen allgemein für den Verkehr der preußisch-hessischen Staatsbahnen und der den Maßregeln sich anschließenden Bahnen eingeführt. Soweit der Zeitpunkt der Aufhebung nicht angegeben ist, sind die Kriegstarife infolge der Konferenz vom 11./12. August 1919 aufgehoben worden, vergl. Seite 219.

Lfd. Nr.	Eingeführt	Güterart	Ermäßigte Einheitsätze (Streckenfracht für 1 tkm, Abfertigungsgebühr für 100 kg) ℳ	Regelrechte Einheitsätze (Streckenfracht für 1 tkm, Abfertigungsgebühr für 100 kg) ℳ	Aufgehoben	Bemerkungen (Veranlassungen usw.)
	15. 9. 14	d) zur Herstellung von Trockenkartoffeln oder (seit 20. 11. 14) Stärkemehl oder (seit 10. 12. 14) trockener Kartoffelstärke, in Ladungen, bis 150 km, später (vom 20. 11. 14) bis 300 km, und (vom 18. 1. 15) auch über 300 km	1,0 + 6	Sp.-T. III	1. 7.18	Zur Förderung der Kartoffeltrocknung usw.
4	5. 5. 15	Frische Feld- und Gartenfrüchte der Spezialtarife I, II und III, in Ladungen (5 u. 10 t) und als Stückgut, bei Aufgabe als Frachtgut und (seit 1. 6. 15) als Eilgut. Später Ausdehnung der Ermäßigung für frische Feld- und Gartenfrüchte a) des Sp.-T. I (vom 3. 8. 16 ab) auf frische Pilze mit Ausnahme von Morcheln, Champignons und Trüffeln, b) des Sp.-T. III (vom 1. 9. 16 ab) auf Schwarzwurzeln (des Sp.-T. I) und Petersilienwurzeln, Sellerie, Meerrettich, Rettich (des Sp.-T. II) bei Auflieferung in der Zeit vom 1. September bis 31. Mai.	a. Frachtgut: Ladungen: 1—50 km Sätze der Sp.-T. A², I, II, III darüber (anzustoßen) bei Sp.-T. A²: 2,5 „ „ I: 2,2 „ „ II: 1,7 „ „ III: 1,7	Sp.-T. A², I, II, III (frische Pilze Kl. A¹ und B)	1. 1.19	Zur Erleichterung der Gemüseversorgung Deutschlands. Weitere Ermäßigungen: vom 5. 7. 15 ab: Für die dem Sp.-T. f. best. Eilgüter angehörenden Gemüse wird bei Aufgabe als Eilgut die Fracht für das wirkliche Gewicht berechnet; vom 10. 4. 16 ab: desgl. für frischen Spargel als Eilstückgut; vom 3. 8. 16 ab: die frischen Feld- und Gartenfrüchte der Sp.-T. I u. II sowie Kohl und Rhabarber (vom 8. 7. 18 ab auch Mohrrüben) des Sp.-T. III werden in der Zeit vom 1. Juni bis 31. August, frische Pilze sowie frische Wildgemüse, Wildfrüchte und Teekräuter in der Zeit vom 15. Mai bis 15. November bei Aufgabe als Frachtgut eilgutmäßig befördert.
			Stückgut: 1—250 km: Sp.-T. für best. Stückgüter, darüber (anzustoßen) 4,0	Allgemeine Stückgutklasse		
			b. Eilgut: Frachtgutsätze für das doppelte Gewicht (s. jedoch „Bemerkungen")			
			Im Übergangsverkehr von Belgien Kürzung der vorstehenden Frachtsätze je nach der Entfernung um 3 bis 10 ℳ für 100 kg (gültig vom 17. 6. 15 bis 20. 8. 18).			
5	11. 2. 15	Blumenkohl in Ladungen	Sp.-T. III Im Übergangsverkehr von Belgien Kürzung dieser Frachtsätze (vom 17. 6. 15 ab) je nach der Entfernung um 3 bis 5 ℳ für 100 kg	Sp.-T. I	31.12.16	Zur Erleichterung der Versorgung.

Lfd. Nr.	Eingeführt	Güterart	Ermäßigte Einheitsätze (Streckenfracht für 1 tkm, Abfertigungsgebühr für 100 kg) ℳ	Regelrechte Einheitsätze (Streckenfracht für 1 tkm, Abfertigungsgebühr für 100 kg) ℳ	Aufgehoben	Bemerkungen (Veranlassungen usw.)
6		Milch und Milcherzeugnisse.				Zur Erleichterung der Zufuhr.
	8. 4. 15	Milch nach Berlin nebst Vororten, später auch nach anderen größeren Orten, als Stückgut.	bis 50 km: 11,0 51—100 „ : 10,0 über 100 „ : 2,0 (anzustoßen) Abf.-Gb. d. Allg. Stückgutkl.	Allgem. Stückgutklasse		
	1. 3. 15	Magermilch bis 0,3 v. H. Fettgehalt nach Berlin und Vororten, später auch nach anderen größeren Orten, als Stückgut.	von 120—228 km allgem. Stückgutklasse gekürzt um 100 ℳ für 100 kg, von 229 km ab gleiche Ausnahmesätze wie für Milch (s. vorher)	Allgem. Stückgutklasse		
		Ausgedehnt auf:				
	6. 5. 15	Molke und Buttermilch				
	11. 10. 15	Kindermilch, präparierte als Eilstückgut	Allgem. Stückgutklasse	Eilstückgutklasse		
	14. 6. 15	Käse, leicht verderblicher, und zwar: Weich- und Sauermilchkäse sowie Quark, ausgedehnt auf:	Bei Aufgabe als Frachtgut eilgutmäßige Beförderung in den Monaten April bis September		30. 9. 18	
	16. 9. 18	Molkeneiweiß				
7		Fleisch, Fleischwaren, Wild.				
	s. Bem.	a) Frisches, nicht zubereitetes Fleisch (auch gefrorenes), frisches Fett u. frisches Blut	Stückgut: Bei Aufgabe als Eilgut Frachtberechnung zu den Sätzen für Frachtgut		1. 1. 19	Zur Erleichterung der Fleischversorgung.
			Ladungen:		1. 1. 19	Die Frachtermäßigung für frisches Fleisch usw. (a) als Eilgut (auch die weitere Kürzung um 20 v. H. an Gemeinden usw.) bestand schon vor dem Krieg.
	11. 1. 15	b) Zubereitetes, auch geräuchertes oder gepökeltes Fleisch und zubereitetes Fett.	(Bei Aufgabe als Eilgut und — vom 14. 7. 15 — Frachtgut): 10 t: 1—100 km 6,0 101—200 „ 4,5 201—300 „ 3,0 über 300 „ 2,0 (anzustoßen) + Abf.-Geb. d. Kl. B	Eilgut: Klasse B doppelt. Frachtgut: Klasse B		
		Zu a) u. b): von Rindvieh, Schweinen, Schafen, Ziegen, Kälbern, Ferkeln, Lämmern, Zicklein, Pferden (vom 21. 9. 14 ab) Kaninchen und (vom 15. 2. 16 ab) Rentieren	5 t: 1—100 km = Kl. A¹ über 100 km = Sätze für 10 t + 10 v. H.	Eilgut: Klasse A¹ doppelt. Frachtgut: Klasse A¹		
		1. im allgemeinen Verkehr als Stückgut und in Ladungen,				
		2. bei Aufgabe der Sendungen in Ladungen an Gemeindebehörden u. gemeinnützige Organisationen, die sie in Ausübung gemeinnütziger Tätigkeit abgeben, oder an gewerbliche Unternehmer, die sie zu oder unter den Selbstkosten an eigene Angestellte abgeben.	Frachtberechnung wie vor für Ladungen angegeben, gekürzt um 20 v. H., vom 24. 6. 15 ab bei Sendungen vom Ausland um 50 v. H.	wie vor	1. 1. 18	

Lfd. Nr.	Eingeführt	Güterart	Ermäßigte Einheitsätze (Streckenfracht für 1 tkm, Abfertigungsgebühr für 100 kg) ℳ	Regelrechte Einheitsätze (Streckenfracht für 1 tkm, Abfertigungsgebühr für 100 kg) ℳ	Aufgehoben	Bemerkungen (Veranlassungen usw.)
	17. 12. 14	Totes Wild und (vom 12. 4. 15 ab) totes Geflügel, auch zerlegt, als Stückgut und in Ladungen.	Bei Aufgabe als Eilgut Frachtberechnung zu den Sätzen für Frachtgut		10. 7.17	
8		Seefische, Seeschaltiere und Erzeugnisse daraus.				
	25. 5. 15	Seefische, frische, leicht gesalzene (Salzfische), auch gewässert als Stückgut und in Ladungen.	Von Mai bis September bei Aufgabe als Frachtgut eilgutmäßige Beförderung; später: bei Aufgabe als Eilgut Frachtberechnung nach den gewöhnlichen Frachtgutsätzen, ohne Zeitbeschränkung			Zur Gleichstellung mit den dem Sp.-T. für best. Eilgüter bereits angehörenden lebenden und frischen Fischen.
	9. 8. 15 bis 30. 9. 15	Fischmarinaden und Fischkonserven als Stückgut und in Ladungen	Bei Aufgabe als Frachtgut eilgutmäßige Beförderung.			
	3. 4. 16	Miesmuscheln und Miesmuschelfleisch, Krabben u. Krabbenfleisch, abgekocht u. gesalzen, das Fleisch auch in Gallert als Stückgut u. (seit 11. 10. 17) in Ladungen	Bei Aufgabe als Eilgut Frachtberechnung nach den gewöhnlichen Frachtgutsätzen			Zur Gleichstellung mit den dem Sp.-T. für bestimmte Eilgüter bereits angehörenden frischen oder nur abgekochten Schaltieren.
		B. Futtermittel und Stoffe zu deren Herstellung.				
1	23. 1. 15	a) Hafer				Zur Erleichterung der Futtermittelversorgung.
	22. 11. 15	b) Ackerbohnen				
	1. 3. 16	Buchweizen	Bis 1. 10. 17:			
	28. 9. 14	Eicheln	Zu a (nur 10 t):			
	22. 11. 15	Gemenge von Hülsenfrüchten	3,0 + 6 bis 12; zu b:			
	4. 11. 14	Gerste	5 t: Sp.-T. II	5 t:		
	10. 11. 14	Johannisbrot (Karoben)	10 t: Sp.-T. III	Klasse A²		
	22. 11. 15	Lupinen, auch entbittert	Vom 1. 10. 17 ab:			
	17. 11. 14	Mais	Zu a und b	10 t:		
	8. 3. 15	Mischfutter, sonst nicht genannt	(nur 10 t): bis 400 km: Sp.-T. I	Sp.-T. I		
	6. 7. 16	Peluschken	über 400 km: 1,0			
	22. 11. 15	Wicken	(anzustoßen)			
	1. 5. 16	Zuckerrübensamen				
		Zu b): Zu Futterzwecken oder zur Herstellung von Futtermitteln				
			Bis 1. 10. 17:			
2	18. 10. 15	Roggen u. Weizen, geschroten	5 t: Sp.-T. II	Sp.-T. I		
	16. 12. 15	Roggen- und Weizenmehl, vergällt	10 t: Sp.-T. III	„		
			Vom 1. 10. 17 ab			
	1. 3. 16	Buchweizen, geschroten	(nur 10 t):	„		
	1. 2. 15	Eicheln, gedarrt, enthülst, geschroten oder gemahlen	bis 400 km Sp.-T. I über 400 km: 2,0	Sp.-T. I u. Kl. B		
	15. 12. 14	Gerste, geschroten	(anzustoßen)	Sp.-T. I		

Lfd. Nr.	Eingeführt	Güterart	Ermäßigte Einheitsätze (Streckenfracht für 1 tkm, Abfertigungsgebühr für 100 kg) ℳ	Regelrechte Einheitsätze (Streckenfracht für 1 tkm, Abfertigungsgebühr für 100 kg) ℳ	Aufgehoben	Bemerkungen (Veranlassungen usw.)
	10. 11. 14	Johannisbrot (Karoben), zerkleinert		Sp.-T. I		
	11. 10. 15	Kastanien, wilde, getrocknet, geschält oder gemahlen		Klasse B		
	24. 7. 16	Lupinenmehl		Sp.-T. I		
	1. 2. 15	Mais, geschroten	Bis 1. 10. 17:	"		
	8. 12. 14	Manioka od. Tapiokaknollen und Rückstände der Stärkegewinnung daraus, geschnitten, getrocknet oder gemahlen	5 t: Sp.-T. II 10 t: Sp.-T. III Vom 1. 10. 17 ab (nur 10 t):	"		
	1. 1. 17	Wicken, geschroten	bis 400 km Sp.-T. I	"		
	10. 4. 16	Eiweiß-Strohkraftfutter	über 400 km: 2,0	Klasse B		
	25. 5. 16	Eiweiß-Sparfutter	(anzustoßen)	"		
	1. 7. 16	Leimkraftfutter		"		
	21. 8. 16	Knochenkraftfutter, sämtlich zu Futterzwecken oder zur Herstellung von Futtermitteln		"		
3	22. 11. 15	Abfälle der Biskuit- und Waffelfabrikation, auch gemahlen		Sp.-T. I		
	"	Backwaren, alte, in Säcken		"		
	"	Gerste-, Hafer- u. Reiskleie		(Reiskleie: Kl. B)		
	"	Gersten- u. Haferfuttermehl		Sp.-T. I		
	1. 1. 17	Getreideabfälle, auch geschroten		"		
	13. 6. 16	Graupenfutter		"		
	2. 8. 15	Spreumehl		Klasse B		
	23. 8. 15	Heu- und Kleemehl		"		
	1. 1. 17	Leimgallerte		"		
	1. 7. 16	Mehl- u. Vogelbeeren, auch getrocknet oder gemahlen		"		
	20. 3. 16	Nelken und Nelkenstengel, entölt, auch gemahlen	5 t: Sp.-T. II 10 t: Sp.-T. III[1])	"		[1]) Spreu, Heu- und Kleemehl, Leimgallert bis 1. 10. 17: 1—350 km 2,2 über 350 km 1,4 (anzustoßen), + 7 (Rohstofftarif).
	22. 2. 17	Roggen- und Weizenkleie beim Übergang v. Ausland, vom 1. 12. 18 unbeschränkt		Sp.-T. I		
	22. 3. 15	Roggen- und Weizenfuttermehl beim Übergang vom Ausland		"		
	1. 1. 17	Unkrautsamen, auch geschroten,		"		
	21. 3. 18	Hedeabfälle und Schäben von Flachs, Hanf und Brennnesseln, getrocknet, gemahlen oder geschroten sämtlich zu Futterzwecken od. zur Herstellung von Futtermitteln		Klasse B		

Lfd. Nr.	Eingeführt	Güterart	Ermäßigte Einheitsätze (Streckenfracht für 1 tkm, Abfertigungsgebühr für 100 kg) ℳ	Regelrechte Einheitsätze (Streckenfracht für 1 tkm, Abfertigungsgebühr für 100 kg) ℳ	Aufgehoben	Bemerkungen (Veranlassungen usw.)
4	12. 10. 16	a) Ackerquecken, frische	nur 10 t: 1,0 ohne Abf.-Gebühr [1])	Klasse B		[1]) Hopfenranken u. Wurzabfälle bis 9. 11. 16: 5 t: Sp.-T. II 10 t: „ III
	29. 10. 15	Futterkräuter, frische		Sp.-T. III		
	11. 11. 15	Heidekraut		„		
	22. 11. 15	Hopfenranken, frische		Sp.-T. I		
	7. 9. 16	Schilf		Sp.-T. III		Heidekraut bis 10. 2. 16: 5 t: Sp.-T. II —30 v. H. 10 t: 1—350 km 2,2 über 350 km 1,4 (anzustoßen) + 7, — 30 v. H.
	9. 11. 16	Seetang, auch Seegras, frisch		Klasse B		
	25. 4. 16	Waldstreu		Sp.-T. III		
	1. 5. 16	Wurzabfälle, frische		Klasse B		
	1. 12. 18	Laub, frisch		„		
	9. 12. 15	b) Eierschalen		Sp.-T. I		
	6. 9. 17	Gemüseabfälle, frische		Sp.-T. III		
	2. 11. 16	Kaffeegrund, unbearbeitet		Klasse B		
	26. 4. 15	Küchenabfälle u. Speisereste, auch geröstet oder gemahlen		Sp.-T. III		
	9. 11. 16	Obst- u. Traubenkerne, nicht zerkleinert	5 t: 1,1 + 4 10 t: 1,0 + 3	Sp.-T. I		
	16. 12. 15	Obstreste, auch faules Obst	Bis 13. 5. 18 auch Stückgut (ausgenommen Trester): Sätze des Sp.-T. III	Klasse B	13. 5. 18	
	1. 9. 16	Panseninhalt, frisch		„		
	16. 12. 15	Trester, auch gebrannt, nicht getrocknet und nicht gemahlen		Sp.-T. III und Klasse B		
		Zu a) u. b): Zu Futterzwecken oder zur Herstellung von Futtermitteln (Heidekraut und Waldstreu auch zu Streuzwecken)				
5	9. 11. 16	Ackerquecken	5 t: Sp.-T. II 10 t: 1—350 km 2,2 über 350 km 1,4 (anzustoßen) + 7 (Rohstofftarif) s. Bemerkungen	Klasse B		Die ermäßigten Einheitsätze betrugen a) für Seetang, Trester u. Wurzabfälle, getrocknet usw. vor dem 9. 11. 16: 5 t: Sp.-T. II 10 t: „ III, b) für Knochen, Knochengrieß u. Knochenschrot vor dem 1. 10. 17: 5 t: Sp.-T. II 10 t: „ III —20 v. H. c) für Strohstoff und Strohzellstoff, feucht, vor dem 1. 10. 17: 10 t: 1,0 + 6.
	9. 1. 17	Heidekraut		„		
	9. 11. 16	Hopfenranken		„		
	2. 11. 16	Kaffeegrund		„		
	9. 11. 16	Malztreber		„		
	„	Obstkerne		„		
	„	Panseninhalt		„		
	„	Schilf		„		
	20. 3. 16	Seetang (auch Seegras)		„		
	1. 5. 16	Traubenkerne		„		
	„	Trester		„		
	9. 11. 16	Wurzabfälle		„		
	1. 12. 18	Obstkernschalenmehl		„		
	11. 12. 14	Gemenge von gemeinsam getrockneten Schnitzeln, Blättern und Köpfen von Rüben		„	1. 10. 17	
	4. 2. 15	Blutfutter (Gemenge von Blut mit anderen Futtermitteln), auch getrocknet		Sp.-T. III und Klasse B		

getrocknet, gemahlen oder geschroten

Lfd. Nr.	Eingeführt	Güterart	Ermäßigte Einheitsätze (Streckenfracht für 1 tkm, Abfertigungsgebühr für 100 kg) ℳ	Regelrechte Einheitsätze ℳ	Aufgehoben	Bemerkungen (Veranlassungen usw.)
	19. 11. 14	Brauereiabfälle, flüssige, zur Herstellung von Trockenhefe zu Futterzwecken		Sp.-T. III		d) für Brauereiabfälle, flüssige, und Malztreber, nasse, vor dem 13. 5. 18: Stückg.: Sp.-T. f. best. Stückgüter 5 t: wie für 10 t + 10 v. H. Zuschlag 10 t: 1—50 km 1,5 über 50 km 1,1 (anzustoßen) + 3.
	15. 1. 15 u. später	Knochen, Knochengrieß und Knochenschrot zu Futter- und Düngezwecken sowie zur Entleimung und Entfettung		„	13. 5. 18	
	15. 5. 16	Leimleder der Sp.-T. II u. III		„		
	2. 8. 15	Maiskolbenschrot		„		
	9. 11. 16	Malztreber, nasse	5 t: Sp.-T. II	„		
	11. 12. 14	Melasse zu Futterzwecken, auch zur Herstellung von Back- u. Nährhefe	10 t: 1—350 km 2,2 über 350 km 1,4 (anzustoßen) + 7 (Rohstofftarif) s. Bemerkungen	Sp.-T. III und II		
	11. 12. 14	Melassefutter und Melassetrockenschnitzel		Sp.-T. III und Klasse B	13. 5. 18	
	2. 8. 15	Strohmehl		Sp.-T. III		
	13. 12. 15	Strohstoff u. Strohzellstoff feucht (d. h. mit mehr als 40 v. H. Wassergehalt) zur Herstellung von Futtermitteln (nur 10 t)		„		
	22. 7. 18	Laubheu, auch zerkleinert		Klasse B		
	9. 12. 18	Maiskolben, entkörnte und Streu, auch Heu-, Klee- und Rübsamenspreu, Buchweizen-, Gersten- u. Haferschalen				
6	22. 1. 15	Heu, auch gepreßt, bei der Einfuhr v. 16. 8. 15 ab allgemein		Sp.-T. III	8. 12. 18	[1]) Für a) Erbsen-, Bohnen-, Linsen-, Rüben- und Wickenstroh vor dem 14. 10. 15 und b) Spreu von Getreide vor dem 7. 8. 16 ohne die 30 v. H. Kürzung (Zu a auch nur für 10 t).
	14. 10. 15	Häcksel von Heu und Stroh	5 t: Sp.-T. II—30 v. H.	„	„	
	5. 8. 15 u. folg.	Stroh (Gersten-, Hafer-, Roggen-, Weizenstroh, ferner Bohnen-, Erbsen-, Linsen-, Lupinen-, Mais-, Raps-, Rüben- u. Wickenstroh), auch gepreßt, auch z. Streuzwecken	10 t: 1—350 km 2,2 über 350 km 1,4 (anzustoßen) + 7 (Rohstofftarif) [1]) — 30 v. H.	„	„	
	14. 10. 15	Maiskolben, entkörnte	(Bis 2. 3. 16 nur für Entfernungen über 450 km, vom 2. 3. 16. ab für Entfernungen über 100 km)	„	„	
	1. 5. 16	Spreu, auch Heu-, Klee- und Rübsamenspreu, Buchweizen-, Gersten- und Haferschalen		„	„	
	11. 11. 15	Fichten-, Kiefern- u. Tannennadeln zu Streuzwecken		„	25. 4. 16	
7	8. 7. 15	Kartoffelzülpe	Stückgut: Sp.-T. f. best. Stückg. für das halbe Gewicht Ladungen (10 t): bis 150 km 2,2 + 7 darüber 1,0 (anzustoßen)	Sp.-T. III und I	12. 4. 17 für Stückg. 1. 10. 17 für Ladungen	Zur Erleichterung der Zufuhr nach dem Bedarfsgebiet.
	1. 6. 16	Kartoffelflockenkleie				
	„	Abfallmehl der Kartoffelstärkebereitung, zu Futterzwecken				

lfd. Nr.	Eingeführt	Güterart	Ermäßigte Einheitsätze (Streckenfracht für 1 tkm, Abfertigungsgebühr für 100 kg) ℳ	Regelrechte Einheitsätze (Streckenfracht für 1 tkm, Abfertigungsgebühr für 100 kg) ℳ	Aufgehoben	Bemerkungen (Veranlassungen usw.)
8	14. 1. 15	Zucker zu Futterzwecken (auch Bienenfütterung)	5 t: Sp.-T. II	Klasse A²		
	10. 5. 15	Rohzucker zu Futterzwecken, vergällt (Viehzucker)	10 t: Sp.-T. III	Sp.-T. I	31. 12. 16	
9	4. 2. 15	Rüben aller Art (ausgen. Teltower Rübchen), frisch, gedörrt, getrocknet				
	„	Rübenschnitze, auch entzuckert, frisch, gedörrt, getrocknet, gesäubert				
	„	Schnitzabfälle u. Köpfe von Rüben, auch gesäuert	10 t: 1—200 km: 2,2 über 200 km: 0,5 (anzustoßen) + 7	Sp.-T. III	1.10.17	
	10. 5. 15	Rübenblätter aller Art, auch gesäuert				
	„	Gemische von gesäuerten Rübenschnitzeln, Schnitzabfällen oder Rübenblättern zu Futter- u. Brennereizwecken				
10	4. 2. 15	Zuckerrüben aus Belgien, Frankreich und Rußland zu Futter- u. Brennereizwecken	Streckensätze wie vor + 3,5	Sp.-T. III	10. 5.17	
11	4. 2. 15	Blut, frisches (auch geronnenes) zu Futterzwecken als Stückgut	Klasse A²	Allgem. Stückgutkl.	12. 4.17	
12	23. 2. 15 u. später	Futtermittel für das aus den bedrohten Gebieten im Osten zur vorübergehenden Aufstellung nach westlichen Landesteilen beförderte Vieh, soweit die Futtermittel aus eigener Besitzung des Vieheigentümers stammen	Ermäßigung der bestehenden Frachtsätze um 50 v. H. (mindestens 7 ℳ für 5 t und 12 ℳ für 10 t)		15. 4.17	
13	5. 9. 17	Gemüseabfälle, frische	Eilgutmäßige Beförderung zu Frachtgutsätzen		15. 3. 17	
	7. 12. 16	Weintreester zur Entölung od. zu Futterzwecken				
14	12. 1. 16	Superphosphat mit geringem Phosphorgehalt	Kalitarif[1]), gekürzt um 20 v. H.	Sp.-T. III	1. 7.17	[1]) 1—200 km 2,2 201—350 „ 1,8 über 350 „ 1,0 (anzustoßen) + 7
	„	Superphosphat	Sp.-T. III — 20 v. H.	„	1. 5.19	
	1. 4. 16	Ammoniak, schwefelsaures	„	„	„	
	4. 12. 16	Schwefelsäure u. Abfallschwefelsäure	„	„	„	
	„	Kreide sämtlich zur Düngung (Ernährung) künstlicher Hefe (Futtermittel)	Düngekalktarif[2]), gekürzt um 20 v. H.	„	„	[2]) 1—50 km 2,6 über 50 „ 1,4 (anzustoßen) + 9

Lfd. Nr.	Eingeführt	Güterart	Ermäßigte Einheitsätze (Streckenfracht für 1 tkm, Abfertigungsgebühr für 100 kg) ℳ	Regelrechte Einheitsätze (Streckenfracht für 1 tkm, Abfertigungsgebühr für 100 kg) ℳ	Aufgehoben	Bemerkungen (Veranlassungen usw.)
		C. Saatgut, Stecklinge.				
1	18. 3. 15	Saatkartoffeln z. Aussaat in Ladungen von 10 t	1,00 + 6	Sp.-T. III	31. 5.15	Zur Förderung des Kartoffelbaus.
	1. 9. 18	desgl. als Stückgut	Frachtberechnung für das halbe Gewicht			
2	12. 4. 15	a) Getreide und Hülsenfrüchte b) Gemüsesamen, Grassamen und sonstige Feldsämereien bei Aufgabe als Frachtstückgut zur Aussaat	Bei Aufgabe als Frachtgut eilgutmäßige Beförderung			
3	9. 12. 15	Comfreysteckline als Stückgut u. in Ladungen	Bei Aufgabe als Eilgut Frachtberechnung zu den Sätzen für Frachtgut		15. 8.17	
		D. Düngemittel und Stoffe zur Kunstdüngererzeugung. Stoffe zur Bekämpfung von Pflanzenkrankheiten.				
1	9. 11. 14	Schwefelsäure				
	31. 12. 14	Abfallschwefelsäure, beide zur Kunstdüngererzeugung, auch zur Herstellung von schwefelsaurem Ammoniak	Sp.-T. III	Sp.-T. I		
2	15. 10. 14	Ammoniaksalpeter		Klasse B		
	2. 1. 15	Stickstoffdüngemehl aus Abfällen tierischer Art		„		
	1. 5. 15	Gaswasser		Sp.-T. III		
	14. 10. 15	Natrium-Ammoniumsulfat		Klasse B		
	2. 6. 16	Chlorkalium		Sp.-T. III		
	„	Natriumbisulfat	Sp.-T. III — 20 v. H.	„		
	1. 12. 17	Phonolith (Klingstein) ungemahlen		„		
	1. 5. 18	Kaliammoniumsalpeter		„	20. 8.18	
	„	Natrammonsalpeter		„	„	
	15. 5. 18	Ammoniumbikarbonat		„	„	
	15. 9. 18	Schwefelsaures Kali		Sp.-T. II		
3	1. 10. 14	Natriumnitrit u. Natriumnitritnitrat	Bis 350 km 2,2 darüber 1,4 (anzustoßen) + 7 (Rohstofftarif) gekürzt um 20 v. H.	Klasse B	31.12.16	
4	15. 2. 15	Superphosphat mit geringem Phosphorgehalt	Bis 200 km 2,2 201—350 „ 1,8 über 350 „ 1,0 (anzustoßen) + 7 (Kalitarif) gekürzt um 20 v. H	Klasse B	1. 7.17	
	25. 3. 15	Thomasschlacken und Thomasschlackenmehl, wie im Rohstofftarif genannt		Sp.-T. III		
	9. 12. 15	Knochenmehl		Sp.-T. III		

Lfd. Nr.	Eingeführt	Güterart	Ermäßigte Einheitsätze (Streckenfracht für 1 tkm, Abfertigungsgebühr für 100 kg) ℌ	Regelrechte Einheitsätze (Streckenfracht für 1 tkm, Abfertigungsgebühr für 100 kg) ℌ	Aufgehoben	Bemerkungen (Veranlassungen usw.)
5	22. 3. 15	Mineralische Rohphosphate	Bis 400 km Kalitarif (s. vorstehend) darüber (anzustoßen) 0,5 gekürzt um 20 v. H.			
6	27. 3. 16	Endlaugenkalk	1—50 km 2,6 darüber (anzustoßen) 1,4 + 9 (Düngekalktarif) gekürzt um 20 v. H.	Sp.-T. III		
7	23. 1. 15	Seeschlick von Nordseehafenstationen auf Entfernungen bis 500 km	0,5 ohne Abf.-Geb. mindestens 3 ℳ für 10 t	Sp.-T. III		
8	18. 2. 15	Perocid (Nebenerzeugnis bei Herstellung Auerscher Gasglühlichtstrümpfe) zur Bekämpfung von Pflanzenkrankheiten	5 t: Sp.-T. II 10 t: Sp.-T. III	Klasse A[1] Klasse B		
9	11. 5. 15	Kupfervitriol zur Bekämpfung von Pflanzenkrankheiten in Ladungen und als Stückgut	Ermäßigung der regelrechten Frachtsätze um 50 v. H.		12. 4.17 für Stückgut 10. 7.17 für Ladungen	
		E. Lebende Tiere.				
1	5. 11. 14	Ausgemusterte Militär-Dienstpferde u. Beutepferde in Wagenladungen, von östlichen und westlichen Direktionsbezirken auf Entfernungen über 300 km	Ermäßigung der regelrechten Ladungsfracht um 30 v. H.		3. 7.17	Zur Erleichterung der Deckung des Bedarfs an Zugpferden, namentlich für die Landwirtschaft.
2	19. 11. 14	Schweine in Wagenladungen, von den Provinzen Schleswig-Holstein und Hannover und von Hamburg nach Oberschlesien	Ermäßigung der regelrechten Ladungsfracht um 50 v. H.			Zur Förderung der Fleischversorgung Oberschlesiens.
3	12. 4. 15	Schweine in Wagenladungen, nach und von Waldweiden	Ermäßigung der regelrechten Ladungsfracht um 70 v. H.		10. 2.18	Durchhalten, besonders der Zuchttiere und des jüngeren Nachwuchses.
4	5. 5. 15	Pferde, Fohlen, Rindvieh und Kälber in Wagenladungen, von rheinischen Stationen nach Viehweiden in Belgien und zurück	Ermäßigung der regelrechten Ladungsfracht bis und von der deutsch-belgischen Übergangsstation um 70 v. H.		25. 2.18	Durchhalten des Pferde- und Rindviehbestands.
5	15. 4. 18	Rindvieh in Wagenladungen von nord- und mitteldeutsch. Stationen nach Weiden im Kreis Kehdingen u. zurück	Ermäßigung der regelrechten Ladungsfracht um 50 v. H.		15.11.18	Zur Ausnutzung der unbesetzten Fettweiden im Kreis Kehdingen

Lfd. Nr.	Eingeführt	Güterart	Ermäßigte Einheitsätze (Streckenfracht für 1 tkm, Abfertigungsgebühr für 100 kg) ℳ	Regelrechte Einheitsätze (Streckenfracht für 1 tkm, Abfertigungsgebühr für 100 kg) ℳ	Aufgehoben	Bemerkungen (Veranlassungen usw.)
		II. Frachtermäßigungen vornehmlich für den Versand und Empfang der Industrie.				
		A. Lebensmittel.				
1	19. 10. 14	Margarine und Butterschmalz in Stückgutsendungen von höchstens 200 kg in der Zeit vom 1. Oktober bis 31. März [1]) Ermäßigung ausgedehnt auf:	Bei Aufgabe mit weißem (vom 1. 10. 16 ab rotem) Frachtbrief eilgutmäßige Beförderung zu Frachtgutsätzen		1. 1.19	[1]) Für die Zeit April bis September erfolgt Beförderung als Eilgut zu Frachtgutsätzen bereits auf Grund des Eilgut-Spezial-Tarifs.
	8. 7. 15	Sonstige Kunstspeisefette während des ganzen Jahrs				
2		Kartoffelerzeugnisse:				Zur Erleichterung der Zufuhr nach dem Bedarfsgebiet und zur Streckung der Mehlvorräte.
	22. 8. 14 (für Stückgut 12. 11. 14)	a) Kartoffeln, gedörrt oder getrocknet (hierzu gehörig: Kartoffel-Flocken, -Scheiben, -Schnitzel, -Backmehl, -Dörrmehl, -Walzmehl, -Flockengrieß)	Ladungen: Bis 150 km 2,2 + 7 (Rohstofftarif) darüber (anzustoßen) 1,0	Sp.-T. I (feuchte Stärke Sp.-T. III)	12. 4.17 für Stückgut	
	17. 11. 14 (für Stückgut 4. 12. 14)	b) Kartoffelstärkemehl zur Brotbereitung an die Trockenkartoffel-Verwertungsgesellschaft	Stückgut: Frachtberechnung für das halbe Gewicht		desgl.	
	10. 12. 14	c) Kartoffelstärke, trockene zur Brotbereitung an die Trockenkartoffel-Verwertungsgesellschaft			desgl.	
	26. 4. 15	d) Kartoffelstärke, feuchte, zur Brotbereitung an Stärkefabriken			1. 2.17	
3	15. 2. 15	Rohzucker von Ost- und Westpreußen, Posen, Pommern und Mecklenburg nach Zuckerraffinerien	Bis 200 km Sp.-T. I 201—500 km 1,0 über 500 „ 2,0 (anzustoßen)	Sp.-T. I	1.10.15	Zur Erleichterung d. Ausgleichs zwischen Überschuß u. Bedarf an Rohzucker in den östlichen u. den westlichen Gebieten.
4	10. 2. 15	Speisesirupe aus Zucker (auch Invertzucker) Zuckerabläufe, flüssige Rübenmus und Rübenspeisesirup, sämtlich zur Herstellung von Marmelade oder zur Verwendung als Brotaufstrich Honig, natürlicher und künstlicher Ermäßigung später ausgedehnt auf	Ladungen: 5 t: Sp.-T. III 10 t: Sp.-T. III Stückgut: Sp.-T. f. best. Stückg.	Klasse A^1 und A^2 Klasse B Sp.-T. I u. II [1]) Allgem. Stückgutklasse	12. 4.17 für Stückgut und 20. 7.17 für Ladungen	Zur Erleichterung der Versorgung mit Lebensmitteln. [1]) Sp.-T. I für Rübenmus, Rübenspeisesirup u. Stärkesirup, Sp.-T. II f. Melasse.
	4. 3. 15	Melasse zur Herstellung von Speisesirup,				
	27. 4. 16	Stärkesirup zu Speisezwecken				

Lfd. Nr.	Eingeführt	Güterart	Ermäßigte Einheitsätze (Streckenfracht für 1 tkm, Abfertigungsgebühr für 100 kg) ℳ	Regelrechte Einheitsätze (Streckenfracht für 1 tkm, Abfertigungsgebühr für 100 kg) ℳ	Aufgehoben	Bemerkungen (Veranlassungen usw.)
5	23. 3. 16	Melasse zur Erzeugung von Nährhefe (seit 1. 10. 17 auch Backhefe) in 10 t- (seit 1. 1. 17) auch 5 t-Ladungen	10 t: Bis 350 km 2,2 über 350 „ 1,4 (anzustoßen) + 7 (Rohstofftarif)	Sp.-T. II		
			5 t: Sp.-T. II	Klasse A²		
6	7. 9. 16	Bierhefe, naß oder abgepreßt in Ladungen und als Stückgut	Bei Aufgabe als Frachtgut eilgutmäßige Beförderung. Seit 15. 3. 17: Bei Aufgabe als Eilgut Frachtberechnung nach den Frachtgutsätzen			
7	14. 6. 17	Sauerkraut, auch Rübensauerkraut	Bei Aufgabe als Frachtgut eilgutmäßige Beförderung		31. 8.17	
		B. Kohlen und Koks.				
		a) Inlandsverkehr:				
1	10. 9. 14	Steinkohlen, -Koks und -Briketts, Braunkohlen, -Koks und -Briketts von binnenländischen Wasserumschlagsplätzen	Bis 350 km 2,2 über 350 „ 1,4 (anzustoßen) + 7 (Rohstofftarif)	Sp.-T. III		Zur Erleichterung des Bezugs von Brennstoffen und Entlastung der Eisenbahn.
2	29. 4. 14	Steinkohlen, Koks und Briketts in Mengen von mindestens 100 t (später 45 t) vom Ruhrbezirk nach Dänischburg b. Lübeck an das Hochofenwerk daselbst	Bis 15. 11. 17: 1,34 + 6 vom 15. 11. 17: 1,58 + 6	Sp.-T. III		Zur Erleichterung des Bezugs.
3	1. 10. 14	Steinkohlen (Gaskohlen) vom Ruhrbezirk an Gasanstalten in dem Gebiet an und östlich sowie nördlich der Linie Stolpmünde—Stolp—Reinfeld—Konitz—Strasburg (Westpr.)	1,23 + 6	Sp.-T. III	7. 12. 14 (ersetzt durch die nachstehende Ermäßigung)	Zur Versorgung der Gasanstalten (Ersatz für englische Gaskohlen).
4	26. 11. 14	Steinkohlen und Briketts in Mengen von mindestens 45 t vom Ruhrbezirk und Emden nach Stationen an und östlich der Linie Stralsund (und Seitenstrecken)—Neubrandenburg—Fürstenberg (Meckl.)—Templin—Eberswalde—Frankfurt (Oder)—Lieberose—Cottbus—Görlitz (ausschließlich der in der Provinz Ostpreußen gelegenen Stationen)	Bis 550 km Rohstofftarif (s. oben) über 550 km 0,2 (anzustoßen)	Sp.-T. III	20. 4.17	Deckung des Bedarfs der östlichen Landesteile durch Ruhrkohlen als Ersatz für den Ausfall an englischen und nicht ausreichend lieferbaren schlesischen Kohlen.

Lfd. Nr.	Eingeführt	Güterart	Ermäßigte Einheitsätze (Streckenfracht für 1 tkm, Abfertigungsgebühr für 100 kg) ℳ	Regelrechte Einheitsätze (Streckenfracht für 1 tkm, Abfertigungsgebühr für 100 kg) ℳ	Aufgehoben	Bemerkungen (Veranlassungen usw.)
5	1. 7. 17	Steinkohlen, Koks und Briketts vom Ruhrbezirk (einschließlich Mörs, Trompet, Rheinkamp, Ibbenbüren, Püsselbüren) nach Hamburg, Altona und Harburg zur Weiterbeförderung mit Schiffen elbaufwärts	Kürzung der Ausnahmesätze[1]) nach dem Küstengebiet um 6 ℳ für 100 kg [1]) 1—250 km 2,2 251—350 „ 0,8 über 350 „ 1,4 (anzustoßen) + 7	Sp.-T. III		Zur Aufrechterhaltung des Kohlenumschlags in Hamburg usw. nach der mit Tariferhöhungen verknüpften Neuordnung der Kohlentarife.
6	7. 1. 15 bis 18. 2. 15	Steinkohlen, Koks und Briketts von Oberschlesien und Braunkohlen, Koks und Briketts von mitteldeutschen Braunkohlenversandstationen nach Stettin zur Verschiffung nach Memel	Ermäßigung der bestehenden Ausnahmesätze um 50 v. H.		7. 3.15	Für die Dauer der Einstellung des Betriebs auf der Strecke Tilsit—Memel.
7	13. 3. 15	Steinkohlen, Koks und Briketts a) von Oberschlesien nach Cosel-Hafen und (vom 12. 5. 15 ab) Oppeln-Hafen b) vom 7. 6. 15 ab von Niederschlesien nach Maltsch-Hafen und Pöpelwitz-Umschlag Zur Verschiffung nach den Empfangsgebieten an der Warthe (oberhalb Landsberg), Netze und der Weichsel	Einheitlicher Frachtsatz nach Cosel-Hafen 10 ℳ Oppeln-Hafen 15 „ Maltsch-Hafen 11 „ Pöpelwitz-Umschlag 11 „ für 10 t (einschließlich Kipp- u. Verschiebegebühr, bei Oppeln-Hafen nur einschließlich Verschiebegebühr)	Sp.-T. III	1. 7.17	Zur Entlastung der Eisenbahn durch den Wasserweg und zur Erleichterung der Kohlenversorgung der genannten Empfangsgebiete.
		b. Ausfuhrverkehr:				
8	9. 9. 14 u. später	Steinkohlen, Koks und Briketts in Sendungen von mindestens 500 t (später 100 t und 45 t) vom Ruhrbezirk nach Lübeck und anderen Ostseehafenstationen zur Verschiffung nach Dänemark, Schweden und Norwegen	1,34 + 6	Sp.-T. III	1. 4.17	Zur Erleichterung der Ausfuhr nach dem bisher vorzugsweise mit englischen Brennstoffen versorgten Ländern und zur Förderung der heimischen Kokserzeugung.
9	21. 6. 15 u. später	Steinkohlen (vom 20. 9. 15 ab auch): Steinkohlenkoks und -Briketts belgischen Ursprungs in Mengen von mindestens 45 t im Umschlagsverkehr von Duisburg-Hafen, Ruhrort-Hafen, Wesel und im Bahnübergangsverkehr von Herbesthal Grenze und Aachen-Bleyberg Grenze nach Hamburg und anderen Nord- und	Durchschnittlich 1,4 + 6 (von Duisburg, Ruhrort und Wesel) und 1,4 + 3 (von Herbesthal und Aachen-Bleyberg)	Sp.-T. III	1. 7.16	Zur Schonung der inländischen Vorräte bei der Versorgung des neutralen Auslands.

Lfd. Nr.	Eingeführt	Güterart	Ermäßigte Einheitsätze (Streckenfracht für 1 tkm, Abfertigungsgebühr für 100 kg) ℳ	Regelrechte Einheitsätze (Streckenfracht für 1 tkm, Abfertigungsgebühr für 100 kg) ℳ	Aufgehoben	Bemerkungen (Veranlassungen usw.)
		Ostseehafenstationen zur Verschiffung nach Dänemark, Schweden und Norwegen (Steinkohlen auch nach Verarbeitung zu Briketts auf den Seehafenstationen)				
10	2. 9. 14 u. später	Steinkohlen und Koks in Mengen von mindestens 500 t (später 100 t) von Oberschlesien und (vom 4. 11. 14 ab) von Niederschlesien nach Stettin und Gotzlow. Zur Ausfuhr nach Schweden	Ermäßigung der bestehenden für 45 t geltenden Ausnahmesätze um 1 ℳ für 10 t		15.12.15	Zur Erleichterung der Ausfuhr und Förderung der heimischen Koks-erzeugung.
11	16. 9. 15	Steinkohlen, Koks und Briketts von Oberschlesien nach Altona, Hamburg, Harburg und Ostseehafenstationen in Schleswig-Holstein u. Mecklenburg zur Verschiffung nach Dänemark, Schweden und Norwegen	1,34 + 6 unter Kürzung der hiernach sich ergebenden Frachtsätze um 10 ℳ für 10 t	Sp.-T. III	31. 3.17	desgl.
		C. Rohstoffe u. Erzeugnisse der Metallindustrie.				
		a) Eisen und Stahl.				
1	28. 8. 14	Eisenerz und (vom 2. 1. 17 ab) Eisenschlacken in Sendungen von mindestens 500 t (später 200 t) auf Entfernungen über 200 km von Ostseehäfen und (später) Nordseehäfen nach den Hochofenstationen des Ruhrgebiets; Empfangsgebiet später ausgedehnt auf: (v. 17. 9. 14): Georgsmarienhütte (v. 11. 2. 15): Lahn-, Dill- und Sieggebiet (v. 4. 3. 15): Bremen Zollausschluß (v. 25. 5. 15): Neheim-Hüsten (v. 24. 6. 15): Friedrich-Wilhelmshütte	1,0 + 6 (s. auch Bemerkungen)	Sp.-T. III	31.12.17	Zur Erleichterung des Bezugs aus Schweden und Norwegen. Von Stettin und Stolzenhagen—Kratzwiek wurden für Sendungen von 500 t noch folgende weiter ermäßigte Frachtsätze eingeführt (für 10 t): 62 ℳ nach allen Stationen des Ruhrgebiets, 59 ℳ nach Georgsmarienhütte.

lfd. Nr.	Eingeführt	Güterart	Ermäßigte Einheitsätze (Streckenfracht für 1 tkm, Abfertigungsgebühr für 100 kg) ℳ	Regelrechte Einheitsätze (Streckenfracht für 1 tkm, Abfertigungsgebühr für 100 kg) ℳ	Aufgehoben	Bemerkungen (Veranlassungen usw.)
2	9. 11. 14	Roheisen u. -Stahl der Tarifstelle „Eisen und Stahl" des Sp.-T. III Ziff. 1a, c u. d von deutschen Seehafenstationen	im allgemeinen 1,7 + 12 (s. Bemerkungen)	Sp.-T. III	1. 7.17	Zur Erleichterung der Einfuhr aus Schweden und Norwegen. Inkraftsetzung der sonst nur nach den Seehäfen geltenden Frachtsätze des A.-T. S. 5, Klasse III b bzw. II b auch für den Verkehr von den Seehäfen.
3	29. 4. 15	Manganhaltige Eisenschlacken mit Mindestgehalt von 8 v. H Mangan zum Hochofenbetrieb	Bis 400 km 1,25 über 400 „ 1,0 (anzustoßen) + 6	Sp.-T. III	20. 7.17	Zur Erleichterung des Bezugs.
4	14. 6. 15	Roteisenstein von Stationen des Lahn- u. Dillgebiets nach Bremen Zollausschluß und (vom 25. 9. 16) Dänischburg in Sendungen von mindestens 200 t (Bedingung der Mindestmenge später wegen geringer Wagengestellung fallen gelassen)	Bis 250 km 1,25 über 250 „ 1,0 (anzustoßen) + 6	Sp.-T. III		Zur Erleichterung des Bezugs als Ersatz für ausländische Erze.
5	3. 1. 16	Eisen und Stahl des Sp.-T. II von niederschlesischen und westdeutschen Eisenversandstationen nach Pommern, West- und Ostpreußen	s. Bemerkungen	Sp.-T. II	1. 7.17	Zur besseren Versorgung des Empfangsgebiets sind die schon seither bestehenden Ausnahmesätze von Oberschlesien auf niederschlesische u. westdeutsche Versandstationen ausgedehnt.
		b) Sonstige Metalle.				
6	11. 1. 15	Schwefelkiesabbrände an Kupferhütten	Bis 100 km 1,8 101—190 „ 1,5 über 190 „ 1,0 (anzustoßen) + 7 (Eisenerztarif nach Hochofenstationen).	Sp.-T. III		Zur Förderung der Kupfergewinnung.
7	23. 11. 14	Zinkerz, zunächst von Lübeck nach Nordenham, dann auch von anderen Ostseehäfen und nach rheinischen u. schlesischen Empfangsstationen, vom 26. 12. 14 ab von und nach allen Stationen Ermäßigung später ausgedehnt auf:	Bis 350 km 2,2 über 350 „ 1,4 (anzustoßen) + 7 (Rohstofftarif) abzüglich 30 v. H.	Sp.-T. III	1. 5.17	

lfd. Nr.	Eingeführt	Güterart	Ermäßigte Einheitsätze (Streckenfracht für 1 tkm, Abfertigungsgebühr für 100 kg) ₰	Regelrechte Einheitsätze (Streckenfracht für 1 tkm, Abfertigungsgebühr für 100 kg) ₰	Aufgehoben	Bemerkungen (Veranlassungen usw.)
	24. 2. 15	Bleierze				
	1. 4. 15	Kupfererze				
	„	Bleisulfat des Sp.-T. III				
	„	Bleiaschen				
	„	Nickelerze				
	„	Antimonhaltige Rückstände				
	24. 4. 15	Wolframhaltige Schlacken				
	10. 5. 15	Zinkoxyd und Zinkschlacken				
	14. 5. 15	Antimonerze				
	10. 6. 15	Zinkasche, Bodenzink (Hartzink)				
	1. 2. 16	Zinkflugstaub				
	10. 2. 16	Kupfer-, Tomback- u. kupfernickelplattierte Abfälle				
	„	Kupfer- u. Messingaschen				
	„	Kupfermühlenstaub, Messing $\frac{\text{und}}{\text{oder}}$ Kupfer enthaltend				
	8. 3. 16	Bleischlacken, Bleistein, bleihaltiger Flugstaubschlamm, Bleisalmiakschlacken				
	30. 3. 16	Zinnschlacken mit höchstens 5 v. H. Zinngehalt				
	26. 6. 16	Bleihaltige Glasscherben und Brocken				
8	15. 8. 15	Zinkblende von Oberschlesien nach westlichen Zinkhüttenstationen in Mengen von mindestens 500 t (später Bedingung der Mindestmenge aufgehoben)	1,0 + 6	Sp.-T. III	10. 2.17	Zur Erleichterung des Bezugs.
9	24. 2. 16	Gebrauchte Waren (Haushaltungsgegenstände usw.) aus Kupfer und Messing, vom 10. 4. 16 ab auch aus anderen Metallen und aus Legierungen, die zum Einschmelzen für die Herstellung von Munition beschlagnahmt und gesammelt sind, ferner Metallwaren, die zur Verarbeitung für die Heeresverwaltung beschlagnahmt und gesammelt sind	5 t: Klasse A^2 10 t: Sp.-T. I	Klasse A^1 Klasse B	1. 5.17	
10	5. 4. 17	Tonerdeschmelze von Saarbrücken-Malstadt nach Hönningen (Rhein)	Sp.-T. II	Klasse B	1.12.18	Zur Förderung der Aluminiumgewinnung.

Lfd. Nr.	Eingeführt	Güterart	Ermäßigte Einheitsätze (Streckenfracht für 1 tkm, Abfertigungsgebühr für 100 kg) ℳ	Regelrechte Einheitsätze (Streckenfracht für 1 tkm, Abfertigungsgebühr für 100 kg) ℳ	Aufgehoben	Bemerkungen (Veranlassungen usw.)
11	19. 7. 18	Bleistein	Bis 350 km 2,2 über 350 „ 1,4 (anzustoßen) + 7 (Rohstofftarif)	Sp.-T. III	1.10.18	Zur Ermöglichung der Verwertung alter Bleisteinbestände zur Bleigewinnung.
		D. Bedarfstoffe und Erzeugnisse der chemischen Industrie.				
1	7. 10. 14	Abfallsalpetersäure von 30 bis 36° Bé von bestimmten Stationen	Bis 350 km 2,2 über 350 „ 1,4 (anzustoßen) + 7 (Rohstofftarif)	Klasse B	31.12.16	Zur Gewinnung des in der Abfallsäure noch enthaltenen Salpeters.
2	19. 10. 14	Salpeter aller Art	Sp.-T. III	Klasse B (Chilesalpeter Sp.-T. III)	31. 1.17	Zum Ausgleich der Salpeterbestände.
3	3. 2. 15	Kalichlorat (chlorsaures Kali)	Sp.-T. III	Klasse B	31.12.16	Ersatz für Salpeter.
4	7. 12. 15	Ammoniakwasser, konzentriertes, mit Stickstoffgehalt bis 30 v. H., zur Herstellung von Salpetersäure oder Salpeter	Sp.-T. III	Klasse B	31. 1.17	
5	10. 12. 14	Schwefel u. Schwefelblüte	Sp.-T. III	Sp.-T. I	1. 7.17	Zur Erleichterung der Einfuhr auf dem Bahnweg infolge Sperrung des Wasserwegs.
6	1. 11. 14	Schwefelkies auf Entfernungen über 300 km Ermäßigung später ausgedehnt auf:	1,0 + 6 (s. Bemerkungen)	Sp.-T. III	20. 7.17	Zur Förderung der Gewinnung von Schwefelsäure usw.
	1. 7. 15	Gasreinigungsmasse, gebrauchte	zur Herstellung von Schwefelsäure, schwefliger Säure und Schwefel			Für Gasreinigungsmasse vom 1. 12. 17 ab folgende höheren Einheitsätze:
	„	Kieserit				Bis 400 km Rohstofftarif (s. oben)
	18. 10. 15	Schwerspat				über 400 km 1,0
	22. 11. 15	Gips, Anhydrid, Chlormagnesiumlauge, geschmolzenes Chlormagnesium				(anzustoßen).
	16. 12. 15	Schwefelkalzium				
	2. 3. 16	Schwefelkiesabbrände für Anhydrit, Gips- und Schwefelkalzium auch auf Entfernungen unter 300 km			20. 7.17	
7	2. 1. 15	Bauxit auf Entfernungen über 300 km	1,0 + 6	Sp.-T. III	21. 2.17	Zur Herstellung von schwefelsaurer Tonerde, Alaun, Aluminium usw.

Lfd. Nr.	Eingeführt	Güterart	Ermäßigte Einheitsätze (Streckenfracht für 1 tkm, Abfertigungsgebühr für 100 kg) ℌ	Regelrechte Einheitsätze ℌ	Aufgehoben	Bemerkungen (Veranlassungen usw.)
8	7. 6. 15	Tonerde, gelöste, ameisensaure	5 t: Klasse A^2	Klasse A^1	15.11.18	Gleichtarifierung mit gelöster essigsaurer Tonerde (als Ersatzmittel).
			10 t: Sp.-T. I	Klasse B		
9	23. 9. 18	Abfallsalz der Petroleserzeugung	Sp.-T. III	Klasse B		Förderung der Verwendung als Gewerbesalz (Fabriksalz).
		E. Fette, Öle, fett- und ölhaltige Stoffe.				
1	19. 10. 14	Mineralöle (auch Steinkohlenteeröle) aller Art, soweit nicht bereits dem Sp.-T. III angehörig, bei der Einfuhr über die trockene Grenze, über deutsche Seehäfen und über die Donauhäfen Deggendorf und Regensburg, sowie von Tank- und Raffinerieſtationen, vom 1. 6. 15 ab von und nach allen Stationen.	Sp.-T. III	Klasse B u. Sp.-T. I	1. 9.17, für Petroleum 1. 5.18	
		Ermäßigung später ausgedehnt auf:				
	18. 3. 15	Mischungen zu Schmierzwecken aus mineralischen Ölen mit tierischen und pflanzlichen Fetten und Ölen				
	4. 11. 15	Walzenschmierbriketts				
	15. 9. 16	Terpentinölersatz				
2	30. 11. 14	Tierische und pflanzliche Fette und Öle aller Art, ausgenommen Butter, Margarine und andere aus Fetten und Ölen hergestellte fertige Speisefette	Ladungen: 5 t: Sp.-T. II	Klasse A^1 und A^2		
			10 t: Sp.-T. III	Klasse B u. Sp.-T. I		
		Ölfrüchte und Ölsaaten, wie in Sp.-T. I genannt, in Ladungen. Ermäßigung später ausgedehnt auf:	Stückgut (Samen und Sämereien, Schalenobst): Klasse A^2	Sp.-T. f. bestimmte Stückgüter u. Allgem. Stückgutklasse	31. 1.17 Fettschlamm 1. 5.16	
	22. 2. 15	Fettsäuren				
	12. 4. 15	Fettschlamm aus Kläranlagen				
	17. 6. 15	Degras aller Art				
	20. 9. 15	Samen und Sämereien wie in Sp.-T. I gen (einschl. Obstkerne), Schalenobst (Nüsse usw.), auch als Stückgut				
	22. 6. 16	Bleicherde, gebrauchte, paraffinhaltige				

lfd. Nr.	Eingeführt	Güterart	Ermäßigte Einheitsätze (Streckenfracht für 1 tkm, Abfertigungsgebühr für 100 kg) ℌ	Regelrechte Einheitsätze (Streckenfracht für 1 tkm, Abfertigungsgebühr für 100 kg) ℌ	Aufgehoben	Bemerkungen (Veranlassungen usw.)
3	12. 10. 16	Frische Rinderfüße zur Herstellung von Klauenöl in Wagenladungen, in der Zeit vom 1. Oktober bis 31. März auch als Stückgut	Bei Aufgabe als Frachtgut eilgutmäßige Beförderung		13. 6.18	
4	26. 10. 16	Bucheckern in Ladungen und als Stückgut				
		F. Faserstoffe.				
1	15. 12. 14	Baumwolle, rohe	5 t:			
		Lintersroh	Sp.-T. II	Klasse A[2]		
		Abfälle der Be- und Verarbeitung von Baumwolle, auch Putzwolle	10 t:	(Kapok: Klasse A[1])		
		Kapok (auch Akon), gepreßt	Sp.-T. III	Sp.-T. II	31.12.16	
	23. 8. 15	Kunstbaumwolle		Baumwolle: Sp.-T. I (Kapok: Klasse B)		
2	7. 12. 14	Jute, rohe des Sp.-T. II	5 t:		1.10.16	Für Flachs, gebrecht, betrug die Ermäßigung bis 1. 10. 16 = 30 v. H. der regelrechten Fracht.
	2. 1. 15	Flachs, gebrecht	Sp.-T. II	Klasse A[2]	1. 9.18	
	7. 1. 15	Hanf, gebrecht, und hanfähnliche Gespinstfasern	10 t:		1. 9.18	
			Sp.-T. III (s. Bemerkungen)	Sp.-T. II		
3	2. 1. 15	Flachs, roh, auch geröstet	5 t:			
	23. 8. 15	Hanf, roh, auch geröstet	—	Sp.-T. II	1. 9.18	Für Flachs, roh, und Werg usw. betrug die Ermäßigung bis 1. 10. 16 30 v. H. der regelrechten Fracht.
	19. 4. 15	Werg, Abwerg, Hede und Hedeabfälle von Flachs oder Hanf	10 t:			
			1—350 km 2,2 über 350 „ 1,4 (anzustoßen) + 7 (Rohstofftarif) (s. Bemerkungen)	Sp.-T. III	1. 9.18	
4	29. 6. 16	Brennesseln zur Herstellung	5 t:			
	19. 10. 16	Ginster von Gespinstfasern	Sp.-T. II	Klasse A[1]		
	4. 12. 16	Hopfenranken	10 t:			
			Bis 1. 9. 18: Rohstofftarif[1]) (wie vor) seit 1. 9. 18 Sp.-T. III	Klasse B		[1]) Für Brennesseln vom 29. 6. 16 bis 1. 10. 16 Sp.-T. III.
		G. Gerbstoffe.				
1	28. 11. 14	Gerbstoffe und Sumach, wie in Sp.-T. I genannt	Sp.-T. III	Sp.-T. I	15.11.16	
2	13. 3. 15	Flüssige Gerbstoffe und Gerbstoffauszüge	Sp.-T. III	Klasse B	10.11.16	
3	20. 9. 16	Nußbaumrinde, auch gemahlen oder sonst zerkleinert, zur Herstellung von Gerbstoffen	Sp.-T. III	Klasse B		Zur Gleichstellung m. den nach der Güterklassifikation dem Sp.-T. III angehörenden Rinden.

Lfd. Nr.	Eingeführt	Güterart	Ermäßigte Einheitsätze (Streckenfracht für 1 tkm, Abfertigungsgebühr für 100 kg) ₰	Regelrechte Einheitsätze (Streckenfracht für 1 tkm, Abfertigungsgebühr für 100 kg) ₰	Aufgehoben	Bemerkungen (Veranlassungen usw.)
		H. Harze.				
1	2. 1. 15	Harze, wie im Sp.-T. I genannt	Stückgut: Allgem. Stückgutklasse, gekürzt um 50 v. H.	Allgem. Stückgutklasse		Zur Versorgung der Seifen-, Papier- usw. Fabriken.
2	15. 4. 15	Cumaronharz				
			5 t:			
3	22. 4. 15	Bernstein, geschmolzen	Sp.-T. II	Klasse A^1 und A^2	31. 1.17	
			10 t:			
4	17. 4. 16	Harzleim, Gerbleim, Kiefernrohbalsam in Ladungen, später auch als Stückgut	Sp.-T. III	Sp.-T. I und Klasse B		
		J. Papier.				
1	1. 4. 15	Papier von Hammermühle, Köslin, Stolp und (später) Tilsit nach einzelnen rheinischen, westfälischen und hessischen Stationen	Papier der allgem. Wagenladungsklasse: Bis 550 km Kl. B; über 550 „ 1,2 (anzustoßen)	Klasse B	31. 3.17	Zur Aufrechterhaltung des Betriebs der Papierfabriken.
			Papier des Sp.-T. I: Bis 550 km Sp.-T. I; über 550 km 1,2 (anzustoßen)	Sp.-T. I		
2	29. 11. 15	Papiersäcke, neue, in Ladungen (10 t, später auch 5 t)	Stückgut: Allgem. Stückgutklasse, gekürzt um 50 v. H.	Allgem. Stückgutklasse	12. 4.17 für Stückgut	
			5 t:			
	17. 4. 16	Papiersäcke, gebrauchte, in Ladungen und als Stückgut	Neue Säcke: Klasse A^1	Klasse A^2	1. 8.18 für Ladungen	
			Gebrauchte Säcke: Sp.-T. II			
			10 t:			
	17. 4. 16	Papier und Pappe, alt abgängig, wie in Sp.-T. II genannt, als Stückgut	Neue Säcke: Sp.-T. I; Gebrauchte Säcke: Sp.-T. III	Klasse B		
		K. Sonstige Güter.				
1	11. 3. 15	Rohzucker von weniger als 98 v. H. Polarisation zu Brennereizwecken, vergällt	Sp.-T. III	Sp.-T. I	31.12.16	Zur Förderung der Spiritusgewinnung.
2	19. 4. 15	Spiritus (Branntwein) bei der Einfuhr vom Ausland, zur Vergällung	Sp.-T. III	Klasse B	10. 5.17	
3	17. 10. 18	Sägespäne, entlaugte (Holztreber)	1—350 km 2,2; über 350 „ 1,4 (anzustoßen) + 7 (Rohstofftarif)	Klasse B		Abfall der Spiritus-erzeugung. Erleichterung der Verwendung.

lfd. Nr.	Eingeführt	Güterart	Ermäßigte Einheitsätze (Streckenfracht für 1 tkm, Abfertigungsgebühr für 100 kg) ℳ	Regelrechte Einheitsätze (Streckenfracht für 1 tkm, Abfertigungsgebühr für 100 kg) ℳ	Aufgehoben	Bemerkungen (Veranlassungen usw.)
4	20. 2. 15	Steinkohlenteer	1—200 km 2,2 201—350 „ 1,8 über 350 „ 1,0 (anzustoßen) + 7 (Kalitarif)	Sp.-T. III	1. 1.17	Zum Ausgleich zwischen den Überflußgebieten in Mittel- und Ostdeutschland und dem Bedarfsgebiet in Rheinland-Westfalen.
5	25. 5. 16	Kohlenstiftebruch Abfall von Elektrodenkohle	Sp.-T. III	Klasse B	1. 8.18 für Kohlenstiftebruch	Erleichterung der Verwendung zur Herstellung von Elektroden.

III. Frachtermäßigungen vornehmlich zugunsten des Handels.

1	1. 9. 14 u. später	Ausfuhrgüter, die vor der Mobilmachung zur Ausfuhr nach außerdeutschen Ländern über deutsche Seehäfen, Binnenumschlagsplätze oder die trockene Landesgrenze aufgegeben waren, infolge Behinderung der Ausfuhr durch den Krieg aber nur bis zum See- oder Binnenhafen oder zur Grenzstation gelangten oder bereits auf einer Unterwegstation angehalten wurden; desgleichen auch nach der Mobilmachung aufgegebene Ausfuhrgüter, wenn die Ausfuhr infolge eines Ausfuhrverbots nicht erfolgen konnte	Für den Hinweg wurde bei Bestehen ermäßigter Ausfuhrfrachtsätze die Fracht so berechnet, als ob das Gut ausgeführt worden wäre. Für die Rückbeförderung nach der ursprünglichen Versandstation wurde auf Antrag nachträglich aus Billigkeitsgründen die Fracht ermäßigt, wenn die Berechnung der vollen tarifmäßigen Fracht eine ungewöhnliche Härte in sich schloß			
2	10. 2. 15	Güter, vor der Mobilmachung aufgegeben, die wegen des Kriegs unterwegs angehalten werden mußten, auf Verfügung des Absenders einem Spediteur übergeben und von diesem nach Wiederzulassung des öffentlichen Güterverkehrs der Eisenbahn in unverändertem Zustand zur Wei-	Die Fracht wurde auf Antrag so berechnet, als ob das Gut von der ursprünglichen Versandstation ohne Unterbrechung nach der ursprünglichen Bestimmungstation befördert worden wäre			

Lfd. Nr.	Eingeführt	Güterart	Ermäßigte Einheitsätze (Streckenfracht für 1 tkm, Abfertigungsgebühr für 100 kg) ℳ	Regelrechte Einheitsätze (Streckenfracht für 1 tkm, Abfertigungsgebühr für 100 kg) ℳ	Aufgehoben	Bemerkungen (Veranlassungen usw.)
		terbeförderung an denselben Empfänger und nach derselben Bestimmungstation, die auf dem ersten Frachtbrief ursprünglich angegeben waren, wieder aufgegeben wurden				
3	1. 11. 14	Frachtstückgut zur überseeischen Ausfuhr nach außerdeutschen (vom 15. 9. 15 ab nur nach neutralen außerdeutschen) Ländern im Fall der Beförderung auf dem Bahnweg nach niederländischen Seehafenstationen zur Verschiffung	Klasse A[1]	Allgem. Stückgutklasse oder Sp.-T. für bestimmte Stückgüter	1. 5.16	Ausdehnung des nach deutschen Seehäfen bestehenden Ausnahmetarifs für Frachtstückgut zur überseeischen Ausfuhr.
4	7. 10. 14	Güter in Wagenladungen zur überseeischen Ausfuhr nach außerdeutschen (später nur nach neutralen außerdeutschen) Ländern und deutschen Kolonien im Verkehr a) nach deutschen Seehafenstationen und den Übergangstationen an der Landesgrenze, b) vom 1. 12. 14 ab nach Umschlagsplätzen an binnenländischen Wasserstraßen	Ermäßigung der deutschen Frachtsätze oder Frachtanteile um 30 v. H.		30. 4.16	
5	25. 8. 16	A: Butter, Eier, Fette, Fische, Fleisch u. Fleischwaren, Gemüse, Käse, Milch und Rahm, Obst, Pflanzenöle, lebende Tiere (ausschl. Pferde) bei der Einfuhr aus der Schweiz, den Niederlanden und den nordischen Ländern B: Leere gebrauchte Milchgefäße im Fall der Rückbeförderung nach den genannten Ländern	Bei Einfuhr der Güter zu A und Rückbeförderung der Gefäße zu B wurde 1. der bei der Neuaufgabe auf einer inländischen Station tarifmäßig zu erhebende Frachtzuschlag (40 v. H., später höher bis 180 v. H.) nicht erhoben, 2. bei mit direktem Frachtbrief abgefertigten Sendungen der Währungsunterschied zwischen dem den deutschen Bahnen zufließenden Anteil und dem Anteil, der ihnen im Frieden zufließen würde, erstattet		31. 8.18 für direkt abgefertigte, 31. 3.19 für neu aufgegebene Sendungen	Die Maßnahme wurde eingeführt, um die durch die Bundesratsverordnung vom 16. März 1916, betreffend Frachtzahlung für alle Ein- und Ausfuhrsendungen im Ausland, eintretende Frachtverteuerung für nebenbezeichnete Lebensmittel unwirksam zu machen.

Lfd. Nr.	Eingeführt	Güterart	Ermäßigte Einheitsätze (Streckenfracht für 1 tkm, Abfertigungsgebühr für 100 kg) ℳ	Regelrechte Einheitsätze (Streckenfracht für 1 tkm, Abfertigungsgebühr für 100 kg) ℳ	Aufgehoben	Bemerkungen (Veranlassungen usw.)
6	14. 12. 14	a) Kakao b) Bananen, Apfelsinen, Mandarinen, Pomeranzen und Zitronen als Frachtgut, Bananen vom 27. 1. 16 auch als Eilgut	Frachtgut: 5 t: Klasse A^2 10 t: Sp.-T. II Eilgut: wie vor für das doppelte Gewicht	Klasse A^1 Klasse B	2. 3. 16 für Bananen usw. 31. 12. 16 für Kakao	Zur Erleichterung der Einfuhr.

IV. Notstandstarifmaßnahmen zugunsten der durch den Einmarsch des Feinds geschädigten Landesteile Provinz Ostpreußen und Elsaß-Lothringen.

		a) Provinz Ostpreußen.				
1	6. 10. 14	A. Landwirtschaftliche Geräte und Maschinen Düngemittel Futter- und Streumittel Benzin, Benzol, Spiritus Bauartikel B. Pferde, Zugochsen, Magerschweine nach Ostpreußen. Ermäßigung später ausgedehnt auf:	Stückgut: Sp.-T. I Allgem. Stückgutklasse oder Sp.-T. für bestimmte Stückgüter Ladungen: Kürzung der tarifmäßigen Fracht um 50 v. H.		s. Bemerkungen	Zur wirtschaftlichen Hebung der geschädigten Teile der Provinz. Aufgehoben für: Landwirtschaftliche Geräte u. Maschinen, Benzin usw., Bauartikel (mit Ausnahme von Holz, Kalk, Ziegelsteinen, Dachsteinen u. Ziegel, Mörtelmischungen) 31. 10. 16, Wegebaustoffe 31. 3. 17; Dünge-, Futter- und Streumittel, Saatgut 31. 5. 17; Holz, Kalk, Ziegelsteine, Dachsteine und -Ziegel, Mörtelmischungen 31. 12. 18; lebende Tiere 15. 1. 19.
		zu A:				
	11. 3. 15	Lebensmittel an Kommunalverbände, die diese Artikel in Ausübung gemeinnütziger Tätigkeit zum Selbstkostenpreis an Verbraucher abgeben (gültig bis 30. 9. 15)				
	9. 4. 15 u. später	Wegebaustoffe				
	17. 4. 15	Getreide u. Hülsenfrüchte als Saatgut				
		zu B:				
	11. 3. 15	Rindvieh, Schweine, Schafe jeder Art				
	8. 7. 15	Gänse, Hühner				
	5. 8. 15	Maultiere, Esel, Ziegen, Kaninchen				
2	6. 10. 14	Stein- und Braunkohlen-Koks und -Briketts nach Ostpreußen. Zur Entlastung des direkten Bahnwegs später ausgedehnt auf:	Kürzung der tarifmäßigen Frachtsätze um 50 v. H., vom 1. 2. 18 ab um 20 v. H.			

Lfd. Nr.	Eingeführt	Güterart	Ermäßigte Einheitsätze (Streckenfracht für 1 tkm, Abfertigungsgebühr für 100 kg) ℳ	Regelrechte Einheitsätze (Streckenfracht für 1 tkm, Abfertigungsgebühr für 100 kg) ℳ	Aufgehoben	Bemerkungen (Veranlassungen usw.)
	17. 5. 15	Sendungen nach Stettin, Elbing, Danzig u. Neufahrwasser zur Verschiffung seewärts oder über das Haff nach Ostpreußen, ferner (zur Entlastung der Ostseehäfen) vom 24. 1. 16 bis 31. 12. 16 auch auf Sendungen nach Elbe-, Weser- u. Emshafenstationen				
3	5. 10. 14	Holzzellstoff (Zellulose), trocken, von den ostpreußischen Zellstoffabriken nach mittel- und westdeutschen Stationen	Sp.-T. III vom 12. 5. 15 ab weiter ermäßigt auf: 1—350 km 2,2 über 350 „ 1,4 (anzustoßen) + 7 (Rohstofftarif)	Sp.-T. I	20. 7.17	Zur Aufrechterhaltung des Betriebs der Holzzellstoffabriken im preußischen Notstandsgebiet.
4	4. 12. 14	Zuckerrüben von Stationen des ostpreußischen Notstandsgebiets nach Westpreußen	Kürzung der tarifmäßigen Frachtsätze um 50 v. H.			
5	13. 10. 14	Schlachtreifes Vieh (Rindvieh, Schweine, Schafe, Ziegen) von Ostpreußen nach Berlin (Zentralviehhof) in einzelnen Stücken und in Ladungen	Ermäßigung der tarifmäßigen Fracht um 30 v. H.		25.11.14	Zur Erleichterung des Absatzes wegen Mangels an Futter, Ställen usw. in Ostpreußen.
6	28. 8. 14	Vieh (einschl. Pferde) ostpreußischer Flüchtlinge bei Beförderung von östlichen Provinzen zur Aufstellung in westlicher Richtung	frachtfreie Beförderung			
	19. 9. 14	Liebesgaben (auch lebende Tiere) für Kriegsgeschädigte in Ostpreußen				Zur Linderung der durch den Enmarsch des Feinds entstandenen Notlage.
	25. 1. 15	Liebesgaben für ostpreußische Flüchtlinge, die auf behördliche Anordnung in Pommern, Mecklenburg, Hannover usw. in Notquartieren untergebracht worden				

Lfd. Nr.	Eingeführt	Güterart	Ermäßigte Einheitsätze (Streckenfracht für 1 tkm, Abfertigungsgebühr für 100 kg) ℳ	Regelrechte Einheitsätze (Streckenfracht für 1 tkm, Abfertigungsgebühr für 100 kg) ℳ	Aufgehoben	Bemerkungen (Veranlassungen usw.)
	7. 3. 15	Habe mittelloser ostpreußischer Flüchtlinge nach den für die Rückkehr freigegebenen Gebieten Ostpreußens	frachtfreie Beförderung			Zur Linderung der durch den Einmarsch des Feinds entstandenen Notlage.
	26. 6. 15	Geflügelsendungen an ostpreußische Oberförstereien zur unentgeltlichen Verteilung an geschädigte Förster				
		b) Elsaß-Lothringen.				
7	20. 1. 15	Landwirtschaftliche Geräte und Maschinen Düngemittel Futter- und Streumittel Bauartikel Steinkohlen, -Koks, -Briketts u. Braunkohlenbriketts Magerschweine, Milchkühe, Pferde, Ziegen, Zugochsen	Stückgut: Sp.-T. I Ladungen: Kürzung der tarifmäßigen Fracht um 50 v. H.	Allgem. Stückgutklasse oder Sp.-T. für bestimmte Stückgüter	1. 4.19	Zur wirtschaftlichen Hebung des geschädigten Landesteils.

V. Frachtvergünstigungen für milde Zwecke usw.

Im Lauf des Kriegs ist frachtfreie Beförderung angeordnet worden für:

1. a) Sendungen für freiwillige Krankenpflege,
   b) Gegenstände, die zur Verpackung der Sendungen zu a) gedient haben, auf dem Rückweg.
2. Gegenstände für die Wanderausstellung für Verwundeten- und Krankenfürsorge im Krieg, auf dem Hin- und Rückweg.
3. Verwundetenarbeiten aus deutschen Lazaretten und andere Gegenstände, die vom deutschen Roten Kreuz auf Wanderausstellungen in Holland ausgestellt wurden, zur Sammelstelle Berlin und von dort nach Holland und zurück.
4. Wollsachen beim Versand an eine Wollkommission oder an örtliche Sammelstellen für Reichswollsachen oder an Desinfektionsanstalten von Gemeinden, Krankenhäusern usw. (zur Versorgung der Krieger).
5. a) Rohmaterialien nach der Schweiz, Holland und Dänemark, die zur Anfertigung von Gebrauchsgegenständen durch die dort untergebrachten Kriegsgefangenen bestimmt,
   b) Waren aus der Schweiz, Holland und Dänemark, die aus den Rohmaterialien zu a) angefertigt waren.
6. Fleisch- und Wurstwaren als freiwillige Liebesgabe deutscher Fleischermeister, an die Zentralstelle für Liebesgaben deutscher Fleischermeister in Berlin.
7. Kleidungstücke der auf dem Schlachtfeld gefallenen Offiziere und Mannschaften.

8. Lebende Bäume und Sträucher zur Ausschmückung der Grabstätten der in Belgien und Lothringen gefallenen Krieger, freiwillig gespendet.

9. Liebesgaben für deutsche Zivilgefangene in Feindesland.

10. Flüchtlingsgut von deutschen hilfsbedürftigen Reichsangehörigen, die ihren Wohnort im Ausland oder in den vom Feind bedrohten oder besetzten Landesgebieten verlassen mußten.

11. Umzugsgut der nach Deutschland übersiedelnden mittellosen Angehörigen von reichsdeutschen Kriegern, die im Ausland ihren Wohnsitz hatten (ausgenommen Umzugsgut im Möbelwagen auf Eisenbahnwagen).

12. a) Umzugsgut der im Ausland wohnhaft gewesenen mittellosen deutschen Reichsangehörigen, die durch den Krieg genötigt waren, dauernd Aufenthalt in Deutschland zu nehmen (Ausnahme wie zu 11.),

    b) desgleichen von mittellosen österreichisch-ungarischen Staatsbürgern, die genötigt waren, dauernd Aufenthalt in Österreich-Ungarn zu nehmen (Ausnahme wie zu 11.).

13. Sendungen der Hindenburgspende an Speck, Fett, Schmalz, Schinken und dergleichen (zur Versorgung der Arbeiter), soweit sie unentgeltlich hergegeben worden.

14. Meßgüter bei der Rückbeförderung von der Leipziger Messe.

15. Weihnachtsgaben aus Amerika zur Verteilung an deutsche und österreichisch-ungarische Kriegswaisen, gerichtet an das Zentralkomitee der Vereine vom Roten Kreuz.

16. Mazzothgebäck, Liebesgabe für jüdische Kriegsgefangene zum Passahfest, als Eilgut von den Bäckereien nach den Gefangenenlagern.

17. Lebensmittel, Kleider und Schuhwerk, freiwillig gespendet, aus Dänemark für notleidende Polen (Frachtfreiheit von Fall zu Fall gewährt).

Anlage 9.

Verbrauchsmengen und Preise der wichtigsten Betrieb- und Oberbaustoffe.

Stoffbezeichnung	1913 Menge	1913 durchschnittl. Preis ℳ	1918 Menge	1918 durchschnittl. Preis ℳ	1919 Menge	1919 durchschnittl. Preis ℳ	Haushalt 1920 Menge	Haushalt 1920 durchschnittl. Preis ℳ	1920 gegen 1913 mehr v. H.
1. Kohlen, Koks, Briketts:	t		t		t	etwa	t		
Preußen-Hessen . . .	12477000	12,66	13990000	31,55	12200000	98,10	12689000	243,34	1822 (19fach)
Baden (einschl. Reichseisenb.)	642000	16,50	795000	47,00	651000	132,90	736000	331,40	1909 (20fach)
Bayern	1527000	17,08	1567000	32,88	1408000	111,75	1441600	[1]) 267,83	1468 (15,6fach)
Mecklenburg-Schwerin .	101292	[2]) 20,51	136152	[2]) 41,95	128488	[2]) 116,10	131557	[3]) 280,31	1267 (14fach)
Oldenburg	82000	16,70	98000	33,51	88000	84,19	98000	257,40	1441 (15fach)
Sachsen	962107	15,45	922278	34,47	[4]) 1141586	101,98	1066272	268,52	1638 (17fach)
Württemberg	409100	17,80	410300	35,54	408100	136,00	429000	342,60	1825 (19fach)
Zusammen . .	16200499	—	17918730	—	16025174	—	16591429	—	—
2. Petroleum [5]):	kg	für 100 kg	kg	für 100 kg	kg	für 100 kg	kg	für 100 kg	
Preußen-Hessen . . .	33490000	18,41	14182000	33,00	13000000	117,00	13000000	410,00	2127 (22fach)
Baden (einschl. Reichseisenb.)	2224000	18,90	493000	38,00	519000	247,30	545000	596,00	3054 (31fach)
Bayern	3855000	18,10	1960000	33,24	1940000	177,00	1940000	[6]) 410,00 / 606,00	Haushaltpreis 3248 (33fach)
Mecklenburg-Schwerin .	231500	[2]) 20,64	117600	[2]) 35,74	119600	[2]) 140,00	127700	[7]) 518,00	2409 (25fach)
Oldenburg	315000	20,17	147000	37,70	146000	103,00	144000	624,00	2994 (30fach)
Sachsen	2155146	17,00	929067	31,50	[8]) 1320058	113,00	820129	400,00	2253 (24fach)
Württemberg	934500	18,70	378200	38,31	409300	192,80	433000	565,50	2924 (30fach)
Zusammen . .	43205146	—	18206867	—	17453958	—	17009829	—	—
3. Mineralschmieröl [9]):									
Preußen-Hessen . . .	24231000	17,05	11696000	63,59	10750000	97,40	11000000	305,00	1689 (18fach)
Baden (einschl. Reichseisenb.)	1137000	18,90	847462	66,10	335000	100,00	922000	420,00	2123 (22fach)
Bayern	4406000	16,60	1260000	74,03	1200000	100,92	1960000	[10]) 723,00	[6]) 4255 (44fach)
Mecklenburg-Schwerin .	130400	[2]) 19,00	232500	[2]) 75,00	288800	[2]) 88,00	329100	[7]) 401,00	2010 (21fach)
Oldenburg	132000	35,91	217 000	100,58	224000	139,90	288000	503,00	1301 (14fach)
Sachsen	1941733	19,50	1943283	65,63	[11]) 2417945	87,00	1773439	288,00	1377 (15fach)
Württemberg	639000	18,50	483900	75,40	569100	120,00	700000	337,80	1726 (18fach)
Zusammen . .	32617133	—	16680145	—	15784845	—	16972539	—	—

[1]) Nach dem bisherigen Ausgabenanfall.
[2]) Mit Fracht.
[3]) Bis 1. Oktober mit Fracht.
[4]) Einschließlich 240104 t im 5. Vierteljahr 1919 (infolge Verschiebung des Haushaltjahrs).
[5]) Der Verbrauchsrückgang beruht auf starker Verbrauchseinschränkung und Ersatz der Petroleumbeleuchtung durch elektrisches Licht und Gaslicht.

Stoffbezeichnung	1913 Menge	1913 durchschnittl. Preis ℳ	1918 Menge	1918 durchschnittl. Preis ℳ	1919 Menge	1919 durchschnittl. Preis ℳ	Haushalt 1920 Menge	Haushalt 1920 durchschnittl. Preis ℳ	1920 gegen 1913 mehr v. H.
4. Putzbaumwolle[12]):	kg	für 100 kg	kg	für 100 kg	kg	für 100 kg	kg	für 100 kg	
Preußen-Hessen . . .	6491000	50,76	1724000	100,65	2370000	125,70	2800000	500,00	885 (10fach)
Baden (einschl. Reichseisenb.)	123000	48,00	57000	113,00	105000	217,00	232000	765,00	1493 (16fach)
Bayern	1329000	39,00	1100	115,00	65500	120,00	141000	350,00	800 (9fach)
Mecklenburg-Schwerin .	33100	[2]) 44,00	26500	[2]) 40,00	36600	[2]) 50,00	46100	[7])334,00	659 (8fach)
Oldenburg	48700	41,50	6400	110,00	8200	190,00	6000	500,00	1105 (11fach)
Sachsen	333918	35,45	—	—	—	—	74043	280,00	690 (8fach)
Württemberg	227200	44,50	96000	126,00	154300	162,00	190000	436,67	881 (10fach)
Zusammen . .	8585918	—	1911000	—	2739600	—	3489143	—	—
5. Schienen für Gleise:	t		t		t	etwa	t		
Preußen-Hessen . . .	404000	117,00	193000	298,00	56000	380,00	100000	3425,00	2380 (20fach)
Baden (einschl. Reichseisenb.)	11239	124,00	3812	278,00	1075	1288,00	2500	2950,00	2279 (24fach)
Bayern[13])	12298	[14])127,00	8258	[14])170,00	7648	[14])404,00	12071	[14])1503,00	1084(11,8fach)
Mecklenburg-Schwerin[15])	2589	134,00	2670	224,00	1545	307,00	1910	3147,00	2248 (23fach)
Oldenburg	5250	122,00	1100	240,00	1280	430,00	570	3000,00	2359 (24fach)
Sachsen	11200	134,00	7550	235,00	6500	[16])479,00	8700	2450,00	1728 (18fach)
Württemberg	10694	121,00	3278	236,00	4800	260,00	4050	2000,00	1553 (16fach)
Zusammen . .	457270	—	219668	—	78848	—	129801	—	—

[6]) Durchschnittspreis nach dem wirklichen Ankauf.

[7]) Ab 1. Oktober ohne Fracht.

[8]) Einschließlich 342645 kg im 5. Vierteljahr 1919 (infolge Verschiebung des Haushaltjahrs).

[9]) Der Verbrauchsrückgang beruht auf Mitverwendung von Teerfettöl im Verhältnis 1:1.

[10]) Deutsches Öl 345 ℳ, amerikanisches Öl 560 ℳ durchschnittlicher Preis für 100 kg.

[11]) Einschließlich 470446 kg im 5. Vierteljahr 1919 (infolge Verschiebung des Haushaltjahrs).

[12]) Der Verbrauchsrückgang beruht auf Mitverwendung von Holzwolle.

[13]) Die angegebenen Verbrauchsmengen an Oberbau- und Bettungstoffen gelten nur für den ordentlichen Haushalt und sind hier zufällig im Jahr 1913 sehr gering; in den Jahren 1912 und 1914 sind die entsprechenden Zahlen für Schienen z. B. nahezu doppelt so groß. Die Gesamtmenge der im ordentlichen und außerordentlichen Haushalt in den Jahren 1911 bis 1914 beschafften Schienen betrug durchschnittlich 30100 t im Jahr.

[14]) Die Durchschnittspreise der bei der Bahnunterhaltung verwendeten Oberbaustoffe sind erheblich niedriger als die Neubeschaffungspreise im gleichen Jahr, weil jeweils beträchtliche Mengen aus den Vorjahren mit billigen Einkaufspreisen zur Verfügung standen. — Die zum Teil erheblichen Abweichungen der Durchschnittspreise für Preußen-Hessen und Bayern müssen gleichfalls darauf zurückgeführt werden, daß in einem Fall nur Stoffe verbraucht wurden, die im gleichen Jahr beschafft worden sind, im anderen Fall aber auch Stoffe aus früheren Jahren.

[15]) 1920 sind hier ebenfalls die wirklichen Verbrauchsmengen und Preise (für das Vierteljahr Januar bis März nach Schätzung) eingestellt. — Bei den Oberbaustoffen erklären sich die Preisabweichungen von den preußischen Preissätzen dadurch, daß als Verbrauchspreise die Durchschnittspreise des Gesamtlagerbestands, in dem die billigeren Lagerbestände der Vorkriegszeit mitenthalten sind, angegeben sind. Die Mengen wurden in Mecklenburg nicht sofort nach der Lieferung auf den betreffenden Etattitel verrechnet, sondern erst beim Verbrauch.

[16]) Infolge Verschiebung des Haushaltjahrs kommen 5 Vierteljahre in Betracht.

Stoffbezeichnung	1913 Menge	1913 durchschnittl. Preis ℳ	1918 Menge	1918 durchschnittl. Preis ℳ	1919 Menge	1919 durchschnittl. Preis ℳ	Haushalt 1920 Menge	Haushalt 1920 durchschnittl. Preis ℳ	1920 gegen 1913 mehr v. H.
6. Eisenschwellen und Weichen für Gleise:	t		t		t	etwa	t		
Preußen-Hessen . . .	291000	112,00	96000	276,00	36000	370,00	50000	3425,00	2630 (27fach)
Baden (einschl. Reichseisenb.)	13263	115,00	3923	268,00	836	1288,00	2471	2993,00	2503 (26fach)
Bayern	2950	120,00	5061	166,00	3510	193,00	4821	1520,00	1167 (12,7fach)
Mecklenburg-Schwerin[1])	—	—	2687	205,00	1181	436,00	274	3169,00	—
Oldenburg	—	—	750	230,00	1000	420,00	1150	3020,00	—
Sachsen	13	155,00	281	251,00	86	[2])432,00	1	873,00	464 (6fach)
Württemberg	4174	121,00	1754	260,00	1880	405,00	1675	2000,00	1553 (16fach)
Zusammen . .	311400	—	110456	—	44493	—	60392	—	—
7. Kleineisen für Gleise:						etwa			
Preußen-Hessen . . .	173000	175,00	76500	460,00	34000	650,00	30000	5000,00	2680 (28fach)
Baden (einschl. Reichseisenb.)	2791	192,00	977	757,00	713	2335,00	1125	6255,00	3158 (32fach)
Bayern	6971	185,00	4090	273,00	4892	749,00	6465	1393,00	654 (7,5fach)
Mecklenburg-Schwerin[1])	2702	183,00	1740	229,00	1014	393,00	1002	4290,00	2244 (23fach)
Oldenburg	12580	155,00	420	430,00	720	730,00	300	5000,00	3126 (32fach)
Sachsen	3780	199,00	3000	341,00	3350	[2])654,00	3900	4450,00	2136 (22fach)
Württemberg	4345	193,00	1183	410,00	1700	820,00	1400	3000,00	1454 (16fach)
Zusammen . .	206169	—	87910	—	46389	—	44192	—	—
8. Holzschwellen aller Art:	Stück		Stück		Stück		Stück		
Preußen-Hessen . . .	3129600	4,70	1597600	8,55	587000	11,50	3000000	50,00	964 (11fach)
Baden (einschl. Reichseisenb.)	32811	5,60	5200.	13,20	12931	16,70	70500	60,00	972 (11fach)
Bayern	728949	5,11	413918	9,24	557409	11,60	592963	28,30	454 (5,5fach)
Mecklenburg-Schwerin[1])	184000	4,90	60600	7,20	71500	6,54	41200	60,00	1124 (12fach)
Oldenburg	212570	5,25	57850	10,50	33680	14,00	18600	60,00	1043 (11fach)
Sachsen	395850	4,00	222700	7,85	380000	[2]) 11,45	367600	61,40	1435 (15fach)
Württemberg	176000	4,80	64230	7,05	98170	13,95	83000	45,00	838 (10fach)
Zusammen . .	4859780	—	2362098	—	1740690	—	4179863	—	—

[1]) 1920 sind hier ebenfalls die wirklichen Verbrauchsmengen und Preise (für das Vierteljahr Januar bis März nach Schätzung) eingestellt. — Bei den Oberbaustoffen erklären sich die Preisabweichungen von den preußischen Preissätzen dadurch, daß als Verbrauchspreise die Durchschnittspreise des Gesamtlagerbestands, in dem die billigeren Lagerbestände der Vorkriegszeit mitenthalten sind, angegeben sind. Die Mengen wurden in Mecklenburg nicht sofort nach der Lieferung auf den betreffenden Etattitel verrechnet, sondern erst beim Verbrauch.

[2]) Infolge Verschiebung des Haushaltjahrs kommen 5 Vierteljahre in Betracht.

Stoffbezeichnung	1913 Menge	1913 durchschnittl. Preis ℳ	1918 Menge	1918 durchschnittl. Preis ℳ	1919 Menge	1919 durchschnittl. Preis ℳ	1920 voraussichtliche Wirklichkeit Menge	1920 voraussichtliche Wirklichkeit durchschnittl. Preis ℳ	1920 gegen 1913 mehr v. H.
9. Bettungskies [1]:	cbm		cbm		cbm		cbm		
Preußen-Hessen . . .	1587950	2,28	831185	4,49	259000	5,30	350000	16,00	600
Baden (einschl. Reichseisenb.)	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bayern	164042	2,39	35561	4,11	50914	6,95	71065	10,75	350 (4,5fach)
Mecklenburg-Schwerin [2])	48712	1,10	29364	2,05	42528	4,90	38715	9,80	800
Oldenburg	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sachsen	22700	2,35	6470	4,20	8360	7,00	10780	15,55	560
Württemberg:									
Bahnunterhaltung. .	14051	2,15	7843	3,60	9413	5,80	10719	15,40	716
Neubau	3107	2,00	28122	5,60	5359	6,20	13053	27,00	1350
Zusammen . .	1840562	—	938545	—	375574	—	494332	—	—
10. Steinschlag [1]:									
Preußen-Hessen . . .	3902292	3,92	1065915	11,42	420000	16,80	800000	38,00	870
Baden (einschl. Reichseisenb.)	104000	3,42	22000	5,95	84000	11,90	71000	35,00	950
Bayern	242706	3,90	97355	7,29	150708	17,65	135034	43,70	1021 (11,2fach)
Mecklenburg-Schwerin [2])	1896 [3])	5,40	1227 [3])	14,50	12693 [3])	19,50	3099 [3])	42,00	675
Oldenburg	101450	3,20	24830	5,80	29230	9,60	23000	21,10	559
Sachsen	92100	3,20	72850	6,70	58100	14,00	44000	33,90	960
Württemberg:									
Bahnunterhaltung. .	94506	3,70	43836	6,60	76107	13,10	62144	33,40	903
Neubau	44223	3,00	27493	5,90	63315	11,60	52970	36,20	1207
Zusammen . .	4583173	—	1355506	—	894153	—	1191247	—	—

[1]) Bedarf an Bettungstoffen ist wegen der erheblich gestiegenen Preise im Jahr 1920 eingeschränkt.

[2]) 1920 sind hier ebenfalls die wirklichen Verbrauchsmengen und Preise (für das Vierteljahr Januar bis März nach Schätzung) eingestellt. — Bei den Oberbaustoffen erklären sich die Preisabweichungen von den preußischen Preissätzen dadurch, daß als Verbrauchspreise die Durchschnittspreise des Gesamtlagerbestands, in dem die billigeren Lagerbestände der Vorkriegszeit mitenthalten sind, angegeben sind. Die Mengen wurden in Mecklenburg nicht sofort nach der Lieferung auf den betreffenden Etattitel verrechnet, sondern erst beim Verbrauch.

[3]) Mit Fracht.

Übersicht über den Bestand an Fahrzeugen mit Regel- und Schmalspur, die

	Jahr 1910	1911	1912
Bestand an Fahrzeugen (Regel- und Schmalspur) der deutschen Staatsbahnen; am 1. April:			
Lokomotiven und Triebwagen . . . . . Stück	25318	25877	26496
Personenwagen . . . . . „	53227	54908	56981
Gepäck- und Güterwagen . . . . . „	531620	555332	584880
Davon entfielen auf die preußisch-hessischen Staatsbahnen:			
Dampflokomotiven . . . . . Stück	19239	19670	20187
Zugang an Fahrzeugen (Regel- und Schmalspur) der deutschen Staatsbahnen; im Rechnungsjahr:			
Lokomotiven und Triebwagen . . . . . Stück	1214	1232	1286
Personenwagen . . . . . „	2684	2964	3523
Gepäck- und Güterwagen . . . . . „	29737	36124	39802
Abgang [1]) an Fahrzeugen (Regel- und Schmalspur) der deutschen Staatsbahnen; im Rechnungsjahr:			
Lokomotiven und Triebwagen . . . . . Stück	655	613	588
Personenwagen . . . . . „	1003	891	823
Gepäck- und Güterwagen . . . . . „	6025	6576	6934
Anzahl der Güterzuglokomotiven mit Tender der preußisch-hessischen Staatsbahnen; am 1. April:			
Zweifach gekuppelte . . . . . Stück	53	39	53
Dreifach „ . . . . . „	4656	4491	4315
Vierfach „ . . . . . „	3197	3429	3703
Fünffach „ . . . . . „	—	48	128
Insgesamt . . Stück	7906	8007	8199
Vermehrung des Bestands seit 1. April 1910 (in Hundertteilen) . . .	—	1,3	3,7
Anzahl der gekuppelten Achsen bei den Güterzuglokomotiven mit Tender der preußisch-hessischen Staatsbahnen; am 1. April Stück	26862	27507	28503
Vermehrung des Bestands seit 1. April 1910 (in Hundertteilen) . . .	—	2,4	6,1
Leistungen der Fahrzeuge (Regel- und Schmalspur) der deutschen Staatsbahnen; im Rechnungsjahr:			
Lokomotiv-Nutzkilometer . . . . . Millionen	674,3	714,4	744,5
Personenwagen-Achskilometer . . . . . „	7266,7	7767,4	8250,8
Gepäck- und Güterwagen-Achskilometer . . . . . „	19753,0	21447,0	22761,7
Für die Beschaffung der Fahrzeuge (Regelspur) sind von den deutschen Staatsbahnen aufgewendet worden im Rechnungsjahr . . . . . Millionen Mark	212,1	239,0	270,6
Davon:			
Für Lokomotiven und Triebwagen . . . . . „ „	80,6	84,1	99,9
Für Personenwagen. . . . . „ „	42,0	52,1	62,2
Für Gepäck- und Güterwagen . . . . . „ „	89,5	102,8	108,5

[1]) Einschließlich Kriegsverluste.

Anlage 10.

Leistungen dieser Fahrzeuge sowie die für ihre Beschaffung aufgewendeten Beträge.

Jahr							
1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920
27214	28362	29445	31038	32573	34208	29945	30784
59681	62749	65029	67180	69490	71388	60958	63532
617748	656538	683131	711507	743029	778962	597978	627149
20758	21747	22716	24210	25639	27117	23683	23695
1725	1464	1846	1772	1855	2047	1847	—
3887	2711	2460	2513	2181	2010	2282	—
44572	32144	32439	35215	39718	44178	44591	—
577	381	253	237	220	167	203	—
820	431	309	203	283	240	222	—
8061	5551	4063	3693	3785	4223	3993	—
48	35	30	26	23	19	15	15
4147	3996	3900	3863	3816	3724	2901	2739
3944	4461	4936	6008	6803	7910	5561	5630
268	446	550	569	578	680	1025	1727
8407	8938	9416	10466	11220	12333	9502	10111
6,3	13,1	19,1	32,4	41,9	56,0	20,2	27,9
29653	32132	34259	38518	41596	46250	36102	39402
10,4	19,6	27,6	43,4	54,9	72,2	34,4	46,7
764,4	637,7	646,6	639,4	593,5	515,2	415,2	—
8711,5	7391,4	7772,0	8078,0	7344,7	6490,2	5009,6	—
23142,7	22244,9	24080,4	24336,6	23591,5	19961,9	15738,0	—
350,7	301,3	307,6	367,4	450,1	681,1	1412,9	—
146,0	135,7	164,8	180,1	212,5	332,0	556,0	—
72,7	51,9	44,6	54,8	51,1	65,5	175,8	—
132,0	113,7	98,2	132,5	186,5	283,6	681,1	—

Anlage 11.

Übersicht
über die Einführung der elektrischen Zugförderung bei den deutschen Staatseisenbahnen.

Stand der Elektrisierung	Strecken	Streckenlänge km	Strom: Art (G = Gleichstrom, W = einfacher Wechselstrom)	Strom: Spannung Volt	Strom: Frequenz Per./S.	Stromzuführung (F = Fahrdraht, Sch = Stromschiene)	Kraftwerk	Triebfahrzeuge (L = Lokomotiven, T = Triebwagen)
Am 1. 4. 1910 bereits im Betrieb	Vorortbahn Berlin Potsdamer Ringbahnhof—Groß Lichterfelde Ost	9	G	550	—	Sch	Elektrizitätswerk Südwest, Berlin-Schöneberg	T
	Vorortbahn Blankenese—Altona—Hamburg—Ohlsdorf	27	W	6000	25	F	Altona	T
	Reichenhaller Gruppe: Königssee—Berchtesgaden—Landesgrenze bei Schellenberg	18	G	1000	—	F	Gartenau bei Berchtesgaden	T
Im Betrieb seit 1911	Mitteldeutsche Bahnen: Dessau—Bitterfeld	26	W	15000	$16^2/_3$	F	Muldenstein	L
	Altona Hauptbahnhof—Hafen Altona	2	W	3000	25	F	Altona	L

Entwicklung des Anlagekapitals

Preußen-

1	2	3	4	5	6
Jahr	Am Ende des Jahrs				Auf 1 km Bahnlänge kommen
	Preußen ℳ	Hessen ℳ	Baden (Anteil an der Main-Neckarbahn) ℳ	im ganzen ℳ	ℳ
1910	10789964404	344154872	9723997	11150163643	295316
1911	11134541836	358780594	10356705	11503679135	300249
1912	11623878618	366046053	11201840	12001126511	307844
1913	12234962950	375303169	12322843	12622588962	320960
1914	12685781742	383928250	12927002	13082636994	328927
1915	13115623083	392486271	13265436	13521376790	337647
1916	13488262878	398804100	13320119	13900387097	345934
1917	13801801006	403119824	13306737	14218227567	353512
1918	14436917669	412788521	13309051	14863015241	369020
1919	15126724407	415095778	14201761	15556021946	383562

Stand der Elektrisierung	Strecken	Streckenlänge km	Strom: Art G = Gleichstrom, W = einfacher Wechselstrom	Strom: Spannung Volt	Strom: Frequenz Per./S.	Stromzuführung F = Fahrdraht, Sch = Stromschiene	Kraftwerk	Triebfahrzeuge L = Lokomotiven, T = Triebwagen
1913	Mittenwaldbahn (bayer. Teil): Landesgrenze bei Scharnitz—Garmisch—Landesgrenze bei Griesen	38	W	15000	$16^2/_3$	F	Ruetzwerk bei Innsbruck	L
	Wiesentalbahn: Basel—Zell und Schopfheim—Säckingen	49	W	15000	15	F	Rheinkraftwerk Augst—Wyhlen	L
1914	Mitteldeutsche Bahnen: Bitterfeld—Mockau—Wahren—Schönefeld	42	W	15000	$16^2/_3$	F	Muldenstein	L
	Schlesische Gebirgsbahnen: Königszelt—Nieder Salzbrunn und Nieder Salzbrunn—Halbstadt	18	W	15000	$16^2/_3$	F	Mittelsteine	L
		35	W	15000	$16^2/_3$	F	"	T
1916	Reichenhaller Gruppe: Salzburg—Freilassing—Bad Reichenhall—Berchtesgaden	41	W	15000	$16^2/_3$	F	Saalachkraftwerk in Karlstein bei Bad Reichenhall	L
Am 1. 4. 1920 noch im Bau	Schlesische Gebirgsbahnen: Nieder Salzbrunn—Hirschberg—Lauban, Ruhbank—Liebau, Hirschberg—Schreiberhau—Grünthal	181	W	15000	$16^2/_3$	F	Mittelsteine	L
	Mitteldeutsche Bahnen: Halle—Leipzig, Wahren—Schönefeld, Leipzig—Bitterfeld—Magdeburg	177	W	15000	$16^2/_3$	F	Muldenstein	L

der deutschen Staatseisenbahnen. **Anlage 12.**

Hessen.

7	8	9	10	11	12
Von dem Betrag in Sp. 5 kommen auf Schmalspurbahnen	Im Jahresdurchschnitt				Das durchschnittl. Anlagekapital (Sp. 11) wurde verzinst mit
	Preußen	Hessen	Baden (Anteil an der Main-Neckarbahn)	im ganzen	
ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	v. H.
17581105	10618293401	347315075	9710161	10975318619	6,48
17672375	10975189516	354627919	10040351	11339857786	7,20
17718027	11382903148	362413323	10779272	11756095743	7,17
17729991	11932622093	370674611	11762341	12315059045	6,39
19760238	12473865413	379615710	12624922	12866106045	3,59
19937091	12901992282	388207261	13096219	13303295762	5,57
20390775	13303456280	395645185	13292778	13712394243	6,24
21562749	13645245502	400961962	13313428	14059520892	4,03
26652653	14120325722	407954173	13307894	14541587789	—
26652653	14680402329	414639445	13955156	15108996930	—

1	2	3	4	5	6
Jahr	Am Ende des Jahrs	Auf 1 km Bahnlänge kommen	Von dem Betrag in Spalte 2 kommen auf Schmalspurbahnen	Im Jahresdurchschnitt	Das durchschnittl. Anlagekapital (Sp. 5) wurde verzinst mit
	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	v. H.
			Bayern.		
1910	2066757007	259995	5833414	2041868098	4,09
1911	2099287045	261539	5886716	2072984309	4,60
1912	2130496306	261839	5911342	2113406713	4,43
1913	2167932181	260169	6031755	2146623835	4,21
1914	2198835916	260645	6152832	2183566503	3,04
1915	2213504110	260869	6167314	2205563677	3,59
1916	2218031420	260489	6167314	2215774892	3,69
1917	2223148144	260616	6167314	2221538479	5,07
1918	2237640843	262235	6167314	2230394543	—
1919	2326436426	272841	6167314	2288247252	—
			Sachsen.		
1910	1138702879	346592	51816408	1130098712	4,59
1911	1161840938	349822	55388621	1149876048	5,47
1912	1186769971	357254	58087172	1174522767	4,46
1913	1211032673	362334	60152579	1198810305	4,38
1914	1234546256	368747	62344863	1222789485	2,08
1915	1250658159	373457	62723929	1242711403	3,06
1916	1267690539	378117	64003338	1259189855	3,21
1917	1283985731	382115	65410020	1276027021	1,84
1918	1303701112	387184	65486287	1293928522	—
1919	1397166539	414585	69972767	1358797904	—
			Württemberg.		
1910	758681044	372030	7155181	749210107	3,51
1911	785582891	376230	7233693	772340003	3,41
1912	806682691	384327	7259520	796904008	3,35
1913	828228911	394592	7303136	817455801	3,02
1914	837360420	398068	7373873	832766212	2,09
1915	849944714	399865	7981104	843577902	3,09
1916	862724997	402430	8668159	856076653	3,81
1917	871762343	406645	8755127	867243670	2,88
1918	887664551	412236	8758324	879713447	—
1919	998380549	463206	8763654	943024713	—
			Baden.		
1910	825511462	479672	—	810053455	3,69
1911	853490857	489519	—	838968917	4,17
1912	884212063	504195	—	868569724	4,09
1913	920747908	510548	—	901908044	4,09
1914	937909077	513678	—	928980332	2,79
1915	947809998	517745	—	943267182	3,32
1916	954796514	521561	—	951303256	4,29
1917	956873776	522696	—	955835145	4,48
1918	965332283	527317	—	961103029	—
1919	994898500	543467	—	981751699	—

1	2	3	4		5	6
Jahr	Am Ende des Jahrs	Auf 1 km Bahnlänge kommen	Von dem Betrag in Spalte 2 kommen auf		Im Jahresdurchschnitt	Das durchschnittliche Anlagekapital (Sp. 5) wurde verzinst mit
			die Bahnen ohne öffentlichen Verkehr	Schmalspurbahnen		
	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	v. H.
			Mecklenburg-Schwerin.			
1910	142947725	120045	—	716716	142487000	3,98
1911	145250047	121979	311000	716716	144099000	3,95
1912	148556829	122265	500450	722512	146903000	4,12
1913	151942842	124994	814305	744420	150250000	3,61
1914	155918880	128265	833512	998697	153931000	2,64
1915	159493932	131206	833512	1113056	157706000	3,81
1916	161915813	133198	833512	1130340	160705000	5,57
1917	165298098	135981	833512	1183831	163607000	5,05
1918	170789488	140498	833512	1188131	168044000	—
1919	179211368	147426	833512	1188131	175000000	—
			Oldenburg.			
1910	61376435	102910	—	—	60374117	8,41
1911	64151818	107136	—	—	62764126	8,27
1912	66768618	111506	—	—	65460218	7,63
1913	73096818	117708	—	—	70987418	6,79
1914	97408166	144656	—	—	95131007	7,59
1915	103057817	153030	—	—	101854476	8,17
1916	104504817	155178	—	—	103781317	8,70
1917	106656817	158374	—	—	105580817	5,28
1918	142650496	211820	—	—	140484774	1,41
1919	149542435	222054	—	—	147199563	—

Anlage 13.

Anteil der deutschen Staatseisenbahnen an den Staatsschulden der Länder und Verhältnis dieses Anteils zum Anlagekapital der Staatseisenbahnen.

1	2	3	4	5	6
Jahr	Gesamte Staatsschulden des Landes am Ende des Jahrs ℳ	Der Anteil der Staatseisenbahnen an den Staatsschulden beträgt ℳ	Das sind vom Hundert der gesamten Staatsschulden v. H.	Dem Anteil der Staatseisenbahnen an den Staatsschulden steht ein Anlagekapital der Staatsbahnen gegenüber in Höhe von ℳ	Mithin übersteigt das Anlagekapital der Staatseisenbahnen den Anteil an den Staatsschulden um ℳ
			Preußen-Hessen.		
1910	9379552596	7166108900	76,40	10799223340	3633114440
1911	9384015595	7186686880	76,58	11143823158	3957136278
1912	9747738549	7427506723	76,80	11633416553	4205909830
1913	10237618045	7731179996	75,52	12244740243	4513560247
1914	10753955737	8152048743	75,80	12685781742	4533732999
1915	11015119038	8289775183	75,26	13115625083	4825849900
1916	10875805768	8205151204	75,44	13488262878	5283111674
1917	10690839744	8032777313	75,14	13801801006	5769023693
1918	14633467074	10332735501	70,61	14436917669	4104182168
1919	16612370700	12186185105	73,36	15126724407	2940539302
			Bayern.		
1910	2387499110	1899124401	79,54	2066757007	167632606
1911	2439839092	1925194229	78,91	2099287045	174092816
1912	2489786244	1951127503	78,37	2130496306	179368803
1913	2498961921	1947092713	77,92	2167932181	220839468
1914	2592690217	1972939286	76,10	2198835916	225896630
1915	2587075918	1968695307	76,10	2213504110	244808803
1916	2578163136	1964392601	76,19	2218031421	253638820
1917	2569806240	1960134748	76,28	2223148244	263013496
1918	2561398974	1956184767	76,37	2237640843	281456076
1919	2559258878	1952174105	76,28	2326436426	374262321
			Sachsen.		
1910	871467600	741912000	85,13	1138702879	396790879
1911	868894500	707912400	81,47	1161840938	453928538
1912	861109900	728095300	84,55	1186769971	458674671
1913	873172600	727850600	83,36	1211032673	483182073
1914	876866900	783188100	89,32	1234546256	451358156
1915	873085600	839821200	96,19	1250658159	410836959
1916	870120500	867093100	99,65	1267690539	400597439
1917	952956600	892620100	93,67	1283985731	391365631
1918	1026392200	985865800	96,05	1303701112	317835312
1919	1660468923	1595000000 (geschätzt)	96,06	1397166539	— 197833461

1	2	3	4	5	6
Jahr	Gesamte Staatsschulden des Landes am Ende des Jahrs	Der Anteil der Staatseisenbahnen an den Staatsschulden beträgt	Das sind vom Hundert der gesamten Staatsschulden	Dem Anteil der Staatseisenbahnen an den Staatsschulden steht ein Anlagekapital der Staatsbahnen gegenüber in Höhe von	Mithin übersteigt das Anlagekapital der Staatseisenbahnen den Anteil an den Staatsschulden um
	ℳ	ℳ	v. H.	ℳ	ℳ
			Württemberg.		
1910	599026400	568162756	94,85	758681044	190518288
1911	624793300	585122185	93,65	785582891	200460706
1912	621377000	597651088	96,18	806682691	209031603
1913	639411900	614781255	96,15	828228911	213447656
1914	662352700	618810508	93,43	837360420	218549912
1915	659905600	626389972	94,92	849944714	223554742
1916	657371600	631117902	96,01	862724997	231607095
1917	688403800	619245010	89,95	871762343	252517333
1918	737362000	627761067	85,14	887664551	259903484
1919	828751600	727625555	87,80	998380549	270754994
			Baden.		
1910	558481694	533577905	95,54	825511462	291933557
1911	568704018	542864490	95,46	853490857	310626367
1912	585113844	556096086	95,04	884212063	328115977
1913	607471816	576136370	94,84	920747908	344611538
1914	614182673	588753634	95,86	937909077	349155443
1915	644986844	587412746	91,07	947809998	360397252
1916	683151339	576471337	84,38	954796514	378325177
1917	705283754	557658416	79,07	956873776	399215360
1918	811774541	600908990	74,02	965332283	364423293
1919	985468482	829927809	84,22	994898500	164970691
			Mecklenburg-Schwerin.		
1910	142649740	98476101	69,03	142947725	44471624
1911	144141715	99050829	68,72	145250047	46199218
1912	144574354	98147152	67,89	148556829	50409677
1913	145706079	98526998	67,62	151942842	53415844
1914	151502588	101539977	67,02	155918880	54378903
1915	178333890	104396458	58,54	159493932	55097474
1916	201301780	103074671	51,20	161915813	58841142
1917	222621440	101934611	45,79	165298098	63363487
1918	215461075	99874632	46,35	170789488	70914856
1919	296822448	147685252	49,76	179211368	31526116
			Oldenburg.		
1910	73934391	61376435	83,01	61376435	—
1911	76311109	64151818	84,07	64151818	—
1912	84124052	66768618	79,37	66768618	—
1913	82688249	73096818	88,40	73096818	—
1914	110727666	97408166	87,97	97408166	—
1915	111106169	103057817	92,76	103057817	—
1916	114951762	104504817	90,91	104504817	—
1917	116491346	106656817	91,56	106656817	—
1918	119331657	107648817	90,21	142650496	35001679
1919	138524152	114540756	82,69	149542435	35001679

Betriebsergebnisse der

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Jahr	Bahnlänge am Ende des Jahrs (ohne Anschlußbahnen)		Verwendetes Anlagekapital		Betriebs-			
					aus dem Personenverkehr		aus dem Güterverkehr	
	im ganzen	davon vollspurige Nebenbahnen und Schmalspurbahnen	im ganzen (mit den Anschlußbahnen ohne öffentlichen Verkehr)	für 1 km Bahnlänge (Sp. 4 / Sp. 2)	im ganzen	auf 1 km durchschn. Betriebslänge	im ganzen	auf 1 km durchschn. Betriebslänge
	km	km	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ
Preußen-Hessen.								
1910	37756,66	15800,40	11150163643	295316	605016977	16646	1430202997	38326
1911	38313,80	16224,81	11503679135	300249	646953004	17509	1559918921	41132
1912	38984,40	16748,64	12001126511	307844	690965694	18448	1649807829	42858
1913	39327,63	16889,51	12622588962	320960	713410039	18830	1671213451	42879
1914	39773,64	17215,41	13082636994	328927	587455279	15346	1508703241	38312
1915	40045,88	17421,53	13521376790	337647	570289821	14781	1754755320	44219
1916	40182,13	17497,01	13900387097	345934	797534850	20584	1925546941	48262
1917	40219,89	17482,30	14218227567	353512	1086394957	28020	2083636941	52183
1918	40277,01	17485,77	14863015241	369020	1159551122	29886	2089932019	52273
1919	35790,48	14917,20	15556021946[1]	383562[1]	1603690490	43704	3661871503	96635
Bayern.								
1910	7949,23	3058,95	2066757007	259995	86785231	11338	171057573	22058
1911	8026,67	3137,19	2099287045	261539	88460590	11396	181761328	23097
1912	8136,67	3224,33	2130496306	261839	93550621	11934	189254928	23807
1913	8332,80	3420,44	2167932181	260169	96405545	12087	192712429	23819
1914	8436,14	3523,78	2198835916	260645	80479422	9860	174670315	21085
1915	8485,12	3572,96	2213504110	260869	67493790	8203	171820695	20578
1916	8514,87	3602,70	2218031420	260489	76800638	9282	185202211	22053
1917	8530,36	3618,19	2223148244	260616	119929620	14451	219024271	25995
1918	8532,96	3618,20	2237640843	262235	143303463	17273	248171867	29461
1919	8526,72	3623,93	2326436426	272841	226212049	21896	538407527	51324
Sachsen.								
1910	3285,43	1476,84	1138702879	346592	58481449	18090	107677115	32477
1911	3321,23	1513,50	1161840938	349822	63685471	19667	116095896	34958
1912	3321,92	1514,12	1186769971	357254	65759657	20118	122408847	36523
1913	3342,31	1532,40	1211032673	362334	69706738	21283	121983649	36292
1914	3347,95	1538,14	1234546256	368747	58667177	17888	107488261	31849
1915	3348,87	1538,21	1250658159	373457	52165777	15889	105548967	31245
1916	3352,64	1541,98	1267690539	378117	58465900	17800	113166126	33494
1917	3360,21	1549,55	1283985731	382115	72016617	21875	117344330	34652
1918	3367,14	1554,73	1303701112	387184	92967259	28217	128396679	37822
1919	3370,04	1557,64	1397166539	414585	164908118	40063	294016038	69189

[1]) Da das fortgeschriebene Anlagekapital für 1919 noch das Anlagekapital für die nach dem Vertrag von Versailles abgetretenen Bahnstrecken enthält, ist bei der Zurückführung auf 1 km (Sp. 5) die ungekürzte Bahnlänge Ende 1919 mit 40556,77 km berücksichtigt.

Anlage 14.

deutschen Staatseisenbahnen.

10	11	12	13	14	15	16	17	18
Einnahme			Betriebsausgabe			Betriebsüberschuß		
Sonstige Einnahmen	im ganzen	auf 1 km durchschnittl. Betriebslänge	im ganzen	auf 1 km durchschnittl. Betriebslänge	Betriebskoeffizient (Sp. 13 × 100 / Sp. 11)	im ganzen	auf 1 km durchschnittl. Betriebslänge	v. H. des verwendeten Anlagekapit. (im Jahresdurchschnitt)
ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	v. H.	ℳ	ℳ	v. H.
				Preußen-Hessen.				
135915277	2171135251	57760	1460417988	38852	67,27	710717263	18908	6,48
140438968	2347310893	61449	1531037679	40080	65,23	816273214	21369	7,20
160679229	2501452752	64504	1658350597	42763	66,30	843102155	21741	7,17
172715819	2557339309	65106	1769849972	45058	69,21	787489337	20048	6,39
178937505	2275096025	57270	1813577506	45653	79,71	461518519	11617	3,59
243283826	2568328967	64154	1826871065	45633	71,13	741457902	18521	5,57
296473637	3019555428	75021	2164395617	53775	71,68	855159811	21246	6,24
322178806	3492210704	86667	2925273635	72597	83,77	566937069	14070	4,03
300042836	3549525977	87957	4778367009	118408	134,62	[1])—1228841032	—30451	—
426852788	5692414781	148803	8780159723	229518	154,24	[1])—3087744942	—80715	—
				Bayern.				
23781924	281624728	36203	198163689	25474	70,36	83461039	10729	4,09
27099978	297321896	37665	201941362	25582	67,92	95380533	12083	4,60
30081779	312887328	39239	219248915	27496	70,07	93638413	11743	4,43
29785692	318903666	39297	228594326	28169	71,68	90309340	11128	4,21
27016362	282166099	33962	215843735	25979	76,50	66322363	7983	3,04
33550516	272865001	32585	193626992	23122	70,96	79238009	9463	3,59
37316308	299319157	35538	217545089	25829	72,68	81774068	9709	3,69
41696132	380650023	45018	268201764	31740	70,46	112448259	13308	5,07
45773905	437249235	51757	443494370	52496	101,43	[1]) — 6245135	— 739	—
85634942	850254513	80818	1159214894	110185	136,34	[1]) —308960376	—29367	—
				Sachsen.				
12757050	178915614	53963	127003856	38306	70,99	51911758	15657	4,59
13833937	193615304	58300	130680014	39350	67,49	62935290	18951	5,47
14385958	202554462	60436	150196543	44814	74,15	52357919	15622	4,46
15480191	207170578	61637	154615338	46001	74,63	52555240	15636	4,38
15574748	181730186	53846	156285366	46307	86,00	25444820	7539	2,08
17952828	175667572	51999	137635179	40741	78,35	38032393	11258	3,06
23696084	195328110	57797	154937619	45845	79,32	40390491	11951	3,21
27927660	217288607	64145	193859947	57229	89,22	23428660	6916	1,84
27776314	249140252	73362	299350913	88147	120,15	[1]) — 50210661	[1])—14785	—
52771948	511696104	120370	886978616	208651	173,34	[1]) —375282512	[1])—88281	—

[1]) Zuschuß.

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Jahr	Bahnlänge am Ende des Jahrs (ohne Anschlußbahnen)		Verwendetes Anlagekapital		Betriebs-			
					aus dem Personenverkehr		aus dem Güterverkehr	
	im ganzen	davon vollspurige Nebenbahnen und Schmalspurbahnen	im ganzen (mit den Anschlußbahnen ohne öffentlichen Verkehr)	für 1 km Bahnlänge (Sp. 4 / Sp. 2)	im ganzen	auf 1 km durchschn. Betriebslänge	im ganzen	auf 1 km durchschn. Betriebslänge
	km	km	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ
				Württemberg.				
1910	2039,30	442,28	758681044	372030	29491754	14566	48165975	23708
1911	2088,04	491,02	785582891	376230	31542615	15323	51645251	25005
1912	2098,95	501,93	806682691	384327	33355824	15954	52832210	25187
1913	2098,95	501,93	828228911	394592	33561707	16043	53673728	25572
1914	2103,56	506,54	837360420	398068	27620662	13189	47872127	22784
1915	2125,58	528,56	849944714	399865	26857235	12750	51096749	24178
1916	2143,79	546,77	862724997	402430	37105815	17464	53069176	24896
1917	2143,79	546,77	871762343	406645	41664628	19498	62758478	29275
1918	2153,29	546,77	887664551	412236	52702665	24664	71641683	33319
1919	2155,37	546,77	998380549	463206	72906088	34118	149239267	69252
				Baden.				
1910	1720,99	249,18	825511462	479672	30625771	18199	64734857	36975
1911	1743,53	258,90	853490857	489519	31439618	18854	70203438	39962
1912	1753,71	265,93	884212063	504195	32942784	19618	73123900	41110
1913	1803,45	280,24	920747908	510548	34342718	20412	75256599	41813
1914	1825,87	286,59	937909077	513678	28838831	16993	69958144	37874
1915	1830,65	291,37	947809998	517745	25475853	14932	74179937	39907
1916	1830,65	291,37	954796514	521561	33964206	19870	78527167	42172
1917	1830,65	291,37	956873776	522696	53017286	30999	88435858	47469
1918	1830,65	291,37	965332283	527317	48826497	28501	97799904	52414
1919	1830,65	291,37	994898500	543467	97521920	45565	277153177	118894
				Mecklenburg-Schwerin.				
1910	1162,49	709,57	142947725	122967	8691961	7483	10310088	8876
1911	1162,49	709,57	145250047	124947	9534306	8196	10763276	9252
1912	1176,94	723,97	148556829	126223	9979407	8562	11636516	9984
1913	1177,50	724,70	151942842	129039	10045991	8532	12370307	10506
1914	1177,50	724,70	155918880	132415	8917576	7574	13390607	11372
1915	1177,50	724,70	159493932	135451	8284200	7036	14630335	12425
1916	1177,50	724,70	161915813	137508	10518361	8933	17081503	14507
1917	1177,50	724,70	165298098	140381	13692316	11629	18966660	16108
1918	1177,50	724,70	170789488	145044	16094408	13669	18595904	15793
1919	1177,50	724,70	179211368	152196	26039510	22115	41921839	35604
				Oldenburg.				
1910	596,41	317,24	61376435	102910	5634472	8532	10268325	15499
1911	598,79	317,24	64151818	107136	5980578	9052	11646839	17544
1912	598,79	317,24	66768618	111506	6404567	9700	12700605	19080
1913	621,00	339,45	73096818	117708	6830661	10106	13265885	19433
1914	673,38	339,45	97408166	144656	6249873	9143	14947050	21643
1915	673,45	339,45	103057817	153030	6125138	8955	15318376	22135
1916	673,45	339,45	104504817	155178	8061622	11787	15553701	22509
1917	673,45	339,45	106656817	158374	8795901	12860	14811955	21436
1918	673,45	339,45	142650496	211820	11572421	16920	16921275	24488
1919	673,45	339,45	149542435	222054	15148414	22148	21947613	31763

10	11	12	13	14	15	16	17	18
Einnahme			Betriebsausgabe			Betriebsüberschuß		
Sonstige Einnahmen	im ganzen	auf 1 km durchschnittl. Betriebslänge	im ganzen	auf 1 km durchschnittl. Betriebslänge	Betriebskoeffizient (Sp. 13 × 100 / Sp. 11)	im ganzen	auf 1 km durchschnittl. Betriebslänge	v. H. des verwendeten Anlagekapit. (im Jahresdurchschnitt)
ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	v. H.	ℳ	ℳ	v. H.
				Württemberg.				
5644030	83301759	41002	[2]) 57028168	28070	68,43	26273591	12932	3,51
6181190	89369056	43269	63061711	30532	70,58	26307345	12737	3,41
6267898	92455932	44076	65780308	31359	71,14	26675624	12717	3,35
7060223	94295658	44925	69574360	33147	73,81	24721298	11778	3,02
7015966	82508755	39269	65098371	30983	78,91	17410384	8286	2,09
9278259	87232243	41277	61206081	28962	70,18	26026162	12315	3,09
11700483	101875474	47792	69235152	32479	67,98	32640322	15313	3,81
12622280	117045386	54597	92100064	42961	78,72	24945322	11636	2,88
13811808	138156156	64253	165144337	76805	119,55	[1]) —26988181	[1]) —12552	—
28060284	250205639	116104	349451632	162157	139,65	[1]) —99245993	[1]) —46053	—
				Baden.				
10509484	105510112	60265	75627727	43197	71,68	29882385	17068	3,69
11087057	112730113	64169	77748607	44257	68,97	34981506	19912	4,17
12080790	118147474	66423	82662078	46473	69,97	35485396	19950	4,09
13374291	122973608	68326	86082052	47828	70,00	36891556	20497	4,09
12889068	111686043	60464	85798396	46449	76,82	25887647	14015	2,79
15230009	114885799	61806	83580410	44965	72,75	31305389	16842	3,32
19752117	132243490	71020	91427812	49101	69,14	40815678	21920	4,29
23043480	164496624	88296	121640664	65292	73,95	42855960	23003	4,48
25309644	171936045	92146	183729208	98467	106,86	[1]) — 11793163	[1]) — 6320	—
42827598	417502695	179101	572265470	245492	137,07	[1]) —154762775	[1]) —66390	—
				Mecklenburg-Schwerin.				
1560162	20562211	17702	14890886	12820	72,33	5671325	4882	3,98
1614233	21911815	18836	16216345	13940	73,97	5695470	4896	3,95
1935464	23551387	20206	17501465	15015	74,15	6049922	5191	4,12
1815708	24232006	20580	18801395	15968	77,69	5430611	4612	3,61
1956566	24264749	20608	20206273	17161	83,13	4058476	3447	2,64
2216801	25131336	21344	19129167	16246	76,10	6002169	5098	3,81
3218355	30818219	26173	21869249	18573	71,10	8948970	7600	5,57
4235823	36894799	31334	28632368	24317	77,51	8262431	7017	5,05
4239318	38929630	33062	44839072	38081	115,16	[1]) — 5909442	[1]) — 5019	—
4007657	71969006	61122	90360931	76742	125,56	[1]) —18391925	[1]) —15620	—
				Oldenburg.				
2796288	18699085	28188	13622194	20535	72,85	5076891	7653	8,41
2798741	20426158	30712	15237417	22911	74,60	5188741	7802	8,27
3175275	22280447	33472	17285028	25968	77,58	4995419	7505	7,63
3578066	23674612	34681	18854151	27620	79,64	4820461	7062	6,79
3557377	24754300	35844	17534081	25389	70,83	7220219	10455	7,59
4033537	25477051	36815	17336503	25052	68,05	8140548	11763	8,17
3865406	27480729	39770	18455916	26709	67,16	9024813	13061	8,70
4453657	28061513	40611	22485889	32542	80,13	5575624	8069	5,28
5245023	33738719	48827	31755174	45956	94,12	1983545	2871	1,41
6883071	43979098	63647	60732559	87892	138,09	[1]) —16753461	[1]) —24246	—

[1]) Zuschuß.

[2]) In den Jahren 1910 bis 1919 ohne die aus allgemeinen Staatsmitteln bestrittenen Ruhegehalte und Hinterbliebenenbezüge früherer Angehöriger der Eisenbahnverwaltung.

Anlage 15.

Verzeichnis

der in der Zeit vom 1. April 1910 bis 31. März 1920 in Preußen genehmigten und eröffneten Privateisenbahnstrecken.

Jahr	Bezeichnung der Strecken	Länge (nach den Vorarbeiten) km
	A. Genehmigte Strecken:	
1910	Merzig—Waldwiese (preußische Teilstrecke)	8,30
1911	Wittstock—Freyenstein—Meyenburg	27,30
	Verbindungsbahn zwischen der Hoyaer Eisenbahn und der Kleinbahn Hoya—Syke—Asendorf	1,60
1912	Ohlsdorf—Poppenbüttel (Alstertalbahn) (preußische Teilstrecke)	3,70
	Barmbeck—Wohldorf mit Abzweigung nach Groß Hansdorf (Hamburger Waldbörferbahn) (preußische Teilstrecke)	10,40
	Priebus—Lichtenberg, Kreis Sagan	7,10
1913	Techwitz—Zeitz	6,50
	Köln—Frechen—Benzelrath mit Abzweigung nach Bahnhof Ehrenfeld (Umwandlung der bisherigen Kleinbahn in eine Nebeneisenbahn)	14,60
1914	Bad Bramstedt—Neumünster	20,00
	Wurzen—Eilenburg (preußische Strecke)	4,00
1915	Köln—Bonner Eisenbahnen (Erweiterungen)	7,00
	Zusammen	110,50
	B. Eröffnete Strecken:	
1910	Emlichheim—Laarwald—Landesgrenze (Bentheimer Kreisbahn)	7,10
1912	Wittstock—Freyenstein—Meyenburg (Ruppiner Eisenbahn)	26,50
	Verbindungsbahn der Hoyaer Eisenbahn mit der Kleinbahn Hoya—Syke—Asendorf	1,60
1913	Priebus—Lichtenberg, Kreis Sagan (Lausitzer Eisenbahn)	6,90
	Techwitz—Zeitz	6,50
1914	Köln—Frechen—Benzelrath	14,30
1916	Bad Bramstedt—Neumünster (Eisenbahn Altona—Kaltenkirchen—Neumünster)	20,00
1917	Merzig—Pettsdorf (Waldwiese), preußische Teilstrecke	8,30
1918	Hermülheim—Berrenrath (Köln—Bonner Eisenbahnen)	5,90
	Barmbeck—Volksdorf—Wohldorf (preußische Teilstrecke)	10,40
	Ohlsdorf—Poppenbüttel (preußische Teilstrecke), vorläufig Notbetrieb	3,70
	Zusammen	111,20

Anlage 16.

Verzeichnis

der in der Zeit vom 1. April 1910 bis 31. März 1920 in den deutschen Ländern — mit Ausnahme von Preußen — genehmigten und eröffneten Privateisenbahnstrecken.

Jahr	Bezeichnung der Strecken	Länge km
	A. Genehmigte Strecken:	
	1. Bayern.	
1920	Viechtach—Blaibach	14,17
	2. Württemberg.	
1910	Weingarten—Niederbiegen	4,88
„	Weingarten—Baienfurt (schmalspurig)	1,48
„	Neuenstadt—Ohrnberg	10,62
	3. Baden.	
1913	Staufen—Münstertal	5,93
	4. Mecklenburg-Strelitz.	
1910	Thurow—Feldberg	19,10
	5. Hamburg.	
1912	Ohlsdorf—Poppenbüttel (Alstertalbahn), hamburgische Teilstrecke	2,40
	Zusammen	58,58
	B. Eröffnete Strecken:	
	1. Bayern.	
1912	Brannenburg—Wendelstein	9,94
	2. Württemberg.	
1911	Weingarten—Niederbiegen	4,88
„	Weingarten—Baienfurt (schmalspurig)	1,48
1913	Neuenstadt—Ohrnberg	10,62
	3. Baden.	
1913	Grünwinkel—Daxlanden	2,10
1916	Staufen—Münstertal	5,93
	4. Mecklenburg-Strelitz.	
1910	Thurow—Feldberg	19,10
	5. Oldenburg.	
1913	Travemünde Stadt—Niendorf (Ostsee), oldenburgische Teilstrecke	0,82
	6. Lübeck.	
1913	Travemünde Stadt—Niendorf (Ostsee), lübische Teilstrecke	3,94
	7. Hamburg.	
1918	Ohlsdorf—Poppenbüttel (Alstertalbahn), hamburgische Teilstrecke, vorläufig Notbetrieb	2,40
	Zusammen	61,21

Anlage 17.

Verzeichnis der Privateisenbahnstrecken und der anderen Ländern gehörenden Staatsbahnstrecken in den einzelnen deutschen Ländern nach dem Stand vom 31. März 1920.

Bezeichnung der Bahnstrecken	Hauptbahn-Strecken km	Nebenbahn-Strecken km	Im ganzen km
1. Preußen.			
A. Vollspurige Eisenbahnen:			
Ahaus—Enschede	—	13,95	13,95
Alstertalbahn (Ohlsdorf—Poppenbüttel), preußische Teilstrecke	3,70	—	3,70
Altona—Kaltenkirchen—Neumünsterer Eisenbahn	—	67,05	67,05
Bentheimer Kreisbahn	—	73,78	73,78
Brandenburgische Städtebahn	—	125,58	125,58
Braunschweigische Landeseisenbahn, preußische Teilstrecke	—	29,24	29,24
Braunschweig—Schöninger Eisenbahn, preußische Teilstrecke	—	2,22	2,22
Crefelder Eisenbahn	—	62,80	62,80
Dahme—Uckroer Eisenbahn	—	12,53	12,53
Eisern—Siegener Eisenbahn	—	14,24	14,24
Elmshorn—Barmstedt—Oldesloer Eisenbahn	—	52,66	52,66
Farge—Vegesacker Eisenbahn, preußische Teilstrecke	—	10,33	10,33
Freien Grunder Eisenbahn	—	13,74	13,74
Georgs-Marienhütter Eisenbahn	—	9,00	9,00
Greifswald—Grimmener Eisenbahn	—	48,43	48,43
Halberstadt—Blankenburger Eisenbahn, preußische Teilstrecke	—	54,29	54,29
Hamburger Walddörfer-Bahn, preußische Teilstrecke [1]	10,40	—	10,40
Hildesheim—Peiner Kreisbahn	—	31,44	31,44
Hoyaer Eisenbahn [2]	—	6,30	6,30
Ilmebahn	—	13,25	13,25
Köln—Bonner Eisenbahnen	21,92	34,76	56,68
Köln—Frechen—Benzelrather Eisenbahn	—	14,32	14,32
Königsberg—Cranzer Eisenbahn (im Sommer teilweise Hauptbahnbetrieb)	—	48,53	48,53
Kreis Oldenburger Eisenbahn	—	43,65	43,65
Lausitzer Eisenbahn	—	80,91	80,91
Liegnitz—Rawitscher Eisenbahn, preußische Teilstrecke [3]	—	76,47	76,47
Löwenberg—Lindow—Rheinsberger Eisenbahn	—	37,60	37,60
Lübeck—Büchener Eisenbahn, preußische Teilstrecke	87,32	—	87,32
Mecklenburgische Friedrich Wilhelm-Eisenbahn, preußische Teilstrecke	—	5,40	5,40
Meppen—Haselünner Eisenbahn	—	29,00	29,00
Militäreisenbahn (seit 3. März 1920 gewöhnlicher Nebenbahnbetrieb) [4]	—	70,52	70,52
Mühlhausen—Ebelebener Eisenbahn, preußische Teilstrecke	—	8,75	8,75
Nauendorf—Gerlebogker Eisenbahn, preußische Teilstrecke	—	7,99	7,99
Neuhaldenslebener Eisenbahn	—	30,64	30,64
Neustadt—Gogoliner Eisenbahn	—	41,60	41,60
Niederlausitzer Eisenbahn	—	113,30	113,30
Oschersleben—Schöninger Eisenbahn, preußische Teilstrecke	—	23,91	23,91
Osterwieck—Wasserlebener Eisenbahn, preußische Teilstrecke	—	19,56	19,56
Seite . .	123,34	1327,74	1451,08

[1]) Aus der Reichsaufsicht entlassen, weil lediglich für den Ortsverkehr bestimmt.
[2]) Außerdem 1,60 km Verbindungsbahn mit Kleinbahn Hoya—Syke—Asendorf.
[3]) Nach neueren Messungen soll die preußische Strecke infolge Verschiebung der Grenze nur 74,46 km betragen.
[4]) In der Statistik der im Betrieb befindlichen Eisenbahnen Deutschlands (Reichsstatistik) nicht enthalten.

Bezeichnung der Bahnstrecken	Hauptbahn-Strecken	Nebenbahn-Strecken	Im ganzen
	km	km	km
Übertrag	123,34	1327,74	1451,08
Paulinenaue—Neuruppiner Eisenbahn	—	30,30	30,30
Peine—Ilseder Eisenbahn	—	7,95	7,95
Prignitzer Eisenbahn	—	61,49	61,49
Reinickendorf—Liebenwalde—Groß Schönebecker Eisenbahn	—	62,02	62,02
Rinteln—Stadthagener Eisenbahn, preußische Teilstrecke	—	6,49	6,49
Ruppiner Eisenbahn, preußische Teilstrecke	—	125,23	125,23
Stendal—Tangermünder Eisenbahn	—	13,23	13,23
Stralsund—Tribseeser Eisenbahn	—	33,73	33,73
Teutoburger Waldeisenbahn	—	101,33	101,33
Vorwohle—Emmerthaler Eisenbahn, preußische Teilstrecke	—	9,17	9,17
Westfälische Landeseisenbahn, preußische Teilstrecke	—	264,98	264,98
Wittenberge—Perleberger Eisenbahn	—	10,54	10,54
Zschipkau—Finsterwalder Eisenbahn	—	32,92	32,92
Salzbergen—Reichsgrenze bei Gildehaus	22,01	—	22,01
Herzogenrath—Reichsgrenze bei Kerkrade	1,37	—	1,37
Büderich—Reichsgrenze bei Gennep	40,06	—	40,06
Ziegenhals—Reichsgrenze bei Niclasdorf	—	4,71	4,71
Fredersdorf—Rüdersdorf	—	5,35	5,35
Anschlußstrecken nach dem Viehhof in Berlin	2,11	—	2,11
Lauchhammer—Lauchhammer Werk	—	0,39	0,39
Bayerische Staatseisenbahnen	30,46	5,54	36,00
Sächsische „	7,60	29,80	37,40
Württembergische „	65,77	3,89	69,66
Badische „	—	20,96	20,96
Mecklenburgische „	—	1,90	1,90
Oldenburgische „	83,03	9,81	92,84
Bremische Staatsbahnstrecke	1,12	—	1,12
Summe A	376,87	2169,47	2546,34
B. Schmalspurige Eisenbahnen:			
Bröltaler Eisenbahn	—	88,50	88,50
Brohltal-Eisenbahn	—	25,01	25,01
Gera—Meuselwitz—Wuitzer Eisenbahn, preußische Teilstrecke	—	14,55	14,55
Gernrode—Harzgeroder Eisenbahn, preußische Teilstrecke	—	0,79	0,79
Kerkerbachbahn	—	35,11	35,11
Köln—Bonner Eisenbahnen	—	36,33	36,33
Kreis Altenaer Schmalspurbahn	—	41,39	41,39
Kreisbahn Eckernförde—Kappeln	—	28,70	28,70
Nordhausen—Wernigeroder Eisenbahn, preußische Teilstrecke	—	79,06	79,06
Rhene—Diemeltalbahn	—	8,88	8,88
Summe B	—	358,32	358,32
Insgesamt Preußen	376,87	2527,79	2904,66
Davon im Betrieb	376,87	2516,79	2893,66
im Bau	—	11,00	11,00

Bezeichnung der Bahnstrecken	Hauptbahn-Strecken km	Nebenbahn-Strecken km	Im ganzen km
2. Bayern.			
A. Vollspurige Eisenbahnen:			
Ludwigseisenbahn (Nürnberg—Fürth)	6,04	—	6,04
Bayerische Bahnen der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München	—	147,86	147,86
Deggendorf—Mettener Eisenbahn	—	4,22	4,22
Gotteszell—Viechtacher Eisenbahn	—	24,97	24,97
Kahlgrund-Eisenbahn	—	23,00	23,00
Lam—Kötztinger Eisenbahn	—	17,75	17,75
Viechtach—Blaibach	—	14,17	14,17
Schaftlach—Gmund—Tegernseer Eisenbahn	—	12,35	12,35
Augsburger Lokalbahn	—	5,53	5,53
Dem Staat Sachsen-Meiningen gehörende Bahnstrecke	—	5,34	5,34
Preußisch-Hessische Staatseisenbahnen	9,15	10,14	19,29
Württembergische Staatseisenbahnen	8,13	12,95	21,08
Badische Staatseisenbahnen	—	0,03	0,03
Summe A	23,32	278,31	301,63
B. Schmalspurige Eisenbahnen:			
Chiemseebahn	—	1,70	1,70
Walhallabahn	—	23,40	23,40
Wendelsteinbahn	—	9,95	9,95
Württembergische Nebenbahnen, bayerische Teilstrecke	—	15,24	15,24
Summe B	—	50,29	50,29
Insgesamt Bayern	23,32	328,60	351,92
Davon im Betrieb	23,32	314,43	337,75
im Bau	—	14,17	14,17
3. Sachsen.			
Vollspurige Eisenbahnen:			
Mittweida—Dreiwerden—Ringethaler Eisenbahn	—	10,53	10,53
Adorf—Reichsgrenze bei Roßbach	—	8,81	8,81
Sebnitz—Reichsgrenze bei Nixdorf	—	0,87	0,87
Preußisch-Hessische Staatseisenbahnen	149,88	14,04	163,92
Summe im Betrieb	149,88	34,25	184,13
4. Württemberg.			
A. Vollspurige Eisenbahnen:			
Meckenbeuren—Tettnanger Eisenbahn	—	4,46	4,46
Niederbiegen—Weingartner Eisenbahn	—	4,89	4,89
Trossinger Bahn	—	4,46	4,46
Württembergische Eisenbahngesellschaft in Stuttgart	—	84,44	84,44
Württembergische Nebenbahnen[1])	—	64,00	64,00
Badische Staatseisenbahnen	20,63	3,52	24,15
Summe A	20,63	165,77	186,40

[1]) Einschließlich der inzwischen an die Stadtgemeinde Stuttgart übergegangenen gemischtspurigen Filderbahn.

Bezeichnung der Bahnstrecken	Hauptbahn-Strecken km	Nebenbahn-Strecken km	Im ganzen km
B. Schmalspurige Eisenbahnen:			
Möckmühl—Dörzbacher Eisenbahn, württembergische Teilstrecke	—	26,61	26,61
Ravensburg—Weingarten—Baienfurter Eisenbahn	—	6,56	6,56
Württembergische Eisenbahngesellschaft in Stuttgart	—	18,96	18,96
Württembergische Nebenbahnen, württembergische Teilstrecke[1])	—	46,40	46,40
Summe B	—	98,53	98,53
Insgesamt Württemberg im Betrieb	20,63	264,30	284,93
5. Baden.			
A. Vollspurige Eisenbahnen:			
Achern—Ottenhöfener Eisenbahn	—	10,41	10,41
Badische Lokaleisenbahnen, Aktiengesellschaft in Karlsruhe	—	96,75	96,75
Biberach—Oberharmersbacher Eisenbahn	—	10,56	10,56
Haltingen—Kanderner Eisenbahn	—	13,00	13,00
Krozingen—Münstertal—Sulzburger Eisenbahn	—	16,83	16,83
Oberschefflenz—Billigheimer Eisenbahn	—	8,50	8,50
Süddeutsche Eisenbahngesellschaft in Darmstadt, badische Teilstrecken	—	69,88	69,88
Konstanz—Reichsgrenze bei Konstanz, Richtung Romanshorn	0,50	—	0,50
Konstanz—Reichsgrenze bei Konstanz, Richtung Etzwilen	0,49	—	0,49
Grenze bei Schaffhausen—Grenze bei Eglisau	8,18	—	8,18
Singen—Reichsgrenze bei Etzwilen	6,40	—	6,40
Preußisch-Hessische Staatseisenbahnen	28,17	8,55	36,72
Württembergische Staatseisenbahnen	77,26	22,67	99,93
Summe A	121,00	257,15	378,15
B. Schmalspurige Eisenbahnen:			
Albtalbahn	—	57,39	57,39
Lahrer Eisenbahn	—	19,20	19,20
Möckmühl—Dörzbacher Eisenbahn, badische Teilstrecke	—	11,98	11,98
Oberrheinische Eisenbahngesellschaft, badische Teilstrecke	—	56,25	56,25
Rhein—Ettenheimmünsterer Eisenbahn	—	15,90	15,90
Straßburger Straßenbahnen	—	95,15	95,15
Süddeutsche Eisenbahngesellschaft in Darmstadt	—	18,76	18,76
Summe B	—	274,63	274,63
Insgesamt Baden im Betrieb	121,00	531,78	652,78
6. Hessen.			
A. Vollspurige Eisenbahnen:			
Butzbach—Licher Eisenbahn	—	53,79	53,79
Süddeutsche Eisenbahngesellschaft in Darmstadt, hessische Teilstrecken	—	76,43	76,43
Bayerische Staatsbahnen	—	9,82	9,82
Badische Staatsbahnen	22,17	—	22,17
Summe A	22,17	140,04	162,21

[1]) Anläßlich des Übergangs der Filderbahn an die Stadt Stuttgart wurden die beiden Weinsteiglinien mit zusammen 5,33 km Länge aus der Aufsicht der Eisenbahnverwaltung entlassen. Die Länge der der Reichsaufsicht unterstehenden schmalspurigen Eisenbahnen der Württembergischen Nebenbahnen beträgt daher jetzt nur noch 41,07 km.

Bezeichnung der Bahnstrecken	Hauptbahn-Strecken km	Nebenbahn-Strecken km	Im ganzen km
B. Schmalspurige Eisenbahnen:			
Oberrheinische Eisenbahngesellschaft, hessische Teilstrecke	—	5,68	5,68
Summe B	—	5,68	5,68
Insgesamt Hessen im Betrieb	22,17	145,72	167,89
7. Mecklenburg-Schwerin.			
Vollspurige Eisenbahnen:			
Mecklenburgische Friedrich Wilhelm-Eisenbahn, Teilstrecke	—	1,62	1,62
Ruppiner Eisenbahn	—	7,48	7,48
Preußisch-Hessische Staatseisenbahnen	125,30	32,48	157,78
Summe im Betrieb	125,30	41,58	166,88
8. Mecklenburg-Strelitz.			
Vollspurige Eisenbahnen:			
Mecklenburger Friedrich Wilhelm-Eisenbahn, Teilstrecke	—	95,62	95,62
Neubrandenburg—Friedländer Eisenbahn	—	25,68	25,68
Preußisch-Hessische Staatseisenbahnen	75,66	0,61	76,27
Mecklenburg—Schwerinsche Landeseisenbahn	75,00	8,70	83,70
Summe im Betrieb	150,66	130,61	281,27
9. Sachsen-Weimar.			
A. Vollspurige Eisenbahnen:			
Esperstedt—Oldislebener Eisenbahn, Weimarische Teilstrecke	—	2,94	2,94
Süddeutsche Eisenbahngesellschaft in Darmstadt, Weimarische Teilstrecke	—	2,04	2,04
Weimar—Berka—Blankenhainer Eisenbahn, Weimarische Teilstrecke	—	29,33	29,33
Wenigentaft—Ochsener Eisenbahn	—	10,11	10,11
Wutha—Ruhlaer Eisenbahn, Weimarische Teilstrecke	—	6,69	6,69
Preußisch-Hessische Staatseisenbahnen	200,33	164,08	364,41
Bayerische Staatseisenbahnen	—	5,07	5,07
Sächsische Staatseisenbahnen	16,66	23,86	40,52
Summe A	216,99	244,12	461,11
B. Schmalspurige Eisenbahnen:			
Weimar—Rastenberger Eisenbahn	—	56,44	56,44
Preußisch-Hessische Staatseisenbahnen, Teilstrecke der Feldabahn	—	25,95	25,95
Summe B	—	82,39	82,39
Insgesamt Sachsen-Weimar im Betrieb	216,99	326,51	543,50
10. Oldenburg.			
Vollspurige Eisenbahnen:			
Eutin—Lübecker Eisenbahn, oldenburgische Teilstrecke	26,93	7,86	34,79
Lübeck—Büchener Eisenbahn, oldenburgische Teilstrecke	—	0,82	0,82
Birkenfelder Eisenbahn	—	5,23	5,23
Preußisch-Hessische Staatseisenbahnen	40,93	28,10	69,03
Summe im Betrieb	67,86	42,01	109,87

Bezeichnung der Bahnstrecken	Hauptbahn-Strecken km	Nebenbahn-Strecken km	Im ganzen km
11. Braunschweig.			
A. Vollspurige Eisenbahnen:			
Braunschweigische Landeseisenbahn, braunschweigische Teilstrecke	—	78,76	78,76
Braunschweig—Schöninger Eisenbahn, „ „	—	71,62	71,62
Halberstadt—Blankenburger Eisenbahn, „ „	—	32,94	32,94
Oschersleben—Schöninger Eisenbahn, „ „	—	3,72	3,72
Osterwiek—Wasserlebener Eisenbahn, „ „	—	1,77	1,77
Vorwohle—Emmertaler Eisenbahn, „ „	—	22,63	22,63
Preußisch-Hessische Staatseisenbahnen	341,97	97,52	439,49
Summe A	341,97	308,96	650,93
B. Schmalspurige Eisenbahnen:			
Gernrode—Harzgeroder Eisenbahn, braunschweigische Teilstrecke	—	17,21	17,21
Nordhausen—Wernigeroder Eisenbahn, braunschweigische Teilstrecke	—	2,33	2,33
Südharz-Eisenbahn	—	36,14	36,14
Summe B	—	55,68	55,68
Insgesamt Braunschweig im Betrieb	341,97	364,64	706,61
12. Sachsen-Meiningen.			
A. Vollspurige Eisenbahnen:			
Weimar—Berka—Blankenhainer Eisenbahn, meiningensche Teilstrecke	—	2,07	2,07
Preußisch-Hessische Staatseisenbahnen	153,84	114,63	268,47
Bayerische Staatseisenbahnen	20,26	18,81	39,07
Summe A	174,10	135,51	309,61
B. Schmalspurige Eisenbahnen:			
Preußisch-Hessische Staatseisenbahnen	—	48,88	48,88
Summe B	—	48,88	48,88
Insgesamt Sachsen-Meiningen im Betrieb	174,10	184,39	358,49
13. Sachsen-Altenburg.			
A. Vollspurige Eisenbahnen:			
Preußisch-Hessische Staatseisenbahnen	45,03	24,74	69,77
Sächsische Staatseisenbahnen	61,05	67,38	128,43
Summe A	106,08	92,12	198,20
B. Schmalspurige Eisenbahnen:			
Gera—Meuselwitz—Wuitzer Eisenbahn, altenburgische Teilstrecke	—	2,61	2,61
Summe B	—	2,61	2,61
Insgesamt Sachsen-Altenburg im Betrieb	106,08	94,73	200,81

Bezeichnung der Bahnstrecken	Hauptbahn-Strecken km	Nebenbahn-Strecken km	Im ganzen km
14. Sachsen-Koburg-Gotha.			
Vollspurige Eisenbahnen:			
Mühlhausen—Ebelebener Eisenbahn, gothaische Teilstrecke	—	5,26	5,26
Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft in Darmstadt, gothaische Teilstrecke	—	1,72	1,72
Wutha—Ruhlaer Eisenbahn, gothaische Teilstrecke	—	0,62	0,62
Preußisch-Hessische Staatseisenbahnen	142,92	148,38	291,30
Bayerische Staatseisenbahnen	—	4,17	4,17
Summe im Betrieb	142,92	160,15	303,07
15. Anhalt.			
A. Vollspurige Eisenbahnen:			
Dessau—Wörlitzer Eisenbahn	—	18,70	18,70
Nauendorf—Gerlebogker Eisenbahn, anhaltische Teilstrecke	—	7,16	7,16
Preußisch-Hessische Staatseisenbahnen	215,76	53,41	269,17
Summe A	215,76	79,27	295,03
B. Schmalspurige Eisenbahnen:			
Gernrode—Harzgeroder Eisenbahn, anhaltische Teilstrecke	—	34,10	34,10
Summe B	—	34,10	34,10
Insgesamt Anhalt im Betrieb	215,76	113,37	329,13
16. Schwarzburg-Sondershausen.			
Vollspurige Eisenbahnen:			
Greußen—Ebeleben—Keulaer Eisenbahn	—	37,68	37,68
Mühlhausen—Ebelebener Eisenbahn, sondershausensche Teilstrecke	—	5,38	5,38
Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft in Darmstadt, sondershausensche Teilstrecke	—	29,15	29,15
Preußisch-Hessische Staatseisenbahnen	60,76	14,59	75,35
Summe im Betrieb	60,76	86,80	147,56
17. Schwarzburg-Rudolstadt.			
Vollspurige Eisenbahnen:			
Esperstedt—Oldislebener Eisenbahn, rudolstädtische Teilstrecke	—	1,26	1,26
Mühlhausen—Ebelebener Eisenbahn, rudolstädtische Teilstrecke	—	5,94	5,94
Preußisch-Hessische Staatseisenbahnen	52,28	70,20	122,48
Summe im Betrieb	52,28	77,40	129,68
18. Waldeck.			
A. Vollspurige Eisenbahnen:			
Preußisch-Hessische Staatseisenbahnen	3,87	91,12	94,99
Summe A	3,87	91,12	94,99

Bezeichnung der Bahnstrecken	Hauptbahn-Strecken km	Nebenbahn-Strecken km	Im ganzen km
B. Schmalspurige Eisenbahnen:			
Rhene-Diemeltalbahn, waldeckische Teilstrecke	—	2,06	2,06
Summe B . .	—	2,06	2,06
Insgesamt Waldeck im Betrieb . .	3,87	93,18	97,05
19. Reuß ältere Linie.			
Vollspurige Eisenbahnen:			
Preußisch-Hessische Staatseisenbahnen	—	8,02	8,02
Sächsische Staatseisenbahnen	25,33	12,64	37,97
Summe im Betrieb . .	25,33	20,66	45,99
20. Reuß jüngere Linie.			
A. Vollspurige Eisenbahnen:			
Preußisch-Hessische Staatseisenbahnen	31,07	30,33	61,40
Sächsische Staatseisenbahnen	13,53	34,70	48,23
Summe A . .	44,60	65,03	109,63
B. Schmalspurige Eisenbahnen:			
Gera—Meuselwitz—Wuitzer Eisenbahn, reußische Teilstrecke	—	16,09	16,09
Summe B . .	—	16,09	16,09
Insgesamt Reuß j. L. im Betrieb . .	44,60	81,12	125,72
21. Schaumburg-Lippe.			
Vollspurige Eisenbahnen:			
Rinteln—Stadthagener Eisenbahn, lippesche Teilstrecke	—	13,91	13,91
Preußisch-Hessische Staatseisenbahnen	24,33	—	24,33
Summe im Betrieb . .	24,33	13,91	38,24
22. Lippe-Detmold.			
Vollspurige Eisenbahnen:			
Westfälische Landeseisenbahn, lippesche Teilstrecke	—	0,80	0,80
Preußisch-Hessische Staatseisenbahnen	43,86	50,83	94,69
Summe im Betrieb . .	43,86	51,63	95,49
23. Lübeck.			
Vollspurige Eisenbahnen:			
Eutin—Lübecker Eisenbahn, lübeckische Teilstrecke	4,38	—	4,38
Lübeck—Büchener Eisenbahn, lübeckische Teilstrecke	41,38	19,64	61,02
Preußisch-Hessische Staatseisenbahnen	3,77	—	3,77
Mecklenburg-Schwerinsche Landeseisenbahn	9,50	—	9,50
Summe im Betrieb . .	59,03	19,64	78,67
24. Bremen.			
Vollspurige Eisenbahnen:			
Farge—Vegesacker Eisenbahn, bremische Teilstrecke	—	0,11	0,11
Preußisch-Hessische Staatseisenbahnen	51,90	0,49	52,39
Oldenburgische Staatseisenbahnen	5,55	—	5,55
Summe im Betrieb . .	57,45	0,60	58,05

Bezeichnung der Bahnstrecken	Hauptbahn-Strecken km	Nebenbahn-Strecken km	Im ganzen km
25. Hamburg.			
Vollspurige Eisenbahnen:			
Lübeck—Büchener Eisenbahn, hamburgische Teilstrecke	9,37	2,20	11,57
Alstertalbahn (Ohlsdorf—Poppenbüttel), hamburgische Teilstrecke . . .	2,40	—	2,40
Preußisch-Hessische Staatseisenbahnen	37,51	7,26	44,77
Summe im Betrieb . .	49,28	9,46	58,74

Gesamtzusammenstellung.

Es liegen in dem Lande	Reine Privateisenbahnen: Vollspurige Hauptbahnen km	Reine Privateisenbahnen: Vollspurige Nebenbahnen km	Reine Privateisenbahnen: Schmalspurbahnen km	Fremde Staatseisenbahnen: Vollspurige Hauptbahnen km	Fremde Staatseisenbahnen: Vollspurige Nebenbahnen km	Fremde Staatseisenbahnen: Schmalspurbahnen km	Zusammen: Vollspurige Hauptbahnen km	Zusammen: Vollspurige Nebenbahnen km	Zusammen: Schmalspurbahnen km	Insgesamt km
A. Im Betrieb:										
Preußen	188,89	2090,57	358,32	187,98	67,90	—	376,87	2158,47	358,32	2893,66
Bayern	6,04	235,68	50,29	17,28	28,46	—	23,32	264,14	50,29	337,75
Sachsen	—	20,21	—	149,88	14,04	—	149,88	34,25	—	184,13
Württemberg	—	162,25	98,53	20,63	3,52	—	20,63	165,77	98,53	284,93
Baden	15,57	225,93	274,63	105,43	31,22	—	121,00	257,15	274,63	652,78
Hessen	—	130,22	5,68	22,17	9,82	—	22,17	140,04	5,68	167,89
Mecklenburg-Schwerin	—	9,10	—	125,30	32,48	—	125,30	41,58	—	166,88
Mecklenburg-Strelitz	—	121,30	—	150,66	9,31	—	150,66	130,61	—	281,27
Sachsen-Weimar	—	51,11	56,44	216,99	193,01	25,95	216,99	244,12	82,39	543,50
Oldenburg	26,93	13,91	—	40,93	28,10	—	67,86	42,01	—	109,87
Braunschweig	—	211,44	55,68	341,97	97,52	—	341,97	308,96	55,68	706,61
Sachsen-Meiningen	—	2,07	—	174,10	133,44	48,88	174,10	135,51	48,88	358,49
Sachsen-Altenburg	—	—	2,61	106,08	92,12	—	106,08	92,12	2,61	200,81
Sachsen-Koburg-Gotha	—	7,60	—	142,92	152,55	—	142,92	160,15	—	303,07
Anhalt	—	25,86	34,10	215,76	53,41	—	215,76	79,27	34,10	329,13
Schwarzburg-Sondershausen	—	72,21	—	60,76	14,59	—	60,76	86,80	—	147,56
Schwarzburg-Rudolstadt	—	7,20	—	52,28	70,20	—	52,28	77,40	—	129,68
Waldeck	—	—	2,06	3,87	91,12	—	3,87	91,12	2,06	97,05
Reuß ältere Linie	—	—	—	25,33	20,66	—	25,33	20,66	—	45,99
Reuß jüngere Linie	—	—	16,09	44,60	65,03	—	44,60	65,03	16,09	125,72
Schaumburg-Lippe	—	13,91	—	24,33	—	—	24,33	13,91	—	38,24
Lippe-Detmold	—	0,80	—	43,86	50,83	—	43,86	51,63	—	95,49
Lübeck	45,76	19,64	—	13,27	—	—	59,03	19,64	—	78,67
Bremen	—	0,11	—	57,45	0,49	—	57,45	0,60	—	58,05
Hamburg	11,77	2,20	—	37,51	7,26	—	49,28	9,46	—	58,74
In allen Ländern	294,96	3423,32	954,43	2381,34	1267,08	74,83	2676,30	4690,40	1029,26	8395,96
B. Im Bau:										
Preußen	—	7,00	—	—	4,00	—	—	11,00	—	11,00
Bayern	—	14,17	—	—	—	—	—	14,17	—	14,17
In allen Ländern	—	21,17	—	—	4,00	—	—	25,17	—	25,17

Anlage 18.

Anlagekapital der Privateisenbahnen und seine Verzinsung.

Jahr	Anzahl der in Betracht gezogenen Privateisenbahnen mit a) Vollspur b) Schmalspur	Anlagekapital der in Betracht gezogenen Privateisenbahnen Betrag in Millionen Mark	Anlagekapital der in Betracht gezogenen Privateisenbahnen Durchschnittliche Verzinsung v. H.	Von den in Betracht gezogenen Privateisenbahnen hat die Verzinsung des Anlagekapitals betragen: 0 v. H.	bis zu 1 v. H.	bis zu 2 v. H.	bis zu 3 v. H.	bis zu 4 v. H.	bis zu 5 v. H.	mehr als 5 bis 10 v. H.	über 10 v. H.
				bei folgender Anzahl Bahnen:							
1910 a)	82	349,4	4,8	—	3	7	8	15	7	35	7
b)	28	80,6	3,6	4	—	2	8	2	6	6	—
Zus.	110	430,0	4,6	4	3	9	16	17	13	41	7
1911 a)	83	354,0	4,9	1	1	10	5	16	9	34	7
b)	28	81,0	3,8	3	2	1	5	7	5	5	—
Zus.	111	435,0	4,7	4	3	11	10	23	14	39	7
1912 a)	81	354,6	5,1	1	3	4	8	13	13	30	9
b)	28	81,8	3,4	3	—	4	6	2	6	7	—
Zus.	109	436,4	4,8	4	3	8	14	15	19	37	9
1913 a)	81	361,9	4,7	—	7	6	8	10	11	31	8
b)	29	81,2	3,5	4	2	4	2	5	3	9	—
Zus.	110	443,1	4,5	4	9	10	10	15	14	40	8
1914 a)	81	369,1	3,5	7	5	9	18	12	16	12	2
b)	29	82,8	2,3	4	6	5	5	3	5	1	—
Zus.	110	451,9	3,3	11	11	14	23	15	21	13	2
1915 a)	81	372,1	3,9	6	1	17	12	15	10	17	3
b)	29	84,6	1,7	5	5	12	1	4	1	1	—
Zus.	110	456,7	3,5	11	6	29	13	19	11	18	3
1916 a)	81	375,9	4,3	1	5	11	12	16	8	25	3
b)	29	90,8	1,6	6	4	7	3	5	3	1	—
Zus.	110	466,7	3,8	7	9	18	15	21	11	26	3
1917 a)	81	382,1	5,5	5	1	5	10	9	13	27	10
b)	28	89,6	3,0	2	3	7	6	2	1	7	1
Zus.	109	471,7	5,0	7	4	12	16	11	14	34	11
1918 a)	79	384,5	4,2	8	3	6	9	7	12	27	7
b)	25	82,9	1,9	7	2	1	4	5	1	4	1
Zus.	104	467,4	3,7	15	5	7	13	12	13	31	8
1919 a)	79	398,7	3,7	15	1	5	9	13	4	18	14
b)	25	84,5	—3,8	13	1	5	2	1	—	2	1
Zus.	104	483,2	2,4	28	2	10	11	14	4	20	15

Von Preußen bewilligte

(Stand am

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Provinzen	1910 ℳ	1911 ℳ	1912 ℳ	1913 ℳ
1	Ostpreußen	12053846	12133846	13469846	15637846
2	Westpreußen	8210250	8210250	8268250	9244250
3	Berlin	—	—	—	—
4	Brandenburg (ohne Berlin)	8398114	10371114	10854605	10854605
5	Pommern	12466247	12548944	13571544	13604544
6	Posen	6352230	6723105	6688605	6894965
7	Schlesien	8898907	8898907	9693907	9856907
	Summe östliche Provinzen	56379594	58886166	62546757	66093117
8	Sachsen	7533053	8094053	9234200	10574350
9	Schleswig-Holstein	10736639	11100639	11645239	11878239
10	Hannover	12284860	12829860	13929860	14652860
11	Westfalen	5534000	5845000	5845000	6213000
12	Hessen-Nassau	4147988	5449401	5844401	5884401
13	Rheinprovinz	1352500	3162500	3882500	3882500
14	Hohenzollern	5127324	5127324	5127324	5127324
	Summe westliche Provinzen	46716364	51608777	55508524	58212674
	Im ganzen Staat	103095958	110494943	118055281	124305791

Anzahl und Länge der zur Ausführung

a) in

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Provinzen	1910 Anzahl	1910 km	1911 Anzahl	1911 km	1912 Anzahl	1912 km	1913 Anzahl	1913 km	1914 Anzahl	1914 km
1	Ostpreußen	4	68,96	5	69,05	5	68,90	5	70,33	5	70,85
2	Westpreußen	5	63,91	4	62,23	4	62,23	4	62,25	4	62,21
3	Berlin	11	419,10	11	425,24	11	434,30	11	440,93	12	483,15
4	Brandenburg (ohne Berlin)	19	169,60	21	181,07	26	238,94	26	241,51	25	238,51
5	Pommern	2	39,63	3	44,22	4	46,62	4	48,46	4	57,52
6	Posen	2	27,14	2	27,24	2	29,90	3	33,21	3	36,82
7	Schlesien	8	130,79	8	133,12	7	139,52	7	137,21	7	141,51
	Östliche Provinzen	51	919,13	54	942,17	59	1020,41	60	1033,90	60	1090,57
8	Sachsen	18	160,21	18	160,96	18	160,96	19	184,69	19	189,70
9	Schleswig-Holstein	7	117,80	7	123,19	7	127,89	7	134,76	7	145,53
10	Hannover	9	208,18	9	201,04	9	202,09	10	210,95	11	215,44
11	Westfalen	30	443,10	30	482,72	30	499,05	28	535,10	32	588,84
12	Hessen-Nassau	12	177,59	12	183,88	12	189,31	12	195,98	12	205,39
13	Rheinprovinz	53	1020,85	57	1142,29	59	1219,62	59	1260,13	59	1341,97
14	Hohenzollern	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Westliche Provinzen	129	2127,73	133	2294,08	135	2398,92	135	2521,61	140	2686,87
	Preußische Bahnen	180	3046,86	187	3236,25	194	3419,33	195	3555,51	200	3777,44

Staatsbeihilfen für Kleinbahnen. **Anlage 19.**

31. Dezember j. J.)

1914 ℳ	1915 ℳ	1916 ℳ	1917 ℳ	1918 ℳ	1919 ℳ
15637846	15637846	16601846	16601846	16601846	16601846
9244250	9244250	9244250	9244250	9244250	9244250
—	—	—	—	—	—
11527653	11461115	11507814	11544314	11545085	12449647
14277584	14507937	14613437	14613437	14613437	14731437
7694965	7748765	7748765	7748765	7748765	7748765
10996907	10996907	10996907	10996907	10996907	10996908
69379205	69596820	70713019	70749519	70750290	71772853
10574728	11322728	11320728	11320728	11320728	12740759
11891639	11891639	11994639	12019639	12292989	12397989
14652860	14697860	14797860	16182860	17057860	17687860
6213000	6315000	6315000	6450500	6450500	6550500
5884401	5884401	5884401	5884401	5884401	5884521
3882500	3882500	4382500	4382500	4382500	4382500
5127324	5127324	5127324	5127324	5127324	5327324
58226452	59121452	59822452	61367952	62516302	64971453
127605657	128718272	130535471	132117471	133266592	136744306

genehmigten Straßenbahnen. (Stand am 31. März j. J.). **Anlage 20.**

Preußen

1915		1916		1917		1918		1919		[1]) 1920	
Anzahl	km	Anzahl	km	Anzahl	km	Anzahl	km	Anzahl	km	Anzahl	km
5	70,93	5	70,93	5	70,93	5	70,93	5	70,93	[2]) 5	[2]) 66,91
4	63,26	4	63,26	4	64,64	4	64,64	4	64,64	—	—
12	496,79	12	506,53	12	508,90	12	511,21	12	513,76	8	517,00
26	239,81	25	242,77	25	243,75	25	243,75	25	243,75	25	243,75
4	59,19	4	59,19	4	60,15	4	60,15	4	60,15	4	60,15
3	36,82	3	36,82	3	36,82	3	37,07	3	37,07	[3]) —	[3]) —
7	142,49	7	142,49	7	142,49	7	142,49	7	142,49	7	142,49
61	1109,29	60	1121,99	60	1127,68	60	1130,24	60	1132,79	49	1030,30
19	199,23	19	202,65	18	202,65	18	202,97	18	210,07	18	213,97
7	146,86	7	149,06	7	149,06	7	150,70	7	150,70	6	146,89
11	219,64	11	220,29	11	220,29	11	220,29	11	220,29	11	220,29
29	604,56	32	621,20	33	634,69	34	646,06	34	648,84	23	650,14
12	206,23	12	206,83	12	207,00	12	207,56	12	207,56	12	207,56
62	1394,74	62	1396,90	63	1399,02	63	1402,40	63	1409,00	64	1388,43
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
140	2771,26	143	2796,93	144	2812,71	145	2829,98	145	2846,46	134	2827,28
201	3880,55	203	3918,92	204	3940,39	205	3960,22	205	3979,25	183	3857,58

b) in den anderen

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Bundesstaaten (Länder)	1910		1911		1912		1913		1914	
		Anzahl	km	Anzahl	km	Anzahl	km	Anzahl	km	Anzahl	km
1	Bayern	12	189,34	13	225,58	14	250,77	15	268,06	13	260,64
2	Sachsen	22	[9]) 368,54	24	[9]) 377,36	24	[9]) 379,22	25	[9]) 403,82	25	[9]) 406,26
3	Württemberg	4	[4]) 68,62	4	[4]) 75,34	5	[4]) 90,50	5	[4]) 94,07	5	[4]) 99,81
4	Baden	10	94,55	9	99,46	11	111,75	13	130,35	15	145,74
5	Hessen	5	57,66	5	57,67	5	57,68	5	58,96	5	69,33
6	Mecklenburg-Schwerin	2	18,10	2	18,87	2	18,87	2	18,87	2	19,42
7	Sachsen-Weimar	3	25,86	3	26,28	3	26,28	3	26,28	3	27,56
8	Oldenburg	1	3,85	1	3,80	2	6,52	2	6,52	2	6,52
9	Braunschweig	1	34,84	1	34,84	1	34,84	1	34,84	1	34,84
10	Sachsen-Altenburg	1	3,70	1	3,70	1	3,70	1	3,70	1	3,70
11	Sachsen-Koburg-Gotha	1	4,53	1	4,53	1	6,07	1	6,07	1	6,37
12	Anhalt	3	17,63	3	17,63	3	17,63	3	17,63	3	17,63
13	Waldeck	2	3,97	2	3,97	2	3,97	2	3,97	2	3,97
14	Reuß j. L.	1	12,14	1	12,14	1	12,14	1	12,14	1	12,21
15	Lippe	2	10,80	2	10,80	3	12,41	3	13,53	3	13,53
16	Lübeck	1	16,95	1	17,00	1	28,36	1	33,60	1	[5]) 33,60
17	Bremen	1	43,76	1	43,83	1	48,35	1	48,85	1	58,03
18	Hamburg	—	—	—	—	—	—	—	—	1	3,90
19	Elsaß-Lothringen	7	116,01	9	130,05	9	131,21	10	137,02	10	[6]) 133,88
	Außerpreußische Bahnen	79	1090,85	83	1162,85	89	1240,27	94	1318,28	95	1356,24
	Dazu: außerhalb Preußens gelegene Strecken preußischer Bahnen [8])	—	145,21	—	142,48	—	156,33	—	167,74	—	172,49
	Preußische Bahnen	180	3046,86	187	3236,25	194	3419,33	195	3555,51	200	3777,44
	Deutsche Bahnen	259	4282,92	270	4541,58	283	4815,93	289	5041,53	295	5306,17

Anmerkungen: [1]) Die Angaben nach dem Stand vom 31. März 1920 tragen bereits den durch den Vertrag von Versailles geschaffenen neuen Verhältnissen Rechnung. — [2]) Die Angaben umfassen außer der Provinz Ostpreußen auch die deutsch gebliebenen Teile der früheren Provinz Westpreußen östlich der Weichsel. — [3]) Die Angaben beziehen sich nur auf die jetzige Grenzmark Posen-Westpreußen, umfassend die deutsch gebliebenen Teile der früheren Provinzen Posen und Westpreußen westlich der Weichsel mit Ausnahme des Kreises Neustadt in Westpreußen, dessen deutsch gebliebene Teile

Bundesstaaten (Ländern)

1915		1916		1917		1918		1919		1920	
Anzahl	km	Anzahl	km	Anzahl	km	Anzahl	km	Anzahl	km	Anzahl	km
14	269,86	14	268,55	14	269,45	14	271,16	14	271,16	14	279,72
28	[9]) 441,37	28	[9]) 443,18	26	[9]) 444,99	26	[9]) 445,76	26	[9]) 444,56	26	[9]) 443,34
5	[4]) 101,09	5	[4]) 101,09	5	[4]) 100,45	5	[4]) 100,45	4	[4]) 101,91	4	[4]) 101,69
15	162,80	15	170,31	15	170,31	15	170,31	15	170,31	15	174,34
5	70,21	5	69,21	5	72,98	5	73,18	5	73,48	5	73,48
2	19,42	2	18,33	2	18,66	2	18,66	2	18,66	2	18,66
3	29,25	3	29,25	3	29,25	3	29,25	3	29,25	3	29,25
2	6,52	2	6,52	2	6,52	2	6,52	2	6,52	2	6,52
1	34,84	1	34,84	1	39,65	1	39,65	1	39,65	1	39,65
1	3,70	1	3,70	1	3,70	1	3,70	1	3,70	1	3,70
1	6,71	1	6,07	1	6,22	1	5,82	1	5,82	1	5,82
3	17,63	3	17,63	3	17,85	3	17,85	3	17,85	3	17,85
2	3,97	2	3,97	2	3,97	2	3,97	2	3,97	2	3,97
1	12,27	1	12,27	1	12,64	1	12,76	1	12,76	1	12,79
3	13,53	3	13,53	3	13,53	3	13,53	3	13,53	3	13,53
1	[5]) 37,30	1	[5]) 37,30	1	[5]) 37,30	1	[5]) 37,30	1	[5]) 37,30	1	[5]) 37,62
1	58,03	1	58,03	1	58,03	1	58,03	1	58,03	1	58,03
1	3,20	1	3,20	1	3,20	1	3,20	1	3,20	1	3,20
10	[6]) 136,73	10	[6]) 139,17	—	[7]) —	—	[7]) —	—	[7]) —	—	—
99	1428,43	99	1436,15	87	1308,70	87	1311,10	86	1311,66	86	1323,16
—	173,99	—	173,99	—	196,26	—	196,31	—	196,41	—	195,51
201	3880,55	203	3918,92	204	3940,39	205	3960,22	205	3979,25	183	3857,58
300	5482,97	302	5529,06	291	5445,35	292	5467,63	291	5487,32	269	5376,25

der Provinz Pommern zugewiesen sind. — [4]) Davon liegen 0,75 km in Bayern. — [5]) Davon liegen 2,08 km in Oldenburg. — [6]) Davon liegen 1,08 km in Baden. — [7]) Angaben fehlen. — [8]) Davon liegen im letzten Berichtsjahr (31. März 1920) 6,70 km in Bayern, 14,36 km in Hessen, 8,66 km in Oldenburg, 3,75 km in Anhalt, 14,52 km in Lippe, 6,32 km in Bremen und 141,20 km auf hamburger Gebiet. — [9]) Einschließlich 2,87 km, die auf preußischem Gebiet liegen.

Anzahl und Länge der zur Ausführung genehmigten

a) in

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Provinzen	1910		1911		1912		1913		1914	
		Anzahl	km	Anzahl	km	Anzahl	km	Anzahl	km	Anzahl	km
1	Ostpreußen	12	779,67	12	779,67	12	801,93	13	849,96	14	894,25
2	Westpreußen	12	573,55	13	581,60	13	583,08	13	607,71	12	608,79
3	Berlin	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4	Brandenburg (ohne Berlin)	31	947,14	32	989,40	33	1055,46	34	1064,33	34	1065,41
5	Pommern	26	1505,86	27	1532,48	28	1623,09	28	1668,65	28	1663,49
6	Posen	12	764,89	12	790,61	13	815,97	13	815,97	13	820,53
7	Schlesien	20	619,22	22	723,00	22	720,89	26	768,77	29	799,43
	Östliche Provinzen	113	5190,33	118	5396,76	121	5600,42	127	5775,39	130	5851,90
8	Sachsen	29	747,08	30	809,41	31	828,28	34	881,64	35	906,27
9	Schleswig-Holstein	25	842,61	25	882,59	26	934,55	26	948,84	27	969,32
10	Hannover	26	895,35	30	998,26	32	1032,49	33	1095,56	36	1127,75
11	Westfalen	21	449,33	21	448,83	21	449,55	21	461,39	23	474,11
12	Hessen-Nassau	19	332,70	21	367,63	21	369,15	21	369,15	21	369,13
13	Rheinprovinz	43	839,18	44	823,57	46	846,78	48	885,09	51	919,96
14	Hohenzollern	1	77,78	1	77,76	1	92,76	1	92,47	1	92,53
	Westliche Provinzen	164	4184,03	172	4408,05	178	4553,56	184	4734,14	194	4859,07
	Preußische Bahnen	277	9374,36	290	9804,81	299	10153,98	311	10509,53	324	10710,97

b) in den anderen

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Bundesstaaten (Länder)	1910		1911		1912		1913		1914	
		Anzahl	km	Anzahl	km	Anzahl	km	Anzahl	km	Anzahl	km
1	Bayern	—	—	—	—	—	—	—	—	1	17,27
2	Sachsen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3	Württemberg	3	10,00	3	10,00	3	10,00	3	12,44	3	14,54
4	Baden	3	42,79	3	42,79	3	42,79	3	42,79	3	44,87
5	Hessen	3	[5]) 41,86	3	[5]) 41,86	3	[5]) 41,86	3	[5]) 41,86	3	[5]) 41,86
			[6]) 5,10		[6]) 5,10		[6]) 5,10		[6]) 5,10		[6]) 5,10
6	Mecklenburg-Schwerin	5	61,23	5	61,23	5	61,23	6	80,63	7	85,37
7	Oldenburg	4	78,48	5	85,78	5	85,47	6	113,07	6	113,25
8	Sachsen-Koburg-Gotha	—	—	—	—	—	—	—	—	1	24,63
9	Hamburg	2	29,56	2	29,56	2	29,56	2	29,56	2	30,43
10	Elsaß-Lothringen	—	—	1	3,01	3	33,89	3	36,51	4	65,52
	Außerpreußische Bahnen	20	269,02	22	279,33	24	309,90	26	361,96	30	442,84
	Dazu: außerhalb Preußens gelegene Strecken preußischer Bahnen [7])	—	218,07	—	244,62	—	266,19	—	268,29	—	288,72
	Preußische Bahnen	277	9374,36	290	9804,81	299	10153,98	311	10509,53	324	10710,97
	Deutsche Bahnen	297	9861,45	312	10328,76	323	10730,07	337	11139,78	354	11442,53

Anmerkungen: [1]) Siehe Anm. 1 auf Anlage 20. — [2]) Siehe Anm. 2 auf Anlage 20. — [3]) Einschließlich der früher zu Westpreußen gehörigen Kleinbahn Neustadt—Prüssau—Chottschow, soweit sie auf preußischem Gebiet liegt. — [4]) Siehe Anm. 3 auf Anlage 20. — [5]) Außerdem 0,39 km Straßenbahn in Preußen. — [6]) In Mecklenburg-Strelitz gelegene Strecke. — [7]) Davon liegen im letzten Berichtsjahr (31. März 1920) 2,31 km in Sachsen, 14,86 km in Württem-

nebenbahnähnlichen Kleinbahnen. (Stand am 31. März j. J.). **Anlage 21.**

Preußen

1915		1916		1917		1918		1919		[1]) 1920	
Anzahl	km	Anzahl	km	Anzahl	km	Anzahl	km	Anzahl	km	Anzahl	km
14	956,45	14	956,45	14	957,93	14	957,93	14	957,93	[2]) 15	[2]) 918,56
12	634,79	12	634,79	12	635,81	12	678,12	12	678,12	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
35	1113,94	35	1118,75	35	1122,95	35	1122,95	35	1122,95	36	1145,55
28	1664,36	28	1702,41	28	1703,92	28	1713,32	28	1721,91	[3]) 29	[3]) 1749,45
13	833,48	13	848,59	13	848,59	13	848,59	13	848,59	[4]) 2	[1]) 80,88
31	901,59	31	896,19	32	896,71	32	896,71	32	918,12	32	908,40
133	6104,61	133	6157,18	134	6165,91	134	6217,62	134	6247,62	114	4802,84
35	939,10	36	945,46	36	981,46	36	981,46	37	999,46	38	1009,99
27	970,58	27	971,98	27	971,98	27	971,98	27	971,98	24	626,64
36	1127,55	37	1136,54	37	1137,13	37	1137,13	37	1137,13	37	1137,13
23	482,38	23	482,44	23	497,60	23	501,54	24	517,51	24	517,51
21	369,13	21	369,13	21	369,47	21	371,52	21	372,59	21	372,59
53	937,19	53	942,94	53	959,05	53	959,83	53	959,83	52	950,23
1	92,57	1	92,57	1	92,57	1	92,57	1	92,57	1	92,57
196	4918,50	198	4941,06	198	5009,26	198	5016,03	200	5051,07	197	4706,66
329	11023,11	331	11098,24	332	11175,17	332	11233,65	334	11298,69	311	9509,50

Bundesstaaten (Ländern)

1915		1916		1917		1918		1919		1920	
Anzahl	km	Anzahl	km	Anzahl	km	Anzahl	km	Anzahl	km	Anzahl	km
1	17,27	1	17,27	1	17,27	1	17,27	1	17,27	1	17,27
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	10,08	2	10,08	2	10,01	2	10,01	2	10,01	2	10,01
3	44,90	2	40,40	2	44,07	2	45,21	2	45,15	2	45,15
3	[5]) 35,36	3	[5]) 34,75	3	[5]) 36,16	3	[5]) 36,16	3	[5]) 36,16	3	[5]) 36,16
	[6]) 5,10		[6]) 5,10		[6]) 5,10		[6]) 5,10		[6]) 5,10		[6]) 5,10
7	85,34	7	85,34	7	85,34	7	85,34	7	85,34	7	85,34
6	113,25	6	113,25	6	113,25	6	113,25	6	113,25	6	112,23
1	24,63	1	19,87	1	19,87	1	19,87	1	19,87	1	19,87
2	30,46	2	30,44	3	38,19	3	38,19	3	38,19	3	38,19
4	66,29	4	66,78	—	[8]) —	—	[8]) —	—	[8]) —	—	—
29	432,68	28	423,28	25	369,26	25	370,40	25	370,34	25	369,32
—	288,71	—	288,44	—	288,44	—	288,44	—	288,44	—	299,34
329	11023,11	331	11098,24	332	11175,17	332	11233,65	334	11298,69	311	9509,50
358	11744,50	359	11809,96	357	11832,87	357	11892,49	359	11957,47	336	10178,16

berg, 9,39 km in Hessen, 58,71 km in Mecklenburg-Strelitz, 22,69 km in Mecklenburg-Schwerin, 23,56 km in Oldenburg, 51,56 km in Braunschweig, 40,90 km in Anhalt, 0,21 km in Sachsen-Meiningen, 5,50 km in Lippe, 23,89 km in Schaumburg-Lippe, 4,07 km in Schwarzburg-Rudolstadt, 23,52 km auf hamburger, 13,30 km auf bremer und 4,87 km auf lübecker Gebiet. — [8]) Angaben fehlen.

Anzahl und Länge der im Betrieb befindlichen

a) in

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Provinzen	1910		1911		1912		1913		1914	
		An-zahl	km	An-zahl	km	An-zahl	km	An-zahl	km	An-zahl	km
1	Ostpreußen	4	68,96	5	69,05	5	68,90	5	70,33	5	70,85
2	Westpreußen	5	63,91	4	60,63	4	62,23	4	62,25	4	62,21
3	Berlin	8	398,63	9	405,56	9	415,41	9	422,04	10	466,30
4	Brandenburg (ohne Berlin)	18	161,65	20	175,63	21	186,18	22	205,24	25	231,93
5	Pommern	2	36,62	3	42,27	4	44,67	4	48,17	4	57,16
6	Posen	2	27,14	2	27,24	2	29,90	3	33,21	3	36,82
7	Schlesien	8	122,00	8	126,23	7	133,44	7	133,71	7	137,96
	Östliche Provinzen	47	878,91	51	906,61	52	940,73	54	974,95	58	1063,23
8	Sachsen	16	153,04	17	156,68	17	156,68	17	162,15	17	162,55
9	Schleswig-Holstein	7	114,60	7	116,79	7	123,97	7	127,83	7	141,63
10	Hannover	9	208,18	9	201,04	9	202,09	10	207,51	10	213,20
11	Westfalen	30	439,12	30	467,59	30	495,15	28	511,63	30	564,50
12	Hessen-Nassau	12	168,54	12	172,67	12	182,89	12	189,34	12	197,50
13	Rheinprovinz	53	1004,54	56	1117,68	58	1186,10	58	1232,85	59	1313,81
14	Hohenzollern	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Westliche Provinzen	127	2088,02	131	2232,45	133	2346,88	132	2431,31	135	2593,19
	Preußische Bahnen	174	2966,93	182	3139,06	185	3287,61	186	3406,26	193	3656,42

b) in den anderen

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Bundesstaaten (Länder)	1910		1911		1912		1913		1914	
		An-zahl	km	An-zahl	km	An-zahl	km	An-zahl	km	An-zahl	km
1	Bayern	12	189,34	12	202,65	12	210,55	13	244,37	13	250,90
2	Sachsen	22	367,64	24	374,00	24	377,02	25	395,77	25	402,86
3	Württemberg	4	68,62	4	75,34	4	81,20	5	94,07	5	97,68
4	Baden	9	89,15	9	99,46	10	105,66	11	118,46	13	127,15
5	Hessen	5	57,66	5	57,67	5	57,68	5	58,96	5	63,25
6	Mecklenburg-Schwerin	2	18,10	2	18,87	2	18,87	2	18,87	2	19,42
7	Sachsen-Weimar	3	25,86	3	26,28	3	26,28	3	26,28	3	27,56
8	Oldenburg	1	3,85	1	3,80	1	3,80	2	6,52	2	6,52
9	Braunschweig	1	34,84	1	34,84	1	34,84	1	34,84	1	34,84
10	Sachsen-Altenburg	1	3,70	1	3,70	1	3,70	1	3,70	1	3,70
11	Sachsen-Koburg-Gotha	1	4,53	1	4,53	1	6,07	1	6,07	1	6,37
12	Anhalt	3	17,63	3	17,63	3	17,63	3	17,63	3	17,63
13	Waldeck	2	3,97	2	3,97	2	3,97	2	3,97	2	3,97
14	Reuß j. L.	1	12,14	1	12,14	1	12,14	1	12,14	1	12,21
15	Lippe	2	10,80	2	10,80	2	10,80	3	13,53	3	13,53
16	Lübeck	1	16,95	1	17,00	1	28,36	1	33,60	1	33,60
17	Bremen	1	43,76	1	43,83	1	48,35	1	48,85	1	50,23
18	Hamburg	—	—	—	—	—	—	—	—	1	[5] 3,20
19	Elsaß-Lothringen	7	116,01	9	130,05	9	131,21	10	134,20	10	130,68
	Außerpreußische Bahnen	78	1084,55	82	1136,56	83	1178,13	90	1271,83	93	1305,30
	Dazu: außerhalb Preußens gelegene Strecken preußischer Bahnen	—	143,39	—	141,75	—	142,54	—	167,74	—	172,49
	Preußische Bahnen	174	2966,93	182	3139,06	185	3287,61	186	3406,26	193	3656,42
	Deutsche Bahnen	252	4194,87	264	4417,37	268	4608,28	276	4845,83	286	5134,21

Anmerkungen: [1]) Siehe Anm. 1 auf Anlage 20. — [2]) Siehe Anm. 2 auf Anlage 20. — [3]) Siehe Anm. 3 auf

Straßenbahnen. (Stand vom 31. März j. J.) **Anlage 22.**

Preußen

1915		1916		1917		1918		1919		[1]) 1920	
Anzahl	km	Anzahl	km	Anzahl	km	Anzahl	km	Anzahl	km	Anzahl	km
5	70,93	5	70,93	5	70,93	5	70,93	5	70,93	[2]) 5	[2]) 66,91
4	63,26	4	63,26	4	63,96	4	63,96	4	63,96	—	—
10	473,84	10	483,58	10	484,79	10	484,79	10	484,79	6	485,79
26	236,84	25	239,80	25	239,80	25	240,78	25	240,78	25	240,78
4	58,90	4	58,90	4	59,86	4	59,86	4	59,86	4	59,86
3	36,82	3	36,82	3	36,82	3	36,82	3	36,82	[3]) —	[3]) —
7	141,49	7	141,49	7	141,49	7	141,49	7	141,49	7	141,49
59	1082,08	58	1094,78	58	1097,65	58	1098,63	58	1098,63	47	994,83
17	168,81	17	169,13	16	169,13	16	169,13	17	189,47	17	191,43
7	142,96	7	145,16	7	145,16	7	145,16	7	145,16	6	141,35
10	216,07	10	216,72	10	216,72	10	216,72	10	216,72	10	216,72
29	597,87	32	614,79	33	622,68	34	635,09	34	635,91	23	636,16
12	202,65	12	203,25	12	203,25	12	203,25	12	203,25	12	203,25
62	1351,48	62	1353,52	62	1353,32	62	1368,84	63	1370,14	64	1356,02
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
137	2679,84	140	2702,57	140	2710,26	141	2738,19	143	2760,65	132	2744,93
196	3761,92	198	3797,35	198	3807,91	199	3836,82	201	3859,28	179	3739,76

Bundesstaaten (Ländern)

1915		1916		1917		1918		1919		1920	
Anzahl	km	Anzahl	km	Anzahl	km	Anzahl	km	Anzahl	km	Anzahl	km
13	257,16	13	255,85	13	262,73	13	264,83	13	261,73	13	262,36
26	400,30	26	401,73	24	384,97	24	388,34	24	381,89	22	375,73
5	100,14	5	100,14	5	94,71	5	94,71	4	96,17	4	95,95
13	139,10	13	144,46	13	141,91	13	144,31	14	150,14	14	157,78
5	68,15	5	67,15	5	71,22	5	65,85	5	67,53	5	67,98
2	19,42	2	18,33	2	18,66	2	18,66	2	18,66	2	18,66
3	29,25	3	29,25	3	29,25	3	29,25	3	29,25	3	29,25
2	6,52	2	6,52	2	6,52	2	6,52	2	6,52	2	6,52
1	34,84	1	34,84	1	39,65	1	39,65	1	39,65	1	39,65
1	3,70	1	3,70	1	3,70	1	3,70	1	3,70	1	3,70
1	6,71	1	6,07	1	6,22	1	5,82	1	5,82	1	5,82
3	17,63	3	17,63	3	17,85	3	17,85	3	17,85	3	17,85
2	3,97	2	3,97	2	3,97	2	3,97	2	3,97	2	3,97
1	12,27	1	12,27	1	12,64	1	12,76	1	12,76	1	12,79
3	13,53	3	13,53	1	10,80	1	10,80	1	10,80	1	10,80
1	37,30	1	37,30	1	37,30	1	37,30	1	37,30	1	37,62
1	52,15	1	52,15	1	47,71	1	46,39	1	46,49	1	47,69
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10	133,84	10	134,91	—	[4]) —	—	[4]) —	—	[4]) —	—	—
93	1335,98	93	1339,80	79	1189,81	79	1190,71	79	1190,3	77	1194,12
—	173,75	—	173,75	—	196,02	—	196,07	—	196,17	—	195,27
196	3761,92	198	3797,35	198	3807,91	199	3836,82	201	3859,28	179	3739,76
289	5271,65	291	5310,90	277	5193,74	278	5223,60	280	5245,68	256	5129,15

Anlage 20. — [4]) Angaben fehlen. — [5]) Der Betrieb wurde am 3. August 1914 wieder eingestellt.

Anzahl und Länge der im Betrieb befindlichen

a) in

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Provinzen	1910		1911		1912		1913		1914	
		Anzahl	km	Anzahl	km	Anzahl	km	Anzahl	km	Anzahl	km
1	Ostpreußen	11	731,78	11	733,92	11	733,92	12	799,32	13	834,23
2	Westpreußen	11	560,85	13	576,26	13	581,60	13	593,25	12	605,26
3	Berlin	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4	Brandenburg (ohne Berlin)	30	821,84	30	822,21	33	1022,67	34	1064,33	34	1065,41
5	Pommern	25	1469,59	27	1510,05	27	1523,53	27	1539,10	28	1659,63
6	Posen	12	731,19	12	765,03	13	815,97	13	815,97	13	820,53
7	Schlesien	18	582,87	19	617,46	21	703,61	22	706,90	26	764,29
	Östliche Provinzen	107	4898,12	112	5024,93	118	5381,30	121	5518,87	126	5749,35
8	Sachsen	28	736,56	29	747,93	30	813,29	30	813,29	33	843,70
9	Schleswig-Holstein	23	796,37	25	880,63	26	932,24	26	934,54	26	934,57
10	Hannover	22	701,33	24	841,64	26	897,50	30	959,46	32	1018,37
11	Westfalen	19	432,02	21	444,88	21	445,60	21	450,19	22	458,95
12	Hessen-Nassau	18	321,08	19	325,85	19	327,33	21	365,23	21	363,95
13	Rheinprovinz	38	743,37	38	732,64	43	780,26	43	787,52	43	800,57
14	Hohenzollern	1	75,54	1	77,76	1	77,76	1	92,47	1	92,53
	Westliche Provinzen	149	3806,27	157	4051,33	166	4273,98	172	4402,70	178	4512,64
	Preußische Bahnen	256	8704,39	269	9076,26	284	9655,28	293	9921,57	304	10261,99

b) in den anderen

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Bundesstaaten (Länder)	1910		1911		1912		1913		1914	
		Anzahl	km	Anzahl	km	Anzahl	km	Anzahl	km	Anzahl	km
1	Bayern	—	—	—	—	—	—	—	—	1	17,27
2	Sachsen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3	Württemberg	3	10,00	3	10,00	3	10,00	3	12,44	3	12,44
4	Baden	3	42,79	3	42,79	3	42,79	3	42,79	3	44,87
5	Hessen	3	[5]) 41,86	3	[5]) 41,86	3	[5]) 41,86	3	[5]) 41,86	3	[5]) 41,86
			[6]) 5,10		[6]) 5,10		[6]) 5,10		[6]) 5,10		[6]) 5,10
6	Mecklenburg-Schwerin	5	52,40	5	61,23	5	61,23	6	80,63	7	85,37
7	Oldenburg	4	78,48	4	78,48	4	78,48	5	85,47	5	85,65
8	Sachsen-Koburg-Gotha	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
9	Hamburg	1	2,46	1	2,46	1	2,46	2	19,94	2	21,29
10	Elsaß-Lothringen	—	—	1	3,01	2	6,15	3	36,51	3	41,62
	Außerpreußische Bahnen	19	233,09	20	244,93	21	248,07	25	324,74	27	355,47
	Dazu: außerhalb Preußens gelegene Strecken preußischer Bahnen	—	205,48	—	220,90	—	227,66	—	246,91	—	269,36
	Preußische Bahnen	256	8704,39	269	9076,26	284	9655,28	293	9921,57	304	10261,99
	Deutsche Bahnen	275	9142,96	289	9542,09	305	10131,01	318	10493,22	331	10886,82

Anmerkungen: [1]) Siehe Anm. 1 auf Anlage 20. — [2]) Siehe Anm. 2 auf Anlage 20. — [3]) Einschließlich der früher zu Westpreußen gehörigen Kleinbahn Neustadt—Prüssau—Chottschow, soweit sie auf preußischem Gebiet liegt. —

nebenbahnähnlichen Kleinbahnen (Stand am 31. März j. J.). **Anlage 23.**

Preußen:

1915		1916		1917		1918		1919		[1]) 1920	
Anzahl	km	Anzahl	km	Anzahl	km	Anzahl	km	Anzahl	km	Anzahl	km
13	860,89	13	881,54	14	906,73	14	947,95	14	947,95	[2]) 15	[2]) 837,94
12	605,26	12	605,26	12	606,28	12	606,28	12	606,28	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
34	1082,05	34	1095,35	34	1095,35	34	1095,35	34	1095,35	[3]) 34	[3]) 1095,35
28	1664,36	28	1664,36	28	1682,91	28	1682,91	28	1691,50	[4]) 29	[4]) 1719,04
13	820,18	13	848,59	13	848,59	13	848,59	13	848,59	2	80,88
27	771,41	27	770,03	29	798,65	30	858,61	30	858,61	30	848,89
127	5804,15	127	5865,13	130	5938,51	131	6039,69	131	6048,28	110	4582,10
34	889,60	35	905,10	36	952,16	36	952,16	36	952,16	36	952,16
26	939,63	26	953,23	27	971,98	27	971,98	27	971,98	24	626,64
32	1032,53	32	1029,60	34	1103,59	34	1103,59	34	1103,59	34	1103,59
22	460,89	23	475,47	23	484,88	23	490,88	23	496,88	23	505,48
21	363,95	21	363,95	21	364,29	21	364,29	21	365,36	21	365,36
46	850,52	47	868,50	48	872,90	48	872,90	48	872,90	47	863,30
1	92,57	1	92,57	1	92,57	1	92,57	1	92,57	1	92,57
182	4629,69	185	4688,42	190	4842,37	190	4848,37	190	4855,44	186	4509,10
309	10433,84	312	10553,55	320	10780,88	321	10888,06	321	10903,72	296	9091,20

Bundesstaaten (Ländern)

1915		1916		1917		1918		1919		1920	
Anzahl	km	Anzahl	km	Anzahl	km	Anzahl	km	Anzahl	km	Anzahl	km
1	17,27	1	17,27	1	17,27	1	17,27	1	17,27	1	17,27
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	7,98	2	7,98	2	9,56	2	9,56	2	9,56	2	9,56
3	44,90	2	40,40	2	43,17	2	44,19	2	44,67	2	44,67
3	[5]) 35,36	3	[5]) 34,75	3	[5]) 34,16	3	[5]) 34,16	3	[5]) 32,01	3	[5]) 27,31
	[6]) 5,10		[6]) 5,10		[6]) 5,10		[6]) 5,10		[6]) 5,10		[6]) 5,10
7	85,34	7	85,34	7	85,34	7	85,34	7	85,34	7	85,34
6	113,25	6	113,25	6	113,25	6	113,25	6	113,25	6	112,23
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	27,41	2	30,44	2	30,44	2	30,44	2	30,44	2	30,44
3	42,39	3	42,88	—	[7]) —	—	[7]) —	—	[7]) —	—	—
27	379,00	26	377,41	23	338,29	23	339,31	23	337,64	23	331,92
—	271,66	—	271,66	—	271,66	—	271,66	—	271,66	—	282,56
309	10433,84	312	10553,55	320	10780,88	321	10888,06	321	10903,72	296	9091,20
336	11084,50	338	11202,62	343	11390,83	344	11499,03	344	11503,02	319	9705,68

[4]) Siehe Anm. 3 auf Anlage 20. — [5]) Außerdem 0,39 km Straßenbahn in Preußen. — [6]) In Mecklenburg-Strelitz gelegene Strecke. — [7]) Angaben fehlen.

Baukosten der zur Ausführung genehmigten

a) in

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Provinzen	1910 ℳ	1911 ℳ	1912 ℳ	1913 ℳ
1	Ostpreußen	12564674	12666019	12759660	13172418
2	Westpreußen	12327866	12199740	12328740	12477786
3	Berlin	[3] 293321935	[3] 304450040	[3] 312457606	[3] 327400235
4	Brandenburg (ohne Berlin)	26802999	27637661	31808046	33283514
5	Pommern	9616400	9991700	10702667	11328232
6	Posen	5917044	6230274	6806265	7200322
7	Schlesien	28538489	29906047	31736005	32710143
	Östliche Provinzen	389089407	403081481	418598989	437572650
8	Sachsen	27488166	27869305	28062552	30440480
9	Schleswig-Holstein	68264099	78478909	81860002	82829837
10	Hannover	55881949	56092402	56250351	57307118
11	Westfalen	57671651	60462817	65303649	70051815
12	Hessen-Nassau	42426921	44504824	47518824	49777654
13	Rheinprovinz	155086318	168962148	180427558	192250104
14	Hohenzollern	—	—	—	—
	Westliche Provinzen	406819104	436370405	459422936	482657008
	Preußische Bahnen	795908511	839451886	878021925	920229658

b) in den anderen

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Länder	1910 ℳ	1911 ℳ	1912 ℳ	1913 ℳ
1	Bayern	43282732	48627443	52861460	60202427
2	Sachsen	115400368	118234912	121326371	129758089
3	Württemberg	13181111	15067396	16882686	18879849
4	Baden	25085718	25415031	28583497	30212735
5	Hessen	9273940	9443494	9669773	9702815
6	Mecklenburg-Schwerin	2085500	2120773	2178852	2206012
7	Sachsen-Weimar	2400393	2421468	2431604	[5] —
8	Oldenburg	400000	400000	400000	500000
9	Braunschweig	[5] —	[5] —	[5] —	[5] —
10	Sachsen-Altenburg	660000	660000	660000	[5] —
11	Sachsen-Koburg-Gotha	566067	583867	583867	686183
12	Anhalt	1834616	1834616	1834616	1834616
13	Waldeck	229000	229000	229000	229000
14	Reuß j. L.	2808042	2808042	2808042	[5] —
15	Lippe	633315	618135	618135	663361
16	Lübeck	4200000	4200000	5434023	6246493
17	Bremen	9275651	9929311	10357599	10724441
18	Hamburg	—	—	—	—
19	Elsaß-Lothringen	23359795	24170200	25601748	26363517
	Außerpreußische Bahnen	254676248	266763688	282461273	298209538
	Dazu: außerhalb Preußens gelegene Strecken preußischer Bahnen [6]	—	—	—	—
	Preußische Bahnen	795908511	839451886	878021925	920229658
	Deutsche Bahnen	1050584759	1106215574	1160483198	1218439196

Anmerkungen: [1]) Siehe Anm. 1 auf Anlage 20. — [2]) Siehe Anm. 2 auf Anlage 20. — [3]) Ausschließlich der noch nicht feststehenden Kosten für die städtische Untergrundbahn Nord-Süd in Berlin. — [4]) Siehe Anm. 3 auf Anlage 20.

Straßenbahnen. (Stand am 31. März j. J.). **Anlage 24.**

Preußen

1914 M	1915 M	1916 M	1917 M	1918 M	1919 M	[1]) 1920 M
13402256	13402256	13402256	13402256	13402256	13402256	[2]) 14290613
12767269	12922809	13121936	13304807	13304807	13304807	—
[3]) 480928728	[3]) 491767833	[3]) 495309662	[3]) 495750762	[3]) 498369940	[3]) 499847030	[3]) 501213530
34515614	36016066	36089045	36157645	36157645	36157645	36157645
12622232	13123906	13166906	13166906	13166906	13166906	13166906
7363494	7542909	7969738	7969738	7969738	7969738	[4]) —
34204098	34411404	34759237	34759237	34759237	34759237	34759237
595803691	609187183	613818780	614511351	617130529	618607619	599587931
31028839	32661171	33153678	33153678	33199880	35399880	35399880
85204717	86993936	87706176	87706176	88109653	88109653	88049653
58324307	58717260	58777428	58777428	58777428	58777428	58777428
80952258	87092213	88994620	89884620	90089252	90476498	90906842
51625922	52956228	54773152	54798152	55086952	55086952	55086952
210121545	221068559	226796033	227695783	227989783	230189783	229639629
—	—	—	—	—	—	—
517257588	539489367	550201087	552015837	553252948	558040194	557860384
1113061279	1148676550	1164019867	1166527188	1170383477	1176647813	1157448315

Bundesstaaten (Ländern)

1914 M	1915 M	1916 M	1917 M	1918 M	1919 M	1920 M
62956364	65988758	67436775	67556775	67812968	67839568	71399290
129531077	132308496	132674616	127290535	127851534	127024114	142953006
21304582	22224693	22368451	20845327	21480957	21962901	24202601
33695530	37427587	38368536	39668846	40818781	41059943	42999240
10971912	11038597	11462562	11742277	11847244	11967693	12245805
2206012	2209688	2209688	2209688	2209688	2209688	2209688
[5]) —	[5]) —	1813839	1813839	1813839	1813839	1813839
500000	490146	503014	503014	503014	503014	503014
[5]) —	[5]) —	[5]) —	4043496	4040464	4042724	4039465
[5]) —	[5]) —	[5]) —	[5]) —	[5]) —	[5]) —	[5]) —
800771	822500	822500	822500	837300	846500	1188400
1834616	1834616	1954616	2382533	2382533	2382533	2382533
229000	229000	229000	229000	229000	229000	229000
[5]) —	[5]) —	2808042	2808042	2808042	2808042	2808042
727277	727513	728377	977089	977089	977089	977089
6589626	6985782	7171623	7216257	7216257	7216257	9877775
11642775	12314694	12834628	12842384	12903444	13233544	13233544
—	83000	83000	83000	83000	83000	83000
28871895	29677410	30057189	[5]) —	[5]) —	[5]) —	—
311861437	324362480	333526456	303034596	305815154	306199449	333145331
—	—	—	—	—	—	—
1113061279	1148676550	1164019867	1166527188	1170383477	1176647813	1157448315
1424922716	1473039030	1497546323	1469561784	1476198631	1482847262	1490593646

— [5]) Angaben fehlen. — [6]) Die auf diese Strecken bezüglichen Angaben sind in denen für die preußischen Bahnen mitenthalten.

Baukosten der zur Ausführung genehmigten

a) in

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Provinzen	1910 ℳ	1911 ℳ	1912 ℳ	1913 ℳ
1	Ostpreußen	33775998	34803292	35301025	37987558
2	Westpreußen	25292627	25799801	25997967	26477287
3	Berlin	—	—	—	—
4	Brandenburg (ohne Berlin)	51141841	54562879	59122125	60844385
5	Pommern	49868064	51386753	55341485	58185179
6	Posen	24253550	24910770	26035090	26143553
7	Schlesien	61487036	66616666	66761095	70815543
	Östliche Provinzen	245819116	258080161	268558787	280453505
8	Sachsen	47783260	51902410	53853425	57532487
9	Schleswig-Holstein	46407690	50353408	54982079	56794181
10	Hannover	48207602	55463025	58564523	62158092
11	Westfalen	40869665	41115068	41895477	43156193
12	Hessen-Nassau	31939731	35756542	36362100	36323222
13	Rheinprovinz	107389830	110028024	116799606	129468800
14	Hohenzollern	8085140	8085140	9626870	9626870
	Westliche Provinzen	330682918	352703617	372084080	395059845
	Preußische Bahnen	576502034	610783778	640642867	675513350

b) in den anderen

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Länder	1910 ℳ	1911 ℳ	1912 ℳ	1913 ℳ
1	Bayern	—	—	—	—
2	Sachsen	—	—	—	—
3	Württemberg	1853096	1841096	1682246	2040452
4	Baden	3056832	3070542	3089388	2771428
5	Hessen	3318185	3321797	3327818	3356241
6	Mecklenburg-Schwerin	3595176	3627194	3617998	4620387
7	Oldenburg	3151845	3599354	3609261	4435248
8	Sachsen-Koburg-Gotha	—	—	—	—
9	Hamburg	69048905	69063340	69063340	63793295
10	Elsaß-Lothringen	—	322857	494857	3095357
	Außerpreußische Bahnen	84024039	84846680	84884908	84112408
	Dazu: außerhalb Preußens gelegene Strecken preußischer Bahnen [7])	—	—	—	—
	Preußische Bahnen	576502034	610783778	640642867	675513350
	Deutsche Bahnen	660526073	695630458	725527775	759625758

Anmerkungen: [1]) Siehe Anm. 1 auf Anlage 20. — [2]) Siehe Anm. 2 auf Anlage 20. — [3]) Einschließlich der Kosten für die Herstellung der früher zu Westpreußen gehörigen Kleinbahn Neustadt—Prüssau—Chottschow. — [4]) Siehe Anm. 3 auf Anlage 20. — [5]) Einschließlich der Kosten für die Ausführung einzelner in das abgetretene Gebiet übergreifender

Anlage 25.

nebenbahnähnlichen Kleinbahnen. (Stand am 31. März j. J.).

Preußen

1914 M	1915 M	1916 M	1917 M	1918 M	1919 M	[1]) 1920 M
40561660	43516605	43622548	44423548	44423548	44423548	[2])[5]) 52825048
26896724	26952959	26988931	27025931	27025931	27025931	—
—	—	—	—	—	—	—
61752872	64946290	64173496	64173496	64173496	64173496	70463496
59483468	59899578	61489249	61517249	61829249	62564249	[3])[5]) 64173542
26553924	26760865	27338375	27338375	27338375	27338375	[4])[5]) 4226861
74675548	81064638	80832080	80922080	80922080	82407580	82407580
289924196	303140935	304444679	305400679	305712679	307933179	274096527
60091032	62044502	62635200	64390200	64390200	64990200	66280200
59605768	61678656	62555207	63750307	63750307	63750307	45666714
64912665	65343142	66826647	66826647	67703647	67703647	67703647
47618012	49464849	49760496	52060496	55060496	55411496	60705496
36571101	36876626	36923698	36940698	37080698	37156298	37156298
136385827	141240548	141222205	146147005	146297005	146297005	144968769
8575703	8661156	8685944	8685944	8685944	8685944	8685944
413760108	425309479	428609397	438801297	442968297	443994897	427768068
703684304	728450414	733054076	744201976	748680976	751928076	705263595

Bundesstaaten (Ländern)

1914 M	1915 M	1916 M	1917 M	1918 M	1919 M	1920 M
1522620	1736517	1748027	1748027	1748027	1748027	1748027
—	—	—	—	—	—	—
1556316	1065586	1065586	1255054	1292986	1292986	1293780
3007396	2949706	2423399	3615072	3885420	4294756	4537686
3327659	3337061	3336072	3336072	3336072	3328792	3350349
4891743	5003976	5044556	5382734	5452225	5456525	5456525
4664658	5182395	5211894	6369293	6369116	6377016	6376993
2628370	2628370	2680000	3000000	3000000	3000000	3000000
84792908	84813998	84970022	84970022	84970022	84970022	84970022
4330858	4523536	4523561	[6])	[6])	[6])	—
110722528	111241145	111003117	109676274	110053868	110468124	110733382
—	—	—	—	—	—	—
703684304	728450414	733054076	744201976	748680976	751928076	705263595
814406832	839691559	844057193	853878250	858734844	862396200	815996977

Teilstrecken, für die gesonderte Angaben nicht vorliegen. — [6]) Angaben fehlen. — [7]) Die auf diese Teilstrecken bezüglichen Angaben sind in denen für die preußischen Bahnen mitenthalten.

Die im Betrieb befindlichen Staats- und Privateisenbahnen sowie

Lfd. Nr.	Provinz	Am 1. April	Einwohnerzahl	Flächeninhalt qkm	Kleinbahnen in Preußen Anzahl	Kleinbahnen in Preußen km
1	Ostpreußen	1910	2040604	36998,75	15	800,74
		1919	2085894	37002,02	19	1018,88
		1920	2229290	36988,30	20	904,85
2	Westpreußen	1910	1702825	25542,31	16	624,76
		1919	1741579	25554,64	16	670,24
		1920	—	—	—	—
3	Brandenburg mit Berlin	1910	5972028	39905,22	56	1382,12
		1919	6436277	39905,67	69	1820,92
		1920	6249397	39905,70	65	1821,92
4	Pommern	1910	1721704	30124,91	27	1506,21
		1919	1732255	30131,40	32	1751,36
		1920	1787193	30184,30	33	1778,90
5	Posen	1910	2054285	28982,37	14	758,33
		1919	2156750	28991,52	16	885,41
		1920	326881	7754,60	2	80,88
6	Schlesien	1910	5149255	40324,85	26	704,87
		1919	5372761	40335,11	37	1000,10
		1920	5271896	39542,30	37	990,38
	Die östlichen Provinzen	1910	18640701	201878,41	154	5777,03
		1919	19525516	201920,36	189	7146,91
		1920	15864657	154375,20	157	5576,93
7	Sachsen	1910	3081321	25259,10	44	889,60
		1919	3137068	25267,33	53	1141,63
		1920	3129193	25267,30	53	1143,59
8	Schleswig-Holstein	1910	1587845	19004,18	30	910,97
		1919	1677042	19018,77	34	1117,14
		1920	1462187	15035,40	30	767,99
9	Hannover	1910	2884869	38506,36	31	909,51
		1919	3031607	38509,41	44	1320,31
		1920	3017366	38509,40	44	1320,31
10	Westfalen	1910	4002932	20214,39	49	871,14
		1919	4368592	20219,62	57	1132,79
		1920	4488115	20219,60	46	1141,64
11	Hessen-Nassau	1910	2193615	15700,50	30	489,62
		1919	2294355	15712,00	33	568,61
		1920	2273502	15702,00	33	568,61
12	Rheinprovinz	1910	6972174	26996,92	91	1747,91
		1919	7444046	27000,16	111	2243,04
		1920	7359242	26011,10	111	2219,32
13	Hohenzollern	1910	69643	1142,26	1	75,54
		1919	71937	1142,22	1	92,57
		1920	70751	1142,20	1	92,57
	Die westlichen Provinzen	1910	20792399	146823,71	276	5894,29
		1919	22024647	146859,51	333	7616,09
		1920	21800356	141887,00	318	7254,03
	In Preußen	1910	39433100	348702,12	430	11671,32
		1919	41550163	348779,87	522	14763,00
		1920	37665013	296262,20	475	12830,96

Kleinbahnen in Preußen am 1. April 1910, 1919 und 1920.

Anlage 26.

Von den Kleinbahnen gehören zur Klasse der				Von den nebenbahnähnlichen Kleinbahnen kommen		Staatseisenbahnen, Privateisenbahnen und nebenbahnähnliche Kleinbahnen		
Straßenbahnen		nebenbahnähnlichen Kleinbahnen				Länge	davon kommen	
				auf 10 000 Einwohner	auf 100 qkm		auf 10 000 Einwohner	auf 100 qkm
Anzahl	km	Anzahl	km	km	km	km	km	km
4	68,96	11	731,78	3,58	1,98	3462,80	16,97	9,36
5	70,93	14	947,95	4,54	2,56	3989,24	19,12	10,78
5	66,91	15	837,94	3,76	2,26	4044,74	18,14	10,94
5	63,91	11	560,85	3,29	2,20	2786,17	16,36	10,91
4	63,96	12	606,28	3,48	2,37	3017,47	17,33	11,81
—	—	—	—	—	—	—	—	—
26	560,28	30	821,84	1,38	2,06	4818,66	8,07	12,08
35	725,57	34	1095,35	1,70	2,74	5415,59	8,41	13,57
31	726,57	34	1095,35	1,75	2,74	5440,62	8,70	13,63
2	36,62	25	1469,59	8,54	4,88	3715,97	21,58	12,34
4	59,86	28	1691,50	9,76	5,61	4044,58	23,35	13,42
4	59,86	29	1719,04	9,62	5,70	4070,89	12,78	13,49
2	27,14	12	731,19	3,56	2,52	3391,95	16,51	11,70
3	36,82	13	848,59	3,93	2,93	3703,52	17,18	12,78
—	—	2	80,88	2,47	1,04	797,73	24,40	10,28
8	122,00	18	582,87	1,13	1,45	5253,84	10,20	13,03
7	141,49	30	858,61	1,60	2,13	5846,01	10,88	14,49
7	141,49	30	848,89	1,61	2,15	5763,77	10,93	14,58
47	878,91	107	4898,12	2,63	2,43	23429,39	12,57	11,61
58	1098,63	131	6048,28	3,10	3,00	26016,41	13,32	12,88
47	994,83	110	4582,10	2,89	2,97	20117,75	12,68	13,03
16	153,04	28	736,56	2,39	2,92	3656,89	11,87	14,48
17	189,47	36	952,16	3,04	3,77	4067,10	12,97	16,10
17	191,43	36	952,16	3,04	3,77	4071,74	13,01	16,11
7	114,60	23	796,37	5,02	4,19	2333,85	14,70	12,28
7	145,16	27	971,98	5,80	5,11	2594,78	15,47	13,64
6	141,35	24	626,64	4,29	4,17	2263,53	15,48	15,05
9	208,18	22	701,33	2,43	1,82	3899,93	13,52	10,13
10	216,72	34	1103,59	3,64	2,86	4458,40	14,71	11,58
10	216,72	34	1103,59	3,66	2,87	4459,19	14,78	11,58
30	439,12	19	432,02	1,08	2,14	3673,51	9,18	18,17
34	635,91	23	496,88	1,14	2,46	3994,99	9,14	19,76
23	636,16	23	505,48	1,12	2,50	4003,61	8,92	19,80
12	168,54	18	321,08	1,46	2,05	2355,50	10,74	15,00
12	203,25	21	365,36	1,59	2,33	2630,61	11,47	16,75
12	203,25	21	365,36	1,61	2,33	2634,04	11,59	16,78
53	1004,54	38	743,37	1,07	2,75	5152,02	7,39	19,08
63	1370,14	48	872,90	1,17	3,23	5851,34	7,86	21,67
64	1356,02	47	863,30	1,17	3,32	5720,82	7,77	21,99
—	—	1	75,54	10,85	6,61	166,16	23,86	14,54
—	—	1	92,57	12,87	8,10	183,19	25,47	16,04
—	—	1	92,57	13,08	8,10	183,19	25,89	16,04
127	2088,02	149	3806,27	1,83	2,59	21237,86	10,21	14,46
143	2760,65	190	4855,44	2,20	3,31	23780,41	10,80	16,19
132	2744,93	186	4509,10	2,07	3,18	23336,12	10,70	16,45
174	2966,93	256	8704,39	2,21	2,50	44667,25	11,33	12,81
201	3859,28	321	10903,72	2,62	3,13	49796,82	11,98	14,28
179	3739,76	296	9091,20	2,41	3,07	43453,87	11,54	14,67

Anlage 27.

Verzinsung des Anlagekapitals der Straßenbahnen

Berichtsjahr	In Betracht gezogene Bahnen Anzahl	0 v. H.	bis zu 1 v. H.	bis zu 2 v. H.	bis zu 3 v. H.	bis zu 4 v. H.	bis zu 5 v. H.	mehr als 5 bis 10 v. H.	über 10 v. H.
				a) in Preußen					
1910	164	16	5	15	19	17	21	62	9
1911	170	16	3	13	17	26	19	68	8
1912	167	14	6	9	20	20	17	72	9
1913	171	15	6	16	15	25	21	68	5
1914	175	20	10	23	21	19	27	50	5
1915	183	28	9	12	19	27	37	44	7
1916	142	15	6	10	13	19	21	46	12
1917	143	13	5	5	6	15	17	54	28
1918	142	18	3	6	10	19	10	57	19
1919	139	69	8	7	9	12	8	15	11
				b) in den anderen Bundesstaaten (Ländern)					
1910	54	7	3	4	4	6	11	16	3
1911	55	5	3	5	5	6	7	22	2
1912	60	8	2	5	8	5	10	18	4
1913	63	13	3	6	4	9	10	14	4
1914	68	18	4	5	10	10	7	12	2
1915	71	16	4	5	13	5	14	12	2
1916	65	28	3	4	5	8	5	9	3
1917	65	17	2	1	3	5	5	21	11
1918	65	21	2	1	3	7	6	17	8
1919	64	48	1	2	4	—	5	3	1

Verzinsung des Anlagekapitals der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen

Berichtsjahr	In Betracht gezogene Bahnen Anzahl	0 v. H.	bis zu 1 v. H.	bis zu 2 v. H.	bis zu 3 v. H.	bis zu 4 v. H.	bis zu 5 v. H.	mehr als 5 bis 10 v. H.	über 10 v. H.
				a) in Preußen					
1910	250	19	37	43	43	39	32	34	3
1911	261	20	34	51	42	37	29	45	3
1912	275	17	38	53	54	29	27	54	3
1913	282	21	36	49	51	43	26	48	8
1914	293	47	49	55	53	42	19	24	4
1915	300	67	57	59	46	27	16	23	5
1916	276	61	43	40	50	27	22	25	8
1917	278	51	34	33	39	40	28	46	7
1918	279	75	27	31	38	30	25	49	4
1919	277	137	25	19	22	15	14	31	14
				b) in den anderen Bundesstaaten (Ländern)					
1910	17	1	4	4	1	1	2	4	—
1911	18	—	3	3	3	3	1	4	1
1912	18	1	1	5	1	3	2	4	1
1913	23	2	3	4	4	4	1	4	1
1914	24	5	2	6	4	3	1	3	—
1915	22	3	7	2	6	—	—	4	—
1916	18	5	6	2	1	2	—	2	—
1917	18	5	1	6	1	2	1	2	—
1918	18	5	—	5	1	2	1	4	—
1919	18	12	—	—	—	2	—	4	—

Anlage 28.

Übersicht über die mit dem Inkrafttreten des Vertrags von Versailles der Aufsicht des preußischen Staats entzogenen Kleinbahnen.

Lfd. Nr.	Bezeichnung des Unternehmens	Streckenlänge km	Bisherige Zugehörigkeit (Provinz)
	A. Straßenbahnen.		
1	Memeler Straßenbahn	10,94	Ostpreußen
2	Danziger „	41,38	Westpreußen
3	Thorner „	10,09	„
4	Graudenzer „	6,25	„
5	Posener „	22,00	Posen
6	Bromberger „	11,80	„
7	Hohensalzaer „	3,27	„
8	Kongsmark—Lakolk a. Röm	3,81	Schleswig-Holstein
9	Teilstrecken der Kleinbahnen des Landkreises Aachen mit	26,74	Rheinprovinz
10	Teilstrecken der Kleinbahnen der Aachener Kleinbahngesellschaft mit . .	2,80	„
	Zusammen . .	139,08	
	B. Nebenbahnähnliche Kleinbahnen.		
1	Kleinbahnen des Kreises Memel	50,42	Ostpreußen
2	Teilstrecken der Insterburger Kleinbahnen mit	79,99	„
3	Teilstrecke der Kleinbahn Neustadt—Prüssau—Chottschow mit	10,29	Westpreußen
4	Putzig—Krockow	22,14	„
5	Teilstrecken der Westpreußischen Kleinbahnen mit .	312,57	„
6	Briesen Bahnhof—Briesen Stadt	3,28	„
7	Thorn Mocker—Leibitsch .	10,27	„
8	Culmsee—Melno	45,48	„
	zu übertragen . .	534,44	

Lfd. Nr.	Bezeichnung des Unternehmens	Streckenlänge km	Bisherige Zugehörigkeit (Provinz)
	Übertrag . .	534,44	
9	Hardenberg—Neuenburg .	5,95	Westpreußen
10	Thorn Nord—Scharnau .	32,24	„
11	Zajonskowo—Neumark .	13,33	„
12	Teilstrecken der Marienwerder Kleinbahnen mit	20,11	„
13	Opalenitzaer Kleinbahnen.	70,57	Posen
14	Wreschener Kreisbahnen .	28,84	„
15	Krotoschin—Pleschen . .	40,52	„
16	Kosten—Gostyn	41,10	„
17	Schmiegeler Kreisbahnen .	52,67	„
18	Jarotschiner Kreisbahnen .	51,07	„
19	Schrodaer Kreisbahnen .	102,43	„
20	Gostyn—Gostkowo . . .	47,99	„
21	Ocionz—Moltkesruhm . .	12,04	„
22	Bromberger Kreisbahnen.	106,35	„
23	Witkowoer Kreisbahnen .	75,81	„
24	Zniner Kreisbahnen . . .	75,42	„
25	Wirsitzer Kreisbahnen . .	143,78	„
26	Teilstrecke der Kleinbahn Trachenberg—Militsch—Sulmierschütz mit . . .	1,12	Schlesien
27	Teilstrecke der Kleinbahn Lissa—Guhrau—Krehlau mit	8,60	„
28	Haderslebener Kreisbahnen	209,04	Schleswig-Holstein
29	Apenrader Kreisbahn . .	85,80	„
30	Kleinbahn auf der Insel Alsen	50,50	„
31	Eupen — vormalige Landesgrenze mit Belgien	1,40	Rheinprovinz
	Zusammen . .	1811,12	

Biblioteka Okręgowego Koła Towarzystwa Wiedzy Wojskowej w Krakowie

Biblioteka Naukowa ASG

29990

Übersichtskarte der Deutschen Eisenbahnen

nach dem Stand vom 1. April 1920

1 : 2000000

Zeichenerklärung:

fertige	im Bau	
		Haupteisenbahnen } innerhalb Deutschlands fertig dargestellt nach Verwaltungsbezirken.
		Nebeneisenbahnen }
		Privatbahnen.
		Kleinbahnen.
		Eisenbahnen außerhalb Deutschlands.
		Flüsse, Kanäle.
		Grenze des Deutschen Reiches.
		Grenze der deutschen Bundesstaaten.

Die Eisenbahnen des Memelgebietes sind in der Verwaltung der L.D. Königsberg.

Reichseisenbahnen nach Verwaltungsbezirken.

Eisenbahn-Generaldirektionen:
- Dresden
- Karlsruhe
- Schwerin (Meckl.)
- Stuttgart

Eisenbahn-Direktionen:
- Augsburg
- Ludwigshafen (Rhein)
- München
- Nürnberg
- Regensburg
- Würzburg
- Oldenburg
- Altona
- Berlin
- Breslau
- Cassel
- Elberfeld
- Erfurt
- Essen
- Frankfurt (Main)
- Halle (Saale)
- Hannover
- Kattowitz
- Köln (Rhein)
- Königsberg (Pr.)
- Magdeburg
- Mainz
- Münster (Westf.)
- Osten (Sitz d. Verwaltung in Berlin)
- Saarbrücken
- Stettin
- Trier

Sitz d. Verwaltung

Maßstab 1:2,000,000.

Gea Verlag G.m.b.H. Berlin, W. 35. Potsdamerstr. 110.

Stich und Druck: Berliner Lithographisches Institut, Berlin W. 35.

BIBLIOTEKA
ASG
NAUKOWA
48800