

Der Bundesminister für Verkehr

E 1 - 40 643 Vm 53 III

Bonn, den 30. Dezember 1953

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Betr.: Deutsche Bundesbahn

Bezug: Kleine Anfrage 12 der Fraktion der SPD
- Drucksache 141 -

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

Zu 1

- a) Die 4 Vorstandsmitglieder (Präsidenten der Deutschen Bundesbahn) gehören zum Kreis der Bundesbahnbeamten, für die Dienstwohnungen zur Verfügung gestellt werden. Eine entsprechende Regelung galt schon seit 1925 für die leitenden Beamten der Deutschen Reichsbahngesellschaft bzw. der Deutschen Reichsbahn.
- b) Da beim Dienstantritt des Vorstandes Dienstwohnungen in Offenbach oder Frankfurt (Main) noch nicht zur Verfügung standen, mußten sie neu beschafft werden.
- c) Die Bauten wurden vom Vorstand in seiner Sitzung vom 1. August 1952 beschlossen. Der Vorstand war hierfür zuständig. Das Bundesbahngesetz sieht eine andere Regelung nicht vor.
- d) aa) Die Gesamtherstellungskosten des Hauses Frankfurt (Main), Humperdinckstr. 21/23 mit der Dienstwohnung für den Ersten Präsidenten Professor Dr. Frohne betragen einschließlich des Grundstücks 330.000 DM, wobei 45.000 DM auf Grundstückskosten entfallen.

In diesem Hause befinden sich außer der Wohnung für Professor Dr. Frohne und seine Familie (4 Familienmitglieder und 2 Hausangestellte) die Repräsentationsräume für den Ersten Präsidenten und die Wohnungen für 3 weitere Familien von Bediensteten der Deutschen Bundesbahn (Oberkraftwagenführer: 5 Personen, Amtsgehilfe: 4 Personen, eine Bundesbahnangestellte).

- bb) Die Gesamtherstellungskosten des Hauses Frankfurt (Main), Humperdinckstraße 20 mit der Dienstwohnung für den Präsidenten Hatje (2 Personen) betragen einschließlich der Grundstückskosten 162.500 DM, wobei 27.500 DM auf Grundstückskosten entfallen.

In diesem Hause befindet sich eine zweite Dienstwohnung für einen Abteilungsleiter der Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn (Direktor der Hauptverwaltung) für 3 Personen.

- cc) Die Gesamtherstellungskosten des Hauses Oberursel, Freiheit 9 mit der Dienstwohnung des Präsidenten Dr. Hilpert (4 Familienmitglieder, eine Hausangestellte) betragen einschließlich der Grundstückskosten 185.000 DM, wobei 15.000 DM auf Grundstückskosten entfallen.

In diesem Hause befindet sich eine weitere Wohnung für einen Bediensteten der Deutschen Bundesbahn (Kraftwagenführer: 2 Personen).

- dd) Die Dienstwohnung des Präsidenten Dr. Schelp (3 Personen) befindet sich in dem Einfamilien-Reihenhaus Frankfurt (Main), Forsthausstraße 56a. Die Gesamtherstellungskosten für dieses Haus einschließlich des Grund und Bodens betragen rd. 90.000 DM. Dieses Haus ist Eigentum einer Siedlungsgesellschaft und von der Deutschen Bundesbahn angemietet.

Zu 2

Die Wohnungen in den Dienstwohngebäuden sind in allen Fällen im Interesse der Deutschen Bundesbahn und nicht auf Grund familiärer Beziehungen vergeben worden.

Zu 3

- a) Der Gliedertriebzug ist Eigentum der Deutschen Schlafwagen- und Speisewagen-Gesellschaft m. b. H. (DSG), deren zuständige Organe die Fahrt beschlossen hatten.
- b) Die Fahrt des Gliedertriebzuges nach Athen anlässlich der dort im September 1953 tagenden Europäischen Fahrplankonferenz erfolgte nach Unterrichtung des Bundesministers für Verkehr und des Herrn Bundeskanzlers. Die deutschen diplomatischen Vertretungen in Jugoslawien und Griechenland hatten die Fahrt begrüßt, da sie im deutschen Interesse liege. Ihre nach Abschluß der Fahrt an das Auswärtige Amt gesandten Berichte (Athen: 20. Oktober 1953, Belgrad: ebenfalls 20. Oktober 1953) haben diese Auffassung voll bestätigt. Der Vorstand der Deutschen Bundesbahn war von der bevorstehenden Reise in Kenntnis gesetzt worden.
- c) Zweck der Fahrt war in erster Linie die Erprobung der in dem Gliedertriebzug erstmalig verwirklichten wesentlichen technischen Neuerungen, wie Anwendung von

Leichtmetallgliedern statt einzelner Eisenbahnwagen,
normalen Lastkraftwagenserienmotoren als Antriebsmaschinen in großen Triebwagen,
stufenlosen hydraulischen Getrieben,
Klimaanlagen zur Beheizung, Kühlung und Belüftung von Eisenbahnzügen,
vollelektrischen Küchenanlagen,
Einbettschlafwagenabteilen in neuartiger Anordnung,
Fäkaliensammelanlage usw.

unter betrieblich, baulich und klimatisch besonders schwierigen Bedingungen. Ausgenutzt wurde die Fahrt auch zur Vorführung des Zuges vor den Delegationen der Europäischen Fahrplankonferenz in Athen.

Die Einladung zur Fahrt war von den Generaldirektoren der Jugoslawischen und Griechischen Staatsbahnen ausgegangen, die die Gliederzüge als neueste Konstruktionen auf dem Gebiete des Eisenbahnfahrzeugbaus gelegentlich ihrer Besuche auf der Deutschen Verkehrsausstellung 1953 in München besichtigt hatten und den Ankauf von Eisenbahnmateriale für ihre Verwaltungen beabsichtigten. Die beteiligten deutschen Industriefirmen haben sich von der Fahrt eine besondere Werbewirkung für den Export deutschen Eisenbahnmateriale nach Jugoslawien und Griechenland, aber auch nach der Türkei und den arabischen Ländern versprochen und sie deshalb in jeder Beziehung unterstützt.

d) Die Teilnehmer der Fahrt setzten sich aus 4 Gruppen zusammen:

Gruppe I

Personal der Deutschen Bundesbahn

- a) Bundesbahnberrater Baur (techn. Leiter der Fahrt)
Frau Baur
- b) Hauptverwaltungsrat Dr. Gaebler (maschinentechnischer
Referent der Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn)
Frau Gaebler
- c) 14 Bedienstete der Deutschen Bundesbahn
(maschinentechnisches Personal, Presse, Büro)

Gruppe II

Vertreter der am Bau beteiligten Firmen

- a) Dipl.-Ing. Kaißling
Frau Kaißling
- b) 2 Ingenieure
- c) 6 Monteure und Werkmeister

Gruppe III

Personal der Deutschen Schlafwagen- und Speisewagen-Gesellschaft (DSG)

- a) Direktor der DSG Mutz
Frau Mutz
- b) 1 Inspektor der DSG
- c) 9 Mann Küchen- und Bedienungspersonal

Gruppe IV

Sonstige Reisetilnehmer

- a) Professor Dr. Frohne (Vertreter des Bundesministers für
Verkehr auf der Europäischen Fahrplankonferenz)
Fräulein Frohne
Frau D. Frohne
Herr H.-R. Frohne
- b) Direktor der Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn
Jacobshagen (Leiter der Delegation der Deutschen
Bundesbahn auf der Europäischen Fahrplankonferenz)
Frau Jacobshagen
Fräulein Jacobshagen
- c) Bundesbahnrat Hein (Teilnehmer an der Europäischen
Fahrplankonferenz)
Frau Hein

Die Mitnahme von Familienangehörigen zur Europäischen Fahrplankonferenz entspricht einer jahrzehntenlangen Übung bei internationalen Eisenbahnkonferenzen. Die Griechischen Staatsbahnen als einladende Verwaltung der Europäischen Fahrplankonferenz hatten die Familienangehörigen von Professor Dr. Frohne noch besonders eingeladen, weil dieser von 1933 bis 1939 Berater der griechischen Regierung in Verkehrsfragen gewesen war.

e) Kosten

Nach den bisher vorliegenden Angaben betragen

1. die Kosten für Verpflegung des Personals der Deutschen Bundesbahn, der Firmenangehörigen und der sonstigen Reisetilnehmer, für Einladungen der Behörden, der Vertreter der verschiedenen Eisenbahnverwaltungen und sämtlicher Delegationen der Europäischen Fahrplankonferenz in Athen 16.490,00 DM
2. die Reisekosten für das von der Deutschen Bundesbahn gestellte Personal ca. 8.650,00 DM
3. die Reisekosten für das DSG-Personal . . . 3.915,00 DM
4. die Kosten für Brennstoff und Öl . . . etwa 12.000,00 DM
5. die sonstigen Ausgaben, wie Paßgebühren, Trinkgelder, Vergütungen an das Personal der ausländischen Eisenbahnverwaltungen usw., die bei der Reinigung und Unterhaltung der Züge beteiligt waren, für Geschenke, Photographien usw. 4.200,00 DM

f) Kostendeckung

1. Die an der Probefahrt interessierten Firmen haben der DSG als Anteil an den Kosten 28.000,00 DM vergütet.
2. Die nicht zum technischen Personal gehörenden Beamten und Familienangehörigen (d. h. Gruppe I a und b, Gruppe II a und b, Gruppe III a und Gruppe IV a, b und c) tragen die Aufwendungen für Verpflegung in Höhe von 5.230,50 DM selbst.
3. Für sämtliche Fahrtteilnehmer hatten die beteiligten Eisenbahnverwaltungen freie Fahrt gewährt.

g) aa) Die Fahrt des Gliedertriebzuges wurde bis auf das Heißlaufen eines normalen Rollenlagers eines Drehgestelles, wie es in tausenden von Exemplaren bei der Deutschen Bundesbahn verwendet wird, völlig planmäßig durchgeführt.

bb) Der Zug befindet sich z. Z. in der vorgeschriebenen Endabnahme bei dem für Triebwagen zuständigen Ausbesserungswerk Nürnberg der Deutschen Bundesbahn. Er wird nach Durchführung der noch erforderlichen Probefahrten von der DSG in ihrem planmäßigen Dienst spätestens ab Fahrplanwechsel Mai 1954 eingesetzt.