

Landesbibliothek Oldenburg

Digitalisierung von Drucken

Denkschrift über das Oldenburgische Eisenbahnwesen

Eisenbahn-Direktion Oldenburg

Oldenburg, [1892?]

Die Organisation der Betriebsverwaltung.

urn:nbn:de:gbv:45:1-20742

Die Organisation der Betriebsverwaltung.

Für die Organisation der Betriebsverwaltung einer Staatseisenbahn von vorläufig untergeordneter Bedeutung konnten nur wenige der bereits bestehenden Verwaltungen als Vorbild dienen. Den Einrichtungen der Privateisenbahnen, deren Leitung wesentlich in den Händen von kaufmännischen bezw. Finanz-Kapacitäten lag, konnte man aus naheliegenden Gründen nicht folgen. Die Organisation der größeren Staatsbahnen konnte für einen Bezirk, welcher mit einer Bahnlänge von 45 km den Betrieb eröffnete, und sich in absehbarer Zeit nur auf eine Betriebsstrecke von 150 km ausdehnen mochte, eben so wenig zum Vorbilde dienen, als man zunächst mit einem geringfügigen Verkehr zu rechnen hatte und aus finanziellen Rücksichten von der Schaffung eines complicirten Verwaltungs-Apparats Abstand nehmen mußte.

Die Organisation der Herzoglich Nassauischen Eisenbahn-Verwaltung erschien in Berücksichtigung dieser Umstände als die einfachste und deshalb nachahmenswertheste, deckte sich auch in Rücksicht auf die mit der Bauleitung betrauten Personen insofern mit den Oldenburgischen Verhältnissen, als die Centralleitung nicht einem Direktions-Kollegium unter Leitung eines Vorsitzenden übertragen, sondern in bureaukratischer Form eine administrative und eine technische Spitze geschaffen war.

Durch Gesetz vom 1. April 1867 wurde auf solcher Grundlage eine als obere Verwaltungsbehörde dem Staatsministerium unmittelbar untergeordnete „Eisenbahn-Direktion“ für den gesamten Bau- und Betriebsdienst organisirt. Neben einem administrativen und einem technischen Direktor sollten der Direktion nach Bedürfniß Hülfсарbeiter zugeordnet und die erforderlichen Bureaus unterstellt werden.

Als Organe der Direktion hatten zu fungiren:

1. ein Betriebs=Inspektor, dem der gesammte Bahnunterhaltungs-, der äußerer Betriebsdienst, sowie die Aufsicht über die Handhabung der Bahnpolizei übertragen wurde;

2. ein Maschinenmeister für die Leitung und Verwaltung des technischen Theiles des Maschinen- und Wagendienstes, der Werkstätten-Einrichtungen und der Material-Verwaltung.

Auf Grund dieses Organisationsgesetzes wurde der Regierungsrath Strackerjan zum administrativen Direktor ernannt, der Bau-Direktor Buresch mit der Wahrnehmung der Geschäfte des technischen Directors beauftragt und der bisherige Betriebschef der Niederländischen Staatsbahnen Behrens mit dem Titel „Direktions=Secretair“ zum Hülfzarbeiter der Direktion ernannt.

Der Posten des Betriebs=Inspektors wurde dem Ingenieur Altvater, (z. B. Direktor der Oberhessischen Eisenbahn) der des Maschinenmeisters dem Maschinen=Ingenieur, jetzigem Ober=Bau=rath Wolff übertragen.

Im Jahre 1873 schied der administrative Direktor Strackerjan aus dem Eisenbahndienste aus und an seine Stelle trat der Regierungsrath Peter Ramsauer, welcher, früher im Oldenburgischen Justizdienste angestellt, später im Bremischen Staatsdienste als Staatsanwalt thätig gewesen war. Am 13. October 1882 schied auch der technische Direktor, Geheimer Ober=Baurath Buresch aus dem aktiven Oldenburgischen Staatsdienste und gleichzeitig wurde der Dualismus, welcher bis dahin bezüglich der Leitung der Verwaltung durch einen administrativen und einen technischen Direktor vorhanden war, beseitigt und die Verwaltung auf Grund des Gesetzes vom 19. März 1883 neu organisirt. Nach diesem Gesetze sollte die Eisenbahn=Direktion bestehen aus einem Eisenbahn=Direktor als Vorsitzenden, einem administrativen Mitgliede, dem Ober=Bau= und Betriebs=Inspektor als bau= und betriebstech=nischem Mitgliede, dem Ober=Maschinen=Inspektor als maschinen=technischem Mitgliede.

Inzwischen hatten sich die Geschäfte des bau= und betriebs=technischen Dienstes in der Weise entwickelt, daß der Betriebs=Inspektor sich als eine der Direction unterstellte selbstständige Dienststelle mit der Bezeichnung „Betriebs=Inspektion“ hinstellte. Nachdem der Betriebs=Inspektor Altvater im Jahre 1871 in den

Dienst der Oberhessischen Eisenbahn übergetreten war, wurde die Leitung der Betriebs=Inspektion dem Ober=Betriebs=Inspektor (jetzigem Oberbaurath) Schmidt übertragen, welchem, nachdem Herr Schmidt zum Direktionsmitgliede ernannt worden war, der Bau=Inspektor Niemeyer als Vorstand der Inspektion folgte.

Mit dem Inkrafttreten des Organisationsgesetzes vom 19. März 1883 war die Betriebs=Inspektion als selbstständige Dienststelle beseitigt, und wurden die Geschäfte derselben mit in die Central=leitung der Direktion verlegt. Es erwies sich später jedoch als nothwendig, das bis dahin vereinigte bau= und betriebstechnische Decernat zu trennen.

Am 1. Juli 1888 trat der Vorsitzende der Eisenbahn=Direction Herr Oberregierungsrath Ramsauer aus dem Eisenbahndienst in den allgemeinen Verwaltungsdienst über und übernahm an seiner Stelle die Leitung des Oldenburgischen Eisenbahnwesens der bisherige Direktor des Königl. Preussischen Betriebs=Amtes Saarbrücken, Regierungs= und Baurath Vormann, mit dem Titel „Geheimer Ober=Regierungsrath“.

Zur Zeit sind in der oberen Verwaltung der Oldenburgischen Eisenbahnen folgende Personen thätig:

Direktion:

Vorsitzender: Geheimer Ober=Regierungsrath Vormann.
 Maschinentechnisches Mitglied: Ober=Baurath Wolff.
 Administratives Mitglied: Geheimer Finanzrath Behrens.
 Bautechnisches Mitglied: Baurath Niemeyer
 Betriebstechnisches Mitglied: Baurath Böhlk.

Als Hülfсарbeiter sind der Direktion der Regierungs=Assessor Dr. Munderloh, der Bau=Inspektor Schmitt, sowie der Regierungs=Baumeister Rieken II. zugeordnet.

Für die Bahnunterhaltung zc. fungiren als Bezirks=Inspektoren:

1. Strecke Oldenburg=Bremen und Hude=Brake: Ober=Bau=inspector Noell.
2. Strecke Oldenburg=Wilhelmshaven mit Sande=Jever=Carolinensiel: Baurath Behrmann.
3. Strecke Oldenburg=Leer=Neuschanz: Baurath Lauff*).

*) Anmerkung: Herr Lauff ist inzwischen verstorben.

4. Strecke Oldenburg=Osnabrück mit Zweigbahnen: Ober-Bau=Inspektor Kieken I.

Im maschinentechnischen Dienste fungirt als Vertreter des Ober-Bauraths Wolff, der Ober-Maschinen=Inspektor Kanafier.

Der Direktion sind folgende Bureaus unterstellt:

1. Die Registratur.
2. Die Schreibstube.
3. Die Haupt-Kasse.
4. Die Haupt-Kassen-Kontrolle.
5. Das Revisions-Bureau.
6. Das Verkehrs-Bureau (einschl. Kontrolle des Personen-Verkehrs).
7. Die Verkehrs-Kontrolle II. (Güterverkehrs-Kontrolle).
8. Das Wagen-Bureau.
9. Das Versicherungs-Bureau.

Außerdem sind mit der Ueberwachung des Betriebs= und Verkehrsdienstes 4 Betriebs= bzw. Verkehrs-Kontrolleure beauftragt.



Der äußere Betrieb.

Am Tage der Betriebseröffnung verkehrten auf der Strecke Oldenburg-Bremen drei, auf der Strecke Oldenburg-Wilhelmshaven zwei gemischte Züge täglich in jeder Richtung.

Die gemischten Züge der Bremer Strecke erwiesen sich für die Bewältigung des Güterverkehrs bereits im ersten Betriebsjahre als unzureichend. Man schritt zur Einlage von Bedarfsgüterzügen, um indessen auch diese schon sehr bald durch täglich verkehrende Güterzüge zu ersetzen. Dagegen konnte den Bedürfnissen des Güterverkehrs auf der Strecke Oldenburg-Wilhelmshaven durch die Einlage eines dritten gemischten Zuges (8. April 1868) vorerst noch entsprochen werden und reichten die gleichen Maßnahmen, drei gemischte Züge in jeder Richtung, auch für die am 15. Juni 1869 eröffnete Strecke Oldenburg-Leer aus. Erst vom Jahre 1871 an verkehrten auf allen Strecken regelmäßige Güterzüge. Die Lage derselben ergab sich damals aus der rein praktischen Erwägung der möglichsten Ersparung an Maschinen und Personal, die der Personenzüge bei feststehender Anzahl derselben aus der möglichst weitgehenden Berücksichtigung der Bedürfnisse des Lokalverkehrs innerhalb eines Spielraumes, welchem die zu gewinnenden Anschlüsse der Nachbarbahnen kaum Grenzen auferlegten. Hatte man doch bei der Betriebseröffnung der beiden ersten Oldenburgischen Linien lediglich mit den Anschlußzügen der Strecke Geestemünde-Wunstorf zu rechnen und war der Personenübergang bei unentwickeltem Verkehre ein so geringfügiger, daß man selbst um Uebergangszeiten bis zu zwei Stunden sonderlich Sorge sich nicht zu machen brauchte. Maßgebend waren mehr oder weniger nur die Anschlüsse von und nach Hannover und diese wurden mit den für den Lokalverkehr günstig gelegten Zügen erreicht.