

nothwendig, diese aber auch wohl unschwer zu erreichen sein, wenn nachgewiesen werden könnte, daß die Einrichtung für das Publikum und für die Eisenbahnen vortheilhaft ist.

In der Kommission war man darüber einig, daß eine Vereinfachung in der Gepäckabfertigung, wenn thunlich, anzustreben und jeder Vorschlag, der eine solche bezwecke, willkommen zu heißen und sorgfältig zu prüfen sei, man war aber auch darin einig, daß eine Schmälerung der Netto-Einnahmen der Eisenbahnen unbedingt und zwar um so mehr vermieden werden müsse, als die Personenbeförderung auf den meisten Bahnen kaum die Betriebskosten aufbringe.

Daß durch Annahme des vorgeschlagenen Systems eine finanzielle Benachtheiligung der Bahnen werde ferngehalten werden, wurde von mehreren Seiten sehr bezweifelt. Es wurde bemerkt, daß es ein Irrthum sei, wenn man annehme, die gegenwärtige Art der Gepäckabfertigung koste den Bahnen mehr, als sie einbringe.

Allerdings werde auf den norddeutschen Bahnen — abgesehen von Retour-, Saison- und Abonnementsbillets — eine Gepäckfracht nur von dem 25 kg übersteigenden Gewicht erhoben, während auf den süddeutschen Bahnen ein Freigewicht nicht bestehe, Fracht vielmehr von jedem zur Expedition aufgelieferten Gepäckstück berechnet und außerdem die Mitnahme von Handgepäck in die Wagen erheblich beschränkt sei, indessen seien dafür auch die Personen-Fahrpreise in Norddeutschland erheblich höher als in Süddeutschland, so daß sie die Fracht für 25 kg Gepäck eigentlich mitenthielten.

hierauf ziemlich gleichgültig, ob die Entschädigung pro kg — wie das Betriebs-Reglement vorschreibe — oder pro Stück — wie der Vorschlag WEDDING wolle — bemessen werde, wenn nur die Höhe der Entschädigung angemessen beziffert sei und zwar dies umso mehr, als das Gewicht keineswegs immer in zuverlässiger Weise festgestellt werde, vielmehr die Eile, mit welcher die Verwägung erfolgen müsse und die Einrichtung der Waagen selbst der zuverlässigen Feststellung natürliche Hindernisse darböten.

Auch für die Frachtberechnung werde bei Annahme des amerikanischen Systems eine Verwägung sich als unnöthig erweisen, das mit der Gepäckannahme betraute Personal vielmehr durch Uebung sehr bald im Stande sein, zu ermessen, ob eine Ueberschreitung des Maximalgewichts vorliegt oder nicht. Wenn nun ferner Gepäckstücke nicht ausgefertigt zu werden brauchten, so werde die Gepäckübernahme sich unzweifelhaft schneller vollziehen, als dies bisher der Fall sei und somit auch für das Personal eine Arbeiterleichterung eintreten. Ob auch eine Personalverminderung, sei zweifelhaft, da Wägemeister und Gepäckexpedienten doch zur Stelle sein müßten.

Wenn darüber geklagt und für die Neuerung vornehmlich geltend gemacht werde, daß die gegenwärtige Gepäckabfertigung für das Publikum viele Unbequemlichkeiten im Gefolge habe, so würden sich diese durch eine frühere Fahrt nach den Bahnhöfen meistens vermeiden lassen. Das Gepäck könne gegenwärtig, wenn der Reisende auf Freigewicht nicht verzichten wolle, nur nach Lösung und unter

Fig. 1.

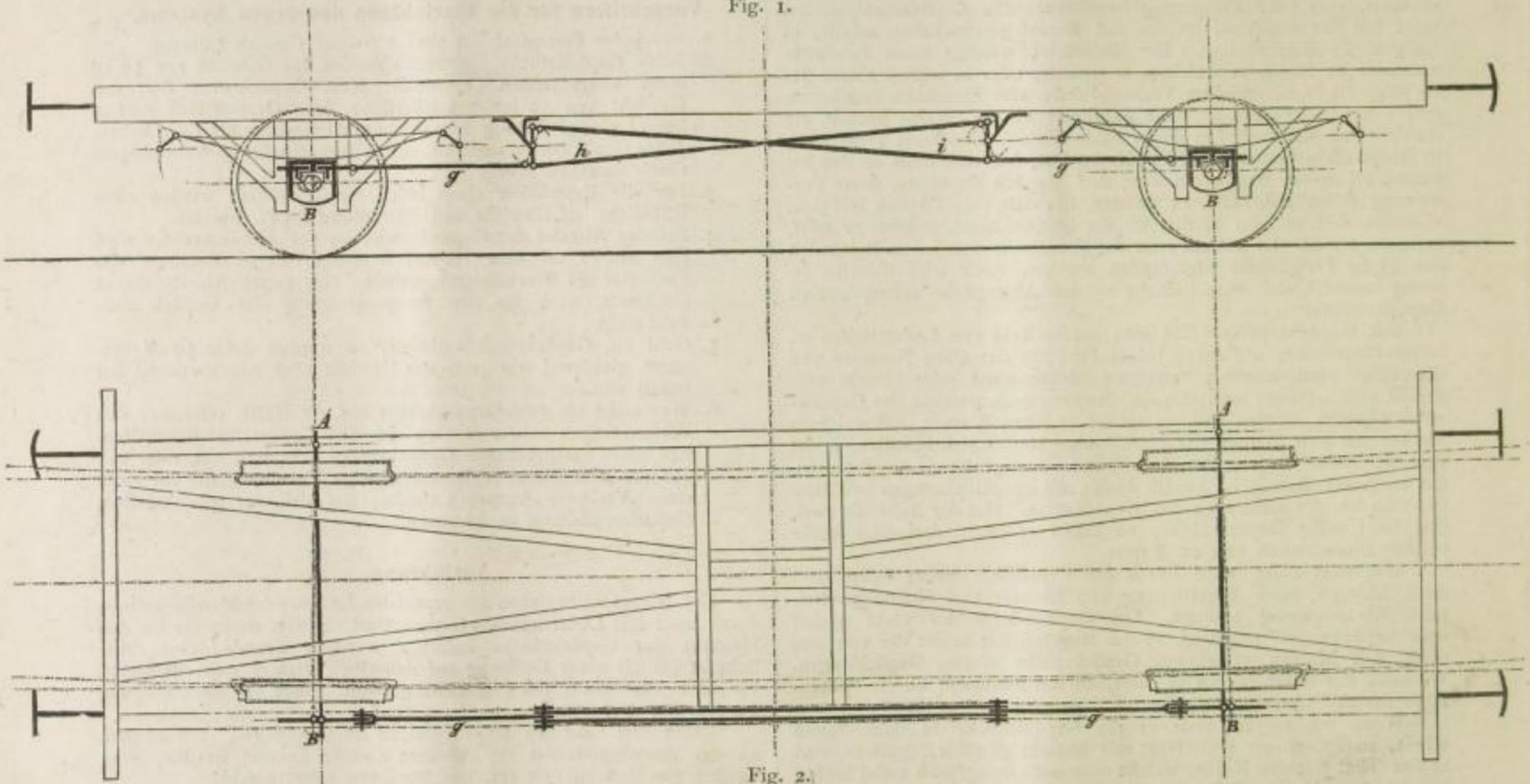


Fig. 2.)

Zweiachsiger Wagen mit A. Klose's radial verstellbaren Achsen. D. R.-P. No. 10250. $\frac{1}{50}$ d. nat. Grösse.

Was die Eisenbahnen vornehmlich schädige, das sei die Mitnahme von schwerem Handgepäck in die Wagen und ferner die den Reisenden IV. Wagenklasse durch das Betriebs-Reglement eingeräumte Befugniß der Mitführung von Tragelasten in Körben, Säcken, Kiepen etc. Diese Bestimmung habe namentlich für Berlin zur Folge, daß das zum Markt gebrachte Gemüse und Fleisch vielfach als Gepäck unentgeltlich befördert werden müsse.

Die Aufhebung des Freigepekts sei wiederholt Gegenstand der Erwägung, sowohl im Schoofse der Behörden als auch der Eisenbahnen gewesen, sie habe sich aber als undurchführbar erwiesen.

Wenn nun nach dem Vorschlage des Herrn WEDDING von jedem Gepäckstück, ohne Rücksicht auf Gewicht und Entfernung, eine Gebühr von 50 Pf. bezahlt werden solle, so würde den Eisenbahnen allerdings unter Umständen eine Einnahme erwachsen, die sie augenblicklich nicht haben, jedoch sei hierbei nicht aufser Acht zu lassen, daß das für zulässig erachtete Gewicht des Gepäcks pro Billet auf 50 kg fixirt werde und außerdem eine Gebühr an die Gepäckträger nicht zu zahlen sei, den Eisenbahnen also die Gepäckfracht für das 25 kg übersteigende Gewicht, welche gegenwärtig $\frac{1}{2}$ Pf. für jede angefangenen 10 kg und 1 km betrage und oft, namentlich bei großen Entfernungen, viele Mark ausmache, verloren gehe und ihnen außerdem die Last zufalle, die Gepäckträger zu honoriren, was jetzt zum Theil nicht geschehe.

Die Ermittlung des Gewichts der Gepäckstücke erfolge theils zum Zweck der Berechnung der Gepäckfracht, theils um im Fall des Verlustes oder der Verschleppung eine Grundlage für die im Betriebs-Reglement nach Maßgabe des Gewichts — bei Verlust 12 M pro kg — bemessene Entschädigung zu gewinnen. Ein Verlust von Gepäckstücken gehöre zu den Seltenheiten, und erscheine es in Rücksicht

Vorzeigung des Billets expedirt werden. Billetschalter und Gepäckexpeditionen müßten auf allen größeren Stationen 1 Stunde, auf kleinen Stationen $\frac{1}{2}$ Stunde vor Abfahrt geöffnet werden und sei somit die Möglichkeit, sich ohne Anstand expediren zu lassen, wohl gegeben. Von anderer Seite wurde auf die große Zeitverschwendung hingewiesen, welche das allzufrühe Anfahren mit sich führe.

Die Majorität der Kommission glaubte gleichwohl sich dem gemachten Vorschlage gegenüber nicht negirend verhalten zu sollen, sie erachtete es aber für nothwendig, daß, bevor dem Verein bestimmte Vorschläge in der einen oder anderen Richtung unterbreitet werden könnten, statistische Erhebungen angestellt würden, um zu ermitteln, in welcher Höhe bei Annahme des WEDDING'schen Vorschlags die gleichförmige — d. h. von Gewicht und Entfernung unabhängige — Expeditionsgebühr von jedem zur Expedition gelangenden Gepäckstück beziffert werden müßte, um eine finanzielle Schädigung der Eisenbahnen fern zu halten.

Nachdem Herr KRAEFFT Namens der Kommission die Annahme deren Votums empfohlen hatte, bemerkte er, daß er für seine Person sich diesem Votum nicht anschließen könne.

Er sei wie in der Kommission so auch jetzt noch der Meinung, daß die Stellung von Anträgen bei Behörden auf Abänderung von bestehenden gesetzlichen und reglementarischen Bestimmungen über die Zwecke, welche der Verein sich in seinem Statut gestellt habe, hinausgehe, und daß insbesondere die hier in Frage stehende Einrichtung ihm am wenigsten geeignet erscheine, eine Kraftprobe zu machen.

Die amerikanische Einrichtung der Gepäckabfertigung sei allen Bahnverwaltungen und Aufsichtsbehörden seit Jahren bekannt, und wenn man sie auf deutsche Verhältnisse übertragbar erachtet und