# Bestätigung der "Lieferung und Aufstellung einer Abraumförderbrücke",

Schreiben zu Versicherungsfragen etc.

**Archiviert/digital** 

Quelle:

**Thomas Schmidt 2012** 

Hauptstaatsarchiv Dresden

11616 – Fa. Mitteldeutsche Stahlwerke GmbH Riesa

Nr.2296

142 2/5/10

1940-1945

# Förderbrücke Espenhain

22.96

VER ROHRKOMBINAT

Stahl- und Walzwerk Riesa

Sächsisches Hauptstaatsarchiv Dresden

11616

Fa. Mitteldeutsche Stahlwerke GmbH Riesa

Nr. 22.96

An die Allianz Versicherungs-A.-G. Abteilung für Maschinen-Versicherung

Dresden-41
Schliessfach 5-.

Betr. Montage-Versicherung Mt 713 / Ihr Zeichen Sch/I.

Wir kommen zurück auf Ihr Schreiben vom 6. ds. Mts., nachdem wir gestern einen Bericht über die Abraumförderbrücke Espenhain (Antrag 36/42), erhalten haben. Danach ist die Brücke durch deutschen Flak-Beschuss am Kriegsende beschädigt und durch unsere Gruppe Unterwellenborn repariert worden. (Über letztere schrieben wir Innen gesondert!) Über die Frage des Probebetriebes bestehen zwischen unserer Gruppe Unterwellenborn und der ASW noch gewisse Meinungsverschiedenheiten, die jedoch demnächst in einer Besprechung geklärt werden sollen. Der Beginn der Garantieversicherung wird daher von der Klärung der Probebetriehufrage abhängig sein. Wir bitten Sie, sieh bis dahin zu gedulden. Die ASW hat für die Brücke eine Maschinenversicherung beim Verband Sächsischer Elektrizitätswerke abgeschlossen, zuw elcher für die Garantiezeit die Garantieversicherung ergänzend hinzutreten müsste.

Auch hierbei entsteht die Frage, die wir in unserem heutigen Schreiben an Sie wegen des Abschlusses künftiger Montageversicherungen usw. richteten im Hinblick auf die bevorstehende Verstaatlichung des Versicherungswesens. Wir bitten Sie auch hier um beschleunigte Mitteilung, ob Sie in der Lage sind, das Montage-und Garantieristko für Espenhain weiter zu decken.

Uber den Stand der Montageversicherung für die Abraumförderbrücke Skado - Antrag 49/42 können wir Ihnen leider im Augenblick keine Mitteilung machen, da uns selbst die Nachrichten hier über fehlen.

A A



# VERSICHERUNGS-AKTIENGESELLSCHAFT

ZWEIGNIEDERLASSUNG FÜR SACHSEN UND SCHLESIEN

ALLIANZ, 10 DRESDEN A 1, SCHLIESSFACH 5 . Drahtwort: Allianzkraft Dresden . Fernsprecher: 24941

Mitteldeutsche Stahlwerke G.m.b.H.

Riesa a.d. Elbe.

Likon

Unser Hausruf

DRESDEN A 1
Unsere Zeichen Prager Straße 45

Sch 1

6.8.45

Ihre Zeichen

Betreff

Ihre Nachricht vom

Unsere Nachticht vom

RA.

Montageversicherung Mt 713.

Wir kommen heute zurück auf den im März ds. Js. bmit Ihnen geführten Schriftwechsel wegen der Montageversicherungen für

Axbraumförderbrücke Espenhain Antrag 36/42 und Skado " 49/42

und wurden s.Zt.diese beiden Risiken bis 1.6.45 verlängert. Eine Berechnung der anteiligen Prämie konnte durch die Ereignisse der letzten Monate nicht durchgeführt werden.

Wir bitten nun um Mitteilung über den Stand der beiden Angelegenheiten. Ist inzwischen die Montage beendet worden und konnte der Probebetrieb stattfinden oder wie liegen sonst die Verhältnisse?

Ihrer baldigen geschätzten Rückäusserung sehen wir gern entgegen.

Hochachtungsvoll
A L L I A N Z
Versicherungs-Aktien-Gesellschaft
Abt.f.Maschinenversicherung





# VERSICHERUNGS-AKTIENGESELLSCHAFT

Schma.

ABTEILUNG FUR BAURISIKEN-VERSICHERUNG

Berlin,

den 4.November

1943

Verlängerungsschein a) zur Prämienberechnung Nr. 36/42

für Firma Mitteldeutsche Stahlwerke G.m.b.H.,

Auftr.Nr. 16028/31

Riesa

Zu den Bedingungen des Vertrages Nr. Mt. 713 verlängern wir den Versicherungsschutz für die Montage

l Abraumförderbrücke m. Zubringerbrücke u. Querförderern

Montagegelände: Betrieb Espenhain b/Borna Bez. Leipzig vom 1.November 1943 bis 1. Februar 1944.

Die Summe der versicherten Positionen beträgt RM 10.685.000.-

Prämie für die Verlängerung:

> A L L I A N Z Versicherungs-Aktiengesellschaft

Main 1. M. Mundanger

Zweigniederlassung Dresden

Prämie:

RM 53.425.--" 1.602.75 RM 55.027.75

Jy 10 11. 43

much



VERSICHERUNGS-AKTIENGESELLSCHAFT

VERSICHERUNGSSCHEIN Nr. Mt 7136/42

BEGINN DER VERSICHERUNG: 1

ENDE DER VERSICHERUNG:

PRAMIE

1.November 1942

1.November 1943

RM 213.700.--

# MONTAGE-VERSICHERUNG

Die ALLIANZ VERSICHERUNGS-AKTIENGESELLSCHAFT versichert

die Firma

Mitteldeutsche Stahlwerke Aktiengesellschaft,

Riesa

auf Grund des Antrages vom 23.9.1942 im Rahmen der vereinbarten Transport- und Allgemeinen Montage-Versicherungsbedingungen Form. Mt. 181, M 184 und der Besonderen Bedingungen.

VERSICHERTES OBJEKT: 1 Abraumförderbrücke mit Zubringerbrücke u. Querförderern Auftr. Nr. 16028/

MONTAGEGELANDE:

Förderern Auftr.Nr.16028/ Betrieb Espenhain b/Borna (Bez.Leipzig)

**BESTELLERFIRMA:** 

Aktiengesellschaft Sächsische Werke, Hauptverw. Dresden, Dresden A. 24

RM 10.285.000.--

3. MONTAGEAUSRUSTUNG

RM 400.000.--RM gesond.vers.

4. FREMDES EIGENTUM 5. AUFRÄUMUNGSKOSTEN

RM -

GESAMTSUMME REICHSMARK

10.685.000.--

Jede dieser Positionen gilt als selbständige Versicherung, und zwar nur mit der für sie ausgeworfenen Versicherungssumme.

An den rot kenntlich gemachten Stellen weicht der Versicherungsschein von dem Antrag ab. Wenn nicht innerhalb eines Monats nach Empfang des Versicherungsscheines schriftlich widersprochen wird, gelten die Abwelchungen als genehmigt.



# VERSICHERUNGS-AKTIENGESELLSCHAFT

Anmeldung Nr. 36/42 zum Montage-Generalvertrag Nr. 113

	Alle Fragen sind deutlich zu beantworten. Die Beantwortung durch Z durch seine Unterschrift die Verantwortung für die Richtigkeit der A	eichen oder Striche ist unzulässig. Der Versicherungsnehmer übernimmt ngaben auch dann, wenn er diese nicht eigenhändig geschrieben hat.
1.	Bezeichnung der Anlage: (Angabe von Leistung, Tragkraft, Gewicht, Druck in atü, Drehzahl. Bei Eisenkonstruktionen: Werkstoff, ob ge- schweißt oder genietet. Fabrik- und Kommissions-Nr.)	Eine Abraumförderbrücke, Spannweite der Hauptbrücke 230 m, der Zwischen brücke 90 m, Länge d. Auslegers der Hauptbrücke von Mitte haldenseitige: Brückenstütze 170 m, mit Zubringerbrücke und Querförderern.  Auftrag Nr. 16 028/031
2.	<ul> <li>a) Sind Konstruktion und Material in allen Teilen bereits bei früheren Lieferungen erprobt?</li> <li>b) Liegt hier ganz oder teilweise eine Erstausführung Ihres Betriebes vor?</li> </ul>	) Die Konstruktionen unserer Abraum- ) förderbrücken sind Ihnen bekannt.
	c) Muß mit besonderen Gefahren wie: Feuer, Explosion und Hochwasser gerechnet werden?	nein
	000.885.000	
3.	Name des Bestellers: Wohnort: Aufstellungsort des Objektes:	Aktiengesellschaft Sächsische Werke Hauptverwaltung Dresden, Dresden A.24. Für Betrieb Espenhain Stat.Espenhai bei Borna (Bez.Leipzig)
4.	Soll auch der Vortransport vom Lieferwerk zum Montage- platz einschließlich Auf- und Abladen versichert werden?	ja und zwar vom Lieferwerk Lauchhammer, Hindenburg (OS) in Kassel u.a. durch Fuhre, Eisenbahn, Fluß-, Seeschiff.
5.	Soll die Ersatzpflicht auf die Kosten für Eilfrachten sowie Uberstunden ausgedehnt werden? Der Zuschlag hierfür beträgt 10%.	nein ferdouri
6.	a) Wann soll die Versicherung beginnen?	a) Am 1 November 19.42
	b) Voraussichtliche Dauer der Montage?	b) Montage inkl. Probebetrieb 12 Monate. spätere Verlängerung vorbehalten.

# Gewichte und Werte des Objektes:

	RM
1. Bezeichnung des Montageobjektes s. § 1 a und b der Bedingungen.	
Gewicht ca. 8400 000g.	
Eine Abraumförderbrücke	10.285.000
2. Imaginärer Gewinn:	<b>)</b>
Frachten XXXXXXXXX	in Pos.l enthalten
Montagekosten:	5
noch . Popuste fattim sport on the little All Color	
3. Montageausrüstung: (nur versichert, wenn hierfür entsprechende Summe aufgegeben) s. § 1 c der Bedingungen.	400.000
Gewicht ca. 750 000 kg.	m dien de den a Vinlend
Hiervon Wert der Baubuden mit eventuellem Inhalt	
nicht mehr als RM: 15.000	Tat com & Q y Nochtm
4. Fremdes Eigentum: (nur versichert, wenn hierfür entsprechende Summe	Ist gem. 8 u. Nachtr. der Police besonders versichert
aufgegeben) s. § 1 d der Bedingungen.	versichert
5. Aufräumungskosten: s. § 2V der Bedingungen.	Providence against a second and a second as the second as
3. Autraumongskosien, s. § 24 der beamgungen.	
Zusammen:	10.685.000
encatenada Fintesilasenneitaa	The Roll of the Control of the Contr
Prāmiensātze:	
für die Transport-Versicherung:	Age stonestod des Obelines
für die Montage-Versicherung: 100 %	
received referred to the terretain of the same area (0)	SHEA DIN THE BURNING SHEET
Die vorstehenden Fragen haben wir nach bestem Wissen beantwortet und ra	äumen der Gesellschaft das Recht ein,
die Anlage jederzeit durch einen Bevollmächtigten besichtigen und prüfen	zu lassen.
(Ort und Datum) Lauchhammer , den 23	September , 42
(Ort und Datum) , den , den	Ten IY
20.11.22.1.2.01.12	
(Unterschrift des Antragstellers): Mitteldeutsche Stahlwer Aktiengesellschaft gez. Unterschriften.	Ke

Mitteldeutsche Stahlwerke G.m.b.H. -Gruppe Unterwellenborn-

(15) Unterwellenborn (Thur.)

Betrifft:
Garantie-Versicherung Abraumförderbrücke Espenhain.
Ihr Schreiben vom 14.2.46 Dr. Scha/W.

Anliegend senden wir Innen eine Stellungnahme des Herrn Dr. Nichelmann über die Folgen, die sich daraus ergeben können, daß wir für die im Vorjahre mit der AST übernommenen Gewährleistungs- und Haftungsver-pflichtungen eine Rückdeckung durch eine Garantie-Versicherung nicht finden können.

Tatsache ist, daß in dem Vertrage vom 18.10.1940 die Haftungs- und Garantie-Verpflichtungen der ASW gegenüber selbständig und völlig unabhängig von der Frage übernommen worden sind, ob wir für das damit übernommene Risiko eine Garantie-Versicherung übernehmen können oder wollen. Sollte an der Brücke innerhalb der Garantiezeit etwas geschehen, was die übernommene Gewährleistungs- und Haftungsverpfleichtungen auslösen würde, so halten wir den evtl. Standpunkt, daß wir dieser Verpflichtungen deshalb ledig seien, weil sich nachträglich die Unmöglichkeit herausgestellt hat, eine Rückdeckung durch die Garantie-Versicherung zu finden, sehr schwach.

Hochachtungsvoll!

4. J HE STANLER WAS AND THE LOCAL STANLER WAS AND THE LOCAL STANLER HAFTUNG

5.) Die Schulerigesten der Versicherungsfrage sind in einer Desprechung bit 457 dom 19.9,45 des naherem er Friert morden u

Anlage 488., whe sime over the Philippett our very later

Dd. Lauchh.

m

Betrifft: Garantie-Versicherung Abraumförderbrücke Espenhain.

1.) Nach dem Vertrage vom 18.10.40 haben wir die Gewährleistung für 12 Betriebsmonate = 350 Tage und Nächte übernommen.
Wir haften für den Bau, die Konstruktion, Baustoffe und deren Beanspruchung, die Einholung der behördlichen Bestimmungen sowie der technischen Lieferungsbedingungen, Versicherungsmaßnahmen usw., ferner für Überschreitung des Maßes der natürlichen Abnutzung (Verschleiß, Korrosion), sowie für einwandfreies Arbeiten der Brücke.

pollig im klaren ist, machte den Vorschlag, die Garantie-Vorsicherung bei dem Selbstversicherungsverein der Elektri-

waren. Att Schraiben von 17.17.45 teilte uns jedoch die 189

2.) Normalerweise wirde die Bricke unter den Generalvertrag vom 1.10.35 betreffend Garantie-Versicherung mit einer Prämie von 7 42 pro Mill. für die Brücke und 5 pro Mill. für Gurte, Bänder usw. fallen.

Nunmehr ist jedoch durch die Nachkriegsverhältnisse und die Gründung der Landesversicherungsanstalten in der sowjetischen Zone den bisherigen Versicherungsgesellschaften, in diesem Falle der Allianz, die Aufrechterhaltung des Vertrages mindestens sehr erschwert oder ganz unmöglich gemacht worden.

- 3.) Gemäß Schreiben der ASW vom 15.8.45 ist der Beginn der einjährigen Garantiezeit auf den 5.7.45 festgelegt worden, so daß unsere unter 1.) erwähnten Garantie-Verpflichtungen nunmehr schon 8 Monate laufen, ohne daß eine versicherungsmäßige Deckung vorhanden ist.
- 4.) Die Allianz hat uns auf unser Schreiben dieserhalb unter dem 11.9.45 mitgeteilt, daß sie die Garantie-Versicherung für die Brücke Espenhain nicht übernimmt.
- 5.) Die Schwierigkeiten der Versicherungsfrage sind in einer Besprechung mit ASW vom 19.9.45 des näheren erörtert worden unter Hinweis auf das vorerwähnte Schreiben der Allianz vom 11.9.45. Die ASW., die sich über die Wichtigkeit der Versicherungsfrage

völlig im klaren ist, machte den Vorschlag, die Garantie-Versicherung bei dem Selbstversicherungsverein der Elektrizitätswerke unterzubringen, womit wir einverstanden gewesen wären. Mit Schreiben vom 17.11.45 teilte uns jedoch die ASW mit, daß die Garantie-Versicherung von dem genannten Selbstversicherungsverein nicht übernommen wird.

- 6.) Der parallel laufende Briefwechsel mit der Allianz führte zunächst zu einem Schreiben der Allianz vom 12.12.45, lt. welchem die Allianz auf Beschluß ihrer Berliner Generaldirektion das Garantie-Versicherungsgeschäft vorläufig nicht weiterführt. Am 14.2.46 teilt uns die Allianz weiterhin mit, und zwar in ihrer Eigenschaft als Versicherungsstelle der Versicherungsanstalt des Bundeslandes Sachsen, daß auch die sächsische Landesversicherungs anstalt die Garantie-Versicherung nicht betreibt. Mit letzterem war zu rechnen, da das Montage- und das Garantie-Risiko nicht unter den pflichtgemäßen Aufgabenkreis der Landesversicherungsanstalt fällt und letztere naturgemäß nicht bereit sein wird, einen Versicherungszweig aufzunehmen, für den ihr jegliche Vorkenntnisse und Erfahrungen fehlen und der zur Übernahme außerordentlich schwerer Risiken führt. (Der Wert der Brücke Espenhain ist bom Werk Lauchhammer am 23.11.44 auf RM 10 736 511, -- beziffert worden). Es wird also dahin führen, daß dieser Versicherungs zweig, wie auch einige andere noch in Zukunft nach wie vor von Privatgesellschaften betrieben werden muß, sofern überhaupt eine solche Versicherung noch möglich sein soll. Vorläufig ist aber alles hierüber in Fluß, und die Sache scheint so zu stehen, daß die Landesversicherungsanstalten, wie gesagt. solche Risiken scheuen und nicht in Deckung nehmen, während irgendwelche Stellen die hierfür in Frage kommen, die Weiterführung eines derartigen Versicherungsgeschäftes durch private Anstalten erschweren wollen. Für zukünftige Fälle wird abgewartet werden missen, bis und wie sich die Situation einmal klärt.
  - 7.) Im vorliegenden Falle aber sind wir, wie gesagt, in einer schwierigen Lage, da die Garantiezeit bereits seit 8 Monaten läuft ohne die Möglichkeit einer versicherungsmäßigen Abdeckung des Garantie-Risikos.

nahme des Garantie-Methos auf une im Einzelfall silltzen;

Wie stehen wir nun der ASW gegenüber ? Zunächst einmal ist der ASW durch die Besprechung vom 19.9.45 die Schwierigkeit bzw. Unmöglichkeit des Abschlusses einer Gerantie-Versicherung bekannt geworden. Daß eine solche versicherungsmäßige Abdeckung des Garantie-Risikos, ebenso wie des Montage-Risikos unbedingt erforderlich und bisher auch stets üblich war, ist der ASW ebenfalls bekannt. Sie weiß ferner, daß die Montage- und Garantie-Versicherungsprämie (letztere wir de Troo- im Falle Espenhain rund RM 800 000, 52 betragen nach den Prämien sätzen der Generalpolice) von uns in den Preis der gesamten Brücke stets mit einkalkuliert worden ist. Zeigt sich während der Garantiezeit ein kleiner Schaden, so wird eine Einigung wohl ohne weiteres möglich sein. Anders ist es jedoch bei Auftreten eines großen Schadens. Hier wird zweifellos die ASW den Ersatz des Schadens durch uns fordern und die Garantie-Versicherungsfrage zunächst einmal beiseite schieben. Ist die Garantieprämie von uns in den Verkaufspreis der Brücke mit einkalkuliert und von der ASW mit bezahlt worden, so hat unter normalen Umständen die ASW natürlich auch einen Anspruch auf volle Übernahme des Garantieschadens auf uns. Im vorliegenden Falle liegt die Sache jedoch insofern anders, als der Abschluß einer Garantie-Versicherung für die Brücke unmöglich ist und m.W. die ASW die Brücke auch nicht voll bezahlt hat, da sie sich geweigert hat, diejenigen Teilzahlungen zu leisten, die vor dem 8.5.45 fällig waren, so daß wir die einkalkulierte Garantie-Versicherungsprämie nicht pergütet erhalten haben.

- 8.) Es ist daher zu dem Schreiben der Gruppe Unterwellenborn vom 14.2.46 zu sagen, daß
  - a) nach dem Lieferungsvertrage vom 18.10.40 wir verpflichtet sind, die eingangs genannten Garantie-Risiken zu tragen, so daß die ASW im Falle eines Garantie-Schadens von uns die Beseitigung des Schadens verlangen könnte;
  - b) hat die ASW uns den gesammten Kaufpreis der Brücke und auch die einkalkulierte Garantie-Versicherungsprämie bezahlt, so würde diese Tatsache ihren Anspruch auf vertragsmäßige Übernahme des Garantie-Risikos auf uns im Einzelfall stützen;

- c) hat sie jedoch den Kaufpreis für die Brücke nicht voll bezahlt und da it auch die einkalkulierte Garantie-Versicherungsprämie nicht bezahlt, so wird sich j hieraus eine Schwächung ihres Standpunktes ergeben, wobei freilich die Frage der eingefrorenen Bankguthaben eine erhebliche Rolle spielt.
- 9.) Der Ausgang eines etwaigen Rechtsstreites erscheint bei dieser Sachlage nicht eindeutig u. sicher für uns. Welche Stellung das Gericht in einem solchen Prozeß einnehmen würde, läßt sich nicht übersehen, wenngleich es an sich geneigt sein wird, unserenVerpflichtungen den Inhalt des Lieferungsvertrages vom 18.10.40 zugrunde zu legen.

Hat die ASW den Preis für die Brücke Espenhain voll bezahlt und damit auch eine einkalkulierte Garantie-Versicherungsprämie, so würden wir zumindest einen etwaigen Garantieschaden bis zur Höhe der von uns unfreiwillig ersparten Prämie tragen müssen. Selbstverständlich könnte ein Urteil auch noch weitergehen.

M.E. ist jedoch möglichst ein Prozeß zu vermeiden, und sollte er doch geführt werden, so darf es nicht zu einem Urteil kommen, zumal da ja wahrscheinlich auch der Richter in diesem Falle einer Vergleich anstreben wird. Käme es also zu einem größeren Garantieschaden, so wären m.E. unverzüglich Verhandlungen mit der ASW über eine vergleichsweise Regelung aufzunehmen mit Ricksicht einmal auf die Unmöglichkeit der sonst üblichen Abdeckung des Garantie-Risikos und ferner auf die Tatsache der m.W. nur teilweisen Bezahlung der Brücke.

1.) Die Allians hat une auf unser Schreiben dieserhalb unter der 11.9.15 mitveteilt, daß sie die Garentie-Versicherung für die Brücke Espenhain nicht übernismt.

soner & Sonate Linter, ohne and ele figercally

3.) Bie Sahmierigkeiten der Versicherungsfrage sind in einer 32apreplung mit 45% vom 19.9.45 des näheren erörtert werden unter Einmete auf das vorerwähnte Sanreiben der Allians vom 11.3.45.

Die ASR., die sich über die Richtigkeit der Versicherungsfrage

20.8.1945 RA. Igb. Ar. 1595

Aktiengesellschaft Sächsische Werke

Dresden A 20

Caspar David Friedrichstr.

### Betrifft: braumförderbrücke Espenhain

In der Besprechung am 2. und 3.8. in Espenhain zwischen Ihrem sehr geehrten Herrn Direktor Mantel und unserem Herrn Dr.Lindenau konnte über verschi dene Fragen, insbesondere übenden Beginn und den Ablauf des Probebetriebes keine Einigung erzielt werden. Wir haben die Absicht, die Angelegenheit nunmehr schnellstens zu klären und schlagen Ihnen vor, eine gemeinsame Besprechung in unserer Hauptverwaltung Riesa anzusetzen, und zwar am Mittwoch, den 29.d.M., vormittags.

Wir bitten Sie, auch Herrn Direktor Wahle der ASW in Espenhain sowie die übrigen in Frage kommenden Herren der dortigen Verwaltung zu verständigen und sie ebenfalls zu diesem Termin einzuladen. Erwünscht wäre es uns, wenn bei dieser Gelegenheit auch unsere Monteur Werthschinsky durch Ihre Herren in Espenhain aufgefordert würde, sich in unserem uftrage an dem fraglichen Vormittag ebenfalls bei der Hauptverwaltung Riesa zu der geplanten Besprechung einzufinden und seine sämtlichen Unterlagen mitzubringen. Falls wir nichts Gegenteiliges von Ihnen hören, schätzen wir Sie mit dem Besprechungstermin einverstanden.

Glückauf Nifteldeutsche Stahlwerke G.m.b.H. Mitteldeutsche Stahlwerke G.m.b.H. Gruppe Unterwilenborn,

Unterwellemborn

Betrifft: AF-Brücke Espenhain.

Auf Ihr Schreiben vom 13.d.M., das uns heute zuging, erwidern wir Ihnen, dass der Unterzeichnete selbstverständlich gern bereit ist, an der Besprechung zwischen Ihnen und den Herren der SW in Espenhain teilzunehmen. Besonders lieb wäre es uns, wenn es der SW möglich wäre, den Unterzeichneten gem. Ihrer Anregu g durch Herrn Direktor Mantel im Auto dazu hier abholen zu lassen. Dankbar wären wir, wenn wir den Termin rechtzeitig erfahren könnten mit Rücksicht auf die noch nicht glänzenden Postverhältnisse.

Zur Sache selbst müssen wir leider bemerken, dass die Frage des Versicherungsschutzes augenblicklich sehr ungewiss und infolgedessen auch schwierig zu klären ist. Der "Täglichen Rundschau" vom 4.d.M. entnehmen wir folgende Nassnahmen, die 1t. Befehl des Marschalls Shukow in dem von den Russen okkopierten Teil Deutschlands durchgeführt werden sollen, folgendes:

"Organisation von Versicherungen.

Auf dem Gebiet der Versicherung werden in den Provinzen und föderalen Ländern Versicherungsgesellschaften organisiert, deren Tätigkeit die Operationen der Sach- und Personenversicherung umfassen sollen. Es wird eine Pflichtversicherung für Unternehmen und Gebäude eingeführt."

Da die in der gleichen Veröffentlichung engekünzigten Massnahmen gegen die Banken dem Vernehmen nach unmittelbar vor ihrer Durchführun stehen, ist auch mit einer baldigen totalen Anderung des Versicherung wesens zu rechnen. Wir vermuten, dass die Sachs. Landesbrandversichetungskammer zu einem Monopolinstitut für das gesamte Versieherungswesen im Lande Sachsen ausgebaut werden wird. Die Übernahme von Montage- und Garantieversicherungen auf ein solches staatliches Konopinstitut wird große Schwierigkeiten bieten, da ihm hierfür jegliche Erfahrungen fehlen werden. Ob die Allianz unter diesen Umständen in der Lage ist, neue derartige Versicherungen abzuschließen und bis zu Beendigung durchzuhalten, muss noch festgestellt werden. Leider hat der Besuch des Herrn der Maschinenversicherungsabteilung der Illianz, den wir mit Herrn Br. Schotte abgesprochen hatten, bisher noch nicht stattgefunden. Von Dr. Schotte erführen wir übrigens auch, dass die

. How An die monus brende w desnesse quante neuri

Mitteldeutsche Stahlwerke Aktiengesellschaft Lauchhammerwerk Lauchhammer Prov. Sachs. über Baustelle Espenhain

TB.Dir.Man/Li. 15.8.1945

.nelice neores

#### Betreff: Werk Espenhain - Abraumförderbrücke.

sepela die Angelegenheit wiesenbettit ist, werden wir

Wir beziehen uns auf die Besprechung des Rechtsunterzeich-neten mit Ihrem sehr geehrten Herrn Direktor Dr. Lindenau, am 2.8.1945 in Espenhain, in welcher die Fra-ge des Probe-betriebes der Förderbrücke diskutiert wurde.

Es wurde von uns zum Ausdruck gebracht, daß wir uns angesichts der in den letzten Monaten eingetretenen Ereignisse die den vertraglichen Probebetrieb der Brücke in dem vor-gesehenen Umfang nicht zuließen, nicht damit einverstanden erklären können, diesen bereits als beendet anzusehen.

Wir haben Ihnen mitgeteilt, daß es uns wichtig erscheint, den Probebetrieb, der die Leistungsfähigkeit der Brücke bei Vollbetrieb unter Beweis stellen soll, zu dem Zeitpunk zu wiederholen, an dem die beiden Hauptbagger 1 und 2 und der Hilfsbagger 6a gleichzeitig voll betrieben werden können. - Wir hoffen, daß das in Kürze der Fall sein wird. Bis zu diesem Zeitpunkt übernehmen wir selbst das Versicherungsrisiko für die Brücke.

Die Dauer des neuen Probebetriebes soll 14 Tage betragen! Wir erklären uns nach Beendigung der von Ihnen noch durch-zuführenden Vertragsarbeiten und nach Ablauf des neuen Pro bebetriebes. falls er zu keinen Beanstandungen führt, zu einer vorläufigen Abnahme bereit. - Wie Ihnen bekannt ist, soll der Hilfsbagger 6a später durch einen Kruppbagger D 1400 ersetzt werden.

Da die garantierte Leistung der Brücke erst nach Einsatz dieses Gerates, an dessen Fertigstellung wir nach wie vor im höchsten Maße interessiert sind, nachgewiesen werden kann. muß zu gegebener Zeit noch einmal ein neuer Probebetrieb vereinbart werden. Über diese Einzelheiten werden wir uns mit Ihnen noch verständigen.

Die Garantieverpflichtung wird durch diese Regelung nicht berührt, wir können aber unsere Zustimmung nicht dazu ge-ben, daß die vertraglich festgesetzte Garantiezeit bereis nach Ablauf der Pfingsttage dieses Jahres beginnt.

Wir bitten Sie, mit uns darin einig zu gehen, dan für den Beginn der Garantiezeit den Tag der Wiederinbetriebnahme der Brücke, d.h. den 5.7.1945 anzusehen.

Ob wir Ihrer Anregung Folge leisten können, in die von un abzuschließende Maschinenversicherung auch Ihre Garantie-versicherung mit einzuschließen, wird z.Zt. noch geprüft.

Sobald die Angelegenheit klargestellt ist, werden wir Ihnen einen entsprechenden Bescheid zukommen lassen.

THIS WELL BOOK TOWN

. TACLESTADO CIMBERTA

wir besitenen une auf die Besprequind 3% geonbeinterselen. noten wil lares sehr sesurten mersch uinserter un Lustenau. au 2.0.1945 in Appendiale, in selaper uinser en des Probebeiriebes der Parderbrucke dipagiare warde.

se words has in den tokien administration and words of the constant of the con

The property of the control of the c

Managaring - and 11 11co sending of the deal for the sending of

The continue and made broadless of the von thing not the continue of the conti

To the first term of the translation of the second of the

Roma, and su general sort food edanci old nover erope-

ote describered and describe come and anticolitation of the contract of the co

ob wir inver an eguag volge leiste gonnen, in die von un surgsonlies nos waschinenvergiebenden sach ince Garantigverstenerung mit einzuschliegen, wird 2.88. noon septhit.

THE STREET SEE AND SEED BEEN SEED BE ASSESSED THE THE THE THE

der Brucke, d.n. den 5.7.1345 augunstien.

Wir bedauern es außerordentlich, daß wir an der für den 9.8.1945 festgesetzten gemeinsamen Besprechung nicht teilnehmen konnten, hoffen aber, daß es uns möglich sei wird, in Kürze mit Ihnen einen neuen Besprechungstermin festzulegen, an dem alle schwebenden Fragen behandelt werden sollen.

AKTIENGESELLSVHAFT SÄCHSISCHE WEI 1.V. gez. 2 Unterschriften

.gr\tiltacaga



L A U C H H A M M E R W E R K & A U C H H A M M E R

ABT. Gruppe U'born, Dir.Ri/Ko.

AN WERK R 1 e

R i e s a, ABT. Herrn Dr. Nichelmann

BETRIFFT. AF-Brücke Espenhain.

DATUM: den 13. Aug. 45

Wir senden Ihnen anbei Durchdruck eines Reiseberichtes des Herrn Dr. Lindenau vom 8.ds. Mts. sowie Kopie unseres Schreibens vom 27.7. an die ASW. - Wie Sie aus dem Bericht entnehmen wollen, sind eine Reihe von Fragen offen geblieben, insbesondere ist die Frage der Versicherung nach wie vor ungeklärt und für uns prekär. Am 3. ds. Mts. war Herr Ries bekanntlich bei Ihnen in Riesa und es wurde mit Herrn Dr. Schlotte besprochen, daß sich die Allianz nunmehr mit der ASW in Verbindung setzen solle, um baldigst eine Maschinenschadenversicherung abzuschließen, wobei durch eine Mehrprämie auch der Regreß-Anspruch der Allianz aus unserer Garantieversicherung ausgeschaltet sein sollte. Aus dem Bericht des Herrn Lindenau geht hervor, daß die ASW selbst eine Ver-sicherung beim Verband Sächsischer Elektricitätswerke untergebracht hat, wobei wir allerdings bezuglich unserer Garantieversicherung nicht gedeckt sind. Da die Brucke inzwischen in Betrieb gegangen ist und z.Zt.weder eine Montage- noch eine Garantieversicherung für diese läuft, muß dieser Zustand natürlich schnellstens abgestellt werden. Dabei ist die Frage, ob nun die Brücke schon abgenommen worden ist oder nicht, eine zweitrangige. Auf jeden Fall muß schnellstens versichert werden, wobel eine Aufstockung der von der ASW bereits abgeschlossenen Maschinenschaden-Versicherung das Einfachste wäre. Fraglich ist allerdings, ob die Allianz hiermit einverstanden sein wird.

Wir haben nun, um die Sache zu klären, an die ASW geschrieben und für Montag, den 20.ds.Mts. eine Besprechung in Espenhain vereinbart. Wir baten die ASW zu veranlassen, daß Sie von deren Herren der Hauptverwaltung Dresden im Wagen mit nach Espenhain gebracht werden. Die Wahl des Ortes Espenhain für die Besprechung schien uns aus bestimmten Gründen richtiger, umsomehr als wir auch noch technische Fragen zu klären haben.

Vielleicht haben Sie die Möglichkeit sich von Riesa aus mit der ASW/Dresden, Herrn Direktor Mantel, in Verbindung zu setzen, damit auf jeden Fall Ihre Abwesenheit bei den Verhandlungen in Espenhain gesichert ist. Ggf. können Sie ja mit Herrn Mantel schon eine Vorbesprechung in Dresden abhalten, um insbesondere die Frage: Allianz oder Verband SEW als Versicherungsträger zu klären.

Wir wären Ihnen sehr verbunden, wenn Sie uns schon gewisse Mitteilungen geben könnten, ob wir auf Ihre Teilnahme an der Besprechung in Espenhain rechnen können bezw. was Sie in der Zwischenzeit zu unternehmen gedenken.

Anl.

Munhumi

Gruppe Unterwellenborn

Dir. R/Ko.

Werk Lauchhammer Soliten Sie bezuglich der aus nrod'U sequipage resultierenden Gerantieverpflichtungen von Mittelstani ims der oben geschilderten Auswirkung der augenblicklichen

or more vorescend

Vernaltaisse anderer aufrassung sein; als wir vorsteht darwelegt haben, so musten wir sie bistonen auf earde 171 ed al daktiengesellschaft Sächsische Werke data

Espenhain.

Hoongontonesoll

MITTELD SUTSCHE STANLWERTE wir beziehen uns auf die Besprechung des Linksunter-zeichneten mit Ihren sehr geehrten Herren Dir. Wahle, Dr. Schlecht und Müller am 11. Juni ds.Js., in welcher auch die Frage der Garantieversicherung angeschnitten wurde.

Der vereinbarte Probebetrieb ist mit den Pfingsttagen abgelaufen, so daß, für die Brücke ab diesem Zeitpunkte die vertraglich vorgesehene Garantiezeit laufen wurde.

Gelegentlich der vorerwähnten Besprechung erklärte Ihnen Herr Ries, daß angesichts der z. Zt. abgeschnittenen Verbindung zu unserer sachbearbeitetenden Stelle in Riesa über die von Mittelstahl vorgesehene Garantieversicherung kein klares Bild zu erhalten sei, eine Situation, die sich auch heute noch nicht geändert hat. Wir waren uns daher darüber einig, daß es richtig ist, in die von Ihnen abzu-schließende Maschinenversicherung auch unsere Garantieversicherung mit einzuschließen, wobei wir uns bereiterklärte die für letztere anfallende Mehrprämie auf uns zu nehmen. Gelegentlich des kürzlichen Besuches unseres Herrn Direktor Dr. Lindenau auf der Baustelle hörten wir nun, daß die von Ihnen geplante Versicherung vorläufig noch nicht abgeschlossen worden ist. Des weiteren brachten wir dabei in Erfahrung, daß Sie die Brücke in diesen Tagen wieder in Betrieb nehmen wollen. Wir möchten deshalb nicht versäumen, auf die dringende Notwendigkeit einer Versicherung derselben hinzuweisen.

Dies empfiehlt sich bezüglich unserer Garantieversicherung auch schon deswegen, weil angesichts der augen-blicklichen Verhältnisse die Frage einer Ersatzleistung bezw. Kostentragung durchaus offen ist und Sie u.U. damit rechnen müssen, daß Sie selbst die Kosten für Schäden, ganz gleich aus welchen Ursachen sie auftreten, überneh-men müßten, sofern die Schäden nicht durch irgendeine Versicherung gedeckt sind.

Unsere Herren Direktoren Ries und Dr. Lindenau werden sich erlauben, am Donnerstag, den 2. August ds.J. nachm. gegen 14.00 Uhr in Ihrem Verwaltungsgebäude vorzusprechen und wir bitten Ihre maßgebenden Herren zugegen zu

Bei dieser Gelegenheit haben wir die Absicht auch noch andere offene Fragen zu besprechen. Zweckmäßig dürfte es sein, zu dieser Besprechung auch einen Vertreter einer Versicherungsgesellschaft beizuziehen.

Unterwellenborn, den 28.7.4

Bir. R/Ko.

Sollten Sie bezüglich der aus diesem Vertrage resultierenden Garantieverpflichtungen von Mittelstahl und der oben geschilderten Auswirkung der augenblicklichen Verhältnisse anderer Auffassung sein, als wir vorstehend dargelegt haben, so müßten wir Sie bitten bis zur endgültigen Klärung der Versicherungsfrage bezw. bis zum Eintreffen unserer Herren die Brücke nicht in Betrieb zu nehmen.

Rapennala.

#### Hochachtungsvoll

per letabarte Pobeberted ist mit den Fingsttager abgelenfen, to das für die Blucko ab diesem Zeitpunkte die vertraglich vorgeseneht Garantieselt laufen wurde. delegentiich de Vorermannen Besprechung ergiste Ignen Herr Ries. das angestents der s. Rt. abgescholttenen Versindung zu unserer sachbesrbeitetsagen Stelle im Riese The district of a selected solven content and selected as the selected of the tor Dr. Lindenso auf der Bedebolle Börben wir dun, das die von ineen sepleate Versicherun/ vorlägil<u>n noch Glont Obre-</u> schlousen vorden ist. Des welteren Drachten wir dabei in Erfabrung. dem sie die Brücke in diesen Tugen sledor in Botrieb nemmen vollen. Ein soonten gestalb nicht versäumen. auf die dringende Holwendigselt einer Vereicherge pies empfients sich bezüglich unserer Garantiever-stenerang auch senon daswegen, well angesiens der sugen-blicklichen verhältnisse eie Frage einer Ersatzleisbung berw. Kostentragung durchaus offen ist und sie u.U. damit reonmen adssen, das Eie selbst die Nosten für Schäden. Eans gleich aus welchen Ursachen sie guftreten, übernehwen makten, sofern die Schaden nicht durch irgendeine Ver elchereng gedeent sind. Unsure Herren Direktoren Ries und Dr. Lindsnau werden sich erlauben, as Donnerstag, den 2. August ds.J.
auchm. Regen 14.00 Uhr in ihrem Verwaltungskebaude vorzusprechen und wir bitten lare maßgebenden Neiren zugegen z

Bet dieser Gelegenheit neben wir die Absicht auch

noch endere effene Progen zu besprechen. Zweckmüsig dürft es sein, zu dieser Besprechung auch einen Vertreter einer

versionerungssellscheft beiguziehen.

Ich hatte mit Herrn Direktor Mantel abgesprochen. das Herr Direktor Ries und ich am Freitag. den 10.ds.Mts. nochmals in Espenhain vorsprochen würden. um mit ihm die offengebliebenen Fragen abschließend zu erörtern. Da jedoch Herr Direktor Ries bis heute von seiner Reise nicht zurückgekehrt ist. habe ich vorsorglich mitteilen lassen. das wir am Freitag nicht in aspenhain sein würden.

Nach Angabe von Werthschinsky 1st die Brücke am 24.3.45 in Betrieb gesetzt worden. Das Schreiben, mit welchem wir von Lauchhammer aus die Inbetriebsetzung bestätigt haben. 1st bisher in Espenhain nicht ausfindig gemacht worden. Herr Rüger hat es übernommen, weitere Nachforschungen danach anzustellen. Der Betrieb wurde wegen einsetzender Kampfhandlungen am 12.4. eingestellt. Vorher hatte die Brücke etwa eine Woche lang wegen der bekannten Ersignisse am baggerseitigen Fahrwerk stillgestanden. Herr W. hat in seinem Terminkalender vermerkt, das rein zeitlich unser Probebetrieb am Pfingstsonnabend, den 19.5. abgelaufen war.

Am 25.7. ist der Betrieb nach Durchführung der Reparatur des Flakbeschußschadens wieder aufgenommen worden.

Am 23.7. hatte Herr W. mit Herrn Zimmermann abgesprochen, das mindestens für eine Woche 1 Mann bei der Tag- und Nachtschicht zur Kontrolle anwesend ist.

Am 27.7. hat Herr Hommel im Beisein der Herren Hausmann und Rüger Herrn Werthschinsky angegeben. daß mit Herrn Direktor Ries vereinbart worden sel. wir würden für jede Schicht zur Überwachung einen Mann bis zum 15.8.45 stellen.

-Nach Klarung der vorstehenden Behauptungen ist es notwendig, eine abschließende Einigung mit der ASW zu erzielen.

Bei der Direktion Espenhain der ASW liegt eine telegraphische Durchgabe der H.V. Dresden vor. Wonach die Maschi
nenversicherung der AF-Brücke beim Selsbtversicherungsver
band Sächsischer Elektricitätswerke untergebracht worden
ist. Diese Mitteilung datiert vom 25.7.45. Da zu diesem
ist. Diese Mitteilung datiert vom 25.7.45. Da zu diesem
Zeitpunkt der H.V. Dresden unser Vorschlag noch nicht beKannt war. unsere Garantieversicherung in die Maschinenkannt war. unsere Garantieversicherung in die Maschinenversicherung einzubeziehen und uns mit der Differenzbrämie zu belasten. dürfte feststehen. daß unsere Carantieversicherung durch die ASW nicht mit gedeckt worden ist.

Unterwellenborn, 13.8.45 Dir.Ri/Ko.

gruppe U'born.

An die

Aktiengesellschaft Suchsische Werke.

Aspenhain.

# Betr. AF-Brdcke.

Bei den Verhandlungen am 2. und 3.d. Mts. in Espenhain, sind noch eine Reihe von Fragen offen geblieben, insbesondere ob der Probebetrieb der Brücke bereits beendet ist oder nicht. Auch die Frage der Garantiever-sicherung ist noch offen. Da eine baldige Klarung im beiderseitigen Interesse dringend geboten ist, hatten wir die Absicht, am Montag. den 20. ds. Mts., nachm. gegen 14.00 Uhr )I Ihnen vorzusprechen. Leider sind in den letzten Tagen hier gewisse Schwierigkeiten durch die Besatzungsbehörde aufgetreten. die uns im Augenblick die Festlegung eines endgultigen Termines unmöglich machen. Wir werden Sie so bald als irgend möglich besuchen und Ihnen den genauen Termin, zu dem wir erscheinen werden, noch bekanntgeben.

Mochachtungsvoll

MITTELD'S TO SEE STAPILWERKE GESELLSOHARI 19,1 BESCHERNOTER HAFTUNG

Dd.Dr.Ni.

pla

Riesa, den 16.September 1942 RA.Tgb.Nr. 7974

# Aktenvermerk betr. Abraumförderbrücke Espenhain.

schrolton, starged wir als in beinen belief

Die ASW hat mit ihrem Schreiben vom 21.5.42 erklärt, dass sie sich

In rain formular Bestehong for stock on concess, take day fortrag desch

" mit dem von Ihnen genannten Mehrgewicht unter keinen Umständen einverstanden erklären kann"

Das Mehrgewicht, um das es sich hierbei handelt, beträgt nach den damaligen Feststellungen rd. 1200 to. Das in dem Auftragsschreiben der SW vom 16.9.40 und in unserem Bestätigungsschreiben vom 18.10.40 genannte Gesamtgewicht der Brücke ist beziffert auf 7200 to. Das Liefergewicht beträgt also rd 8400 to. Die 7200 to des Lieferungs vertrages sollen vereinbarungsgemäss die Preisbasis darstellen. Der Preis ist vereinbart mit RM 1,26/kg des Liefergewichts.

In ihrem Schreiben vom 18.9.40 erklärt die ASW in Ergänzung des Lieferungsvertrages, dass die Zahlenangaben des Auftragschreibens über das voraussichtliche Gewicht auf roher Schätzung beruhen. Die ASW war sich also mit uns im Augenblick des Vertragsabschlusses darüber einig, dass die im Vertrag genannten Zahlen keine endgültigen waren, sondern Abweichungen nach oben und nach unten zulassen.

Zu dem Ausmass solcher Abweichungen ist zu sagen, dass der Begriff "ca" von der Rechtsprechung dahin ausgelegt wird, dass er Preis-, Mengen- oder Gewichtsbezifferung, die mit dem Zusatz "ca" erfolgt, Abweichungen um 10 % nach oben oder unten zulässt. Das würde also im vorliegenden Fall, wenn hier von ca 7200 to im Vertrage gesprochen worden wäre, eine Abweichung um 730 to nach unten oder oben bedeuten, die vertraglich zulässig wären. Der Begriff "ca" kommt aber hier nicht zur Anwendung, da er nirgends gebraucht worden ist, sondern die ASW stellt selbst fest, dass es sich nur um eine "rohe" Schätzung handelt, d.h., d sie hat von vornherein damit gerechnet, dass grössere Abweichungen als 10% = 720 to vorkommen konnten. Unter diesem Gesichtswinkel ist der Unterschied zwischen 720 to und 1200 to als gar nicht besonders gross anzusehen. Der Standpunkt, den die ASW in ihrem Schreiben vom 21.5. mit dem Versuch einer strikten Ablehnung des Mehrgewichts einnimmt, ist also völlig unberechtigt, weil dem Vertrag zuwider laufend.

In Wirklichkeit aber kommt es ausschlaggebend bei der Beurteilung des Mehrgewichts darauf an, was der Sachverständige, Prof.Beyer, für notwendig erachtet. Wenn dieser die Ansicht vertritt, dass das Gewicht unter Berücksichtigung aller Einzelkonstruktionen der Brücke richtig und notwendig ist, fällt damit der an sich schon vertragswidrige Widerspruch der ASW aus rein technischen Gründen in sich zusammen. Aber auch selbst dann, wenn der Sachverständige etwa die Meinung vertreten sollte, dass wir die Konstruktion an dieser oder jener Stelle stärker als notwendig gehalten haben und dass dadurch der Gewichtsunterschied unnötig vergrössert worden sei, so wäre dem noch entgegen zu halten, dass wir, falls wir uns berechtigt fühlen, Zweifel in Einzelheiten bei der Berechnung des Sachverständigen zu setzen, nach pflichtgemässem Ermessen die Konstruktion so stark halten nüssen, weiß sie nach unserer Überzeugung se sein muss, d.h. wir würden im Einzelfall beim Vorliegen stichhaltiger Gründe wohl

berechtigt sein, die Berechnungen des Sachverständigen zu überschreiten, während wir sie in keinem Falle unterschreiten dürfen.

In rein formaler Beziehung ist noch zu sagen, dass der Vertrag durch beiderseitige Willenseinigung, nämlich Auftrag und Annahme, zustande gekommen ist und demgemäss auch nur durch beiderseitige Willenserklärung abgeändert werden kann, nicht aber durch eine einseitige Erklärung der ASW, wie sie das Schreiben vom 21.5.42 darstellt.

Demgemäss würde der Preis zu berechnen sein nach dem endgültigen Liefergewicht von 8400 to, das vertragsgemäss mit dem Kilopreis von RM 1,26 zu vervielfältigen ist. Hierzu sei jedoch bemerkt, dass nach einer heutigen fernmündlichen Mitteilung des Herrn Dr. Kochsiek der Kilopreis von RM 1,26 sich gründet auf einem bestimmten Verhältnis zwischen dem maschinellen und dem rein konstruktiven Teil der Brücke, das aber das zu verzeichnende Mehrgewicht eine Verschiebung des Gesamtgewichts der Brücke zu Gunsten des konstruktiven Teils unter relativer Verminderung des maschinellen Teils ergibt. Die Frage ist jedoch im Augenblick nicht spruchreif.

LAUCHHAMMERWERK LAUCHHAMMER

ABT. Msb/Verk.Dr.K/Mx.

Rechtsabteilung 6 ×21 × 15 × 15 × 45 AN WERK VERTR. über Huttendirektion/ 35 30 25 BETRIFFT: 16 028/31 Nov. 1940 DATUM: Ihr Schreiben RA. Tgb.Nr. 907 v.4.11.40, Förderbrücke Espenhain.

Wir bestätigen den Empfang des uns durch Herrn Direktor Gehlofen überbrachten obigen Schreibens.

Zu Ihren Ausführungen unter 1) ist zu bemerken, daß der In-betriebsetzungstermin des 1.7.1943 nicht identisch ist mit dem Termin der erfolgten Abnahme.

Die Inbetriebsetzung liegt vor der Abnahme, und zwar am Beginn des Probebetriebes. Identisch mit dem Begriff "Inbetriebsetzung" ist, wie Sie richtig ausführen, auch die Bezeichnung "betriebsfertige Übergabe".

Es ist vertraglich vorgesehen, unsere Montagearbeiten innerhalb eines Jahres, beginnend mit dem März 1942, durchzuführen, so daß an sich unsere Lieferung theoretisch bis zum 1. 4. 1943 fertiggestellt ist. Da aber die elektrische Installation und das Aufbringen der Förderbänder etc., also die Arbeiten, die wir nicht durchführen, zeitlich sich nicht genau in Deckung bringen lassen mit unseren Arbeiten, wird bis zur Gesamt-Fertigstellung des Bauwerkes eine Zeitreserve notwendig, die im Vertrag vorgesehen ist durch die Festlegung des Inbetriebsetzungstermins auf den 1. 7. 1943. An diesem Tage soll die Brücke so fertig sein, daß mit ihr der Betrieb und gleichzeitig auch natürlich der Probebetrieb aufgenommen werden kann. trieb aufgenommen werden kann.

### Zu 2):

Wir haben in Würdigung Ihrer Ausführungen gemäß Rücksprache mit Herrn Direktor Gehlofen auf Seite 26 eine Einschränkung der Haftung vorgenommen, indem wir einfügten, daß wir bis zur betriebsfertigen Übergabe die Gefahr übernehmen mit Ausnahme des bergmännischen Risikos. Damit ist also auch das bergmännische Risiko, das bislang auf der Seite 25, Ab-satz 1, nur für den Probebetrieb bei ASW lag, auch für die gesamte Montage auf den Kunden verlagert. Der Vollständig-keit halber haben wir weiterhin noch die Einschränkung un-serer Haftung während des Probebetriebes auf Seite 26 er-wähnt, obgleich natürlich dies insofern überflüssig wäre, als ja die betriebsfertige Übergabe, bis zu der wir die Haf-tung übernehmen, vor dem Probebetrieb liegt.

Wir hielten es aber für zweckmäßig, auch dort nochmals auf die Einschränkung der Haftung während des Probebetriebes hinzuweisen.

Quid; gregeren



#### MITTELDEUTSCHE STAHLWERKE AKTIENGESELLSCHAFT LAUCHHAMMERWERK LAUCHHAMMER

Blatt 2 zum Brief vom 5.11.40 an Rechtsabteilung über Hüttendirektion.

Auf Seite 22 unter Ziffer 6, Zahlung, haben wir auf Anregung von Herrn Direktor Gehlofen die Begriffe "Inbetriebsetzung" sowie "Abnahme" getrennt. Die Fälligkeit der letzten Zahlung tritt also vier Monate nach Inbetriebsetzung ein, die Abnahme ist hierfür nur eine sachliche Voraussetzung und kein Stichtermin.

Wir lassen Ihnen als Anlage zwei Kopien der endgültigen Fassung der Auftragsbestätigung, die wir wunschgemäß gestern noch abgesandt haben, zugehen, die eine Kopie für die Akten der Hüttendirektion, die zweite Kopie für die Hauptbuchhaltung. Weiterhin lassen wir Ihnen die zwei geänderten Seiten in der alten Fassung zum Vergleich nochmals zugehen, bitten diese aber nach Durchsicht zu vernichten.

Den Schreibfehler auf Seite 25 im Abschnitt "Haftung" haben wir durch Streichung berichtigt.

Zu Ihren Ausführungen über die Haftpflicht gemäß Ziffer 2 des diesbezüglichen Absatzes bemerken wir, daß der Abschnitt "Haftung" bisher bei sämtlichen Aufträgen für ASW, also für die Brücke Böhlen und auch für die verschiedenen für Böhlen und Hirschfelde gelieferten und zu liefernden Schaufelradbagger, anerkannt ist.

Eine Abänderung dieser Bedingungen halten wir mit Rücksicht auf die Vorschriften der Preisstopverordnung für nicht möglich und auch nicht notwendig, da wir für uns hieraus, wie die Erfahrungen gezeigt haben, nicht allzuviel zu befürchten haben.

Wenn Sie eine zusätzliche Deckung für die Haftung bei Nichtverschulden für notwendig halten, so dürfte unseres Erachtens eine Deckungssumme von 20000 bis 30000 Mark die praktischen Möglichkeiten erfassen können.

Werk Lauchhammer

2 Durchdrücke 2 Seiten Firma

A S W Aktiengesellschaft Sächsische Werke. Hauptverwaltung Dresden

Dresden-A.24.
Bismarckplatz 2

La/Ra.

16.9.40

Msb.P.6 - Kr/Jo. Auftrag 16 028/031 18.10.1940

Förderbrücke Espenhain BGP-Nr. 01 Es 323 G Auftr.Nr.: 9 o 6 5 / 40 Gesch.Nr.: BM 1364 / 40

Wir gestatten uns. Ihnen in der Anlage unsere Auftragsbestätigung zu übermitteln und damit auch gleichzeitig unsere Antwort auf Ihr Schreiben vom 18.9.1940.

Wir haben die Auftragsbestätigung ausführlich gehalten; sie entspricht mit geringfügigen Ausnahmen -wie Kurvenradius der Fahrwerke, Ausbildung der Räderkästen und sonstige kleineren Einzelheiten- Ihrem Bestellschreiben.

Wir hoffen Sie mit dem Text unserer Auftragabestätigung einverstanden und begrüßen Sie mit

> Glückauf und Heil Hitler! Mitteldeutsche Stahlwerke Aktiengesellschaft

N4-fach

1 Auftragsbestätigung

Firma

A S W Aktiengesellschaft Sächsische Werke. Hauptverwaltung Dreaden

Dresden-A.24. Bismarckplatz 2

LU/Ra.

16.9.40

Msb.P.6 - Er/Jo. Auftrag 16 028/031

18.10.1940

Förderbrücke Espenhain BOP-Wr. Ol Es 323 G Auftr.Wr.: 9 o 6 5 / 4 o Gesch.Wr.: BM 1364 / 4 o

Wir kommen heute zurück auf den uns mit Ihrem obigen Bestellschreiben freundlichst erteilten Auftrag auf

Lieferung und Aufstellung einer Abrausförderbrücke

für Ihren Tagebau Espenhain und bestätigen denselben wie folgt:

Wir werden liefern:

1 Abraumförderbrücke D.R.P.

nach unserer Projektzeichnung E.VI/60338, mit vorgenommenen Abänderungen nach Zeichnung E.VI/60340.

### A) Technische Hauptdaten.

Spannseite der Hauptbrücke	230 m	
Spannweite der Zwischenbrücke	90 m	
Veränderlichkeit der Spannseite für die Schrägstellung: für die Hauptbrücke Zwischenbrücke	ca. + 20 m " + 12 m	
Länge des Auslegers der Hauptbrücke von Mitte haldenseitiger Brückenstütze	170 m	
Maximale Höhe der Haldenschüttung über dem haldenseitigen Fahrgleis der Hauptbrücke bei 40.5 m Höhenunterschied der Fahrgleise der Hauptbrücke gemäß Zeichnung E.VI/60338	58 m	

Gleismittenabstand Tiefbaggerplanum I u.II	ca.	90 m
Abstand von Fahrwerksmitte Zwischenbrücke oberer Tiefbagger bis Fahrwerksmitte Zubringerbrücke	ca.	55 m
Fahrweg der Zubringerbrücke auf der Zwischen- brücke (für Schrägstellung und absatzweises Rücken)	ca.	13 m
Seitliche Ausschwenkbarkeit der Hauptbrücke in waagerechter Ebene bei 250 m Gleisabstand und gerade verlegten parallelen Gleisen	±	220
Seitliche Ausschwenkbarkeit der Zwischenbrücke in waagerechter Ebene bei 90 m Gleisabstand und gerade verlegten parallelen Gleisen gemäß Zeichnung E.VI/60338 bezw. E.VI/60340	±	28 <sup>0</sup>
Seitliche Ausschwenkbarkeit der Zubringerbrücke in waagerechter Ebene bei 55 m Gleisabstend und gerade verlogten parallelen Gleisen gemäß Zeichnung E.VI/60338 bezw. E.VI/60340		
bei Mittellage (nicht ausgeschwenkter Stellung) der Zwischenbrücke	±	370
bei äußerster Schrägstellung der Zwischen- brücke von 28°	± •	37° 17°
Maximale zulässige Neigung der Fabrgleise für die einzelnen Brücken in Fabrtrichtung bei normalen Betrieb: auf Halden- und Baggerseite		1%
Neigung des haldenseitigen Kohlenplanuas in Abbaurichtung		1%
Planuaneigung in Abbaurichtung auf Baggerseite		1%
Höhenunterschied zwischen den Fabrgleisen der Hauptbrücke		32.5 bis 40.5 m
Höhenunterschied zwischen baggerseitigen Fahrwerks- gleisen Hauptbrücke und baggerseitigen Fahrwerks- gleisen Zwischenbrücke	•	14.5 bis 20,5 m
Fahrgeschwindigkeit der Brücke	ca.	6,5 m/min.
Die endgültige Fahrgeschwindigkeit wird in Einklang mit den Baggern noch festgelegt.		
Rechnerisches Schüttgewicht des Abraums für die Berechnung der Brückengerüste (einschl. Zuschlag für Abdeckung von Träghsitskräften)		1,9 t/n <sup>3</sup>

Rechnerisches Schüttgewicht des Abraums für die Berechnung der Bandanlagen Kleinster Kurvenradius für Fahrwerke " " für Betrieb

1,6 t/m<sup>3</sup>
300 m
500 m

### B) Lieferungeusfang.

1.) Die Eisenkonstruktion der Hauptbrücke,

umfassend den Brückenträger in Gitterkonstruktion, bestehend aus den Hauptträgern mit oberen und unteren Bindverbänden, der Haldenstätze, den Querverbänden, Zeischenlängsträgern mit Querträgern, dem Schlittentisch;

die Eisenkonstruktionen der Zwischenbrücke. Zwischengurtförderer. Zubringerbrücke und deren Auflagerkonetruktionen:

die Bisenkonstruktionen zu den drei Querförderern von den einzelnen Baggern zu den zugehörigen Brücken. jedoch ohne die Zubringerbänder an bezw. in den Baggern selbst;

die Eisenkonstruktion der Unterwagen zu den Fahrserken, einschl. Wippen. Breiseks- und Längsträgern: ferner sämtliche Einbauten, wie Bandstraßenunterzüge, Maschinen-, Schalt- und Führerhäuser, Maschinenrahmen usw.;

die eisernen Treppen sur Bosteigung der einzelnen Brücken bezs. der verschiedenen Häuser, einschl. aller erforderlichen Stege. Podeste, Geländer und dergi.:

also die gesamten für die betriebefortige Herstellung der Brücken und Zubringeförderer mit Fahrwerken notwendigen Eisenbauwerksteile, in der Hauptsache aus St. 32. die seniger beanspruchten Teile wie Verkleidungen, Einbauten, Bandetraßenunterzüge, Häuser, Freppen uss. aus St. 37. Die Trappen erhalten Gitterroete. Die Konstruktion der Trappen und Zubringerförderer ist für rausbesegliche Lage-rung der Träger auf den Fahrserken vorgesehen.

Die Förderenlage.

Die Brücke ist vorgesehen für eine Leistung von 5000 m<sup>3</sup>
gew. Beden/h + 10% = 5500 m<sup>3</sup> gew./h, bei einem Auflockerungsfaktor von 1.3 somit für eine Leistung von 7150 m<sup>3</sup> gesch./h.

Die maximale Leistung des Hochbaggers wurde mit ca.1500 m<sup>3</sup>
gesch./h gerechnet.

Die Leistung der Tiefbagger beträgt je 2600 m<sup>3</sup> gesch./h: die zugehörigen Förderer sind gerechnet für eine Spitzenleistung von 2600 + lo% = 2360 m<sup>3</sup> gesch./h.

Die Hauptfürderanlage ist gerochest für die oben erwähnte Spitzenleistung der Brücke von 7150 m2 gesch./h.

# Die Förderanlage besteht aus:

a) einem Querförderer für den Hochschnitt.

Stundenleistung Muldengurt etwa 57 m Achsenabstand 1500 m<sup>5</sup> geach. 2000 am breit 1.8 m/sek. Fördergeachwindigkeit und atwa 115 PS Kraftbedarf.

#### Hierzu gehören:

l Antrich mit Gurttrommel mit Seibungsbelag nebst Welle, Lagern und Reduktionsgetriebe mit Kupplungen und Backenbrease:

1 Spanntrousel mit Welle, Lagern, Spannsagen, Spannseilen, Seilumlenkrollen und Spanngewichtskasten einschl. Müllung;

2 Umlenktrosmel-n und zwei Drucktrosmeln einsehl. Wellen und Lagern;

die erforderlichen dreiteiligen Maldentragrollenstationen, auf der Förderstrecke in Abständen von etwa 0,85 m. an der Aufgabestelle in selchen von etwa 0,5 m angeordnet, wobei die an der Aufgabestelle befindlichen Tragrollen mit 25 mm starken Gummibezügen versehen werden; außerden werden die mittleren gummierten Tragrollen federnd verlagert;

die erforderlichen unteren geraden Tragrollenstationen, in Abständen von etwa 2,5 m angeordnet;

sämtliche Tragrollen in Hollenlagera laufend und mit Kugeldrucklagern zur Aufnahme der axialen Kräfte ausgerüstet;

die erforderlichen Lenkrollenstationen für die Geradeführung des Gurtes;

die Gurtstraße zur Verlagerung der Trag- und Führungsrollenstationen, mit durchgehender Blechabdeckung zwischen Ober- und Untergurt, sowie mit seitlichen Windschutzblechen; die Verlagerungerahmen für Antrieb, Spann-, Umlenk- und Druckrollenstationen:

die erforderlichen Schurren an der Beschickungs- und Abwurfstelle des Förderers, die Beschickungsschurre mit einem Steinfangrest versahen sowie die notwendigen Gurt- und Trag-Töllenreiniger, aber ausschl. der für die Aufgabeschurre und Reiniger notwendigen Vollgusmistreifen, die bauseitig beschafft werden.

# b) einem Zubringeförderer für den Hochschnitt.

Stundenleistung 1500 m<sup>3</sup> gesch.
Muldengurt 2000 am Breit
ca. 40 m Achsensbstand. 2.0 m/sek. Fördergeschwindigkeit
und etwa 120 PS Kraftbedarf.

Hierzu gehören:

l Antrieb mit Gurttrommel mit Reibungsbelag nebst Walle. Lagern und Reduktionegetriebe mit Kupplungen und Backenbremse;

1 Spanntrommel mit Welle, Lagern, Spannwagen, Spannseilen, Seilumlenkrollen und Spanngewichtskasten einschl. Füllung;

2 Umlenktrommeln und 3 Drucktrommeln einschl. Wellen und Lagern;

die erforderlichen dreiteiligen Muldentragrollenstationen, auf der Förderstrecke in Abständen von etsa 0.85 m. an der Aufgabestelle in solchen von etsa 0.5 m angeordnet. wobei die an der Aufgabestelle befindlichen Tragrollen mit 25 mm starken Gummibezügen versehen werden; außerdem werden die mittleren gummierten Tragrollen federnd verlagert;

die erforderlichen unteren geraden Tragrollenstationen, in Abständen von etwa 2,5 m angeordnet;

sämtliche Tragrollen in Rollenlagern leufend und mit Augeldrucklagern zur Aufnahme der axialen Eräfte ausgerüstet;

die erforderlichen Lenkrollenstationen für die Geradeführung des Gurtes;

die Gurtstraße zur Verlagerung der Trag- und Führungsrollenstationen, mit durchgehender Blechabdeckung zwischen Ober- und Untergurt, sowie mit seitlichen Mindschutzblechen; die erforderlichen Schurren an der Beschickungs- und Absurfstelle des Förderers, die Beschickungsschurre mit einem Steinfangrost versehen, sowie die notwendigen Gurt- und Tragrollenreiniger, aber ausschl. der für die Aufgabeschurre und Reiniger notwendigen Vollgummistreifen die bauseitig beschafft werden.

# d) einem Zubringerförderer für Mittel- und Hochschnitt.

Stundenleistung 2860 + 1500 = 4360 m<sup>3</sup> gesch.
Muldengurt 2200 mm breit
ca. 112 m Achsenabstand, 3,3 m/sek. Fördergeschwindigkeit
und bis zu 285 PS Erzeugung.

Hierzu gehören:

l Antrieb mit Gurttrommel mit Reibungsbelag nebst Welle, Legern und Reduktionsgetriebe mit Kupplungen und Backenbrease;

1 Spanntrommel mit Welle, Lagern, Spannwagen, Spannseilen, Seilumlenkrollen und Spanngewichtskasten einschl. Füllung;

1 Absurf- und sechs Druck- bezw. Ablenktrosmeln einschl. Wellen und Lagern;

die erforderlichen dreiteiligen Muldentragrollenstationen, auf der Förderstrecke in Abständen von etwa o.8 m. auf der Aufgabestrecke bezw. an der Aufgabestelle in solchen von etwa o.5 m angeordnet, wobsi die auf der Aufgabestrecke bezw. an der Aufgabestelle befindlichen Tragrollen mit 25 mm starken Gummibezügen versehen werden; außerdem werden die mittleren gummierten Tragrollen federnd verlagert;

die erforderlichen unteren geraden Tragrollenstationen, in Abständen von etwa 2.5 m angeordnet:

sämtliche Tragrollen in Rollenlagern laufend und mit Kugeldrucklagern zur Aufnahme der axialen Kräfte ausgerüstet;

die erforderlichen Lenkrollenstationen für die Geradeführung des Gurtes;

die Gurtstraße zur Verlagerung der Trag- und Führungsrollenstationen, mit durchgehender Blechabdeckung zwischen Ober- und Untergurt, sowie mit seitlichen Windschutzblechen;

die Verlagerungsrahmen für Antrieb, Spann-, Abwurf- und Ablenk- sowie Druckrollenstationen;

die erforderlichen Schurren an der Beschickungs- und Absurfstelle des Förderers, sowie die notwendigen Gurt- und Tragrollenreiniger, aber ausschl. der für die Aufgabeschurren und Reiniger notwendigen Vollgummistreifen, die bauseitig beschafft werden.

# e) einem Zwischenförderer für Mittel- und Hochschnitt.

Stundenleistung 2860 + 1500 = 4360 m<sup>3</sup> gesch. Muldengurt 2200 mm breit etwa 20 m Achsenabstand. 3.3 m/sek. Fördergeschwindigkeit und etwa 25 PS Eraftbedarf.

Hierzu gehören:

l Antrieb mit Gurttrommel nebst Welle, Lagern, Reduktionsgetriebe und Kupplungen;

1 Spanntrommel mit Welle. Spannlagern und Spannspindeln;

2 Drucktronmeln einschl. Wellen und Lagern;

die erforderlichen dreiteiligen Muldentragrollenstationen, auf der Förderstrecke in Abständen von etwa 0,8 m, an der Aufgabestrecke in solchen von etwa 0,3 m angeordnet, wobei die an der Aufgabestrecke befindlichen Tragrollen mit 25 mm starken Gummibezügen versehen werden; außerdem werden die mittleren gummierten Tragrollen federnd verlagert;

die erforderlichen unteren geraden Tragrollenstationen in Abständen von etwa 2,5 m angeordnet;

säatliche Tragrollen in Rollenlagern laufend und mit Kugeldrucklagern zur Aufnahme der axialen Kräfte ausgerüstet;

die Gurtstraße zur Verlagerung der Tragrollenstationen, mit durchgehender Blechabdeckung zwischen Über- und Untergurt, sowie mit seitlichen Windschutzblechen;

die Verlagerungerahmen für Antrieb, Spann- und Druckrollenstationen;

die erforderlichen Schurren an der Beschickungsstrecke und der Absurfstelle des Förderers, sosie die notwendigen Gurtund Tragrollenreiniger, aber ausschl. der für die Aufgabeschurre und Reiniger notwendigen Vollgussistreifen, die bauseitig beschafft werden.

# f) eines Querförderer für Tief-, Mittel- und Mochschnitt.

Stundenleistung 7150 m3 gesch.
Muldengurt 2500 am breit
ca. 53 m Achsenabstand, 3.4 m/sek. Fördergeschwindigkeit
und etwa 720 PS Kraftbedarf.

Hierzu gehören:

l Antrieb mit Gurttrommel, mit Reibungsbelag nebst Welle, Lagern, Reduktionsgetriebe mit Kupplungen und Backenbremse;

l Spanntroasel mit Welle, Lagern, Spannwagen, Spannseilen, Seilumlenkrollen und Spanngewichtskasten, einschl. Füllung;

2 Umlenktrosseln und 3 Drucktrosseln einschl. Wellen und Lagern;

die erforderlichen dreiteiligen Muldentragrollenstationen, auf der Förderstrecke in Abständen von etwa o.5 m. an den Aufgabestellen in solchen von etwa o.5 m angeordnet, wobei die an den Aufgabestellen befindlichen Fragrollen mit 25 mm starken Gummibezügen versehen werden; außerdem werden die mittleren gummierten Fragrollen federad verlagert;

die erforderlichen unteren geraden Tragrollenstationen in Abständen von etwa 2,5 m angeordnet;

säntliche Tragrollen in Rollenlagern laufend und mit Kugeldrucklagern zur Aufnahme der axialen Kräfte ausgerüstet;

die erforderlichen Lenkrollenstationen für die Geradeführung des Gurtes:

die Gurtstraße zur Verlagerung der Trag- und Führungsrollenstationen, mit durchgehender Blechabdeckung zwischen Oberund Untergurt, sowie mit seitlichen Sindschutzblechen;

die Verlagerungsrahaen für Antrieb-, Spann- und Druckrollenstationen:

die erforderlichen Schurren an den Beschickungsstellen und der Absurfstelle des Förderers, die Beschickungsschurre mit einem Steinfangrost versehen, sowie die notwendigen Gurt- und Tragrollenreiniger, aber ausschl. der für die Aufgabeschurren und Reiniger notwendigen Vollgummistreifen, die bauseitig beschafft werden.

# g) einem Hauptförderer für Hoch-, Mittel- und Tiefschnitt.

Gesantstundenleistung 7150 m<sup>3</sup> gesch.
Nuldengurt 2200 mm breit
ca. 245 m Achsenabstand, 4,25 m/ssk. Fördergeschwindigkeit
und etwa 1170 PS Kraftbedarf.

Riorzu gehören:

l Antrieb mit Gurttrommel mit Reibungsbelag nebst Welle, Lagern und Reduktionsgetriebe mit Kupplungen und Backenbremse;

1 Spanntronmel mit Welle, Lagern, Spannwagen, Spannseilen, Seilumlenkrollen und Spanngewichtskasten einschl. Füllung;

2 Drucktrosseln einschl. Wellen und Lagera;

die erforderlichen dreiteiligen Huldentragrollenstationen, auf der Förderstrecke in Abständen von etwa o.8 m. an der Aufgabestrecke in solchen von etwa o.5 m angeordnet, webei die an der Aufgabestrecke befindlichen Tragrollen mit 25 mm starken Gummibesügen versehen werden; außerdem werden die mittleren Tragrollen federnd verlagert; +) gumminen

die erforderlichen unteren geraden Tragrollenstationen, in Abständen von etwa 2,5 m angeordnet;

aastliche Tragrollen in Rollenlagera laufend und mit Kugeldrucklagern zur Aufnahme der axialen Kräfte ausgerüstet;

die erforderlichen Lenkrollenstationen für die Geradeführung des Gurtes;

die Gurtstraße zur Verlagerung der Trag- und Führungsrollenstationen, mit durchgehender Blechabdeckung zwischen Oberund Untergurt, sowie mit seitlichen Windschutzblechen;

die Verlagerungerahmen für Antrieb, Spann- und Druckrollenstationen;

die erforderlichen Schurren en der Beschickungsstrecke und der Abwurfstelle des Förderers, sowie die notwendigen Gurtund Tragrollenreiniger, aber ausschl. der für die Aufgabeschurren und Reiniger notwendigen Vollgummistreifen, die bauseitig beschafft werden.

h) eines Haldengurtförderer für Hoch-, Mittel- und Tiefschnitt.

Stundenleistung
Nuldengurt
Ca. 185 m Achsenabstand, 4,25 m/sek. Fördergeschwindigkeit
und etwa 1170 PS Kraftbedarf.

### Hierzu gehören:

l Antrieb mit 2 Gurttrosmeln mit Reibungsbelag, nebst Wellen, Lagern und Reduktionsgetriebe mit Differentialgetriebe nebst Kupplungen und Backenbrense;

1 Spanntroumel mit Welle, Lagern, Spannwagen, Spannseilen, Seilumlenkrollen und Spanngewichtskasten einschl. Füllung;

1 Umlenktrommel und 2 Drucktrommeln einschl. Wellen und Lagern;

die erforderlichen dreiteiligen Muldenrollenstationen.auf der Förderstrecke in Abständen von etwa o.8 m. an der Aufgabestelle in solchen von etwa o.5 m angeordnet, wobei die an der Aufgabestelle befindlichen Tragrollen mit 25 mm starken Gummibezügen versehen werden; außerdem werden die mittleren gummierten Tragrollen federnd verlagert;

die erforderlichen unteren geraden Tragrollenstationen in Abständen von etwa 2,5 m angeordnet:

sämtliche Tragrollen in Rollenlagern laufend und mit Kugeldrucklagern zur Aufnahme der axialen Kräfte ausgerüstet;

die erforderlichen Lenkrollenstationen für die Geradführung des Gurtes;

die Gurtstraße zur Verlagerung der Trag- und Führungsrollenstationen, mit durchgehender Blechabdeckung zwischen Oberund Untergurt, sowie mit seitlichen Windschutzblechen;

die Verlagerungsrahmen für Antrieb, Spann-, Umlenk- und Druckrollenstationen;

die erforderlichen Schurren an der Beschickungs- und Absurfstelle des Förderers, sowie die notwendigen Gurt- und Tragrollenreiniger, aber ausschl. der für die Aufgabeschurre und Reiniger notwendigen Vollgummistreifen, die bauseitig beschafft werden.

Die Ausbildung der Aufgabeschurren werden zir auf Grund der bei der Brücke Böhlen gemachten Erfahrungen vornehmen.

Bei den Muldentragrollenstationen eind die vier mittleren. also die unterhalb des Gurtes gelegenen Schmierstellen durch Anwendung von Metallschläuchen nach außen gezogen. sodaß also von den sechs mit Schmierstutzen für Hochdruckschmierung versehenen Schmierstellen einer Muldentragrollenstation drei Stück von der linken und drei Stück von der rechten Gurtstraßenseite aus bedient werden können.

Die Muldenrollen erhalten eine Mindestwandstärke von 3 mm.

Ober die endgültige Ausführung der Tragrollen, der Fettzuführung, der Schmiernippel und der Anbringung eines Schutzringes gegen das Auflösen des Gusmibelages der seitlichen Schrägrollen werden wir uns noch mit Ihnen verständigen.

Die geraden Tragrollenstationen erhalten je zwei Hochdruckschalerstutzen, von denen je einer von der rechten bezw. linken Bandstraßenseite aus bedient wird.

Sämtliche Lager für die Gurttrommeln sind als Wälzlager vorgesehen, sodaß ein Anschluss an eine automatische Schmierung nicht notwendig wird. -

Für die Ausführung der Reiniger für die Gartuslenk- und Ablehktrosseln sowie für die unteren Tragrollen werden wir Ihnen unsere Vorschläge noch einreichen.

Die Drehzahl der für den Antrieb der Gurtförderer dienenden Motoren wurde mit etwa 750/min. angenommen.

# 3.) Die Fahrwerke auf der Halden- und Baggerseite.

bestehend aus:

den erforderlichen achträdrigen Fahrgestellen. Für die Hauptbrücke sind vorgesehen:

auf der Haldenseite insgesamt 36 Stück achträdrige Unterwagen, von denen suatliche Räder angetrieben sind, auf der Baggerseite insgesamt 12 Stück achträdrige Unterwagen, von denen samtliche Bäderangetrieben werden.

Im übrigen sind die Laufräder aus Stahlguß mit Bandagen, mit auf genau gleichen Durchmesser bearbeitsten Laufflächen, ferner den nötigen Getriebekästen und Vorgelegen, Bellen, Lagern, Kupplungen usw., die Laufräder bei den übrigen Brückenfahrserken soweit als nötig und zweckmäßig xxxx angetrieben bezw. gebreast;

die angetriebenen Laufräder erhalten angeschraubte Zahnkränze, deren Zähne wie die der übrigen Zahnräder aus dem Vollen geschnitten sind; die Fahrserksgetriebe sind nicht selbstsperrend (Stirnräder).

Sämtliche Getriebekästen für die Fahrserke und für die untergeordneten Bandantriebe werden in Gußeisen ausgeführt, die Antriebskästen für die Hauptbandanlagen werden in geschweißter Ausführung oder in Stahlguß hergestellt.

Zu den Fahrwerken gehören noch die Laufrollen für die Schlittenführung an der Baggerseite einschl. Zubehör.

Die Brücken stützen sich auf ihren Fahrwerken rausbeweglich ab. Die Stützdrücke werden durch geeignete Bippen, Träger, Kugelzapfen usw. in statisch einwandfreier Beise auf sämtliche Laufzäder gleichsäßig übertragen, sobei insbesondere die Dreipunktabstützung in weitestgehendes Maße durchgeführt wird.

Die Fahrwerke erhalten gemäß den behördlichen Vorschriften die notwendige Anzahl elektromagnetisch betätigter Backenbremsen; außerdem worden die Fahrwerke mit von Hand festzulegenden Schienenzangen ausgerüstet. Sämtliche Schienenzangen erhalten gerauhte anpreßencken aus gehärtetem Chromickelstahl (Beschaffungsmöglichkeit vorausgesetzt). Am haldenseitigen Fahrwerk der Hauptbrücke sind insgesamt 18 Schienenzangen, am baggerseitigen Fahrwerk 14 Schienenzangen angebracht; die endgültige Anzahl kann erst nach genauer Durchkonstruktion und Gewichtsermittlung bestimmt werden. Hydraulisch betätigte Schienenzangen sind nicht vorgesehen. Die Reibungskraft der Schienenzangen soll auf Anforderung durch Versuche nachgewiesen werden und auf den Dauerzustand umgerechnet.

Die Fahrwerke der Brücken sind berechnet auf der Halden- und Baggerseite für eine maximale Bedanbeanspruchung durch die Schwellen von ca. 1,8 bis 2 kg/cm2.

Die Schwellen sollen eine Mindesthöhe von 200 mm und eine tragende Breite von 250 mm haben. Der Abstand von Mitte bis Mitte Schwelle soll etwa 600 mm betragen. Es finden Schienen S 49 Verwendung.

Die Spurseite der Brückengleise für die beiden Gleisstränge an der haldenseitigen Stütze beträgt 1435 as (Mormalspur). Für die Fahrwerke auf der Baggerseite sind ebenfalls zwei Gleisstränge mit je zwei Schienen erforderlich und zwar werden hierfür die Gleisanlagen der entsprechenden Bagger mit benutzt; diese Brückengleise haben ebenfalls Bormalspur.

Der Raddruck ist vorgesehen bei normalem Betrieb ohne Wind zu 16 t auf der Haldenseite, wobei 17 t nicht überschritten werden soll und zu 15,5 t auf der Baggerseite, wobei 16 t nicht überschritten werden soll. Nach Durchkonstruktion der Brücke und der Fahrwerke, sowie nach der Gewichtsermittlung werden wir Ihnen die sich endgültig ergebenden Raddrücke und Bodendrücke unter Zugrundelegung der oben angeführten Schwellenabmessungen bei einer Schwellenlänge von 5 bezs. 3,2 m noch nennen, damit die Beschaffung der entsprechenden Schwellen in die Wege geleitet werden kann.

Die Fahrgeschwindigkeit der Brücke ist vorläufig mit 6,5 m/min. vorzusehen. Die genaue Festlegung im Einklang mit den zugehörigen Baggern erfolgt noch.

Die Fehrserke werden so gebaut, daß sie eine Steigung der Fahrgleise von 1% auf der Haldenseite und Baggerseite bei 20 kg/m²
Winddruck befahren können. Die Windsicherungseinrichtungen gegen
Abtreiben werden so vorgesehen, daß bei 15 m/sek. ein Warnsignal
ausgelöst wird und bei 20 m/sek. die Fahrserke und Bänder abgeschaltet gerien.

Zum Antrieb der Fahrwerke sind insgesamt ca. 850 PS erforderlich webei für die einselnen Motoren eine Umdrehungszahl von 750/min. zugrundegelegt ist. Die elektrische Ausrüstung der Fahrwerke ist für Leonardsteuerung vorgesehen.

An der baggerseitigen Stütze der Hauptbrücke ist die Schlittenführung angeordnet, selche eine Veränderlichkeit der Stützweite der Brücke um ca. 20 m zum Zwecke der Schrägstellung gestattet. Hierfür eind die nötigen Hollentische vorgesehen, welche sich raumboweglich auf der Unterkonstruktion abstützen.

Die Ausbildung der Hauptbrücke auf Seite des Tiefschnittbaggers und der Zwischenbrücke beim Mittelschnittbagger werden wir so vorsehen. daß auch an diesen beiden Stellen eine Durchfahrtmöglichkeit (wie beim Hochbagger) besteht. für dem Fall, daß bei größeren Störungen der Brücke die Möglichkeit vorhanden ist. einen Zugbetrieb durchführen zu können; es wird zu diesem Zweck das außenliegende Fahrgleis (Gegengewichtsseite) dieser beiden Bagger beibehalten und ein Lichtraumprofil von 4800 am über SO eingehalten.

## 4.) Maschinen-, Unformer-, Schalt- und Führerhäuser.

Die Häuser weren in Risen ausgeführt und mit glatten und gespannten Blechen verschalt. Der Boden wird in Blech beim Schaltund Umformerhaus, bezw. in Holz bei den Maschinen- und Führerhäusern ausgeführt. Die Führerhäuser und der Kommandostand werden vollständig mit Holz ausgekleidet.

Mit zu unserer Lieferung gehören ferner die erforderlichen Fenster ( evtl. für kittlose Verglasung) mit Lüftungsflügeln, die Türen usw. jedoch ohne Verglasung. Für Schalt- und Umformerhäuser einschl. Kommando-Führerstand ist zur Unterbringung der elektrischen Apparate eine Grundfläche von zusammen ca. 200 m2 vorgesehen.

Für die elektrische Einrichtung der Bagger werden die erforderlichen Schalt- und Umformerhäuser in den Baggern selbst vorgesehen.

Zur Bedienung der Bandstraßen sind beiderseits derselben mit Holzbohlen abgedeckte Laufstege angebracht und Geländer vorgesehen. Laufstege und Treppen werden möglichst eine lichte Weite von Soo ma nicht unterschreiten, die letzteren sind für eine Heigung von 40-420 auszulegen. Die Burchgänge werden für eine lichte Breite von Soo mm und eine lichte Höhe von 2000 mm vorlichte Breite von Soo mm und eine lichte Höhe von 2000 mm vorlichte Breite von Soo mm und eine lichte Höhe von 2000 mm vorgesehen. Sollten bei der Durchkonstruktion der Brücke in eingesehen. Sollten bei der Durchkonstruktion der Brücke in eingesehen. Sollten bei der Durchkonstruktion maßen sich erforderlich zelnen Fällen Abweichungen von diesen Maßen sich erforderlich machen, so werden wir solche nur im Einvernehmen mit Ihnen ausführen.

Die Bandstraße rechts und links neben der Hauptantriebsstation an der Haldenstütze wird auf eine Länge von je etwa lo m mit Glottblech verschalt und zwar Seitenwände und Dach, im übrigen sind die Bänder nicht verschalt; sie laufen offen, werden jedoch mit seitlichen Schutzblechen versehen.

Die Antriebsstation für den Haupt- und Haldenförderer an der Haldenstütze erhält ein besonderes Haus. Die übrigen Antriebsmotoren werden soweit als nötig durch Schutzhäuschen aus Blech werkleidet und die Getriebeteile durch entsprechende Schutzbleche abgedockt.

# 5.) Das Verbindungsgestänge.

zwischen Brücken. Querförderer und Bagger, soweit ein selches erforderlich ist, bestehend aus den erforderlichen Eisenkonstruktionen nebst allen zugehörigen mechanischen Teilen wie Bolzen, Federn etc. in kräftiger Ausführung.

# 6.) Die erforderlichen Hebezeuge

zum Ausbau der verschiedenen mechanischen und elektrischen Teile; im Maschinenhaus der Hauptantriebsstation in Ausführung als Handlaufkran mit elektrischem Hubwerk zur Beförderung schwerer mechanischer und elektrischer Teile vom Maschinenhaus nach dem Haldenplanum und umgekehrt; für die Teile im Schalt- bezw. Umformerhaus und zur Nachprüfung des Haldenstützlagers werden entsprechende Hängekonstruktionen mit von Hand zu betätigenden Laufkatzen von ca. 5 - 7 t Tragkraft vorgesehen. An den sonstigen Antriebsstellen der Bänder wo schwere Motoren und Maschimenteile auszubauen sind, werden entsprechende Träger vorgesehen, die das Anhängen Ihrerseits zu stellender Flaschenzüge gestatten.

## 7.) Bandwaage (Zu Ihren Lasten).

Nie mit Ihnen vereinbart, soll eine Bandwaage, Shnlich der Böhlener Ausführung auf der Hauptbrücke vorgesehen werden. Wir haben im Einvernehmen mit der Firma Schenck, Darmstadt, die Projektierung bereits aufgenommen. Nach endgültiger Festlegung der Ausführung wird die Waage von Ihnen in Auftrag gegeben.

## S.) Kontrollwagen.

Wir haben die Frage der Amordnung eines Kontrollwagens geprüft und werden dieselbe bei unserem nüchsten Besuch Herrn Prof. Beyer zur Diskussion vorlegen.

## 9.) Druckluftanlage (Zu Ihren Lasten).

In Anlehnung an den nachträglich an der Böhlener Brücke vorgenommenen Einbau einer Druckluftanlage (Bieten, Ausblasen der
getoren usw.) soll auch bei dieser Brücke eine solche Druckluftanlage vorgesehen werden. Von unserer Seite serden ein einen
entsprechenden Raum im Maschinenhaus an der Haldenstütze oder
ein entsprechendes Haus zur Unterbringung der Kompressoren vorein entsprechendes Haus zur Unterbringung der Kompressoren vorsehen, während die Einrichtungen selbst von Ihnen aus bestellt
werden.

## C. Lieferungsbedingungen.

## Preis und Gewicht:

Der vereinbarte Kilo-Kinheitspreis ergibt mit der Zahl des effektiven Liefergewichtes multipliziert den Gesamt-Lieferpreis und versteht sich für den verstehenden Lieferungsumfang, einschl. Verpackung und Verladen auf unserem Werk, frei Aspenhaln Baustelle (Grube), einschl. Montage- und Garantieversicherung, sowie einschl. der betriebsfertigen Aufstellung durch unsere Monteure und Hilfsarbeiter und Gestellung aller Rüst- und Hebeseuge. Unserem Mentagepersonal werden von Ihrer Seite für den Transport in die Grube das erforderliche Zugspersonal sowie die Lokomotiven kostenles zur Verfügung gestellt. Dasselbe gilt für den Rücktransport der Montagegerüste, Hebeseuge uss.

Die Nachprüfung des Liefergewichtes erfolgt an Hand der bahnamtlichen Verwiegungen der einzelnen Sendungen, wobei strengstens darauf geachtet wird, daß Montagegeräte, -gerüste und sonstige in das Bauwerk nicht einzubauende Lieferungen getrennt zum Versand gebracht und in ihren Gewichten leicht nachprüfbar gesondert erfaßt werden.

Die Montagegerüste, Hebezeuge usw. werden von uns farbig (grün) gekennzeichnet.

# In vorstehendem Lieferungaumfang sind nicht enthalten:

die gesamte elektrische Ausrüstung einschl. Kabel. Kabelwagen, Winddruckmesser. Installationematerial mit Unterstützung, Verkleidungen und Aleinmaterial, sowie hierfür erforderliche Belestigungsteile, ferner die Montage vorstehend genannter Teile auf der Baustelle; dagegen werden Kabelpritschen mitgeliefert, rechtzeitige Bestellung vorausgesetzt;

Bagger Gleisanlagen und Gleisrücknaschinen;

Fördergurte sowie die für die Schurren, seitlichen Führungswände und für die Gurt-, Tragrollen- und Trommelreiniger erforderlichen Vollgummistreifen bezw. Gummibeläge;

die Abänderungen und erforderlichen Teile, welche beim Anschluß der Brückenförderer an die vorhandenen Bagger an diesen evtl. notwendig werden sollten;

die Zubringebänder an bezw. in den Baggern selbst;

Verglasung sämtlicher Fenster;

Schmiermittel für die erste Abschmierung der Ahlage; die erforderlichen automatischen Schmiereinrichtungen. Für die Gummibezüge der gummierten Tragrollenstationen ist der zur Zeit gültige Freis eingesetzt. Da die Gummibezüge bei der derzeitigen Lage am Rohstoffmarkt Preisschwankungen unterworfen sind, können wir zur Zeit Festpreise für diese nicht abgeben. In Rechnung gestellt wird der am Lieferungstage unseres Unter-lieferanten gültige Tagesmehrpreis, welcher unter Kontrolle des Reichskommissars für Freisüberwachung steht.

Bei der Preisbemessung ist vorausgesetzt, daß die Montagearbeiten sogleich nach Anlieferung der Teile in Angriff genommen und ohne Unterbrechung zu Ende geführt werden können, daß ferner die Vorführung der Brücke und die Übernahme der Anlage sogleich nach Beendigung unserer Montagearbeiten und nach Fertigetellung der Brückenbagger erfolgen. In übrigen erfolgt hierüber zu diesem Zeitpunkt nähere Vereinbarung.

Die gesamten Montagekosten sind errechnet unter Zugrundelegung der heute gültigen Tarife. Für Überstunden, die im Interesse der Verkürzung der Lieferzeit liegen und eine Abänderung des über-sandten Lieferterminplanes bedingen, werden die tarifmäßigen prozentualen Zuschläge berechnet.

Preis und Lieferzeit gelten unter der Voraussetzung, daß die Durchbildung der Brücke nach unseren normalen für Brücken ausgeführten Konstruktionen erfolgt. Da bei der Größenanordnung des Bauwerkes das endgültige Gewicht erst nach genauer Durchkonstruk-tion festgestellt werden kann, sind die gezeichneten Baumaße für die Fahrwerke unverbindlich.

Verpackung.

Das versandfertige Herrichten der Lieferungegegenstände, Einfetten blanker Taile, Verpackung und Verladung geht zu unseren Lasten.

anstrich.

Die Vornahme der Anstriche wird in einer stattfindenden Be-sprechung zwischen Ihnen, der Fa. Schönert und uns geklärt. Wird der Anstrich einschl. des Grundanstriches von Ihnen an die genannte Firma vergeben, so geben sir Ihnen für den Fortfall des Grundanstriches einen entsprechenden Minderpreis noch auf.

Licferzeit.

Die Anlieferung der Brückenteile an der Baustelle sowie die Montage beginnt etwa Mai 1942. Den Montageplatz stellen Sie uns im Mars 1942 sur Verfügung.

Die Inbetriebsetzung der Brücke soll spätestens am 1. Juli 1943 erfolgen.

Für die betriebsmäßige Fertigstellung unserer Lieferungsteile benötigen wir ab Montagebegian einen Zeitraum von etwa einem Jahr.

Voraussetzung für die Einhaltung der vorgenannten Lieferzeit ist die rechtzeitige Zur-Verfügung-Stellung einer Kontrollnummer sowie termingerechte Lieferung des benötigten Materials. Es ist weiter vorausgesetzt, daß wir in der planmäßigen Abwicklung des Auftrages durch irgendwelche Eingriffe übergeordneter Stellen. Leutemangel (Einberufungen!) und sonstige Fälle höherer Gewalt nicht behindert werden. Bei auftretenden Lieferschwierigkeiten werden wir Sie unverzüglich benachrichtigen.

Ferner ist Voraussetzung für die Einhaltung der vorgenannten Lieferzeit. daß ums die endgültigen Angaben über die elektrische Ausrüstung (Umfang. Anordnung und Abmessungen der Einzelaggregate) spätestens sechs Monate nach Übergabe unseres Blanketts übermittelt werden. Eine diesbezügliche Verzögerung würde eine entsprechende Verlängerung der Lieferzeit nach sich ziehen.

Voraussetzung ist ferner, daß die Montagearbeiten sofort nach Beginn der Anlieferung in Angriff genoamen und ohne Unterbrechung bis zur betriebsmäßigen Fertigstellung durchgeführt serden können.

Um bei Beginn der Anlieferung der ersten Brückenteile sofort mit der Montage beginnen zu können, werden wir unsere Montagegeräte schon etwa 12 Wochen vor Montagebeginn an der Baustelle anfahren.

Montage:

Sie werden für rechtzeitige Herrichtung des Montageplatzes, der uns mit ASW-Zeichnung Mr.BB Esp.24 bereits übermittelt und von uns als richtig anerkannt wurde. Sorge tragen. Der Montageplatz wird in seinem Zustand während der Bauzeit so unterhalten, daß wir keinerlei bergmännische Arbeiten, Erd- und Entwässerungsarbeiten usw. auszuführen haben.
Die Normalspurgleise werden bis zu den einzelnen Baustellen und Abladeplätzen nach vorheriger gegenseitiger Vereinbarung geführt, sedaß ein Umladen von Bormalspurwagen auf Grubenwagen nicht in Frage kommt. Sie werden uns an den einzelnen Baustellen neben den Gleisen einen Platz von ca. loo m Länge und 20 m Breite als Lagerplatz zur Verfügung stellen.
Im übrigen werden Sie dafür sorgen, daß sie Montage in ihrem Fortgang durch den Grubenbetrieb nicht behindert wird. Wir behalten uns das Recht vor, wenn es die Sieherheit des Bauwerkes oder die Einhaltung der Termine erfordern sollte, unsere Montagedispositionen im Einvernehmen mit Ihnen zweckentsprechend zu ändern, wobei die von Ihnen übernommenen Montagebeihilfen sinngemäß angepasst werden.

## Montagebeihilfen leisten Sie in folgender Weise:

Für die Montage stellen Sie den Lichtstrom für die Beleuchtung der Arbeitsplätze und der Unterkunftsräume für das Montagepersonal sowie den Kraftstrom an den einzelnen Baustellen kostenlos zur Verfügung. Die Anschlüsse von diesen Zentralverteilungsstellen zu den einzelnen Verwendungsstellen (Winden, Kompressor usw.) sind unter Zuhilfenahme Ihres Personals auf unsere Kosten durchzuführen.

Bauwasser stellen Sie uns an den einzelnen Verteilungspunkten der Baustellen kostenlos zur Verfügung.

Für das Montagesaterial, wie Putzwolle, Koks, Druckluft usw. sorgen wir; dagegen bitten wir, Briketts für Heizswecke Ihrerseits beizustellen.

Die erste Gel- und Fettfüllung, mit Ausnahme der Fettfüllung für die Kugellager, wird von Ihnen gestellt.

Für die vorschriftsmäßigen Unterkunftsräume für das Montagepersonal sorgen wir: Ihrerseits werden hierfür keine Beihllfen geleistet. Die notwendigen Stapelhölzer stellen Sie bereit, soseit vorhanden. Sind außervertragliche Arbeiten erforderlich, so ist hierzu die Zustimmung des Bauleiters notwendig.

#### Statische Berechnung:

Der statischen Berechnung der Brücke und ihrer Zubehörteile liegen folgende Bestimmungen zugrunde:

1) Verfügung des Preußischen Ministeriums für Handel und Gewerbe über die Errichtung und den Betrieb von Abraumförderbrücken vom 7.6.1932:

2) abweichend von den Bestimmungen über Windbelastung in den bei Pos.l genannten Vorschriften wurde die Windbelastung ermittelt nach der Formel c x q x F, webei "q" der Staudruck mit 30 kg/m² und "c" einen Beiwert gemäß DIN-Blatt 1055 bedeutet;
3) entgegen den in den Richtlinien (Pos.l) erwähnten Verfahren

3) entgegen den in den Richtlinien (Pos.1) erwähnten Verfahren für die Berechnung der Bruckstäbe werden diese nach den heute gültigen Vorschriften der Reichsbahn berechnet und bemessen;

4) entgegen den Richtlinien wird die Butzlast mit einem Stoßzuschlag in Bechnung gestellt, derart, das das spezifische
Gewicht des Materials für die Vertikalbelastung des Beuwerkes
mit 1,9 t/m statt 1,6 t/m eingesetzt wird.

Die oben erwähnten Berechnungsgrundlagen sind im Einvernehmen mit dem Sachverständigen, Herrn Pref. Dr. Ing. Be yer, zugrundegelegt worden. Die Kosten für den Herrn Sachverständigen und für die Abnahme der Brücke gehen zu Ihren Lasten. Eine Ausfertigung der statischen Berechnung werden wir für Ihre Akten nach endgültiger Fertigstellung, sowie je eine Ausfertigung für Ihre Bauleitung Espenhain und für das Bergamt Leipzig zur Verfügung stellen. Wir werden auch für diese Lieferung wie bei der Brücke Böhlen bei der Eisenkonstruktion für das Haupttragwerk Reichsbahnqualität vorsehen; Material und Berkstattabnahme bleiben vorbehalten.

## Zahlungsbedingungen:

Als Preisbasis für die im folgenden unter Pos.1-5 aufgeführten und zu leistenden Zahlungen gilt der

Betrag von 7 200 t x RM 1,26/kg =

RM 9 072 000,—

in Worten: Neummillionensweiundsiebzigtausend Reichsmark.

Die restliche unter Pos.6 angeführte Zahlung von log ergibt sich nach Vorlage des gesamten gelieferten behnaatlichen Konstruktionsgewichtes der Förderbrücke multipliziert mit dem Kilopreis von RE 1,26 abzüglich der bereits geleisteten Anzahlungen.

In Ihrem Schreiben vom 18.9.40 waren bezüglich der Fälligkeit der ersten und zweiten Teilzehlung Voraussetzungen fixiert, die sich nicht so wie vorgesehen erfüllen lassen.

In einer am 23.9.d.Js. in Dresden zwischen Herrn Professor Dr. Ing. Beyor. Herrn Lübbe und unserem Herrn Regierungsbaumeister Heise geführten Besprechung wurden deshalb neue Voraussetzungen für die Fälligkeit der ersten beiden Zahlungen fixiert bezw. Übereinstimmung erzielt über die Enterlagen. die von uns bis zum jeweiligen Eintritt der Teilzahlungsfälligkeit beizubringen sind. In der Besprechung waren alle Beteiligten sich darüber klar. das die in Ihrem Begleitschreiben vom 18.9.d.Js. (Lä/Sei) gestellten Forderungen nicht so sörtlich aufgefasst werden können, weil die statische Berechnung ja erst fortlaufend mit Anfertigung der Werkstattzeichnungen vollendet werden kann.

Hiernach würden die Fälligkeiten wie folgt zu fizieren sein:

 des Auftrageswertes drei Monate nach verbehaltloser schriftlicher Anerkennung der Auftragebedingungen und Hinterlegung der unter "Sicherheiten" erwähnten Bürgschaft.

Bis zu dieses Zeitpunkt werden von uns bereitgestellt:

- a) alle Unterlagen für den Entwurf, nämlich die Übersichtszeichnung der Eisenkonstruktion und Disposition der Fahrserke.
- b) der Terminplan mit den Terminen, an denen unsererseits Herrn Prof.Beyer die Werkstattseichnungen und die Einzelteile der statischen Berochnung überreicht werden;
- 2) los des Auftragawertes nach Beibringung folgender Unterlagen für die statische Berechnung:

- a) Diskussion des räumlichen Aufbaues des Tragwerkes.
- b) Beschreibung der raumbeweglichen Lagerung der Fahrwerke einschließlich Schlittentisch.
- c) Schriftsatz über den Umfang der statischen Berechnung einschließlich Angaben der Belastungsannahmen, zulässige Beanspruchung usw.:
- 5) 5% des Auftragswertes nach Fertigstellung des Montagegerüstes unter gleichzeitiger Einreichung eines verbindlichen Montageterminplanes;
- 4) 10% des Auftragswertes mach Anlieferung von etwa 750 t Stahlkonstruktion auf der Baustelle;
- 5) 10% des Auftragswertes bis zu insgesamt 60% am ersten Tage jedes zweiten Menats, beginnend zwei Monate nach Zahlung der vierten Rate, bei gleichmäßigen Montagefortgang und Einhaltung des eingereichten Lieferterminplanes.

Die Bezahlung dieser Raten hat jedoch spätestens bei Fertigmeldung der Lieferung von Ihnen zu erfolgen.

6) Die restlichen 10% des Auftragswertes in dem oben erwähnten Umfange, die Verlage der bahnamtlichen Unterlagen über das Gesamt-Liefergewicht vorausgesetzt-, vier Monate nach Inbetriebsetzung. Dabei ist Voraussetzung, daß innerhalb der Zeit zwischen Inbetriebsetzung und Zahlungsfälligkeit die Abnahme durch Ihre Baubsw. Werksleitung erfolgt ist. Bei der Abnahme muß im Dauerbetrieb die garantierte Leistung nachgewiesen werden. Sollte sich ohne unser Verschulden die Abnahme verzögern, so wird spätestens sechs Monate nach Fertigstellung die Restsumme überwiesen werden.

Wir erklären uns durch Annahme des Auftrages dazit einverstanden, daß die Zahlungen der einzelnen Raten zur Hälfte in bar bzw. durch Überweisung und zur Hälfte in Breimonatsakzepten erfolgen. Sie vergüten für Ihre Akzepte von der Übernahme bis zu deren Fälligkeit Diskontspesen in Höhe des jeweiligen Reichsbankdiskontsatzes. Wir geben weiterhin die Zustimmung zu einer dreimaligen Prolongation der Wechsel von je drei Monaten zum jeweiligen Reichsbankwechseldiskontsatz. Die Wechselsteuer wird von Ihnen getragen.

Eine Abtretung der aus diesem Auftrage entstehenden Forderungen ist ohne Ihre Zustimmung unzulässig.

## Sicherheiten:

Zur Sicherstellung der ersten vier bzw. unter Pos. 5 genamten Anzahlungsraten auf die bestellte Förderbrücke wird von uns eine Bürgschaft der Eisenwerk-Gesellschaft Maximilianshütte in Höhe der jeweils fälligen Zahlung bei Ihnen hinterlegt. Die Rückgabe der Bürgschaft erfolgt nach Zahlung der unter Pos.5 genannten Anzahlungsraten (bei Nachweisung von insgesamt 60% des Liefergewichtes). Igendwelche Kosten dürfen Ihnen durch die Bürgschaft nicht entstehen. Soweit in irgendwelchen Lieferungsbedingungen ein Sigentumsvorbehalt vorgesehen sein sollte, verpflichten wir uns, diesen bei der Abwicklung des vorliegenden Auftrages Ihnen gegenüber nicht anzuwenden. Die Übereignung der Förderbrücke gegen Zahlung der unter Pos.5 genannten Anzahlungsraten (bei Nachweisung von insgesemt 60% des Liefergewichtes) hat daher vorbehaltles zu erfolgen. Im übrigen können mit uns nach Eingang des Materials auf unserem Werk besondere Vereinbarungen wegen Übereignung getroffen werden.

## Gewährleistung:

- 1) Wir übernehmen die Gewährleistung für die Verwendung fehlerfreier und geeigneter Baustoffe, einwandfreier Konstruktion
  und fehlerfreier Ausführung bei den von uns durchgeführten
  Lieferungen und denen unserer Unterlieferanten für die gesamte
  Förderbrücke in dem oben beschriebenen Umfange. Die Gewährleistungsfrist beträgt 12 Betriebsmonate bei Tag- und Nachtbetrieb und einer durchgehenden Betriebszeit von 350 Tagen
  je Jahr vom Tage der Abnahme ab. Für selche Bauteile, selche
  voh uns ausgewechselt oder in wesentlichen Teilen ausgebessert
  werden, beginnt diese Gewährleistungsfrist erst vom Tage der
  Inbetriebnahme dieser Teile ab.
- 2) Wir sichern darüber hinaus sinngemäß die gleichen Leistungen und Eigenschaften zu, die in bezug auf konstruktive Ausbildung. Verwendung von Baustoffen und deren Beanspruchung, behördliche Bestimmungen, technische Lieferungsbedingungen. Sicherungsmaßnahmen usw. für die Förderbrücke Böhlen galten.
- 3) Die Nachprüfung der unter 2) gewährleisteten Leistungen und Bigenschaften erfolgt durch einen Probebetrieb, wobei sämtliche Gewährleistungen gleichzeitig erfüllt sein müssen. (Siehe Absatz über Abnahme und Probebetrieb).

Gelingt der Nachweis der zugesicherten Leistungen und Eigenschaften durch den Garantieversuch nicht, so räumen Sie uns einen Zeitraum von fünf Monaten zur Vornahme derjenigen Maßnahmen ein, welche die Erreichung der Garantien ermöglichen. Alsdann wird der Garantieversuch wiederholt, wobei wir alle etwaigen über den normalen Betrieb hinausgehenden Kosten zu tragen haben. Gemlingt der Garantienachweis auch bei diesem zweiten Versuch nicht, so haben Sie sämtliche Mechte aus den gesetzlichen Gewährleistungsbestimmungen und sonstigen allgemeinen Vorschriften, ohne daß es insbesondere noch einer fristsetzung nach § 634 Abs. 2 BGB bedarf.

- 4) Falls sich nach Abnahme der Förderbrücke innerhalb der unter l
  festgesetzten Gewährleistungsfrist bei den von uns gelieferten
  Bauteilen Schäden zeigen sollten, welche auf die Verwendung
  fehlerhaften Materials oder fehlerhafter Konstruktion zurückzuführen sind, und welche das Maß der natürlichen Abnutzung
  überschreiten (beispielsweise Korrosion oder Verschleiß infolge
  ungeeigneten Materials), so haben wir diese schadhaften Bautelle unter Ausschluß weiterer Ansprüche durch solche aus geeigneten Material und mit geeigneten Konstruktionen zu ersetzen.
  Die Schäden dürfen jedoch nicht durch die Verwendung unsachgemäßer Betriebsmittel oder durch eine unvorschriftsmäßige Bedienung von Ihrer Seite entstanden sein. Kommen wir dieser Verpflichtung nicht nach, so stehen Ihnen alle gesetzlichen Rechte
  aus Gewährleistung zu.
- 5) Weiterhin übernehmen wir die Garantie für einwandfreies Arbeiten der gelieferten Förderbrücke. Sofern der Betrieb fünf
  Monate nach Inbetriebnahme der Gesamtanlage, jedoch nicht
  später als acht Monate nach Fertigstellung ergeben sollte,
  daß infolge nicht einwandfreien Arbeitens Abänderungen an der
  Anlage erforderlich sind, so haben wir diese auf unsere Kosten
  vorzunehmen. Kommen wir dieser Verpflichtung nicht nach, so
  stehen Ihnen alle gesetzlichen Rechte aus Gewährleistung zu.

Die Geltendmachung eines etwaigen mittelbaren Schadens ist in jedem Falle ausgeschlossen.

Soweit im Hinblick auf den zur Zeit bestehenden Materialmangel Austauschstoffe verwendet werden, ist bezüglich dieser unsere Garantie sinngemäß eingeschränkt zu verstehen, doch bedarf die Verwendung von Austauschstoffen Ihrer besonderen Genehmigung.

Voraussetzung für unsere Gewährleistung ist, daß der Boden, auf dem die Bricke steht und arbeiten soll, die erforderliche Tragfähigkeit besitzt.

Sie gestehen uns zu, im Interesse der guten und modernsten Ausführung der anlage gewisse anderungen gegenüber vorstehender Auftragsbestätigung bezw. unserer Projektzeichnung im Einvernehmen mit Ihnen auszuführen. Dies gilt insbesondere auch hinsichtlich Größe und anordnung der Motoren.

## Probebetrieb und Abnahme:

Der Abnahme geht ein vierwöchiger Probebetrieb des Gerätes mit den Brückenbaggern mit Ihren Leuten -von einer für die Bedienung der Förderbrücke erforderlichen durchschnittelichen Gewandheit- unter unserer verantwortlichen Leitung voraus, wobei der gewollte Zweck sowie die garantierte Leistung im Dauerbetrieb nachzuweisen sind.

Betreffs der Verantwertung bei der Inbetriebsetzung und bei dem Probebetrieb bemerken wir. daß das bergmännische Risiko während des Probebetriebes, der mit Ihren Leuten durchgeführt wird, von Ihnen zu tragen ist, ebenso die Gefahr des zufälligen Unterganges sowie das Risiko vorsätzlicher und grob fahrlässiger Verfehlungen in der Bedienung; das normale Maschinen-Risiko verbleibt bei uns.

Die Abnahme wird von Ihnen durch eine schriftliche Erklärung ausgesprochen. Sie sind dazu sogleich verpflichtet, sobald die Bedingungen über den Probebetrieb erfüllt sind. Sollte sich ehne unser Verschulden die Abnahme verzögern, so kann eine vorläufige Abnahme durch den Abnahmeversuch ausgesprochen werden. Wenn bei der endgültigen Abnahme durch den Abnahmeversuch auch die Garanten erreicht werden, dann gilt als Beginn der Gewährleistungszeit der Tag, an dem die vorläufige Abnahmeerklärung ausgesprochen wurde. Werden jedoch bei der endgültigen Abnahme die Garantien nicht nachgewiesen, dann verschiebt sich der Beginn der Gewährleistungszeit bis zu dem Zeitpunkt, an dem die aufgetretenen Mängel beseitigt sind.

Sollten während des Frobebetriebes sich irgendwelche Mängel herausstellen, so ist uns genügend Zeit zu geben, diese Mängel abzustellen. Sollten Sie jedoch ungeachtet dieser beaustandeten und noch zu beseitigenden Mängel die Anlage weiter in Betrieb nehmen, so beginnt zu diesem Zeitpunkt der Lauf der Garantiezeit unter Ausschluß der beanstandeten Teile.

## Haftung:

Wir haften

- 1) für jeden Sach- und Vermögensschaden, den wir oder die Arbeitäkräfte, deren wir uns zur Ausführung des Auftrages bedienen, Ihnen zufügen. Die Haftung umfasst auch die Schäden am Ihnen gehörigen Gegenständen, welche wir in Benutzung, Gewahrsem oder Obhut haben (Obhutschäden). Die Haftung setzt ein Verschulden unsererseits oder seitens unserer Arbeitskräfte voraus, außer wenn es sich um Obhutschäden handelt;
- 2) für jeden Vermögensschaden, selcher Ihnen daraus erwächst, daß Dritte (seien es Arbeitskräfte von uns, Betriebsangehörige von Ihnen oder sonstige Personen) gegen die Sie Schadenersatz-ansprüche aus Breignissen geltend machen, die mit der Durchführung des Auftrages in ursächlichem Zusammenhang stehen. Bierbei ist es gleichgültig, ob es sich um Personen-, Sachoder Vermögensschaden handelt und ob ein Verschulden vorliegt oder nicht.

Die Haftung nach Ziffer 1 und 2 tritt auch insoweit ein, als wir uns bei der Ausführung des Auftrages Einrichtungen, Vorrichtungen oder Gerätschaften, welche Ihnen gehören oder Ihren Setriebsan-

gehörigen, welche Sie zur Verfügung stellen, bedienen. Wir übernehmen auch die alleinige Verantwortung für die Beschaffenheit dieser Einrichtungen, Verrichtungen und Gerätschaften.

Wir haften in vorstehendem Umfange auch dann, wenn wir auf Ihre Anweisung handeln. Die Haftung tritt jedoch nicht ein, wenn wir ausdrücklich Ihnen gegenüber die Verantwertung für die Befolgung einer Anweisung ablehnen.

Wir übernehmen bis zur betriebsfertigen übergabe des von uns herzustellenden Werkes oder der zu liefernden Gegenstände einschließlich des Transportes die Gefahr eines zufälligen Unterganges oder
einer zufälligen Verschlechterung, mit Ausnahme des bergmännischen
Risikos und der Rinschränkung unserer Haftung während des Probebetriebes (Seite 25, Absatz 1), auch wenn ein völliger oder teilweiser Rigentumsübergang des Werkes oder der Liefergegenstände auf Sie
bereits erfolgt sein sollte. Wir tragen die Gefahr auch weiterhin
während etwaiger innerhalb der Garantiezeit vorzunehmender Nacharbeiten in unserem Werke oder auf einem Ihrer Werke sowie während des
Transportes.

Dies gilt auch, soweit wir uns der Einrichtungen, Verrichtungen oder Gerätschaften, welche Ihnen gehören, oder Betriebsangehörigen von Ihnen, welche Sie zur Verfügung stellen, bedienen oder wenn wir nach Ihrer Anweisung handeln.

## Patentklausel:

Sollte sich herausstellen, daß die von uns ausgeführten Konstruktionen die Patentrichte Dritter verletzen, so übernehmen ausschließlich wir die Auseinandersetzungen mit den Patentinhabern und die
Abfindung etwa erhobener Schadenersatzunsprüche, so daß Störungen
in Ihrem Betrieb nicht entstehen und Ihnen irgendwelche Kosten
nicht erwachsen.

## Zeichnungen und Nachprüfung der Arbeiten:

Wir verpflichten uns zur Lieferung von Zusammenstellungs- und Schnittzeichnungen für die Förderbrücke. Außerdem werden wir Ihnen alle wichtigen zur raschen Behebung von Betriebsstörungen erforderlichen Werkstattzeichnungen und mit Hauptmaßen versehene Schnittzeichnungen der Bundantriebe, Bandrollen, Bandtrommeln, Untergestelle und sonstigen Teile übersenden. Die Ersatzteilverzeichniese und Betriebsvorschriften erhalten Sie in je 4-facher Ausfertigung.

Für die Baugenehmigung bei dem Bergamt stellen wir Ihnen die erforderlichen Zeichnungen, Beschrei bungen usw. in je 3-facher Ausfertigung zur Verfügung.

Die Abnahme der Anlage erfolgt erst dann, wenn diese Unterlagen bei Ihnen vorliegen. Sie oder von Ihnen Beauftragte sind berechtigt, den Stand der Arbeiten in unseren Werkstätten bezw. in den Werken unserer Unterlieferanten nachzuprüfen und dort Teillieferungen absunehmen. Vor Beginn der Werkstattarbeiten wird noch eine Besprechung über die Ausführung der Einzelheiten mit uns stattfinden.

## Versand und Versandanzeigen:

Der Versand hat zu erfolgen an

Aktiengesellschaft Sächsische Werke Bauleitung Espenhain Station: Espenhain bei Borna, Bez.Leipzig.

Die Versandanseigen werden wir Ihnen in einfacher und Ihren Werk Espenhain in doppelter Ausfertigung übersenden und mit dem genauen Sachbetreff, Auftragenummer sowie der Baugeldplan-Mummer versehen. Auf der Rückseite der Frachtbriefe müssen ebenfalls diese Angaben enthalten sein.

Das Material selbst ist nach Möglichkeit mit ASW- und Auftragsnummer zu kennzeichnen.

## Allgemeines:

Bezüglich Erteilung einer Kennziffer für die Beschaffung des erforderlichen Materials wird sich Ihr Büro BF mit uns in Verbindung setzen.

Von dem mit Ihrem Seatellschreiben auf die Förderbrücke gleichzeitig erteilten auftrag auf Lieferung der erforderlichen Ersatzteile in dem Umfang wie Sie diese für die Förderbrücke Böhlen bei uns bestellt haben, nehmen wir bestens dankend Kenntmis. Nach Durchkalkulation dieser Teile werden wir Ihnen entsprechendes Angebot unterbreiten und sehen Ihrem diesbezüglichen Auftragsschreiben zu gegebener Zeit gern entgegen. Bir werden von den Bandrollenstationen von jeder Type der 20° Rollen 20 Stück vorsehen, dagegen von den Übergangsrollen mit 10° Beigung nur je lo Stück, was u.E. vollkommen ausreichend ist.-

Wir sprechen Ihnen für die Überschreibung des Auftrages auf die Förderbricke hiermit nochmals unseren verbindlichen Dank aus und bitten Sie, überzeugt zu sein, daß wir bestrebt sein werder. Sie in jeder Weise auch mit dieser Lieferung zufriedenzustellen.

Glückauf und Heil Hitler !

Mitteldeutsche Stahlwerke Aktiengesellschaft

4-fach