

ARCHIV
FÜR
EISENBAHNWESEN.

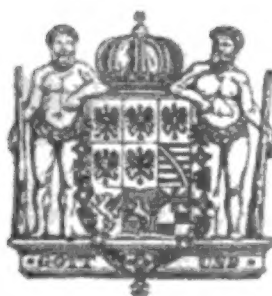
HERAUSGEGEBEN

IM

KÖNIGLICH PREUSZISCHEN MINISTERIUM DER ÖFFENTLICHEN ARBEITEN.

EINUNDDREISZIGSTER JAHRGANG

1908.



BERLIN.

VERLAG VON JULIUS SPRINGER.

1908.

Druck von H. S. Hermann in Berlin.

INHALTSVERZEICHNIS.

A. Abhandlungen.

	Seite
Afrika. Zur Eisenbahnfrage in Britisch-Südafrika. Von von Ritter . . .	130
— Die neuen Eisenbahnen in den deutschen Schutzgebieten. Von Baltzer	817
Amerika. Die Eisenbahnen Mexikos. Von Kupka	305
— Hauptergebnisse der argentinischen Eisenbahnen für die Jahre 1905 und 1906.	1229
— Die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten von Amerika in den Jahren 1904/1905 und 1905/1906	1430
Asien. Die Eisenbahnen Britisch-Ostindiens im Kalenderjahr 1906	185
— Die Amurbahn in der Duma.	636
— Die Amurbahn in der Kommission des Reichsrats	863
— Die Vorgeschichte der Canton-Hankow Eisenbahn. Von W. von Dewall. (Mit einer Übersichtskarte)	1313
Einleitung (1313). — Die Übernahme der Bahn und die Abmachungen der drei Provinzen (1318). — Der Streit zwischen Regierung und Volk (1322). — Die Gründung der kaufmännisch verwalteten Eisenbahngesellschaft (1330). — Die Wahl des Direktoriums (1334). — Nach der Wahl des Direktoriums (1340). — Die Wahl des Aufsichtsrats und der Revisoren (1346). — Die technische Leitung (1352). — Erstarken der Opposition (1354). — Die Untersuchung (1359). — Schluß (1368).	
Ausstände. Ausländische Gesetze und Verordnungen zur Bekämpfung von Ausständen und zur Schlichtung von Arbeitsstreitigkeiten im Eisenbahnbetriebe. Von Röhling	1043
Einleitung (1043). — A. Die Rechtslage im allgemeinen (1044). — B. Die Beschränkungen des Koalitionsrechts der Eisenbahner und anderer Bediensteten aus Gründen des öffentlichen Wohles (1047). — C. Einigungs- und Schiedsverfahren bei Arbeits- und Lohnstreitigkeiten im Eisenbahnbetriebe (1063). — Anhang I (1068). — Anhang II (1082). — Anhang III (1098).	
Australien. Die Eisenbahnen in Australien	718
Baden. Die Eisenbahnen im Großherzogtum Baden im Jahre 1906	422
Bayern. Die bayerischen Staatseisenbahnen und Schiffahrtsbetriebe im Jahre 1906	408
— Wohlfahrtseinrichtungen der königlich bayerischen Staatseisenbahnen im Jahre 1906	886

	Seite
Belgien. Die belgischen Eisenbahnen in den Jahren 1905 und 1906.	1201
Betriebskoeffizient und Rentabilität. Von Stein	1
Britisch-Ostindien. Die Eisenbahnen Britisch-Ostindiens im Kalender- jahr 1906.	185
Dänemark. Die Eisenbahnen in Dänemark im Betriebsjahre 1906/1907 . .	702
Deutschland. Die Eisenbahnen Deutschlands, Englands und Frankreichs in den Jahren 1902 bis 1904	331
— Deutschlands Getreideernte im Jahre 1906 und die Eisenbahnen. Von Thamer	644
— Die neuen Eisenbahnen in den deutschen Schutzgebieten. Von Baltzer	817
— Die Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen im Jahre 1907 im Ver- gleich zu der in den Jahren 1904, 1905 und 1906. Von Thamer	1163
Eisenbahnen der Erde	551
Eisenbahnfachschulen, insbesondere in der Schweiz. Von v. Ritter. .	1370
Eisenbahnfrage in Britisch-Südafrika. Von von Ritter.	130
„ in Italien. Von Dr. Bresciani (Schluß)	263
Elsaß-Lothringen. Die Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen und die Wilhelm-Luxemburg-Bahnen im Rechnungsjahr 1906	364
England. Die Eisenbahnen Deutschlands, Englands und Frankreichs in den Jahren 1902 bis 1904	331
Erweiterung und Vervollständigung des preußischen Staatseisenbahn- netzes im Jahre 1908.	563
Etat. Der Etat der preußisch-hessischen Eisenbahnverwaltung für das Etats- jahr 1908. Von Schremmer	873
Frankreich. Die Eisenbahnen Deutschlands, Englands und Frankreichs in den Jahren 1902 bis 1904	331
— Die Eisenbahnen in Frankreich im Jahre 1904	457
— Unfälle auf den französischen Eisenbahnen in den Jahren 1903 und 1904	463
— Die Betriebsergebnisse der Staatsbahnen und der 6 großen Eisenbahn- gesellschaften in Frankreich im Jahre 1906.	681
Getreideernte Deutschlands im Jahre 1906 und die Eisenbahnen. Von Thamer	644
Gotthardbahn im Jahre 1907	1216
Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen im Jahre 1907 im Vergleich zu der in den Jahren 1904, 1905 und 1906. Von Thamer.	1163
Italien. Die Eisenbahnfrage in Italien. Von Dr. Bresciani (Schluß) . . .	263
III. Das Gesetz vom 7. Juli 1907 über die Neuordnung des Staatsbetriebs (263). — Text des Gesetzes vom 7. Juli 1907, betreffend die Ordnung des Staats- betriebs auf den nicht dem Privatbetriebe überlassenen Eisenbahnen in Italien (273).	
Italien. Die Personentarifreform in Italien. Von Wolff	1405
— Die Betriebsergebnisse der italienischen Staatsbahnen im Jahre 1906/1907	1414
Krankenkasse, siehe Wohlfahrtseinrichtungen.	

	Seite
Neue Eisenbahnen in den deutschen Schutzgebieten. Von Baltzer	817
Niederlande. Die Eisenbahnen im Königreich der Niederlande im Jahre 1906	919
Norwegen. Die Eisenbahnen in Norwegen im Jahre 1906/1907	1222
Österreich. Hauptergebnisse der österreichischen Eisenbahnstatistik für das Jahr 1906	170
— Die k. k. österreichischen Staatsbahnen im Jahre 1906	430
Pensionskasse, siehe Wohlfahrtseinrichtungen.	
Personentarifreform in Italien. Von Wolff	1405
Preußen. Die vereinigten preußischen und hessischen Staatseisenbahnen im Rechnungsjahr 1906	383
— Erweiterung und Vervollständigung des preußischen Staatseisenbahn- netzes im Jahre 1908	563
— Der Etat der preußisch-hessischen Eisenbahnverwaltung für das Etats- jahr 1908. Von Schremmer	873
Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen und die Wilhelm Luxemburg- Bahnen im Rechnungsjahr 1906	364
Rentabilität und Betriebskoeffizient. Von Stein.	1
Rußland. Die Amurbahn in der Duma	636
— Die Amurbahn in der Kommission des Reichsrats	863
— Russische Eisenbahnpolitik (1881—1903). Von Matthesius	1009 1383
II. Abschnitt, 1887—1893. Siebentes Kapitel. Der Ankauf von Privatbahnen durch den Staat. a) Die Stellung des Finanzministeriums zu dieser Frage (1009). — b) Der Ankauf der einzelnen Eisenbahnen (1018 . 1383).	
— Die russischen Eisenbahnen im Jahre 1905. Von Mertens	1114
Sachsen. Die unter königlich sächsischer Staatsverwaltung stehenden Staats- und Privatbahnen in den Jahren 1905 und 1906	152
Schiffahrtsabgaben. Von Peters	616
Schweden. Die Eisenbahnen in Schweden im Jahre 1904	925
Schweiz. Eisenbahnfachschnulen, insbesondere in der Schweiz. Von v. Ritter	1370
Spanien. Die Eisenbahnen in Spanien in den Jahren 1904 und 1905	934
Unfallversicherung, siehe Wohlfahrtseinrichtungen.	
Ungarn. Die königlich ungarischen Staatsbahnen im Jahre 1906	442
— Die Eisenbahnen Ungarns im Jahre 1906. Von Nagel	904
Vereinigte Staaten von Amerika. Die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten von Amerika in den Jahren 1904/1905 und 1905/1906	1430
Wirtschaftliche Vorteile einer großen Zugkraft. Von Zezula	316
Wohlfahrtseinrichtungen der preußisch-hessischen Eisenbahngemein- schaft im Jahre 1906. Von Altmann	42
— der königlich bayerischen Staatseisenbahnen im Jahre 1906	886
— der königlich württembergischen Verkehrsanstalten im Jahre 1906	895
Württemberg. Die königlich württembergischen Staatseisenbahnen und die Bodenseedampfschiffahrt im Etatsjahr 1906	670

	Seite
Württemberg. Wohlfahrtseinrichtungen der königlich württembergischen Verkehrsanstalten	895
Zugkraft. Wirtschaftliche Vorteile einer großen Zugkraft. Von Zezula .	316

B. Kleine Mitteilungen.

Abrechnungsstelle des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen zu Berlin, Tätigkeit im Jahre 1907	952
Afrika. Eisenbahnen im Kongostaat	194
— Die Eisenbahnen in der Kapkolonie	212
— Die Otavi Minen- und Eisenbahngesellschaft im Geschäftsjahr 1906/1907 .	473
— Eisenbahnen in Portugiesisch-Westafrika	740
— Die Eisenbahnen in Algier und Tunis am 31. Dezember 1904	748
— Betriebsergebnisse der Eisenbahnen in Frankreich, Algier und Tunis in den Jahren 1906 und 1907	1246
— Die ägyptischen Staatsbahnen im Jahre 1907	1474
Amerika. Der fünfzigste Jahrestag der Eröffnung der ersten Eisenbahn in Argentinien	471
— Konkurs und Zwangsverkauf amerikanischer Bahnen	473
— Die Eisenbahnen von Venezuela in den Jahren 1905 und 1906	751
— Die Eisenbahnen Canadas in den Jahren 1904/1905 und 1905/1906	1493
Asien. Die anatolischen Eisenbahnen in den Jahren 1905, 1906 und 1907 .	207 1485
— Die Verbindung der russischen und japanischen Bahnstrecken in der Mandschurei	469
— Eisenbahnen in China	738
— Die Eisenbahnen in Siam	754
— Schantung-Eisenbahn im Jahre 1907	1491
Bayern. Umfang der königlich bayerischen Staatsbahnen am 1. Januar 1908 .	475
— Berechnung des Arbeitsverbrauchs für die elektrische Zugförderung der bayerischen Staatseisenbahnen	949 1494
Bulgarien. Die bulgarischen Staatsbahnen im Jahre 1906.	1252
Elektrische Zugförderung. Berechnung des Arbeitsverbrauchs für die elektrische Zugförderung der bayerischen Staatseisenbahnen	949 1494
Frankreich. Betriebsergebnisse der Eisenbahnen in Frankreich, Algier und Tunis in den Jahren 1906 und 1907	1246
Großbritannien. Betriebsergebnisse der englischen Eisenbahnen im Jahre 1907.	1248
— Englische Ermittlungen über Staatsbahnen.	1460
Materialprüfungsamt der Technischen Hochschule Berlin, Tätigkeit im Betriebsjahre 1906	193
Mecklenburg. Die großherzoglich mecklenburgische Friedrich-Franz- Eisenbahn im Jahre 1906/1907	741

Verlagsbuchhandlung
in Berlin N 24,



von Julius Springer
Monbijouplatz 3.

Geschwindigkeitsmesser

für Motorfahrzeuge und Lokomotiven.

Von

Fr. Pflug,

Regierungsbaumeister.

Herausgegeben vom

Mittleuropäischen Motorwagen-Verein.

Mit 312 in den Text gedruckten Figuren.

Preis in Leinwand geb. M. 9.—.

Vorwort.

Der Mittleuropäische Motorwagen-Verein zu Berlin hat im Jahre 1905 ein Preisausschreiben für Geschwindigkeitsmesser erlassen. Das Urteil des Preisgerichts, das bis zur Klärung einer von den abgeschlossenen Arbeiten der Preisrichter unabhängigen Frage hinausgeschoben werden mußte, steht noch aus; der Zeitpunkt seiner Bekanntgabe ist unbestimmt. Unter diesen Umständen wünschte der Vereinsvorstand möglichst bald eine Arbeit über Geschwindigkeitsmesser zu veröffentlichen, welche den gegenwärtigen Stand der Technik darlegt. Der Versuch, diesem Wunsche nachzukommen, liegt hier vor.

Inhaltsverzeichnis.

	Seite
<u>Vorwort</u>	<u>V</u>
<u>Inhaltsverzeichnis</u>	<u>VII</u>
<u>I. Allgemeine Bedeutung der Geschwindigkeitsmesser</u>	<u>1</u>
a) <u>Automobilbetrieb</u>	<u>1</u>
b) <u>Eisenbahnbetrieb</u>	<u>5</u>
c) <u>Straßenbahnbetrieb</u>	<u>8</u>
<u>II. Geschwindigkeiten im Automobil- und Bahnbetrieb</u>	<u>10</u>
<u>III. Anforderungen an Geschwindigkeitsmesser</u>	<u>17</u>
<u>IV. Antrieb und Einbau</u>	<u>19</u>
a) <u>Automobile</u>	<u>19</u>
b) <u>Lokomotiven</u>	<u>32</u>
c) <u>Straßenbahnwagen</u>	<u>38</u>
<u>V. Konstruktionsgrundlagen für die Geschwindigkeitsmessung</u>	<u>42</u>
a) <u>Geschwindigkeitsmesser mit Pumpe</u>	<u>43</u>
b) <u>Geschwindigkeitsmesser mit durch Fliehkraft eingestelltem</u> <u>Flüssigkeitsspiegel</u>	<u>46</u>
c) <u>Elektromagnetische Geschwindigkeitsmesser</u>	<u>49</u>
d) <u>Elektrische Geschwindigkeitsmesser</u>	<u>53</u>
e) <u>Geschwindigkeitsmesser mit Fliehkraftregler</u>	<u>57</u>
f) <u>Geschwindigkeitsmesser mit zeitweise eingeschalteten Zeigern</u>	<u>67</u>
g) <u>Geschwindigkeitsmesser mit Reibradgetriebe und Vergleichs-</u> <u>uhrwerk</u>	<u>73</u>
h) <u>Geschwindigkeitsmesser verschiedener Art</u>	<u>76</u>
<u>VI. Optische und akustische Geschwindigkeitsanzeige</u>	<u>78</u>
<u>VII. Registriervorrichtungen</u>	<u>91</u>
a) <u>Unmittelbare Registrierung</u>	<u>91</u>
b) <u>Mittelbare Registrierung</u>	<u>105</u>
c) <u>Typendruckregistrierung</u>	<u>107</u>
<u>VIII. Preisausschreiben</u>	<u>110</u>
a) <u>Große Berliner Straßenbahn-Gesellschaft 1901</u>	<u>110</u>
b) <u>Mitteleuropäischer Motorwagen-Verein 1905</u>	<u>114</u>
c) <u>Französischer Automobilklub 1906</u>	<u>119</u>
<u>IX. Kilometerzähler</u>	<u>130</u>
<u>X. Uhrentechnische Angaben von Dipl.-Ing. Breitung</u>	<u>135</u>
<u>XI. Stoppuhren (Sekundenzähler)</u>	<u>145</u>
<u>XII. Prüfstände</u>	<u>150</u>

	Seite
Österreich-Ungarn. Die Außig-Teplitzer Eisenbahn 50 Jahre im Betrieb	951
— Die Eisenbahnen in Bosnien und der Herzegovina	1261
Oldenburg. Die oldenburgischen Eisenbahnen im Jahre 1906	745
Personentarif. Die Einführung eines neuen Personentarifs auf den Eisenbahnen Rußlands	946
Portugal. Die portugiesischen Eisenbahnen in den Jahren 1903 bis 1905	196
Rumänien. Die rumänischen Eisenbahnen im Jahre 1906/1907	1250
Rußland. Verbindung der russischen und japanischen Bahnstrecken in der Mandschurei	469
— Statistisches von den Eisenbahnen Rußlands	475 1462
— Die Einführung eines neuen Personentarifs auf den Eisenbahnen Rußlands	946
— Die Staatseisenbahnen Finnlands im Jahre 1906	954
— Die russischen Eisenbahnen in dem Staatshaushaltsvoranschlag für das Jahr 1908	1241
Sachsen. Bau neuer Eisenbahnen im Königreich Sachsen	736
Serbien. Die serbischen Staatsbahnen im Jahre 1906	959
Türkei. Die Eisenbahnen der Türkei im Jahre 1906	200
— Die anatolischen Eisenbahnen in den Jahren 1905, 1906 und 1907	207 1485
— Die orientalischen Eisenbahnen im Jahre 1907	1475
Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen zu Berlin, Tätigkeit der Abrechnungsstelle im Jahre 1907	952

C. Rechtsprechung und Gesetzgebung.

Rechtsprechung.

<u>Allgemeines Eisenbahnrecht. Auslegung und rechtliche Natur eines Vertrags über die Anlegung eines Anschlußgleises. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 18. Dezember 1907</u>	966
<u>Amtspflicht. Verletzung der Amtspflicht. Erkenntnis des Oberverwaltungsgerichts vom 5. Januar 1906</u>	500
<u>Anschlüsse. Zum Begriff des Betriebsunternehmers eines Anschlußgleises. Haftung der Eisenbahn für Unfälle auf einem Anschlußgleis. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 27. Juli 1907</u>	215
— Der § 25 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 findet auf die Privatanschlußbahn einer Gewerkschaft keine Anwendung	225
— Anlegung und rechtliche Natur eines Vertrags über die Anlegung eines Anschlußgleises. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 18. Dezember 1907	966
<u>Baupolizei. Baufluchtlinien. Erkenntnis des Oberverwaltungsgerichts vom 3. Mai 1907</u>	497
— Ansiedelung-genehmigung. Erkenntnis des Oberverwaltungsgerichts vom 6. Juni 1907	498

	<u>Seite</u>
Baupolizei. Bauverbot nach § 12 des Baufluchtengesetzes. Erkenntnis des Obergerverwaltungsgerichts vom 14. März 1907	498
— <u>Gewerbliche Anlagen im Sinne der §§ 16 ff. der Gewerbeordnung. Erkenntnis des Obergerverwaltungsgerichts vom 13. Juni 1907</u>	1273
— <u>Einschreiten der Baupolizei gegen Gefährdung der Gesundheit durch Schornsteinrauch. Erkenntnis des Obergerverwaltungsgerichts vom 12. April 1907</u>	1273
— <u>Bedingungsweise Genehmigung materiell unstatthafter baulicher Anlagen. Erkenntnis des Obergerverwaltungsgerichts vom 19. April 1907</u>	1274
— <u>Konsenslos hergestellte Bauwerke. Erkenntnis des Obergerverwaltungsgerichts vom 3. Mai 1907</u>	1274
<u>Beamtenrecht. Der Schalterdienst der Eisenbahn ist zu dem gesamten Betrieb der Eisenbahn im Sinne des Gewerbe-Unfallversicherungsgesetzes zu rechnen. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 31. März 1905</u>	226
<u>Beamtenverhältnisse. Der Umstand, daß das Staatsbeamtenverhältnis öffentlich-rechtlicher Natur ist und durch einen einseitigen Akt der Staatsgewalt begründet wird, schließt keineswegs aus, daß dasselbe nicht nur für den Beamten, sondern auch für den Staat privatrechtliche Wirkungen hervorbringt. Verpflichtung des Beamten zum Schadensersatz bei Verletzung seiner Amtspflichten. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 26. Juni 1906</u>	223
— <u>Ein Beamter verletzt seine Amtspflicht, wenn er die Annahme eines nicht freigemachten Briefes deshalb verweigert, weil der Brief mit Porto belastet ist. Erkenntnis des Obergerverwaltungsgerichts vom 5. Januar 1906</u>	500
<u>Bürgerliches Recht. Der Umstand, daß das Staatsbeamtenverhältnis öffentlich-rechtlicher Natur ist und durch einen einseitigen Akt der Staatsgewalt begründet wird, schließt keineswegs aus, daß dasselbe nicht nur für den Beamten, sondern auch für den Staat privatrechtliche Wirkungen hervorbringt. Verpflichtung des Beamten zum Schadensersatz bei Verletzung seiner Amtspflichten. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 26. Juni 1906</u>	223
— <u>Unterlassung von Störungen durch Fahrkartendruckmaschinen. Erkenntnis des Oberlandesgerichts in Cöln vom 5. Oktober 1907</u>	489
— <u>Verpflichtung der Eisenbahn- und der Zollverwaltung aus § 59 des Vereinszollgesetzes. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 15. Januar 1908</u>	971
— <u>Besteuerung von Viaduktbögen. Erkenntnis des Obergerverwaltungsgerichts vom 15. Oktober 1907</u>	977
— <u>Ein Zwangsvollzug von Urteilen und sonstigen exekutorischen Titeln wider den Fiskus ist ausgeschlossen. Erkenntnis des Landgerichts in Cöln vom 30. Juni 1908</u>	1508
<u>Eisenbahnfrachtrecht. Die im Art. 12 Abs. 4 des internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr festgesetzte Frist ist keine Präklusiv-, sondern eine Verjährungsfrist. Handelt es sich um Frachtzuschläge wegen unrichtiger Inhaltsangabe, so greift die einjährige Verjährungsfrist insoweit nicht ein, als die Rückforderung des Frachtzuschlags nicht allein auf die unrichtige Anwendung des Tarifs, sondern</u>	

noch auf andere Gründe, insbesondere auf die Behauptung, daß eine unrichtige Inhaltsangabe nicht vorliege, gestützt ist.

Die Vorschrift des Art. 7 Abs. 4 des internationalen Übereinkommens findet auch auf unverpackte Güter Anwendung. Eine Inhaltsangabe kann nicht schon deshalb als „unrichtig“ angesehen werden, weil sie mit Rücksicht auf die Anwendung des Tarifs, insbesondere wenn dessen wahre Bedeutung nicht ohne weiteres klar ist, sondern erst mit den technischen Mitteln der Auslegung festgelegt werden kann, unzutreffend erscheint. Das Merkmal der Unrichtigkeit liegt vielmehr der Regel nach nur dann vor, wenn die Bezeichnung auch ohne Rücksicht auf den Tarif der allgemeinen Verkehrsauffassung als falsch erscheinen muß. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 28. Dezember 1907 1496

Eisenbahnrecht. Die Unterhaltung (Räumung) einer auf Grund des § 14 des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874 hergestellten Grabenanlage durch den Eisenbahnunternehmer kann im Rechtswege nicht gefordert werden. Erkenntnis des Gerichtshofs zur Entscheidung der Kompetenzkonflikte vom 30. Mai 1908 1266

Eisenbahnverkehrsordnung. Tarifierung von Eichenfaßholz. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 26. September 1906. 224

Enteignung. Anlegung neuer Straßen. „Neue Anlage.“ Erkenntnis des Reichsgerichts vom 27. Februar 1906 227

— Enteignungspflicht der Gemeinde nach § 13 des preußischen Fluchtliniengesetzes. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 20. April 1906 227

— Berechnung der Enteignungsentschädigung nach dem Ertrage eines gedachten Neubaus. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 24. April 1906 227

— Neue Anlage im Sinne des § 10 des Enteignungsgesetzes. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 9. November 1906 228

— Die von der Entschädigungssumme vom Tage der Enteignung ab geschuldeten Zinsen unterliegen der vierjährigen Verjährung. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 29. Januar 1907 228

— Frist zur Beschreitung des Rechtswegs gegen den Entschädigungsfeststellungsbeschluß, der durch einen zweiten Beschluß ergänzt ist. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 15. März 1907 228

Gemeindeabgaben. Kanalisationsbeiträge. Erkenntnis des Oberverwaltungsgerichts vom 5. November 1907 492 1270

— Baupolizeigebühren bei Bauten des Staats. Erkenntnis des Oberverwaltungsgerichts vom 4. Dezember 1906 494

— Beiträge zur Herstellung und Unterhaltung von Straßen. Erkenntnis des Oberverwaltungsgerichts vom 1. Februar 1907 494

— Festsetzung von Fluchtlinien für Privatstraßen. Erkenntnis des Oberverwaltungsgerichts vom 6. Dezember 1906 495

— Voraussetzungen der Beitragspflicht zu Straßenherstellungskosten. Erkenntnis des Oberverwaltungsgerichts vom 31. Januar 1907 495

— Freistellung des Eisenbahnfiskus von Kanalbankkostenbeiträgen. Erkenntnis des Oberverwaltungsgerichts vom 8. Oktober 1907 768

	Seite
Gemeindeabgaben. Besteuerung von Eisenbahnviaduktbögen. Erkenntnis des Oberverwaltungsgerichts vom 15. Oktober 1907	977 1272
— Begriff der Betriebsstätte. Erkenntnis des Oberverwaltungsgerichts vom 1. Oktober 1907	1270
— Verteilung des gemeindesteuerpflichtigen Einkommens auf mehrere steuerberechtigten Gemeinden. Erkenntnis des Oberverwaltungsgerichts vom 7. Januar 1907	1270
Gewerbeordnung. Gewerbliche Anlagen im Sinne der §§ 16 ff. der Gewerbeordnung. Erkenntnis des Oberverwaltungsgerichts vom 13. Juni 1907	1273
Haftpflicht. Zum Begriff des Betriebsunternehmers eines Anschlußgleises. Haftung der Eisenbahn für Unfälle auf einem Anschlußgleis. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 27. Juli 1907	215
— Der Versuch, vor einem fahrenden Eisenbahnzug noch über das Gleis zu gelangen, stellt sich im Falle des Mißlingens als grobes eigenes Verschulden an dem Unfall dar. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 26. September 1907	218
— Anwendbarkeit des § 254 B. G. B. auf den Schadensersatzanspruch aus § 2 des Reichshaftpflichtgesetzes. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 28. Mai 1906	224
— Auf die nach §§ 1, 3 des Reichshaftpflichtgesetzes und § 844 B. G. B. zu gewährenden Entschädigungen sind gesetzliche Pensionen, Witwen- und Waisengelder anzurechnen. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 5. November 1906	225
— Zusammenstöße zwischen Straßenbahnwagen und anderen Fuhrwerken. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 3. Dezember 1906	225
— Haftung der Eisenbahn für Unfälle von Reisenden beim Verlassen der Bahnsteige infolge Unterlassung von Sicherheitsvorkehrungen. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 14. März 1907	485
— Für den Schaden, den ein Reisender auf einem nicht der Verfügungsgewalt der Eisenbahnverwaltung unterstehenden und nicht von dieser als Zugangsweg zum Bahnhof bestimmten Privatweg erleidet, ist die Eisenbahnverwaltung nicht ersatzpflichtig. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 12. März 1907	758
— Zum Begriff des Betriebsunfalls. Die Eisenbahnverwaltung ist für die Verletzung eines Reisenden durch ein während der Fahrt aus dem Gepäcknetz fallendes Paket haftbar. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 28. November 1907	762
— Haftung der Eisenbahn für Betriebsunfälle infolge Hinausfahrens des Zuges über den Bahnsteig. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 30. März 1908	1263
Handelsrecht. Tarifierung von Eichenfaßholz. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 26. September 1906	224
Kanalisationsgebühren. Der Ersatz eines Gebäudeteiles durch ein dem abgebrochenen Teile im wesentlichen gleiches und wie jenes dem Hauptgebäude eingeordnetes Bauwerk bildet niemals einen Neubau und kann einen Anbau höchstens dann bilden, wenn es für das Hauptgebäude	

	Seite
etwas bisher nicht vorhandenes, ihm hinzutretendes schaffte. Erkenntnis des Oberverwaltungsgerichts vom 5. November 1907	492 1270
Kanalisationsgebühren. Freistellung des Eisenbahnfiskus von Kanalbaukostenbeiträgen. Erkenntnis des Oberverwaltungsgerichts vom 8. Oktober 1907	768 1271
Kleinbahnen. Zusammenstöße zwischen Straßenbahnwagen und anderen Fuhrwerken. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 3. Dezember 1906 . .	226
— Der § 25 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 findet auf die Privatanschlußbahn einer Gewerkschaft keine Anwendung. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 7. Januar 1907	226
— Kostenfreiheit nach § 6 des Telegraphenwegegesetzes. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 18. März 1907	226
— Befugnisse der Polizeibehörde bei Streitigkeiten zwischen einem Kleinbahnunternehmer und den Eigentümern der vom Bahnbau berührten Grundstücke. Erkenntnis des Oberverwaltungsgerichts vom 8. Juni 1907	1274
Kommunalbesteuerung der Eisenbahnen. Wenn ein Kreis, der vertraglich verpflichtet ist, den zum Bau einer Eisenbahn erforderlichen Grund und Boden dem Eisenbahnfiskus unentgeltlich zu überweisen, die Mittel zur Verzinsung und Tilgung einer behufs Deckung der dadurch entstehenden Kosten aufgenommenen Anleihe durch Mehrbelastung bestimmter Kreisteile aufbringt, so hat der zu Vorausleistungen herangezogene Eisenbahnfiskus Anspruch auf deren Erstattung durch den Kreis. Erkenntnis des Oberlandesgerichts in Marienwerder vom 10. Januar 1907	770
Konflikt. Im Konfliktverfahren nach Maßgabe des Gesetzes vom 13. Februar 1854 kann eine angefochtene Amtshandlung nur dann als rechtlich zulässig befunden werden, wenn die tatsächlichen Voraussetzungen hierfür außer Zweifel gestellt sind, während in zweifelhaften Fällen der Rechtsweg zuzulassen ist. Erkenntnis des Oberverwaltungsgerichts vom 25. Oktober 1907.	1276
Krankenversicherung. Berechnung der Dauer der Krankenunterstützung. Erkenntnis des Oberverwaltungsgerichts vom 3. Januar 1907	498
— Mitteilungen der Krankenkassen an die Berufsgenossenschaften. Erkenntnis des Oberverwaltungsgerichts vom 7. Januar 1907	499
— Fortsetzung einer früheren Krankheit. Erkenntnis des Oberverwaltungsgerichts vom 8. April 1907	499
— Arbeiten bei Erwerbsunfähigkeit verwirkt den Anspruch auf Krankengeld. Erkenntnis des Oberverwaltungsgerichts vom 11. April 1907 . . .	499
— Ersatzansprüche von Kassen, Gemeinden oder Armenverbänden unterliegen der dreißigjährigen Verjährung. Erkenntnis des Oberverwaltungsgerichts vom 21. Februar 1907	499
— Die Krankenhauspflege, die auf Grund polizeilicher Anordnung wegen Ansteckungsgefahr auf Kosten der Gemeinde gewährt wird, hat nicht die Bedeutung einer Armenpflege. Erkenntnis des Oberverwaltungsgerichts vom 23. September 1907	1276

	Seite
Krankenversicherung. Ausübung der Aufsicht über die Krankenkassen durch die Behörden. Erkenntnis des Oberverwaltungsgerichts vom 17. Oktober 1907	1275
— Gewährung von Krankenhauspflege durch die Krankenkassen. Erkenntnis des Oberverwaltungsgerichts vom 16. Januar 1908	1275
— Verschiedene Gesundheitsschädigungen als Folgen desselben Betriebsunfalls, Behandlung der ganzen Rente als Einheit. Erkenntnis des Oberverwaltungsgerichts vom 9. Januar 1907	1275
Kreis- und Gemeindeabgaben. Wenn ein Kreis, der vertraglich vertraglich verpflichtet ist, den zum Bau einer Eisenbahn erforderlichen Grund und Boden dem Eisenbahnfiskus unentgeltlich zu überweisen, die Mittel zur Verzinsung und Tilgung einer behufs Deckung der dadurch entstehenden Kosten aufgenommenen Anleihe durch Mehrbelastung bestimmter Kreisteile aufbringt, so hat der zu Vorausleistungen herangezogene Eisenbahnfiskus Anspruch auf deren Erstattung durch den Kreis. Erkenntnis des Oberlandesgerichts in Marienwerder vom 10. Januar 1907	770
— Besteuerung von Viaduktbögen. Erkenntnis des Oberverwaltungsgerichts vom 15. Oktober 1907	977 1272
Polizeirecht. Aufgaben der Wegepolizeibehörden. Erkenntnis des Oberverwaltungsgerichts vom 3. Oktober 1907	1272
Soziales Versicherungsrecht. Begriff des Betriebsunfalls. Erkenntnis des Reichsversicherungsamts vom 15. Juni 1907	1510
Steuerrecht. Die Befreiungsvorschrift des § 4 des preußischen Stempelsteuergesetzes findet keine Anwendung auf Kaufverträge, die die Ausführung des Enteignungsunternehmens vorbereiten sollen, aber das Recht zum Eigentumserwerb an den veräußerten Grundflächen nicht für den zur Enteignung Berechtigten, sondern für eine Mittelsperson begründen. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 15. Januar 1907	229
— Besteuerung von Viaduktbögen. Erkenntnis des Oberverwaltungsgerichts vom 15. Oktober 1907	977 1272
Straßen- und Wegebau. Enteignungspflicht der Gemeinde nach § 13 des preußischen Fluchtliniengesetzes. Anlegung einer neuen Straße. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 20. April 1906	227
— Festsetzung von Fluchtlinien für Privatstraßen. Erkenntnis des Oberverwaltungsgerichts vom 6. Dezember 1906	495
— Interessentenwege. Erkenntnis des Oberverwaltungsgerichts vom 20. Dezember 1906	496
— Abwendung von Verkehrsfahren von öffentlichen Wegen. Erkenntnis des Oberverwaltungsgerichts vom 29. Januar 1907	497
— Inanspruchnahme eines Weges für den öffentlichen Verkehr. Erkenntnis des Oberverwaltungsgerichts vom 27. Juni 1907	497
— Heranziehung der Eisenbahnverwaltung zu den Kosten des Ausbaus einer städtischen Güterzufuhrstraße. Erkenntnis des Oberverwaltungsgerichts vom 26. September 1907	764 1271
— Aufgaben der Wegepolizeibehörden. Erkenntnis des Oberverwaltungsgerichts vom 30. Oktober 1907	1272

	Seite
Straßen- und Wegebau. Vorausleistungen zum Wegebau. Erkenntnis des Oberverwaltungsgerichts vom 3. Juni 1907	1272
Tarife. Tarifierung von Eichenfaßholz. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 26. September 1906.	224
Telegraphenrecht. Tragung der Kosten für Verlegung oder Veränderung von Telegraphenlinien. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 23. März 1906	226
— Kostenfreiheit nach § 6 des Telegraphenwegegesetzes. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 18. März 1907	226
Unfallfürsorge. Der Schalterdienst der Eisenbahn ist zu dem gesamten Betrieb der Eisenbahn im Sinne des Gewerbe-Unfallversicherungsgesetzes zu rechnen. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 31. März 1905	226
Unfallversicherung. Der Schalterdienst der Eisenbahn ist zu dem gesamten Betrieb der Eisenbahn im Sinne des Gewerbe-Unfallversicherungsgesetzes zu rechnen. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 31. März 1905 .	226
Wegerecht. Tragung der Kosten für Verlegung oder Veränderung von Telegraphenlinien. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 23. März 1906 . .	226
— Kostenfreiheit nach § 6 des Telegraphenwegegesetzes. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 18. März 1907	226
— Verwandlung eines eisenbahnfiskalischen Privatweges in eine öffentliche städtische Straße. Tragung der Beleuchtungskosten. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 26. Mai 1906	229
— Aufgaben der Wegepolizeibehörden. Erkenntnis des Oberverwaltungsgerichts vom 3. Oktober 1907	1272
Zollgesetz. Verpflichtung der Eisenbahn- und der Zollverwaltung aus § 59 des Vereinszollgesetzes. Erkenntnis des Reichsgerichts vom 15. Januar 1908.	971

Gesetzgebung.

Amerika. Argentinien. Allgemeines Gesetz über Eisenbahnkonzessionen vom Jahre 1907	513
— Vereinigte Staaten. Gesetz vom 22. April 1908, betr. die Haftpflicht der Eisenbahnfrachtführer gegenüber ihren Angestellten in gewissen Fällen	1533
Asien. Britisch-Ostindien. Bestimmungen über die Beförderung und Einfuhr von Sprengstoffen vom 31. Mai 1907	1286
Australien. Eisenbahnordnung für den Staat Viktorien vom 18. Juni 1907 .	517
— Personen-, Güter- und Gebührentarif auf den Staatseisenbahnen von Neuseeland vom 2. August 1907	782
Bayern. Königlich Allerhöchste Verordnung vom 15. August 1908, die Bildung eines Landeseisenbahnrats für die Staatseisenbahnverwaltung betreffend	1512
Belgien. Gesetz vom 18. August 1907, betr. den Rückkauf der der Gesellschaft der westflandrischen Eisenbahnen gehörenden Linien durch den belgischen Staat	512

	Seite
Belgien. Abkommen vom 30. Oktober 1907 zwischen Belgien und Frankreich über die Regelung des Betriebs auf der Eisenbahn von Hazebrouck nach der belgischen Grenze	1278
Dänemark. Gesetz vom 27. Mai 1908, betr. neue Eisenbahnanlagen usw. .	1523
Frankreich. Gesetz vom 16. Januar 1908, betr. die Genehmigung eines Abkommens und eines Staatsvertrags über die Eisenbahnstrecke von Hazebrouck nach der belgischen Grenze in der Richtung nach Poperinghe .	512
— Gesetz vom 17. März 1908, betr. die Einreihung der Nebenbahn Oran—Arzew in das Netz der Hauptbahnen und Genehmigung des zwischen dem Statthalter von Algier und der Gesellschaft der algerischen Eisenbahnen über den Rückkauf der genannten Linie getroffenen Abkommens . . .	775
— Gesetz vom 14. April 1908, betr. Gemeinnützigkeitserklärung einer Nebenbahn mit 1 Meterspur von Froissy nach Crève-coeur	775
— Gesetz vom 13. Juli ¹⁾ 1908, betr. den Rückkauf des Netzes der Westbahngesellschaft	1278
— Gesetz vom 16. Juli 1908, betr. Gemeinnützigkeitserklärung einer Eisenbahn mit 1 m Spurweite von Confolens nach Bellac	1278
— Gesetz vom 16. Juli 1908, betr. Gemeinnützigkeitserklärung einer Eisenbahn in Algier von Beni-Saf nach Tlemcen	1278
— Gesetz vom 17. Juli 1908, betr. Gemeinnützigkeitserklärung von Hauptbahnen von Auch nach Lannemezan, von Castelnau-Magnoac nach Tarbes und von Arreau nach Saint-Lary sowie einer hydroelektrischen Kraftanlage für den Betrieb verschiedener Eisenbahnen und betr. Genehmigung eines Vertrags mit der Südbahngesellschaft	1278
Hessen. Gesetz vom 14. Mai 1908 über die Abänderung des Gesetzes, die Ruhegehaltsverhältnisse und die Versorgung der Hinterbliebenen der im Hessisch-Preußischen Gemeinschaftsdienst angestellten Staatseisenbahnbeamten betreffend, vom 26. März 1897 und des Gesetzes, anderweitige Bemessung der Bezüge für die Hinterbliebenen der im Hessisch-Preußischen Gemeinschaftsdienst angestellten Staatseisenbahnbeamten betreffend, vom 21. April 1898	1277
Italien. Gesetz, betr. die Ordnung des Staatsbetriebs auf den nicht dem Privatbetrieb überlassenen Eisenbahnen in Italien, vom 7. Juli 1907 . .	273
Luxemburg. Beschluß vom 5. August 1903 über die Organisation eines Eisenbahnrats für die Wilhelm-Luxemburg-Bahn. — Beschluß vom 4. Februar 1907, betr. Abänderung des vorstehenden Beschlusses . . .	979
Niederlande. Allgemeines Reglement für die Beförderung auf den Eisenbahnen in den Niederlanden, vom 4. Januar 1901	502
— Gesetz vom 23. Juli 1908, betr. Einführung einer gesetzlichen Zeit . . .	1522
Österreich. Gesetz vom 23. Oktober 1907, wirksam für das Erzherzogtum Österreich unter der Ems, betr. finanzielle Sicherstellung der Lokalbahn Friedberg—Aspang	230
— Gesetz vom 30. Dezember 1907, betr. die Herstellung normalspuriger Eisenbahnen von Rudolfswert über Möttling an die Landesgrenze in der	

¹⁾ Auf S. 1278 heißt es fälschlich März statt Juli.

Richtung gegen Karlstadt mit Abzweigung nach Tschernembl und von Knin an die Landesgrenze in der Richtung gegen Pribudic auf Staatskosten	501
Österreich. Gesetz vom 2. August 1908, betr. die Erwerbung der Böhmi- schen Nordbahn durch den Staat	1513
— Übereinkommen vom 26. März 1908 zwischen dem k. k. Eisenbahnmini- sterium und dem k. k. Finanzministerium im Namen der k. k. Regierung einerseits und der k. k. priv. Böhmisches Nordbahngesellschaft ander- erseits, betr. die Erwerbung der Böhmisches Nordbahn durch den Staat . .	1515
— Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 26. August 1908, betr. die Erwerbung der Böhmisches Nordbahn durch den Staat	1521
Preußen und Deutsches Reich. Gesetze, Verordnungen und Erlasse nach dem Eisenbahnverordnungsblatt	229 500 774 978 1276 1511
Rumänien. Gesetz vom 6./18. April 1889, betr. die Errichtung des Reserve- fonds der Staatseisenbahnen. — Gesetz vom 28. März/10. April 1908, betr. die Abänderung einiger Bestimmungen des vorbezeichneten Gesetzes .	981
Rußland. Verordnung des Ministers der Verkehrsanstalten vom 11. Juli 1907, betr. Dienstanweisung für die Ingenieure bei Abnahme und Be- sichtigung der vom Ministerium der Verkehrsanstalten bestellten Stahl- schienen und Überwachung der technischen Lieferungsbedingungen . .	513
— Verordnung des Ministers der Verkehrsanstalten vom 11. Juli 1907, betr. die Einsetzung eines Brückenausschusses	513
— Verordnung des Ministers der Verkehrsanstalten vom 8. November 1907, betr. die Einsetzung eines Ausschusses bei dem Ingenieurrat zur Begut- achtung der Betriebsmittel und der Werkstattseinrichtungen	513
— Vorläufiges Abkommen, betr. die Verbindung der russischen und japa- nischen Eisenbahnen in der Mandschurei vom 31. Mai/13. Juni 1907 . .	776
— Verordnung des Ministers der Verkehrsanstalten vom 12. Januar 1908, betr. Dienstanweisung über die Organisation der Hilfeleistung bei Un- glücksfällen mit Zügen auf den Eisenbahnen	780
— Allerhöchst am 29. Januar 1908 bestätigte Verordnung des Ministerrats, betr. die Abänderung des zurzeit gültigen Personentarifs	781
— Erlaß des Kriegsministers und des Ministers der Verkehrsanstalten vom 26. Februar 1908, betr. die Regeln und die Ordnung, die bei der Beförderung von Artilleriegütern auf der Eisenbahn, zusammen mit einzel- nen bestimmten Arten von Geschützen, mit Handfeuerwaffen und mit Schießvorräten zu beobachten sind	781
— Erlaß des Kriegsministers und des Ministers der Verkehrsanstalten vom 9. Januar 1908, betr. die Regeln für die Aufstellung einer besonderen Stammrolle über die Mannschaften der Reserve der Armee und Flotte .	782
— Gesetze vom 1. März 1908, betr. die Unterhaltung einer regelmäßigen Dampferverbindung a) auf dem Lenafluß; b) auf dem Baikalsee; c) auf dem Amurflußgebiet	980
— Erlaß des Ministers der Verkehrsanstalten vom 6. Februar 1908, betr. Er- gänzung des Verzeichnisses der Güter, die die Eisenbahnen auf offenen Wagen unter der Bedingung einer begrenzten Verantwortlichkeit be- fördern dürfen	980

	Seite
Rußland. Erlaß des Finanzministers vom 27. März 1908, betr. den Zeitpunkt, an dem der neue Personentarif der russischen Eisenbahnen in Wirksamkeit treten soll	981
— Allerhöchst am 28. Februar 1907 bestätigte Verfügung des Ministerrats über die Erhebung einer besonderen Gebühr von Holzmaterial, das von einigen Stationen der Jekaterinenbahn abgefertigt wird, zu gunsten der Unterhaltung von Krankenhäusern innerhalb der Bergwerksbezirke Bokowo und Chrustalnaja	981
— Erlaß des Ministers der Verkehrsanstalten vom 1. April 1908, betr. Beförderung von Getreide	981
— Gesetz vom 6. Juni 1908, betr. die Inangriffnahme des Baues der Amurbahn in Regie und auf Kosten des Fiskus	1283
— Gesetz vom 8. Juni 1908, betr. die Anwendung von Baugeldern a) zu Ergänzungsarbeiten und Lieferungen für die Bologoje-Pleskauer Bahn; b) für den Umbau der Station Bologoje der Nikolai-Bahn	1530
— Gesetz vom 26. Juni 1908, betr. den Bau eines zweiten Gleises auf der Sibirischen Eisenbahn und Genehmigung der Baukosten der Arbeiten erster Ordnung an diesem Gleise	1530
— Vereinbarung der Kaiserlichen russischen und österreichischen Regierungen vom 14. Februar 1908, betr. Erleichterung des Warenaustausches auf den Eisenbahnen zwischen Rußland und Österreich-Ungarn, sowie eine Ergänzung des Abkommens vom 21. September 1851 und 19. März 1901	1531
— Erlaß des Ministers der Verkehrsanstalten vom 15. März 1908, betr. Genehmigung der Vorschriften über die Durchfahrt von Schiffen und Flößen unter Eisenbahnbrücken	1532
— Erlaß des Ministers der Verkehrsanstalten vom 20. März 1908, betr. die Einstellung von Verkehrskontrolleuren auf den Staatseisenbahnen	1532
— Allerhöchst am 9. März 1908 bestätigter Beschluß der Allerhöchst eingesetzten Kommission zur Bekämpfung der Pest, wegen Ausdehnung ihrer Tätigkeit auf Flecktyphus	1532
Schweden. Erlaß des Königs an die Eisenbahnverwaltung vom 1. November 1907, betr. die Errichtung eines Eisenbahnrats	1284
Schweiz. Bundesgesetz vom 17. Dezember 1907, betr. den Bau einer schmalspurigen Eisenbahn von Brienz nach Interlaken als Fortsetzung der Brünigbahn	502
Serbien. Betriebsreglement für den inneren Verkehr auf den Eisenbahnen des Königreichs Serbien. Gültig vom 1./14. Januar 1908 ab	982
Spanien. Novelle vom 30. August 1907 zum Nebenbahngesetz vom 30. Juli 1904.	512
Ungarn. Erlaß des Handelsministers vom 28. August 1907, betr. die Eisenbahndienstordnung (Pragmatik) für die Eisenbahnen Ungarns	230
— XXXVI. Gesetzartikel vom Jahre 1907, über den Landeskommunikationsrat	1279
Verschiedene Staaten. Ausländische Gesetze und Verordnungen zur Bekämpfung von Ausständen und zur Schlichtung von Arbeitsstreitigkeiten im Eisenbahnbetriebe.	1082

D. Bücherschau.**Besprechungen.**

	Seite
Allgemeine Eisenbahnkunde für Studium und Praxis. Vierter Teil: Die Bewirtschaftung und Verwaltung der Eisenbahnen	1543
Arendt, O. Die elektrische Wellentelegraphie	986
Auler, Pascha. Die Hedschasbahn. II. Teil: Ma'an bis El'Ula	983
Barker, J. Ellis. Modern Germany	1557
Beton-Kalender 1908	248
Bernhardt, Rob. Das Eisenbahnprojekt Donaueschingen — Schaffhausen (Randenbahn)	791
Biedermann, E. Die technische Entwicklung der Eisenbahnen der Gegenwart	289
Blum, Otto und Giese, Erich. Wie erschließen wir unsere Kolonien?	523
Bragstad, O. S. Konstruktionen und Schaltungen aus dem Gebiete der elektrischen Bahnen	240
Bruns, Johannes. Die Telegraphie in ihrer Entwicklung und Bedeutung	244
Colson, C. Les travaux publics et les transports	783
Le Concessioni di ferrovie all'industria privata	528
Daggett, Stuart, Ph. D. Railroad Reorganization	1287
Dannenbaum, Adolf. Die Dampfmaschine und ihre Steuerung	1555
Deutsch-russischer Verein zur Pflege und Förderung der gegenseitigen Handelsbeziehungen. Protokoll über die neunte ordentliche Mitgliederversammlung	1558
Eisenbahntechnik der Gegenwart. Oberbau und Gleisverbindungen	237
Ertel, Arthur. Handbuch für den Bau und die Instandhaltung der Oberleitungsanlagen elektrischer Bahnen	1296
Eversheim, Dr. P. Die Elektrizität als Licht- und Kraftquelle	244
Feldhaus, Franz M. Deutsche Erfinder	1556
Friedrichs, Hans. Das Feldmessen des Tiefbautechnikers	988
Galka, Max. Graphostatik zum Gebrauch an technischen Lehranstalten und zum Selbstunterricht	989
Gerke und Stillich, Dr. Kohlenbergwerk	1290
Giese, Erich und Blum, Otto. Wie erschließen wir unsere Kolonien?	523
Gollmer, E. Die Blocksicherungseinrichtungen auf den preußischen Staatsbahnen	794
Grimshaw, Robert. La construction d'une locomotive moderne	1554
Guillery, C. Bau der Eisenbahnwagen und ihre Unterhaltung im Betriebe	1553
von Halle, E. Die Weltwirtschaft	247 798
Handbuch der Ingenieurwissenschaften. Fünfter Teil: Der Eisenbahnbau	1294 1548 1549
Heilmann, Ralph E. A. M. Chicago Traction. A study of the efforts of the public to secure good service	1585

	Seite
Hering, Kurt. Das 200jährige Jubiläum der Dampfmaschine 1706—1906 . . .	242
Illustriertes technisches Wörterbuch in sechs Sprachen. Band II: Die Elektrotechnik	796
Jungnickel. Chronik der Königlichen Eisenbahndirektion zu Altona . . .	1547
Kalähne, A. Die neueren Forschungen auf dem Gebiet der Elektrizität und ihre Anwendungen	985
Kaufmann, Georg. Tabellen für Eisenbahnbetonkonstruktionen	1553
Kersandt, Friedrich, Dr. phil. Das Kleinbahnwesen in der Provinz Ost- preußen vom volkswirtschaftlichen Standpunkt aus betrachtet	796
Kind, Dr. Entwicklung und Ausdehnung der Eisenbahngesellschaften im niederrheinisch-westfälischen Kohlengebiet	1540
Kisskalt, E. Das königlich bayerische Postwesen seit seinem Bestehen als Staatsanstalt	532
Krause, Rudolf. Messungen an elektrischen Maschinen	241
Kyser, Herbert. Die elektrischen Bahnen und ihre Betriebsmittel	240
Leutke, P. Dr. Das Verfügungsrecht beim Frachtgeschäft mit besonderer Berücksichtigung des Postfrachtgeschäfts	1545
Lueger, Otto. Lexikon der gesamten Technik und ihrer Hilfswissen- schaften	238 1295
Macco, Heinrich. Die Entwicklung des Eisenbahnnetzes, des Betriebes, der finanziellen Erträge und die Organisation der Verwaltung der preußischen Staatsbahnen, in Tabellen zusammengestellt	526
Mac Nulty, Philip. Statement of evidence as to rates, transports arrange- ments etc. in connection with continental Railways	792
Müller, Ph. Unser Eisenbahnwesen.	1542
zur Nedden, F. Das praktische Jahr des Maschinenbau-Volontärs	242
Opinions and decisions of the Railroad commission of the State of Wisconsin	1547
Rinkel, R. Einführung in die Elektrotechnik	1555
Schaper, G. Eiserne Brücken	1293
Schau, A. Der Eisenbahnbau	792
Scheibner, J. Schranken und Warnungstafeln	1295
Scheyrer, Ferdinand. Friedrich List, der große deutsche Volkswirt	532
Schönhöfer, Robert, Dr. Statistische Untersuchung von Bogen- und Wölb- tragwerken in Stein, Eisen, Beton oder Eisenbeton	1553
Schultz-Niborn. Allgemeine Eisenbahnkunde für Studium und Praxis. Vierter Teil: Die Bewirtschaftung und Verwaltung der Eisenbahnen . . .	1543
Simmersbach, Oskar. Die Eisenindustrie	530
Spera, Giuseppe. L'esercizio ferroviario in Italia nei sui rapporti con l'eco- nomia del paese e la scienza dei trasporti	518
Stendel und Stillich, Dr. Eisenhütte	1290
Stern, Ottokar. Das Problem der Pfahlbelastung	984
Stillich, Dr. und Gerke. Kohlenbergwerk)	
Stillich, Dr. und Stendel. Eisenhütte . .)	1290

B. G. Teubners Verlag. Auf dem Gebiete der Mathematik, Naturwissenschaften, Technik nebst Grenzwissenschaften	1296
Thurn, H. Die Funkentelegraphie	245
Tietze, Walter, Dr. Die Oderschiffahrt	246
Warneyers Jahrbuch der Entscheidungen	798
Weissenbruch, L. Die bibliographische Dezimal-Klasseneinteilung und ihre Anwendung auf die Eisenbahnfachwissenschaften	990
Weltwirtschaft. III. Teil: Das Ausland	247 798

Übersicht der neuesten Hauptwerke über Eisenbahnen und aus verwandten Gebieten 249 533 800 991 1297 1560

Zeitschriften. 250 533 800 992 1298 1561

Berichtigungen.

- Jahrgang 1907, S. 1341, lfd. No. 22, Spalte 48 muß es statt 3 843,0 heißen: 38 430.
 „ 1907, „ 1467, Zeile 10 von oben muß vor „Die Verkehrswege im Kaukasus“ stehen: (No. 21 u. 22:).
 „ 1908, „ 1278, Frankreich. Statt Gesetz vom 13. März 1908 muß es heißen: 13. Juli 1908.
 „ 1908 „ 1294, Zeile 3. Statt Wilhelm Zimmermann muß es heißen: Wilhelm Engelmann.

Betriebskoeffizient und Rentabilität.

Von Johannes Stein,
Finanzrat in Oldenburg.

Wenn die Öffentlichkeit sich bei uns mit den finanziellen Ergebnissen der Staatsbahnverwaltungen beschäftigt, pflegt das Interesse bei zwei Zahlen zu verweilen, die für eine jede Verwaltung alljährlich auf gleichartigen Grundlagen ermittelt und allen weiteren Erörterungen zugrunde gelegt werden. Es sind das der Betriebskoeffizient (Betriebszahl) und die Rentabilität. Der erstere ist der Ausdruck des Verhältnisses zwischen den Einnahmen und Ausgaben des Betriebes, wie sie sich aus den nach gleichen Regeln (dem Normalbuchungsformular) erfolgten Buchungen ergeben, die letztere bedeutet den Überschuß der Einnahmen über die Ausgaben in seinem Verhältnis zum Anlagekapital. Beide Zahlen, die somit in nahem verwandtschaftlichen Verhältnis zu einander stehen, genießen in Presse und Parlament unbedingtes Vertrauen. Wie von einem zuverlässigen Barometer liest man den Stand der Eisenbahnfinanzen in den einzelnen Staaten von ihnen ab, und diejenige Verwaltung, die im Verhältnis zu ihrer eigenen Vergangenheit oder zu den Schwesterverwaltungen günstige Ergebnisse, d. h. einen niedrigen Betriebskoeffizienten und eine hohe Rentabilitätsziffer aufweisen kann, gilt als des Beweises ihrer wirtschaftlich günstigen Lage überhoben.

Diese hohe Einschätzung der Rentabilitätsziffer und ihrer Grundlage, der nach dem Normalbuchungsformular geführten Betriebsrechnung, als eines untrüglichen Maßstabes für den Stand zunächst der preußischen Eisenbahnfinanzen, dann aber auch als einer Vergleichsgrundlage für die verschiedenen Bahnen untereinander, hat noch jüngst von zuständiger Seite einen besonders bestimmten und alle Zweifel abschneidenden Ausdruck gefunden. Auf eine Anfrage im preußischen Abgeordnetenhaus nämlich, nach welchen Grundsätzen die Eisenbahnverwaltung ihre finanziellen Ergebnisse ermittle, wurde vom Regierungstische aus erklärt, daß

für die Ermittlung des finanziellen Ergebnisses der preußischen Staatsbahnen nur das Betriebsergebnis zugrunde gelegt werden dürfe, nämlich die Betriebseinnahmen, die Betriebsausgaben und die Betriebsüberschüsse, wie sie jährlich auf Grund des Normalbuchungsformulars festgestellt würden. Der Betriebsüberschuß im Verhältnis zum Anlagekapital ergebe die Rente. Wenn man die wirtschaftlichen Verhältnisse nicht verwischen wolle, müsse man an diesem Ergebnis streng festhalten. Nur nach diesem Maßstab dürfe man rechnen, wenn man die Wirtschaftlichkeit einer Eisenbahnverwaltung berechnen wolle; nur so überzeuge man sich, ob in der Verwaltung alle Details der Wirtschaftsführung richtig eskomptiert seien. Nur auf diese Weise bestehe auch die Möglichkeit, die finanziellen Ergebnisse ein und derselben Verwaltung in den einzelnen Jahren zu vergleichen, aber auch die verschiedenen Verwaltungen untereinander.

Nach der grundlegenden Bedeutung, die hiernach dem Normalbuchungsformular beigemessen wird, liegt die Annahme nahe, daß es sich dabei um eine erschöpfende Anleitung zur richtigen Wirtschaftsführung im Eisenbahnwesen handle, die alle Fehler von irgendwelchem Gewicht ausschließt oder sie wenigstens als solche unmittelbar zur Erscheinung bringt. Es dürfte eine Verwaltung das Eisenbahnrechnungswesen nur auf das Formular aufbauen, um nun sicher zu sein, daß ein sich dabei ergebendes günstiges Verhältnis zwischen Einnahmen, Ausgaben und Kapital als Beweis der gesunden Gestaltung der Eisenbahnfinanzen nicht widerlegt werden kann.

Eine solche Annahme könnte aber für die Beteiligten eine schwere Gefahr bedeuten, zumal wenn Entschlüsse von finanzieller Bedeutung darauf gebaut werden sollten. Denn das Normalbuchungsformular ist in Wirklichkeit nichts weniger als eine Anweisung der gedachten Art. Es hat mit der Wirtschaftsführung an sich nichts zu tun, sondern enthält nur Vorschriften darüber, wie diejenigen Einnahmen und Ausgaben, die nach der besonderen Wirtschaftsführung einer jeden Verwaltung erwachsen und nach ihren Grundsätzen zum eigentlichen Betriebe der Bahn gerechnet werden, zu buchen und in Haupt- und Unterpositionen zusammenzufassen sind. Das Formular ist nichts weiter als ein Schema oder ein System von Kategorien, in das bei jeder Bahnverwaltung der im Betriebe erwachsende jährliche Rechnungsstoff verteilt und verarbeitet wird. Es ist auf dem Boden der preußischen Verwaltung erwachsen, nach deren Bedürfnissen gestaltet und dann auf zahlreiche andere Bahnverwaltungen, insbesondere auch auf die übrigen deutschen Staatsbahnen übertragen. Schon die äußere Anpassung hat diesen Verwaltungen einige Schwierigkeiten bereitet. Eine Übertragung des Geistes, in dem die Betriebs-

rechnung nach dem preußischen Herkommen ausgeführt wird, oder auch nur der Grundsätze, nach denen in Preußen die Grenzen zwischen der Betriebsrechnung einerseits und den sonstigen Eisenbahnrechnungen (Extraordinarien, Eisenbahnanleihegesetz usw.) und weiterhin der ganzen Staatsrechnung andererseits gezogen werden, ist dabei weder verlangt noch von vornherein ernstlich beabsichtigt worden. Vielleicht wäre auch eine solche Übertragung schon deshalb nicht möglich gewesen, weil die wirtschaftlichen Verhältnisse der preußisch-hessischen Bahnen in einigen Beziehungen anders liegen, als bei manchen ihrer Schwesterverwaltungen.

Es mag daher vielleicht nicht bloß vom theoretischen Standpunkte einiges Interesse darbieten, einmal den Grundlagen nachzugehen, auf denen sich Betriebszahl und Rentabilität aufbauen, festzustellen, inwieweit Unterschiede im Rechnungswesen und in der Wirtschaftsführung den Vergleich stören, und zu versuchen, durch zahlenmäßige Berechnung der bestehenden Verschiedenheiten und ihre tunlichste Ausgleichung berichtigte Betriebs- und Rentabilitätszahlen zu finden, die eine etwas zuverlässigere Vergleichsgrundlage bieten als die nur auf Grund des Formulars gewonnenen.

I.

Schon in der erwähnten Erklärung des preußischen Regierungskommissars wurde darauf hingewiesen, daß in Preußen zwei Posten des Eisenbahnbudgets in der Betriebsrechnung fast ganz fehlen, die anderwärts darin aufgeführt werden, nämlich auf der Einnahmeseite die Zinsen der zeitweise verfügbaren Gelder und unter den Ausgaben die meisten Pensionen der Staatsbeamten und ihrer Hinterbliebenen. Diese beiden Posten sind untereinander nicht gleichwertig.

An Zinsen und Kursgewinnen (Titel VI Pos. 5 des Normalbuchungsformulars) wurden 1905 vereinnahmt:

	16	Prozent der Gesamteinnahme
bei den preußisch-hessischen Bahnen	51 561	= 0,003
„ „ Reichsbahnen	101 083	= 0,093
„ „ bayrischen Bahnen	186 714	= 0,096
„ „ sächsischen „	35 051	= 0,016
„ „ württembergischen Bahnen	43 467 ¹⁾	= 0,063
„ „ badischen „	152 599	= 0,175
„ „ mecklenburgischen „	29 104	= 0,190
„ „ oldenburgischen „	102 597	= 0,800.

¹⁾ Einschließlich anderer Einnahmen.

Aus diesen Zahlen geht einmal hervor, daß tatsächlich die Zins-einnahmen bei den verschiedenen Verwaltungen eine verhältnismäßig verschiedene Höhe erreichen, oder, was der Sache näher kommen wird, daß sie in verschiedenem Umfange durch die Betriebsrechnung laufen, also mehr oder minder anderen Positionen der Staatsrechnung zugute kommen. Daneben lassen die Zahlen aber erkennen, daß die so festgestellten Verschiedenheiten finanziell für die gesamte Betriebsrechnung von verschwindender Bedeutung sind und höchstens bei den oldenburgischen Bahnen das Schlußergebnis in einigermaßen fühlbarer Weise beeinflussen. Es wird sich daher rechtfertigen lassen, wenn dieser Punkt nicht weiter berücksichtigt wird.

Von größerer Bedeutung sind die Pensionen, die mit den Zinsen das gemeinsam haben, daß sie bei einzelnen Verwaltungen in verschieden weitem Umfange außerhalb der Betriebsrechnung verausgabt werden, obwohl sie wirtschaftlich dem Eisenbahnwesen und zwar dem Betriebe selbst zuzurechnen sind. Das einzelne ergibt sich aus nachstehender Tabelle.

Im Jahre 1905 sind

	v e r a u s g a b t			zu- sammen	in der Betriebs- rechnung ver- rechnet	mehr ver- ausgabt als ver- rechnet
	für Pensionen	für Witwen- und Waisen- gelder	für Zuschüsse zu Pensions- kassen			
	R. St. Tab. XXVI Sp. 3	R. St. Tab. XXVI Sp. 4	R. St. Tab. XXVI Sp. 5		R. St. Tab. XXII Sp. 44	
bei der preußisch- hessischen Ge- meinschaft . .	35 638 724	14 788 122	—	50 426 846	15 017 749	35 409 097
bei den Reichs- bahnen	1 931 860	598 964	—	2 530 824	2 530 924	—
in Bayern	5 584 645	2 201 466	—	7 786 111	17 710	7 768 401
„ Sachsen	3 781 343	1 423 975	—	5 205 318	5 205 318	—
„ Württemberg . .	395 860	157 457	803 600	1 356 917	944 248	412 669
„ Baden	1 018 407	770 786	—	1 789 193	1 789 193	—
„ Mecklenburg . .	—	—	169 173	169 173	169 173	—
„ Oldenburg . . .	138 029	31 944	17 664	187 637	187 637	—
bei den Pfalzbahnen	—	—	506 530	506 530	506 530	—

Es fehlen also in der preußischen, in der bayrischen und in der württembergischen Betriebsrechnung mehr oder minder erhebliche Beträge, die den Ausgaben hinzugezählt werden müssen, wenn man die Rechnungsabschlüsse vergleichbar machen will. Tut man das, so ergibt sich eine Steigerung der Betriebszahl um 2,05 % für Preußen, um 3,98 % für Bayern und um 0,60 % für Württemberg. Die Rentabilität dagegen sinkt dagegen in Preußen um 0,39 %, in Bayern um 0,43 % und in Württemberg um 0,06 %.

II.

Die bisher erwähnten Verschiedenheiten und einige andere von minderer Wichtigkeit (z. B. die Behandlung der Versicherungsprämien für Gebäude) ergeben sich aus der besonderen Einrichtung des Rechnungswesens bei den einzelnen Verwaltungen. Sie waren im ganzen willkürlicher Art. Daneben stehen andere, die mit der wirtschaftlichen Lage der Unternehmungen zusammenhängen. Selbstverständlich sind damit nicht die Unterschiede in den Einnahmen und Ausgaben gemeint, die daraus entspringen, daß die eine Verwaltung infolge niedrigerer Löhne, besserer Ausnutzung ihrer Anlagen usw. günstiger arbeitet als die andere. Denn diese Unterschiede sollen ja durch die Vergleichung gerade festgestellt werden. Es handelt sich vielmehr darum, daß gewisse gleichartige Ausgaben bei der einen Verwaltung in anderer Form geleistet werden, als bei der anderen und daß sie infolgedessen nach der Einrichtung des Buchungsformulars bei der einen Verwaltung als Ausgabe erscheinen, bei der anderen dagegen als Verwendungsform des Überschusses.

In der Regel ist jede Verwaltung Eigentümerin derjenigen Anlagen und Fahrzeuge, die sie in ihrem Betriebe verwendet. Es kommen aber bei jeder Verwaltung auch Ausnahmen vor, indem sie entweder ganze Eisenbahnlinien gepachtet hat oder bei der Berührung mit einer anderen Verwaltung deren Grenzstrecken und Bahnhofsanlagen gegen entsprechende Vergütung mitbenutzt oder für den Verkehr auf den eigenen Strecken fremde Betriebsmittel, namentlich Güterwagen, verwendet, wofür sie Miete zu zahlen hat. Da hierbei in der überwiegenden Mehrzahl der Fälle das Entgelt tunlichst nach dem Selbstkostenprinzip bemessen ist, so haben diese rechtlichen Anomalien wirtschaftlich kein übermäßig großes Gewicht, und es ist in dieser Beziehung eigentlich von keiner Bedeutung, ob der Aufwand für die Verfügung über derartige Anlagen und Betriebsmittel vom Eigentümer in der Form von Schuldzinsen oder vom Mieter in der Form von Miete bestritten wird. Trotzdem macht das Buchungsformular einen durchgreifenden Unterschied, indem es die Pacht, Miete und son-

stige Vergütungen als Ausgaben behandelt und in die Rechnung aufnimmt, während die Zinsen, wenigstens in der Regel, nicht als Ausgabe, sondern erst nach Feststellung des Überschusses als Verwendungsart dafür in die Erscheinung treten.¹⁾

Will man daher das wirtschaftliche Ergebnis richtig und gleichmäßig ermitteln, so muß man die Mieten bei den Ausgaben unberücksichtigt lassen. Die Reichsstatistik trägt diesem Gesichtspunkt Rechnung, aber in einer Form, die dem hier verfolgten Zweck nicht voll entspricht. Neben der gewöhnlichen Berechnung des Betriebskoeffizienten (Tab. XXII Sp. 98) und der Rentabilität (Tab. XXIII Sp. 5) gibt sie für beide Schlußzahlen eine Aufstellung, in der sowohl bei den Einnahmen als bei den Ausgaben die Vergütungen für die gepachteten und verpachteten Bahnstrecken ausgeschieden sind und das Anlagekapital entsprechend erhöht ist (Tab. XXII Sp. 105 und XXIII Sp. 9). Richtiger wäre vielleicht, die Pachteinahmen nicht auszuschneiden, da auch die Pachtausgaben nicht sowohl ausgeschieden, als vielmehr in den Überschuß übertragen werden sollen. Vor allem aber muß die Berichtigung der Betriebsrechnung dadurch vervollständigt werden, daß auch die Vergütungen für das in Gemeinschaftsverhältnissen und bei Fahrzeugmieten benutzte fremde Gut den Ausgaben ab- und dem Überschuß zugerechnet werden. Das stößt auf die Schwierigkeit, daß diese Vergütungen durchweg nicht für sich allein, sondern zusammen mit Ersatzzahlungen für andere Leistungen nachgewiesen werden, nämlich in Gemeinschaftsverhältnissen für den Unterhaltungs- und Betriebsaufwand der Eigentumsverwaltung und bei Fahrzeugmieten für den Unterhaltungsaufwand allein. Man wird diese Schwierigkeit umgehen können, indem man nach tunlichst genauer Schätzung nur einen bestimmten Bruchteil des nachgewiesenen Aufwandes (R. St. Tab. XXII Sp. 78 und 81) ausscheidet. In nachfolgendem mag der Bruchteil der Vergütungen für das in Gemeinschaftsverhältnissen und Betriebsmitteln zur Verfügung gestellte fremde Kapital auf ein Drittel der gesamten Mieten bemessen werden. Daneben sind die Vergütungen für gepachtete Bahnstrecken mit ihrem vollen Betrage einzusetzen.

¹⁾ Eine eigentümliche und charakteristische Ausnahme macht Bayern, indem es den Zins- und Abtragungsaufwand einer eigenen Bahnstrecke als Pacht verausgabt. S. die Reichsstatistik Tab. XXXII Sp. 77 und die Anmerkung dazu.

Es ergibt sich dann z. B. für das Jahr 1905 die folgende Aufstellung:

	Vergütung für gepachtete Bahnstrecken R. St. Tab. XXII Sp. 77	Sonstige Vergütungen (zu 1/3) R. St. Tab. XXII Sp. 78	Miete für Fahrzeuge (zu 1/3) R. St. Tab. XXII Sp. 81	Zusammen	In Hundert- teilen der Gesamt- einnahme
Preußisch-hessische Gemeinschaft . . .	1 718 682	1 991 515	4 714 426	8 424 623	0,49
Reichseisenbahnen .	3 300 359	490 027	662 655	4 453 041	4,08
Bayern	2 197 773	162 846	1 819 838	4 180 457	2,14
Sachsen	915 084	219 012	1 281 486	2 415 582	1,62
Württemberg . . .	—	143 989	645 901	789 890	1,14
Baden	194 992	298 226	807 685	1 300 903	1,49
Mecklenburg . . .	—	91 523	188 676	280 199	1,83
Oldenburg	951 500	187 932	214 534	1 353 966	10,56
Pfalzbahnen ¹⁾ . . .	—	21 623	434 340	455 963	1,19

Die Betriebsausgaben erfahren also bei allen Verwaltungen eine Ermäßigung, die auf den Betriebskoeffizienten zurückwirkt, aber in sehr verschiedenem Grade. Am stärksten ist der Einfluß beim Reich und bei Oldenburg, wo hohe Pachtausgaben zu leisten sind und bei der gewöhnlichen Berechnung ein ganz falsches Bild gewonnen wird.

Auf die Berechnung der Rentabilität läßt sich diese Berichtigung nicht ausdehnen, weil das Anlagekapital einer jeden Verwaltung eine gegebene Größe ist, die nicht durch Hinzurechnung fremder Kapitalteile vergrößert werden kann, und weil ohne diese Hinzurechnung die Erhöhung des Überschusses entsprechend der soeben nachgewiesenen Ermäßigung der Ausgaben zu falschen Schlüssen verleitet.

III.

1.

Die Reichsstatistik hat für die Feststellung des Betriebskoeffizienten und der Rentabilität noch eine dritte Berechnungsweise. Wurden der ersten die sämtlichen formularmäßigen Einnahmen und Ausgaben der Betriebsrechnung zugrunde gelegt, und wurden bei der zweiten die Ver-

¹⁾ In dieser und den anderen Zusammenstellungen sind in der Regel auch die Pfalzbahnen berücksichtigt, die unter den Privatbahnen eine besondere Stellung einnehmen.

gütungen für die verpachteten und für die gepachteten Bahnstrecken ausgeschieden, so finden bei der letzten auch die Ausgaben für erhebliche Ergänzungen keine Berücksichtigung. Mit diesen Ausgaben für erhebliche Ergänzungen hat es folgende Bewandnis.

Nach den Allgemeinen Vorschriften für die Anwendung des Normalbuchungsformulars gehört zu den Ausgaben des Betriebes auch die völlige Instandhaltung der Bahnanlagen und der Betriebsmittel, einschließlich deren Erneuerung im Falle des Abganges, sowie der Deckung der durch außerordentliche Ereignisse und Unglücksfälle erwachsenden Kosten. Dagegen fallen die Ausgaben für erhebliche Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen der Bahnanlagen, sowie für die Vermehrung der Betriebsmittel in der Regel den Baufonds oder außerordentlichen Fonds zur Last. Sofern solche Ausgaben aber tatsächlich aus dem Betriebsfonds bestritten werden, sind sie in der Betriebsrechnung unter Tit. VI Pos. 3 oder Tit. VII aufzuführen.

Hiernach möchte das Formular bei den baulichen Anlagen zwischen der Instandhaltung einerseits und erheblichen Ergänzungen andererseits unterscheiden, es läßt also im ungewissen, wohin die unerheblichen Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen gehören, und namentlich, was als erhebliche und was als unerhebliche Ergänzungen usw. anzusehen ist. Ersteres wird zwar in der Überschrift zu Tit. VI Pos. 1 nachgeholt, wo die Kosten kleinerer Ergänzungen dem eigentlichen Unterhaltungsaufwand zugezählt werden, der andere Zweifel aber bleibt bestehen, und zwar sowohl hinsichtlich der unteren als der oberen Grenze. Es besteht keinerlei gemeinschaftliche Vorschrift, von welchem Betrage an etwa Ergänzungsbauten in die Pos. 3 aufgenommen werden müssen und bis zu welchem Einzelaufwande sie überhaupt in der Betriebsrechnung geführt werden dürfen. Infolgedessen weicht die Übung bei den einzelnen Verwaltungen auch stark von einander ab, und es werden in Pos. 3 von Preußen-Hessen z. B. Bauten von 30 000 bis 100 000 M und in Oldenburg solche von 10 000 bis 60 000 M gebucht. Diese Unsicherheit ist aber keineswegs diejenige, die am meisten ins Gewicht fällt. Von viel größerer Bedeutung ist die Unsicherheit des Begriffs der Ergänzung selbst. Anscheinend sind damit Bauten und sonstige Anlagen gemeint, die etwas ganz neues darstellen und nicht an die Stelle einer schon vorhanden gewesenen ähnlichen Anlage treten. Wenigstens wäre nur in diesem Falle eine reinliche Scheidung möglich. Andererseits spricht aber die vorhin angeführte Stelle aus den allgemeinen Vorschriften ausdrücklich auch von Verbesserungen der Bahnanlagen, die in die Baufonds oder unter Pos. 3 gehören sollen. Nun werden mit der Erneuerung in der überwiegenden Zahl der Fälle sich Verbesserungen verbinden, und

zumal die Erneuerung des wichtigsten Teiles der Anlagen, nämlich des Oberbaues, wird infolge der regelmäßig fortschreitenden Ansprüche an seine Leistungsfähigkeit sehr häufig mit einer Verstärkung oder sonstigen Verbesserung verbunden sein. Das gleiche dürfte von Brücken, Schranken, Signaleinrichtungen und namentlich von Hochbauten gelten. In allen diesen Beziehungen kann es zweifelhaft sein, ob der einzelne Aufwand in die Baufonds, in die Ergänzungs- oder in die Unterhaltungsposition gehört und es müßte recht wunderbar zugehen, wenn die Praxis bei den einzelnen Verwaltungen, aber auch im Leben einer und derselben Verwaltung, nicht große Schwankungen zeigen sollte.

Bei den Betriebsmitteln verzichtet das Formular auf die Unterscheidung zwischen erheblichen und unerheblichen Ergänzungen, indem es anscheinend von der Voraussetzung ausgeht, daß Fahrzeuge, die nicht an Stelle ausgemusterter treten, durchweg nicht auf Kosten des Betriebes beschafft werden. Damit steht allerdings in Widerspruch, daß nach den allgemeinen Bemerkungen zu Tab. XXII der Reichsstatistik bei der vorgenannten dritten Berechnung des Betriebskoeffizienten auch die Kosten für Vermehrung der Fahrzeuge in Abzug gebracht werden, was im Jahre 1905 anscheinend bei den mecklenburgischen Bahnen tatsächlich notwendig war. Die an derselben Stelle — im Titel VII⁶ — behandelten maschinellen Anlagen sind nicht besonders berücksichtigt, obgleich sie den baulichen Anlagen doch wohl in jeder Beziehung gleichstehen können. Im übrigen erfolgt keine Nachprüfung, in welchem Verhältnis der Wert der angeschafften Fahrzeuge zu dem der ausgemusterten steht, obwohl dies Verhältnis außerordentlich schwanken kann. Denn da wohl überall gleichzeitig Lokomotiven und Wagen der verschiedensten Arten beschafft und ausgemustert werden und da nur in den seltensten Fällen feststeht, daß ein bestimmtes neues Fahrzeug an die Stelle eines bestimmten alten tritt, so besteht der weiteste Spielraum für Zufälligkeiten und für willkürliche Behandlung der betreffenden Rechnungspositionen.

Alle die erwähnten Abweichungsmöglichkeiten zwischen den verschiedenen Betriebsrechnungen sind aber von geringer Bedeutung gegenüber der folgenden. Das Normalbuchungsformular spricht von der „völligen Instandhaltung der Bahnanlagen und der Betriebsmittel, einschließlich deren Erneuerung im Falle des Abganges“ und scheint von der Voraussetzung auszugehen, daß es sich dabei um Ausgaben handelt, deren Höhe nach objektiven Gesichtspunkten geregelt wird und der Willkür der Einzelverwaltung entzogen ist. Diese Voraussetzung würde irrig sein. Was feststeht, ist das betriebstechnische Bedürfnis, daß alle Anlagen sich jederzeit in einem betriebssicheren und betriebsbrauchbaren Zustande befinden. Die Wege zur Befriedigung dieses Bedürfnisses sind aber ver-

schiedener Art, je nachdem, wie die Kosten der Instandhaltung auf die Gegenwart und die Zukunft verteilt werden. Man kann die Unterhaltung, diesen Begriff im weitesten Sinne genommen, so einrichten, daß nur das unmittelbar notwendige geschieht und nicht gleich auch für spätere Jahre mit vorgesorgt wird; man kann aber auch dem nächsten Zweck in einer Weise genügen, daß gleichzeitig eine mehr oder minder lange Zukunft in wirksamer Weise entlastet wird. Beide Wege können im einzelnen Falle die wirtschaftlich richtigen sein, nur wird das finanzielle Jahresergebnis des Betriebes in beiden Fällen nicht als gleichwertig angesehen und ohne weiteres zum Vergleich herangezogen werden dürfen.

Es können aber auch bei gleichen Unterhaltungsgrundsätzen unvermeidliche Verschiedenheiten bestehen, die einen ähnlich störenden Einfluß auf die Überschubberechnung ausüben, nämlich solche im Alter der zu vergleichenden Bahnunternehmungen. Denn da der Schwerpunkt der Unterhaltung in der Erneuerung liegt und diese regelmäßig erst nach einer Reihe von Jahren notwendig wird, so hat ein Bahnnetz, das ganz oder in verhältnismäßig bedeutenden Teilen jünger ist als ein anderes, im Verhältnis zu diesem zur völligen Instandhaltung seiner Anlagen einstweilen sehr viel weniger aufzuwenden, es kann also einen günstigeren Betriebskoeffizienten und eine höhere Rentabilität aufweisen, obwohl es in Wirklichkeit nichts besser dasteht, sondern seine höheren Betriebsüberschüsse nur auf Kosten der Zukunft herauswirtschaftet.

2.

Aus alledem geht hervor, daß der Versuch der Reichsstatistik durch Ausscheidung der erheblichen Ergänzungen die Vergleichbarkeit der Rechnungsergebnisse zu verbessern, nicht zum Ziele führen kann. Wertvoll aber ist das stillschweigende Eingeständnis, das diesem Versuch zugrunde liegt, daß auf dem Gebiete der Sachunterhaltung das zufällige Betriebsergebnis des einzelnen Jahres und der einzelnen Verwaltung keinen genügend sicheren Anhalt für einen richtigen Betriebskoeffizienten und eine richtige Rentabilitätsberechnung bietet. Es bleibt daher ein anderer Weg zu suchen.

Dabei ist vor allem zu beachten, daß der Begriff der völligen Instandhaltung gewissermaßen ein betriebstechnischer ist, während Überschub und Rentabilität in das Gebiet der Wirtschaftsfragen hineingehören. Es können in einem Unternehmen zu einer gewissen Zeit alle dazugehörenden Gegenstände tadellos unterhalten, es können alle abgängig gewordenen Teile vollkommen erneuert sein, und doch mag es wirtschaftlich gefährdet erscheinen, nämlich wenn die Gesamtanlagen in ihrem Werte durch Alter und Abnutzung so viel eingebüßt haben, daß sie dem

Anlagewerte nicht mehr entsprechen, und wenn dafür nicht durch Vermehrung der Anlagen aus laufenden Mitteln oder auf andere, aber ähnliche Weise genügender Ersatz geschaffen ist.

Das gilt nicht nur für verhältnismäßig junge Unternehmungen, sondern in höherem oder geringerem Grade überall. Denn es wird kein Eisenbahnnetz geben, bei dem das Baukapital sich nicht im Laufe der letzten Jahrzehnte um einen hohen Prozentsatz vermehrt hätte und bei dem also die jährliche Abnutzung die jährlichen Abgänge nicht weit überträfe, da die erstere sich nach der Gesamtheit der jetzt vorhandenen Anlagen richtet, die letzteren aber durch die Summe derjenigen Anlagen bedingt werden, die vielleicht vor dreißig Jahren vorhanden waren. Die bloße Instandhaltung mit Einschluß der Erneuerung abgängiger Teile muß daher mit Sicherheit zu einer Wertverminderung der Gesamtanlagen, d. h. zu einem Rückgange führen.

Wer aber den Überschuß und die Rentabilität eines Unternehmens feststellen will, der kann in der Tat nicht umhin, den Standpunkt des privaten Geschäftsmannes einzunehmen und zuerst nach der Erhaltung des dem Unternehmen dienenden Vermögens zu fragen. Erst wenn hierfür eine befriedigende Antwort gefunden, d. h. wenn ermittelt ist, welche Werte dem Unternehmen durch den Betrieb entzogen sind und welcher Ersatz ihm dafür wieder zugeführt ist, besteht die Möglichkeit, den Überschuß in seiner richtigen Bedeutung zu erkennen, nämlich festzustellen, ob und welche stillen Reserven bei seiner Berechnung vorab bei Seite gelegt sind, oder ob und welche Verkürzungen er sich noch gefallen lassen muß, damit er als reiner Überschuß anerkannt werden kann.

In Ermangelung eines Erneuerungsfonds, der bei den deutschen Staatsbahnen bekanntlich nicht geführt wird, muß der Geschäftsmann nach gesetzlicher Vorschrift (H. G. B. § 261 Ziff. 3) Abschreibungen vornehmen, d. h. die Werte, die durch den Gebrauch der Anlagen und Betriebsmittel dem Unternehmen entzogen und nicht ohne weiteres ersetzt sind, als Ausgabeposten in der Betriebsrechnung buchen und in der Bilanz von den Aktiven in Abzug bringen. Indem der Ausgabebetrag alsdann entweder zu Erneuerungs- und Ergänzungsanlagen verwendet oder einstweilen in Bankguthaben oder sonstigen verzinslichen Werten angelegt wird, ist das Gleichgewicht in der Bilanz wieder hergestellt. Ganz ebenso müßte eine Staatsverwaltung verfahren, nur mit dem Unterschiede, daß für sie vielleicht noch größere Genauigkeit am Platze ist, als für den Geschäftsmann. Dieser genügt seiner gesetzlichen Pflicht, wenn er mindestens ebenso viel abschreibt, als er dem Unternehmen entzogen hat, und es hindert ihn nichts, noch mehr, und zwar erheblich

mehr zu tun. Da außerdem die Feststellung der entzogenen Werte nur im Wege der Schätzung erfolgen kann, so ist, unter der erwähnten Einschränkung, der Willkür ein weites Feld geöffnet und deshalb pflegen die Abschreibungen in ihrer Höhe sehr zu schwanken, je nachdem der Gewinn groß oder klein war, die Aussichten mehr oder minder gut sind, die Verwaltung vorsichtig oder optimistisch rechnet und was dergleichen Umstände mehr sind.

Die Staatsverwaltung, die keine derartigen Rücksichten zu nehmen hat, für welche die Abschreibungen vielmehr nur den Zweck haben können, daß sie sich über ihre eigene Lage klar wird, muß genauer verfahren und wenigstens dahin streben, der Wirklichkeit möglichst nahe zu kommen. Da es sich, wie bereits bemerkt, bei Feststellung der Abschreibungen um Schätzungen handelt, so ist auch hier eine vollständige Genauigkeit nicht zu erreichen, und es wird eine etwas vorsichtige Schätzung am Platze sein, damit der schließlich ermittelte Reinertrag der Wirklichkeit gegenüber auf keinen Fall zu hoch erscheine. Ein mäßiges Dahinterzurückbleiben ist weniger bedenklich.

Im übrigen müssen die Abschreibungen gegenüber dem Verfahren privater Geschäftsleute noch in einer anderen Beziehung verschieden behandelt werden. Der Geschäftsmann wird in der Regel zwischen gewöhnlicher Unterhaltung auf der einen und Erneuerung und Ergänzung auf der anderen Seite unterscheiden. Die gewöhnliche Unterhaltung wird, wenigstens normaler Weise, in allen Jahren gleichmäßig vorgenommen und ohne weiteres als solche auf die Geschäftsausgaben gebucht. Die Abschreibungen pflegen daher nur derjenigen Entwertung der Anlagen gerecht zu werden, die der Erneuerungsnotwendigkeit entspricht, und ihre Ausgleichung in der Bilanz wird nur durch Erneuerungsaufwand und durch Ergänzungsanlagen erfolgen. Die Eisenbahnverwaltungen, die ihre Rechnungen nach dem Normalbuchungsformular führen, unterscheiden anders oder eigentlich überhaupt nicht nach den genannten Kategorien; denn, wie schon früher ausgeführt wurde, werden nur gewisse erhebliche Ergänzungen bei den baulichen Anlagen für sich behandelt, und es werden außerdem die in der Regel zum Erneuerungsaufwand zu rechnenden Kosten der Beschaffung ganzer Fahrzeuge besonders gebucht, wenn sie nicht in den eigenen Werkstätten hergestellt sind. Alles übrige, die Kosten der Unterhaltung und Verbesserung aller Anlagen und Betriebsmittel, der Erneuerung, soweit sie nicht durch Beschaffung ganzer Fahrzeuge in fremden Fabriken erfolgt, der unerheblichen Ergänzungen an den baulichen Anlagen und der unerheblichen und der erheblichen Ergänzungen an den maschinellen Anlagen finden sich in ungetrennten Positionen nachgewiesen. Es bleibt also nichts übrig, als die Abschrei-

bungen auf den gleichen Fuß einzurichten, nämlich sie nach dem gesamten Wertverlust zu berechnen, den die Anlagen und Betriebsmittel im Rechnungsjahre durch den Gebrauch erfahren, und auf der anderen Seite bei Ermittlung der wiederzugeführten Werte auch den tatsächlichen Aufwand für gewöhnliche Unterhaltung zu berücksichtigen.

3.

Auf ähnlicher Grundlage muß sich auch eine Vergleichung des Einflusses ermöglichen lassen, den der Unterhaltungsaufwand im weiteren Sinne auf den Wert der rechnungsmäßigen Betriebsüberschüsse bei verschiedenen Eisenbahnverwaltungen und in den einzelnen Jahren ausgeübt hat. Dazu wäre einmal der tatsächliche Unterhaltungsaufwand zu ermitteln und sodann nach einer Vergleichsgrundlage zu suchen, die erkennen läßt, ob der Istaufwand nach der Gesamtlage des Unternehmens eine verhältnismäßig hohe oder niedrige Leistung gewesen ist. Ergibt sich dabei, daß die eine Verwaltung vor der anderen um einen bestimmten Betrag im Vorsprung ist, so wird eine entsprechende Ausgleichung bei dem rechnungsmäßig ermittelten Überschuß am Platze sein.

Bei der Ermittlung des Istaufwandes ist zunächst unbedenklich davon anzugehen, daß unter den Ausgaben des Normalbuchungsformulars hier nur in betracht kommen:

1. die Unterhaltung und Ergänzung der Ausstattungsgegenstände (Tit. V Pos. 1),
2. die Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der baulichen Anlagen (Tit. VI),
3. die Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der Betriebsmittel und der maschinellen Anlagen (Tit. VII).

Indessen decken die in diesen Positionen aufgeführten Ausgaben sich doch nicht ganz mit den dem Unternehmen zugeführten Werten. Denn sie umfassen in größerem oder geringerem Umfange auch solche Leistungen, die nicht dem Bahnunternehmen selbst zugute kommen, sondern für fremde Auftraggeber ausgeführt werden. Die Feststellung solcher Leistungen zugunsten Dritter stößt aber, so lange dafür nur die Veröffentlichungen der Reichsstatistik zur Verfügung stehen, auf große Schwierigkeiten. Zwar enthält die Reichsstatistik in Tab. X Sp. 24 und XVII Sp. 34 für die Titel VI und VII der Ausgaben je eine Ausscheidung der für Dritte verauslagten Beträge, die auf Grund der neben der Betriebsrechnung zu führenden wirtschaftlichen Buchungen ermittelt ist. Man wird diesen Sonderbuchungen aber kaum Unrecht tun, wenn man annimmt, daß bei ihnen nicht dieselbe Gleichmäßigkeit von den verschiedenen Verwaltungen geübt wird, wie bei den Kassenbuchungen, und daß

namentlich die durch die Rechnung gelaufenen, aber an Dritte abgegebenen Materialien darin nicht immer nachgewiesen werden. Dazu kommt, daß neben diesen Leistungen für Dritte von den zugeführten Werten noch die veräußerten und dadurch dem Betriebe entfremdeten Altmaterialien in Abzug zu bringen sind, die im Einnahmehudget der Eisenbahnverwaltungen keine ganz unwichtige Rolle zu spielen pflegen. Auch sie sind aus der Position, in der die dafür gelösten Beträge verrechnet werden, Tit. V Pos. 1 der Einnahmen, nach den in der Statistik enthaltenen Angaben nicht ohne weiteres zu ersehen.

Deshalb wird nichts anderes übrig bleiben, als auf vollständige Genauigkeit zu verzichten und von den nach obigem zugeführten Werten die ganzen Beträge des Tit. III Pos. 4 — Vergütung für die in den Werkstätten ausgeführten Arbeiten — und Tit. V — Erträge aus dem Verkaufe und der Abgabe von Materialien und Materialabfällen, sowie von sonstigen Gegenständen — in Abzug zu bringen (R. St. Tab. XXII Sp. 10 und 17). Diese Abzüge sind, wie bereits bemerkt, zu hoch, da sie nicht nur neben den Erlösen für alte und neue Bau- und Werkstattmaterialien noch solche für andere Gegenstände, z. B. Feuerungsmaterialien für Bahnangestellte, enthalten, sondern neben den Vergütungen für Ausgaben der genannten Tit. V--VII auch sogenannte Generalkosten umfassen, worin allgemeine Personalausgaben, Anlagezinsen usw. vergütet werden, also Aufwendungen, die entweder in den Tit. I—IV oder aus dem Betriebsüberschuß verausgabt sind. Es läßt sich aber entgegenhalten, daß dafür gewisse abziehbare Beträge noch in anderen Einnahmepositionen, z. B. Tit. III Pos. 2 und 5 vorkommen und daß es immerhin vorsichtiger ist, die Abzüge zu hoch als sie zu niedrig zu bemessen. Von Bedeutung kann der gemachte Fehler übrigens nicht werden, da die in Frage kommenden Beträge gegenüber dem gesamten Ausgabeaufwand nur eine geringe Höhe erreichen.

Die sich hieraus ergebende Rechnung führt z. B. für die preußisch-hessische Eisenbahngemeinschaft im Jahre 1905 zu folgenden Zahlen:

Die Ausgaben betragen in

Tit. V Pos. 1	10 358 809 <i>ℳ</i>
„ VI	202 223 886 „
„ VII	179 082 384 „
	<hr/>
zusammen	391 665 079 <i>ℳ</i> .

Die Abzüge machen aus in

Tit. III Pos. 4	3 273 564 <i>ℳ</i>
„ V	37 116 947 „
	<hr/>
zusammen	40 390 511 <i>ℳ</i> .

Der reine Aufwand für die Erhaltung der sachlichen Anlagewerte, baulichen und maschinellen Anlagen und Betriebsmittel, beläuft sich also auf

$$391\,665\,079 - 40\,390\,511 = 351\,274\,568 \text{ M.}$$

Die gleiche Rechnung, die in der Tafel I (S. 34) näher ausgeführt ist, ergibt für die deutschen Staatsbahnverwaltungen und für die Jahre 1900 bis 1905 die nachfolgenden Zahlen:

	1900	1901	1902	1903	1904	1905
	M	M	M	M	M	M
Preußisch-hessische Eisenbahngemeinschaft . . .	271 839 054	269 230 715	284 024 164	297 159 504	314 103 989	351 274 568
Reichseisenbahnen . . .	17 457 682	19 899 829	18 920 155	20 051 766	21 463 031	24 490 809
Bayern . . .	33 473 223	33 075 977	26 449 957	31 311 576	34 392 491	34 997 392
Sachsen . . .	23 760 219	23 359 449	18 556 790	16 892 154	17 607 775	20 537 642
Württemberg .	11 531 775	11 115 021	10 620 309	11 057 985	11 594 197	12 384 063
Raden . . .	14 521 828	15 367 337	16 589 893	13 214 618	12 701 015	16 046 429
Mecklenburg .	2 610 681	2 467 970	2 713 694	2 931 411	2 980 095	3 276 627
Oldenburg . .	1 427 399	1 453 587	1 215 906	1 621 646	2 063 307	1 545 294
Pfalzbahnen .	5 112 853	5 480 126	5 010 844	4 813 916	5 060 648	6 051 331

Schon die so gewonnenen Zahlen bieten ein nicht geringes Interesse. Denn sie lassen erkennen, wie sich innerhalb des Bereiches einer und derselben Verwaltung der Unterhaltungsaufwand entwickelt hat. Man wird hierfür als Regel eine allmähliche und im ganzen gleichmäßige Steigerung annehmen dürfen, entsprechend dem allmählichen und ziemlich gleichmäßigen Wachsen des Baukapitals und der Abnutzung der baulichen Anlagen und Betriebsmittel durch den Betrieb. Die regelmäßige Entwicklung kann gehemmt oder auch beschleunigt werden durch eine ausnahmsweise schwache oder starke Inanspruchnahme der Bahnen infolge entsprechender Schwankungen des Verkehrs. Indessen hängt der Unterhaltungsaufwand, auf dessen Höhe z. B. auch die Natureinflüsse (Verwitterung, Verrosten und Verfaulen der Materialien) einwirken, nur zum Teil von diesen Schwankungen ab und kann, wenn er von einem Jahre zum anderen nach gleichen Grundsätzen bemessen wird, den vorerwähnten gleichmäßigen Gang nicht gar zu sehr unterbrechen.

Dieser Voraussetzung entsprechen die Zahlen für die preußisch-hessische Gemeinschaft in hohem Maße. Der Aufwand hat im Jahre der

Hochkonjunktur 1900 eine verhältnismäßig beträchtliche Höhe erreicht, er konnte und brauchte diese Höhe im nächsten Jahre nicht ganz einzuhalten. Von da an aber steigt er in ziemlich gleichmäßigen Schritten bis 1904, um dann 1905 bei wieder einsetzender stärkerer Verkehrsentwicklung einen ziemlichen Sprung zu tun. Ein im ganzen ähnliches Bild gewähren die Reichseisenbahnen und Mecklenburg. Etwas weniger leicht erklärliche Schwankungen zeigen schon Bayern und die Pfalzbahnen, während Württemberg (trotz zweifellos fortschreitender Entwicklung des Bankkapitals und der Betriebsstärke) seinen Aufwand auf fast derselben Höhe hält. Ganz auffallend aber ist die Bewegung der Zahlen bei Baden, Sachsen und Oldenburg. Wenn z. B. auf den sächsischen Bahnen der Unterhaltungsaufwand von 1900 bis 1903 fortdauernd sinkt, nämlich von 23 760 219 auf 16 892 154, also um 6 868 065 M oder nahezu um 30 $\%$, so wird man kaum mehr sagen dürfen, daß der Betriebsüberschuß in beiden Jahren nach gleichen Grundsätzen ermittelt worden ist, zumal wenn man berücksichtigt, daß der Unterschied im Jahre 1903 etwa 0,72 $\%$ des sächsischen Anlagekapitals ausmacht, so daß die mit 4,55 $\%$ berechnete Rentabilität sich in diesem Jahre auf 3,83 $\%$ vermindern würde, wenn der Unterhaltungsaufwand auch nur die absolute Höhe von 1900 eingehalten hätte. Andererseits würde unter derselben Voraussetzung der Betriebskoeffizient für 1903 von 67,45 auf 72,53 steigen. Hiernach wird die Annahme gestattet sein, daß zum mindesten in einem der zum Vergleich gezogenen Jahre der sächsische Betriebsüberschuß nicht zutreffend berechnet ist, wobei einstweilen auf sich beruhen mag, für welches Jahr die Rechnung am wenigsten gut gestimmt hat.

4.

Die bislang ermittelten und verglichenen Zahlen konnten auch innerhalb derselben Verwaltung nur ungefähr einen Anhalt dafür geben, ob der Unterhaltungsaufwand zum Unterhaltungsbedürfnis in angemessenem Verhältnis stand. Für einen Vergleich der verschiedenen Verwaltungen untereinander versagen sie vollständig. Zu beiden Zwecken bedürfte es eines Maßstabes, der für jede Verwaltung und jeden Zeitabschnitt nach gleichen Grundsätzen zu gewinnen wäre und mit dem verglichen der reine Unterhaltungsaufwand sich auf eine Verhältniszahl bringen ließe. Es liegt nahe, als solchen Maßstab den Gegenstand der Unterhaltung zu wählen, nämlich die Summe derjenigen Gebrauchswerte, die dem Unternehmen gewidmet sind und deren jeweilige Wiederherstellung eben der Zweck des Unterhaltungsaufwandes ist oder sein sollte. Diese Summe, das gesamte Bankapital (wohl zu unterscheiden von dem Anlagekapital)

wird in der Reichsstatistik (Tab. XX Sp. 46) nachgewiesen und läßt sich daher ohne Schwierigkeit verwerten.

Zunächst ist es jedoch nicht überflüssig, darauf hinzuweisen, daß mit der Benutzung solcher Zahlen neue Fehlerquellen in die Rechnung eingeführt werden. Am nächsten liegt, daß in den Summen, die für die Jahre 1900 bis 1905 in der Tafel II (S. 37) zusammengestellt sind,¹⁾ auch Werte und Beträge stecken, die mit der Unterhaltung nichts oder fast nichts zu tun haben, namentlich der Aufwand für Grunderwerb, Verwaltungskosten und Insgemein (R. St. Tab. XX Sp. 4, 40 und 43). Diese Teile der Baukosten üben auf die Unterhaltung in der Regel überhaupt keinen Einfluß aus und wären somit am richtigsten aus der Rechnung auszuscheiden. Andererseits aber sind ihre Summen und der verschiedene Anteil, den sie an den gesamten Baukosten haben, nicht von solcher Bedeutung und von solcher Verschiedenheit, daß es sich lohnte, durch ihre Ausscheidung die Rechnung noch mehr zu verwickeln. Nach der Tafel III (S. 37) nämlich beträgt das prozentuale Anteilsverhältnis der genannten Werte an den gesamten Baukosten im Jahre 1905 für

	Grunderwerb %	Verwaltungs- kosten %	Insgemein %	Zusammen %
die preußisch-hessische Gemeinschaft	9,44	4,04	1,50	14,98
die Reichseisenbahnen	10,37	3,36	1,33	15,56
Bayern	8,30	4,34	0,32	13,36
Sachsen	10,39	3,39	1,78	16,06
Württemberg	11,49	5,40	0,27	17,15
Baden	10,32	3,32	1,34	15,18
Mecklenburg	4,14	3,12	1,84	9,10
Oldenburg	9,00	3,82	0,54	13,36
die Pfalzbahnen	10,42	3,75	1,76	15,93

Die Verhältniszahlen schwanken also, wenn man von Mecklenburg absieht, zwischen 13,36 und 17,15 und dieser Unterschied ist nicht groß genug, um im Schlußergebnis ein wesentlich anderes Bild erscheinen zu lassen.

Von größerer Bedeutung ist schon der Umstand, daß diejenigen Teile der für die Bahnen angeschafften Gebrauchswerte, die den verhältnis-

1) Für die Reichsbahnen mußten die Zahlen teilweise durch Schätzung vervollständigt werden, da das Baukapital der Wilhelm-Luxemburg Bahn für einige Jahre nicht nachgewiesen ist.

mäßig höchsten Unterhaltungsaufwand erfordern, auf den verschiedenen Bahnen eine quantitativ verschiedene Rolle spielen. Das sind der Oberbau und die Fahrzeuge. Deren Anteil an den gesamten Baukosten betrug 1905 bei

	Oberbau %	Fahrzeuge %	Zusammen %
der preußisch-hessischen Gemeinschaft den Reichseisenbahnen	22,72	20,18	42,90
Bayern	20,72	21,66	42,38
Sachsen	23,12	16,48	39,60
Württemberg	17,41	16,09	33,50
Baden	19,60	13,58	33,18
Mecklenburg	16,87	15,46	32,33
Oldenburg	27,10	19,66	46,76
den Pfalzbahnen	27,58	19,59	47,17
	23,44	19,12	42,56

Die hier vorhandenen Unterschiede sind recht beträchtlich, besonders zwischen den beiden Extremen, der badischen und württembergischen Verwaltung auf der einen und der oldenburgischen und mecklenburgischen auf der anderen Seite. Aber auch wenn man das Verhältnis bei den preußisch-hessischen und den Reichsbahnen als das normale ansehen will, bleibt immerhin als Ergebnis, daß unter sonst gleichen Annahmen der Unterhaltungsaufwand auf die Einheit des vorhandenen Baukapitals in Baden und Württemberg um ein Fünftel bis ein Viertel niedriger sein darf als auf den letztgenannten Bahnen, während er in Oldenburg und Mecklenburg etwas höher sein mußte.

Andererseits ist es für die Höhe des verhältnismäßigen Unterhaltungsbedarfs von erheblicher Bedeutung, wie stark die Ausnutzung der zu unterhaltenden Anlagen und Betriebsmittel ist. Allerdings richtet sich der Aufwand nicht genau nach dem Benutzungsgrade, da neben der eigentlichen Betriebsabnutzung des Oberbaues, der Betriebsmittel usw. auch die Natureinflüsse eine Rolle spielen, die sich unter allen Umständen gleich bleiben, und da ferner zwar nicht die Unterhaltung im engeren Sinne, wohl aber die Erneuerung unter Umständen vor der eigentlichen Abnutzung erforderlich wird, nämlich wenn der stärker gewordene Betrieb umfangreichere oder leistungsfähigere Anlagen notwendig macht oder sonst die Ansprüche größer geworden sind.

Leider ist die Stärke eines Betriebes im Eisenbahnwesen nicht auf eine Zahl zu bringen, sie setzt sich vielmehr aus einer Menge von Fak-

toren zusammen, von denen sich nur einzelne hier verwerten lassen. Es sind das zunächst für den Oberbau die Anzahl der jährlichen Wagenachskilometer in ihrem Verhältnis zur Kilometerzahl der Bahn selbst, wobei allerdings die für den Unterhaltungsaufwand gleichfalls wichtige Geschwindigkeit der Züge und Schwere der Wagen unberücksichtigt bleibt. Sie sind aus Tafel IV (S. 38) zu erschen. Für die Betriebsmittel andererseits sind die bezeichnendsten Angaben jedenfalls die Kilometer, die einerseits die Lokomotiven, andererseits die Wagen durchschnittlich im Jahre zurücklegen. Auch diese Angaben finden sich in den Tafeln V (S. 38) und VI (S. 39) zusammengestellt.

In der Beanspruchung des Oberbaues halten sich Baden und Sachsen nahezu auf der gleichen Höhe wie die Reichsbahnen und die preußisch-hessische Gemeinschaft, während Oldenburg und namentlich Mecklenburg weit zurückbleiben. Dies Verhältnis verschiebt sich auch nicht allzusehr, wenn die Mehrgleisigkeit der Bahnen berücksichtigt und die Zahl der Wagenachskilometer auf je ein Kilometer durchgehenden Gleises (Reichsstatistik Tab. VI Sp. 3) berechnet wird. Gefahren sind nämlich im Jahre 1905 Wagenachskilometer auf ein Kilometer

	Bahnlänge	durchgehendes Gleis
der preußisch-hessischen Gemeinschaft .	477 909	339 558
der Reichseisenbahnen	534 837	379 008
Bayern	313 548	229 364
Sachsen	425 192	319 335
Württemberg	326 618	258 955
Baden	484 297	340 728
Mecklenburg	123 808	116 423
Oldenburg	184 484	171 337
der Pfalzbahnen	398 701	235 933.

Ein gewisser Ausgleich ist bei der zweiten Berechnung allerdings nicht zu verkennen, und für die Pfalzbahnen ergibt sich eine ungleich geringere Inanspruchnahme, als nach der Dichtigkeit des Streckenverkehrs anzunehmen war.

Sehr viel gleichmäßiger ist die Ausnutzung der Betriebsmittel. Hinsichtlich der Lokomotiven (Taf. V) zeigen die günstigsten Zahlen Mecklenburg und Baden, während Oldenburg und Sachsen zurückstehen. Im übrigen ist bemerkenswert die Zunahme bei Preußen-Hessen und die Abnahme bei Bayern und den Pfalzbahnen. Bei den Wagen ist die Ausnutzung am geringsten in Sachsen, Mecklenburg und der Pfalz

und am höchsten in Württemberg; auch hier macht Preußen-Hessen fast stetige Fortschritte und überholt zuletzt Bayern, das 1900 noch die Spitze hielt.

Wenn somit auch erhebliche Unterschiede in der Benutzungsstärke der Anlagen und Fahrzeuge bestehen, so heben sie sich doch zum teil wieder auf, z. B. bei Mecklenburg, dessen Strecken wenig befahren und dessen Wagen schlecht ausgenutzt werden, während die Lokomotiven bemerkenswert hohe Leistungen aufweisen. Andererseits sind die Schwankungen doch auch einzeln genommen, mit einigen Ausnahmen, kaum so bedeutsam, daß sie allzu erhebliche Unterschiede im relativen Unterhaltungsaufwand rechtfertigen. Unberücksichtigt bleiben dürfen sie aber nicht.

Neben den angeführten beiden Faktoren für die Unsicherheit der hier anzustellenden Rechnung darf noch ein dritter nicht unerwähnt bleiben. Das ist der Zweifel, ob die benutzten statistischen Unterlagen, namentlich die Zahlen des Baukapitals auch als zuverlässig angesehen werden dürfen. Dieser Zweifel gründet sich namentlich auf den Umstand, daß diese Zahlen lediglich ihres statistischen Interesses wegen ermittelt sind und fortgeführt werden, also kaum dieselbe Gewähr für ihre Richtigkeit bieten, als wenn sie unmittelbar praktischen Zwecken, z. B. der Rechnungsablage dienten. Es ist daher sehr wohl möglich, daß — zumal bei den wenig eingehenden Bestimmungen darüber — die statistischen Zusammenstellungen bei der einen Verwaltung nach anderen Grundsätzen erfolgen als bei der anderen und daß besonders die Zahlen aus früheren Zeiten ein gewisses Mißtrauen rechtfertigen. Indessen wird es gestattet sein, diese Gefahr nicht allzu hoch zu veranschlagen und einstweilen die Annahme gelten zu lassen, daß die etwa gemachten Fehler nicht bedeutend genug sind, um auf das Ergebnis in nennenswertem Maße einzuwirken. Freilich bleibt die Möglichkeit, daß im Einzelfalle der Nachweis einer stärkeren Abweichung geführt und damit den hier gezogenen Folgerungen der Boden ganz oder teilweise entzogen wird.

5.

Nachdem somit wohl genügsam der Annahme vorgebeugt ist, als sollten die zu gewinnenden Verhältniszahlen zwischen dem Baukapital und dem Unterhaltungsaufwand bei den einzelnen Verwaltungen in den verschiedenen Zeiten als vollkommen zuverlässiger Maßstab für die Stärke der Unterhaltung benutzt werden, mögen diese Zahlen selbst hier folgen.

Auf jede Mark des Baukapitals betrug der jährliche Unterhaltungsaufwand in Pfennigen, bei

	1900	1901	1902	1903	1904	1905
der preußisch-hessischen Gemeinschaft	3,50	3,38	3,48	3,48	3,58	3,86
den Reichseisenbahnen	2,79	3,07	2,86	2,96	3,07	3,13
Bayern	2,49	2,39	1,87	2,16	2,31	2,29
Sachsen	2,54	2,41	1,84	1,65	1,70	1,98
Württemberg	1,98	1,85	1,75	1,79	1,81	1,97
Baden	2,64	2,59	2,70	2,07	1,94	2,33
Mecklenburg	2,85	2,20	2,39	2,55	2,57	2,78
Oldenburg	2,23	2,22	1,84	2,39	2,94	2,13
den Pfalzbahnen	2,32	2,42	2,18	2,08	1,95	2,30

Betrachtet man diese Zahlen zunächst einmal wieder bei jeder Verwaltung für sich, so ergibt sich ein ähnliches, aber vielleicht noch schärferes Bild, als bei den absoluten Summen des Unterhaltungsaufwandes. Geradezu wunderbar ist die Stetigkeit bei den preußisch-hessischen Bahnen. Eine kleine Senkung zeigt sich 1901, im Jahre des wirtschaftlichen Niederganges, und eine etwas lebhaftere Steigerung 1905, wo der industrielle und Verkehrsaufschwung von neuem einsetzte. Sonst bewegen sich die Schwankungen zwischen 3,48 und 3,58, und das Schlußergebnis ist seit 1901 eine allmähliche, aber fortwährende Steigerung der Stärke der Unterhaltung. Es ist unmöglich, hier die sichere Hand zu verkennen, die den Unterhaltungsaufwand unter Mitberücksichtigung der wechselnden Ansprüche des Verkehrs innerhalb größerer Zeiträume planmäßig auf die einzelnen Jahre verteilt. Allerdings wird diese Aufgabe durch die Größe des Netzes erleichtert, die zufälligen Einwirkungen nur eine untergeordnete Rolle gestattet. Und so zeigen denn die mit der preußisch-hessischen Gemeinschaft durch die Einheit der Verwaltungsspitze nahe verwandten Reichseisenbahnen allerdings größere Schwankungen, im übrigen aber eine, wenn auch um ein Jahr verschobene, ganz ähnliche Entwicklung.

Daß die gleichmäßige, zeitliche Verteilung des Unterhaltungsaufwandes aber nicht lediglich von der Größe des Bahnunternehmens abhängt, beweisen einerseits Mecklenburg und andererseits Bayern. Erstere Verwaltung, nahezu die kleinste unter den Staatsverwaltungen Deutschlands, hat fast dieselbe Gleichmäßigkeit wie Preußen-Hessen und namentlich auch seit 1901 eine fast gradlinige Aufwärtsbewegung, während Bayern den Stand von 1900 in der ganzen Beobachtungsperiode nicht wieder erreicht und zwischendurch Schwankungen bis zu 25 % aufweist. Die charakteristische und auffallende Erscheinung, daß die Unterhaltungsstärke in den Jahren 1900 bis 1902 später nicht wieder erreicht wird,

zeigen auch Württemberg, das im übrigen eine große Stetigkeit erkennen läßt, Baden, die Pfalzbahnen und vor allem Sachsen, wo die Schwankungen sogar über 35 % hinausgehen. Einen ganz willkürlichen Eindruck macht die Zahlenreihe bei Oldenburg.

Vergleicht man alsdann die verschiedenen Verwaltungen untereinander, so fällt von neuem die preußisch-hessische Gemeinschaft durch die unerreichte Höhe ihrer Zahlen auf. Halbwegs nahe kommen ihr wieder nur die Reichsbahnen, während alle übrigen Bahnen weit zurückbleiben und einzeln kaum die Hälfte der preußischen Zahlen aufweisen. Bemerkenswert ist, daß das Maß des Zurückbleibens mehrfach mit der vorhin beobachteten größeren oder geringeren Stetigkeit im Verhältnis steht. So sind z. B. die mecklenburgischen Zahlen im Durchschnitt die nächsthöchsten, während die sächsischen beinahe den niedrigsten Stand haben.

Nun ist nicht zu bezweifeln, daß gewisse Unterschiede in der Natur der Verhältnisse begründet sind. Dazu gehört nicht oder nur in ganz geringem Umfange die Verschiedenheit der Preisverhältnisse, die für Material und Löhne in den einzelnen Bezirken bestehen. Denn diese Verschiedenheiten beeinflussen, und zwar im wesentlichen gleichmäßig, alle beide in die Berechnung gezogenen Zahlengruppen, nämlich das Baukapital einerseits und den Unterhaltungsaufwand andererseits. Höchstens, daß die Verschiedenheiten, die bei dem überwiegend der Vergangenheit angehörenden Bauaufwande bestanden, sich in neuerer Zeit mehr und mehr verwischen. Auch wird man namentlich bei der preußisch-hessischen Gemeinschaft annehmen dürfen, daß für sie Durchschnittsverhältnisse gelten, und daß sie jedenfalls im allgemeinen nicht mit höheren Preisen zu rechnen hat, als die meisten anderen Verwaltungen. Aus diesem und zahlreichen anderen Gründen ist die preußisch-hessische Gemeinschaft geeignet, einen Vergleichsmaßstab zu bilden, nach dem die Stärke des Unterhaltungsaufwandes bei den übrigen Bahnen mit einiger Sicherheit zu berechnen ist, falls gleichzeitig die tatsächlich bestehenden Unterschiede Berücksichtigung finden. Welche Unterschiede hauptsächlich in betracht kommen, ist vorhin ausgeführt und in den Tafeln IV bis VI zahlenmäßig dargelegt. Der Vergleich führt für die einzelnen Verwaltungen zu folgenden Ergebnissen.

Die Reichsbahnen zeigen ein ähnliches Anteilsverhältnis des Oberbaues und der Fahrzeuge am Baukapital wie Preußen-Hessen, 20,72 % gegen 22,72 % und 21,66 % gegen 20,18 %. Vielleicht müßte demnach der Unterhaltungsaufwand noch etwas höher sein, da die Fahrzeuge verhältnismäßig teurer zu unterhalten sind als der Oberbau. Die Verkehrsdichtigkeit ist bei den Reichsbahnen größer, die Ausnutzung der Lokomotiven und Wagen geringer. Die Unterschiede heben sich also zum

Teil auf und sind jedenfalls nicht groß genug, um die Abweichungen zwischen den Verhältniszahlen zu rechtfertigen, die betragen für

1900	1901	1902	1903	1904	1905
0,71 %	0,31 %	0,62 %	0,52 %	0,51 %	0,43 %

Tatsächlich ist nach der Gegenwart zu auch eine gewisse Annäherung zu beobachten.

In Bayern ist der Oberbau noch stärker am Gesamtkapital beteiligt, als in Preußen-Hessen — 23,12 % gegen 22,72 % — der Fahrzeugpark aber wesentlich schwächer — 16,48 % gegen 20,18 %, die Verkehrsdichtigkeit bleibt um ein Viertel bis zu einem Drittel zurück, die Lokomotiv- und Wagenausnutzung sind anfänglich günstiger, werden dann aber immer schwächer. Diesen Umständen wird anscheinend genügend Rechnung getragen, wenn ein Unterschied in den Verhältniszahlen von anfänglich einem Sechstel steigend bis zu einem Fünftel gegenüber Preußen für angemessen erachtet wird, also etwa 0,60 bis 0,75.

Tatsächlich betrug der Unterschied

1900	1901	1902	1903	1904	1905
1,01	1,09	1,61	1,32	1,27	1,57

und ist anscheinend noch im Zunehmen begriffen.

In Sachsen beteiligt sich der Oberbau nur mit 17,41 % und der Fuhrpark nur mit 16,09 % an den Baukosten gegenüber 22,72 % und 20,18 % in Preußen-Hessen, die Ausnutzung der Lokomotiven ist anfänglich gleich, später aber bis zu einem Fünftel geringer und die Beanspruchung der Wagen sinkt in den späteren Jahren sogar auf drei Viertel der preußisch-hessischen Zahlen. Dagegen ist die Verkehrsdichtigkeit zunächst höher und nachher auch nur unwesentlich geringer, zumal wenn man die Länge der durchgehenden Gleise zugrunde legt. Alles dieses würde zu einem Unterhaltungsbedürfnis führen, das anfänglich um ein Fünftel, später bis zu höchstens einem Drittel hinter Preußen-Hessen zurückbleiben dürfte, d. h., auf die preußisch-hessischen Verhältniszahlen angewendet, etwa um 0,70 bis 1,20.

Bei Anrechnung dieser Abweichungen in gleichmäßiger Abstufung ergibt sich folgendes Bild:

	zulässiger Unterschied	tatsächlicher	Fehlbetrag		zulässiger Unterschied	tatsächlicher	Fehlbetrag
1900	0,70	0,36	0,26	1903	1,00	1,33	0,33
1901	0,80	0,97	0,17	1904	1,10	1,33	0,23
1902	0,90	1,64	0,74	1905	1,20	1,33	0,13

Nicht viel günstiger sind die entsprechenden Zahlen bei den württembergischen Bahnen. Der Anteil des Oberbaues und der Fahrzeuge am Baukapital beträgt 19,60 und 13,53 gegen 22,72 und 20,14 in Preußen-Hessen, die Verkehrsdichtigkeit bleibt durchweg um ein Drittel oder, wenn man die durchgehenden Gleise berücksichtigt, um ein Viertel zurück, die Lokomotiven erfahren anfänglich eine stärkere, später die gleiche Ausnutzung wie in Preußen-Hessen und die Wagen leisten etwa ein Zehntel mehr. Im ganzen wird danach ein nahezu um 30% geminderter Unterhaltungsaufwand den Verhältnissen entsprechen, also ein Durchschnitt von 2,50 bis 2,80 angemessen sein. Der tatsächliche Aufwand bleibt dahinter um 0,50 bis 1,00 zurück, im Jahre 1905 um mindestens 0,87.

In Baden sind Oberbau und Fahrzeuge mit 16,87 und 15,46 beteiligt, also mit etwa drei Vierteln der preußisch-hessischen Sätze, die Verkehrsdichtigkeit ist um ein geringes stärker, die Ausnutzung der Wagen ist ziemlich die gleiche, bei den Lokomotiven aber nicht unerheblich höher. Der Abzug von den Verhältniszahlen wird hier ein Fünftel kaum überschreiten, also höchstens 0,80 betragen dürfen. Tatsächlich ist der Unterschied:

1900	1901	1902	1903	1904	1905
0,96	0,79	0,78	1,41	1,64	1,53

und führt also in den letzten Jahren zu einem ziemlich gleichmäßigen Fehlbetrag.

In Mecklenburg und Oldenburg sind der Oberbau mit höheren und die Fahrzeuge mit annähernd den gleichen Anteilen beim Baukapital vertreten wie in Preußen-Hessen, in der Ausnutzung der Lokomotiven hat Mecklenburg einen Vorsprung, während Oldenburg zurückbleibt, die Wagenleistungen sind bei Oldenburg wenig, bei Mecklenburg erheblich geringer und die Verkehrsdichtigkeit (nach den durchgehenden Gleisen gemessen) beträgt in Mecklenburg nur ein Drittel, in Oldenburg nur die Hälfte der preußisch-hessischen Zahlen. Hiernach mag sich bei beiden Verwaltungen ein um ein Siebentel geringerer Verwaltungsaufwand rechtfertigen, also etwa die Zahl 2,80 zutreffen. In Wirklichkeit bleibt Mecklenburg dahinter im Jahre 1901 um 0,60 zurück und kommt ihr im übrigen, namentlich 1905, ziemlich nahe. Der oldenburgische Fehlbetrag schwankt zwischen 0,96 und 0,41 und verwandelt sich einmal, im Jahre 1904, sogar in einen Überschuß von 0,14. Im Jahre 1905 fehlen 0,67.

Bei den Pfalzbahnen schließlich sind Oberbau und Fahrzeuge in ähnlichem Verhältnis vertreten, wie bei der preußisch-hessischen Gemeinschaft, die Ausnutzung der Gleise und Wagen bleibt nicht ganz unwesent-

lich dahinter zurück, während die Lokomotivbeanspruchung zunächst etwas stärker, später schwächer ist. Der Unterhaltungsaufwand dürfte im Anfang vielleicht ein Zwanzigstel und zuletzt höchstens ein Zehntel niedriger sein. Danach würde der Fehlbetrag etwa zwischen 0,75 und 1,30 schwanken und für 1905 mit 1,30 anzusetzen sein.

Nun ist kein Zweifel, daß sich im einzelnen mehrfach Tatsachen und Umstände anführen lassen möchten, die hier keine Berücksichtigung haben finden können, das Ergebnis aber noch in anderem Lichte erscheinen lassen würden. Andererseits wird im großen und ganzen der Beweis geführt sein, daß im Verhältnis des Unterhaltungsaufwandes zum Baukapital zwischen den einzelnen Verwaltungen Unterschiede bestehen, die in den Verschiedenheiten der Unterhaltungsnotwendigkeit keine genügende Erklärung finden. Weiteres konnte durch die gegenwärtige Untersuchung nicht festgestellt werden. Namentlich liegen bislang keinerlei Anzeichen dafür vor, daß in dem einen oder dem anderen Falle der tatsächliche Aufwand hinter dem Aufwandsbedürfnis zurückgeblieben sei. Denn es ist ebenso wohl möglich, daß z. B. in der preussisch-hessischen Gemeinschaft mehr als notwendig geschehen ist, als daß Verwaltungen wie die Pfalzbahnen oder Oldenburg weniger auf die Bahnen verwendet haben, als deren Abnutzung durch den Betrieb entspricht.

6.

In dieser Richtung Anhaltspunkte zu gewinnen, ist nicht leicht. Nur Einzeluntersuchungen könnten zum Ziele führen. Dafür reicht aber die Statistik im allgemeinen nicht aus. Höchstens in einem Punkte scheint die Möglichkeit gegeben, Soll und Haben bei der Unterhaltung einigermaßen gegeneinander abzuwägen, nämlich bei den Betriebsmitteln. Hier unterscheidet die Reichsstatistik (Tab. XVII) beim Nachweise der Unterhaltungskosten zwischen dem gesamten Aufwand (Sp. 23, 27 u. 30) und den Kosten ganzer Fahrzeuge (Sp. 16—19). Der Unterhaltungsaufwand im engeren Sinne ergibt sich, wenn die letzteren von den ersteren abgezogen werden. Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, daß nach den Vorschriften der Statistik in den Sp. 16—19 die Kosten ganzer Fahrzeuge nur dann aufgeführt werden sollen, wenn sie von Maschinenfabriken bezogen, also nicht in eigenen Werkstätten hergestellt sind. Dies mag indessen auf sich beruhen, denn einmal wird diese Herstellung meist keinen nennenswerten Umfang angenommen haben, und dann scheint einiger Grund zu dem Zweifel vorzuliegen, ob in dieser Beziehung die Vorschriften der Statistik immer genau befolgt sind.

Dementsprechend sind in der Tafel VII (S. 39) die Zahlen des gesamten Unterhaltungsaufwandes für die Betriebsmittel einerseits und der An-

schaffungskosten ganzer Fahrzeuge andererseits den Herstellungskosten der Fahrzeuge gegenübergestellt, und es sind die beiden Verhältniszahlen gezogen. Der Unterschied zwischen den letzteren (Sp. 7) ergibt die Verhältniszahlen für den Unterhaltungsaufwand im engeren Sinne.

Zunächst seien diese hier wiederholt. Auf jede Mark der Herstellungskosten der Betriebsmittel haben für die gewöhnliche Unterhaltung verausgabt in Pfennigen:

	1900	1901	1902	1903	1904	1905
die preußisch-hessische Gemeinschaft	5,45	5,16	4,78	4,96	5,13	5,38
die Reichseisenbahnen	6,12	6,06	5,26	5,20	5,69	5,50
Bayern	3,81	3,97	3,71	3,72	3,58	3,63
Sachsen	5,03	5,06	4,14	4,28	3,90	4,02
Württemberg	5,42	5,50	5,08	4,80	4,84	5,07
Baden	5,87	6,17	5,66	5,26	5,03	5,24
Mecklenburg	4,40	4,37	4,24	4,37	4,50	4,69
Oldenburg	4,82	4,84	4,28	4,41	4,37	4,38
die Pfalzbahnen	4,41	4,97	4,82	4,42	4,45	4,85

Hier erscheint eine nach den früheren Erfahrungen geradezu überraschende Gleichförmigkeit, sowohl im Verhältnis der einzelnen Verwaltungen zu einander, als bei jeder Verwaltung in den einzelnen Jahren. Nur Bayern und in den letzten Jahren Sachsen halten sich merklich unter dem Durchschnitt, über den Preußen-Hessen, Baden und namentlich die Reichseisenbahnen hinausgehen. Für die preußisch-hessische Gemeinschaft ist zu bemerken einmal, daß sie ausnahmsweise nicht die höchsten Zahlen zeigt, und zweitens, daß die Schwankungen etwas größer sind, als sonst beobachtet wurde. Im ganzen läßt sich erkennen, daß es sich um Ausgaben handelt, deren Höhe sowohl von dem Einfluß der Verwaltungen als von Zufälligkeiten ziemlich unabhängig ist. Die Ausbesserung der Betriebsmittel ist eben eine Notwendigkeit, die man bis zu einem gewissen Grade weder hinhalten noch beschleunigen kann und die in einem Jahre ebenso notwendig ist wie im anderen. Etwas anderes ist es mit der Erneuerung der Fahrzeuge. Da läßt sich ziemlich viel ab- und zutun, und es besteht namentlich die Möglichkeit, die Kosten auf sehr verschiedene Weise zwischen der Betriebsrechnung und den Baufonds zu verteilen. Auch spielt der Zufall eine ziemlich große Rolle, indem die Ausmusterung sich auf die einzelnen Jahre sehr ungleich verteilen kann.

So sind auf jede Mark der Herstellungskosten der Betriebsmittel für die Erneuerung verausgabt in Pfennigen bei

	1900	1901	1902	1903	1904	1905
der preußisch-hessischen Gemeinschaft	3,39	3,45	3,30	3,32	3,69	3,63
den Reichseisenbahnen	1,21	2,18	1,95	2,83	2,15	2,87
Bayern	2,34	1,32	0,91	1,02	1,73	2,17
Sachsen	0,46	1,50	0,45	0,30	0,86	1,97
Württemberg	1,97	0,36	0,46	0,93	0,73	0,65
Baden	2,82	0,92	0,53	0,47	0,28	0,50
Mecklenburg	1,08	0,90	1,24	1,52	1,49	1,87
Oldenburg	1,28	0,94	0,92	0,84	2,67	1,48
den Pfalzbahnen	0,76	0,51	0,31	0,59	0,93	1,73

Wieder erscheint das charakteristische Bild von vorhin. Auf der einen Seite die preußisch-hessische Gemeinschaft mit den nahezu feststehenden hohen Zahlen, dann die Reichseisenbahnen mit geringeren Sätzen und größeren Unterschieden und weiterhin die durchweg bedeutend niedrigeren und stark schwankenden Werte der anderen Staaten, nur hier und da von einzelnen größeren Jahresleistungen unterbrochen.

Hier läßt sich auch ohne zu große Gefahr eine gewisse Kritik wagen. Das Lebensalter der Betriebsmittel wechselt zwar nach Art, Beanspruchung und Behandlung, immerhin wird man im Durchschnitt eine Benutzungsdauer von 30 Jahren für zu niedrig und von 50 Jahren für zu hoch ansehen dürfen. Der normale Abgang wird deshalb im Jahre zwischen $\frac{1}{30}$ und $\frac{1}{50}$ v. H. anzusetzen sein. So gemessen, hätte Preußen-Hessen den Ersatz voll, wenn nicht reichlich geleistet. Das Reich dürfte noch eben notdürftig für genügende Erneuerung gesorgt haben. Alle anderen Staaten aber würden hinter dem Bedürfnis zurückgeblieben sein, am wenigsten noch Bayern, Mecklenburg und Oldenburg, am meisten Württemberg und die Pfalz.

Diese Beobachtung allein gestattet noch keinen sicheren Rückschluß auf die ganze Höhe des tatsächlichen Unterhaltungsaufwandes bei den einzelnen Verwaltungen, denn der Fehlbetrag bei den Betriebsmitteln könnte z. B. durch verhältnismäßig reichliche Leistungen beim Oberbau wieder ausgeglichen sein. Immerhin gibt es zu denken, daß zwischen den Verhältniszahlen der Erneuerung der Betriebsmittel und des ganzen Unterhaltungsaufwandes gewisse Parallelen zu erkennen sind.

7.

Indessen mag das auf sich beruhen. Für den hier zu führenden Nachweis des verschiedenen Wertes der einzelnen Betriebsergebnisse kommt es nur darauf an, daß die festgestellten Unterschiede die Höhe des Betriebskoeffizienten und der Rentabilität wirksam beeinflussen. Inwieweit das geschieht, ist aus nachfolgender Zusammenstellung zu ersehen, in der die entscheidenden Zahlen der Betriebsrechnungen der einzelnen Staaten unter Berücksichtigung der oben angegebenen zulässigen Unterschiede auf den preußisch-hessischen Stand umgerechnet sind. Unter der Voraussetzung also, daß die preußisch-hessischen Leistungen für die Unterhaltung die richtige Höhe einhielten, würde bei den anderen Verwaltungen im Jahre 1905 anzunehmen sein

bei	Fehl- betrag der Ver- hältnis- zahl	Fehl- betrag des Unter- haltungs- auf- wandes von rund M	Ver- hältnis Fehl- betrag zu Betriebs- ein- nahmen	statt Betriebs- koeff- fizient der Reichs- statistik ¹⁾	ein Be- triebs- koeff- fizient	Ver- hältnis Fehl- betrag zu Anlage- kapital	statt Renta- bilität der Reichs- statistik ²⁾	eine Ren- tabili- tät
den Reichs- bahnen . . .	0,43	3 071 060	2,82	73,59	76,41	0,47	4,37	3,90
Bayern . . .	0,92	12 502 000	6,41	70,43	76,89	0,78	3,58	2,80
Sachsen . . .	0,73	7 770 000	5,22	67,18	72,40	0,80	4,84	4,04
Württemberg	0,93	6 169 000	8,92	68,80	77,72	0,96	3,34	2,38
Baden . . .	0,73	6 887 000	5,75	71,07	76,82	0,76	3,82	3,06
Mecklenburg.	0,00	—	—	—	—	—	—	—
Oldenburg . .	0,67	485 700	3,79	68,03	71,82	0,83	8,13	7,35
den Pfalz- bahnen . . .	1,20	3 160 000	8,23	68,18	76,41	1,35	5,16	3,81

Diese Zahlen erhalten ihre volle Beleuchtung, wenn man berücksichtigt, daß bei der preußisch-hessischen Gemeinschaft im Jahre 1905 der Betriebskoeffizient 60,62 % betrug und die Rente sich auf 7,69 % stellte. Sie finden eine passende Ergänzung durch eine gleichartige Zusammenstellung der Ergebnisse einer Verwaltung in den verschiedenen

¹⁾ Tab. XXII Sp. 98.

²⁾ Tab. XXIII Sp. 5.

Jahren der zur Betrachtung stehenden Periode. So waren z. B. für Sachsen anzunehmen:

Jahr	ein Fehl- betrag der Ver- hältnis- zahl von	ein Fehl- betrag des Unter- haltungsaufwandes von rund M	das Ver- hältnis des Fehl- betrages zu den Betriebs- ein- nahmen	statt des Betriebs- koeffizienten der Reichs- statistik (Tab. XXII Sp. 98) von	ein Be- triebs- koeffi- zient von	das Ver- hältnis des Fehl- betrages zum Anlage- kapital	statt der Rentabilität der Reichs- statistik (Tab. XXIII Sp. 5) von	eine Renta- bilität von
1900	0,26	2 435 000	1,75	75,25	77,13	0,28	3,87	3,59
1901	0,17	1 647 000	1,25	78,15	79,10	0,18	3,14	3,00
1902	0,71	7 441 000	5,73	71,92	77,67	0,81	3,56	3,03
1903	0,30	8 514 000	6,30	67,15	73,75	0,30	4,25	3,65
1904	0,75	8 095 000	5,74	66,14	72,18	0,85	4,80	3,95
1905	0,73	7 770 000	5,22	67,15	72,10	0,80	4,81	4,04

Neben der Ermäßigung der erzielten Rente tritt hier eine merkliche Ausgleichung der nach den Betriebsrechnungen zwischen den einzelnen Jahren bestehenden Unterschiede hervor, was jedenfalls nicht gegen die Richtigkeit des Ergebnisses spricht.

8.

Übrigens ist die vorstehende Art und Weise, die Betriebsrechnung durch die Prüfung der Zulänglichkeit des tatsächlichen Unterhaltungsaufwandes zu kontrollieren, nicht ganz neu, sie findet vielmehr bereits seit einigen Jahren bei einer deutschen Staatseisenbahnverwaltung fortlaufende Anwendung. In Oldenburg nämlich hatte man sich früher, so lange die rechnungsmäßigen Überschüsse ständig eine gewisse Höhe einhielten, wenig Sorgen über den tatsächlichen Stand der Eisenbahnfinanzen gemacht. Erst als für das Jahr 1901 die Ablieferung hinter dem Ergebnis der Vorjahre merklich zurückblieb und als trotzdem kurz darauf die Regierung dem Landtage Vorlagen machte, wonach entgegen der bisherigen Übung ein Teil des Betriebsüberschusses zu allgemeinen Landes-zwecken Verwendung finden und gleichzeitig das Bahnnetz durch umfangreiche, aber nach weitverbreiteter Ansicht einstweilen sehr unrentable Linien erweitert werden sollte, da wurden in der Presse und im Landtage Stimmen laut, die in Zweifel zogen, ob die bisherigen, aus den laufenden Mitteln erfolgten Aufwendungen für Eisenbahnzwecke tatsächlich aus-

reichten, um den Wert der Bahnen dauernd auf der gleichen Höhe zu halten, und die forderten, daß für die Staatsbahnen eine nach kaufmännischen Grundsätzen eingerichtete Rentabilitätsberechnung und Bilanzaufstellung erfolge.

Fast gleichzeitig fand sich die Gelegenheit, die erhobene Forderung zum Teil auch gesetzlich festzulegen. Da nämlich bei den Verhandlungen über die erwähnte Bahnvorlage noch aus einem anderen Landesteile Bahnwünsche laut wurden, einigte man sich dahin, die Vorlage anzunehmen und daneben die neuen Wünsche dann zu befriedigen, wenn demnächst wirkliche Betriebsüberschüsse der Eisenbahnen dafür verfügbar zu machen sein würden. Als solche wirklichen Überschüsse sind nach dem Gesetze vom 27. März 1903 anzusehen die auf Grund des Normalbuchungsformulars festgestellten Betriebsüberschüsse, jedoch nach Abzug der Eisenbahnsteuern und der Aufwendungen für die Verzinsung und Abtragung des Anlagekapitals, sowie derjenigen Summen, die erforderlich sind zur Ausgleichung des durch die Aufwendungen der Eisenbahnbetriebskasse nicht abgegoltenen jährlichen Verschleißes des unbeweglichen und beweglichen Materials der oldenburgischen Staatsbahnen

Dieser Bestimmung zufolge wird, mit dem Betriebsjahre 1904 beginnend, dem Landtage jedes Jahr eine Berechnung vorgelegt, worin der Sollaufwand und der Istaufwand für die Unterhaltung der Bahnanlagen und Betriebsmittel nachgewiesen werden. Die dabei zur Anwendung gelangenden Grundsätze entsprechen im wesentlichen den vorhin entwickelten, nur ist, abgesehen von einer etwas genaueren Berechnung des Istaufwandes, das Baukapital auf Grund besonderer, im oldenburgischen Jahresbericht von jeher nachgewiesenen Zahlen, höher angenommen, als in der Reichsstatistik (Tafel II S. 37), und es ist nach Einzelveranschlagungen für das Verhältnis zwischen Baukapital und Sollaufwand die Ziffer von rund 3,33 % gewonnen. Diese ist nicht unerheblich höher, als die von 2,80 %, die vorhin durch Vergleichung mit dem Aufwande der preußisch-hessischen Gemeinschaft ermittelt worden ist. Demzufolge ist auch der Fehlbetrag bedeutend größer ausgefallen. Er erreichte z. B. für 1905 statt der vorhin errechneten Summe von 485 700 M eine solche von 941 142 M .

Im ganzen hat die Rechnung in den Jahren 1904 bis 1906 zu folgenden Ergebnissen geführt:

	1904	1905	1906
	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>
Der Sollaufwand war ermittelt auf	2 507 528	2 591 542	2 688 784
Der Istaufwand betrug	2 149 120	1 650 130	2 553 642
Als Fehlbetrag ergab sich also die Summe von	358 408	941 412	135 142
Nach der Betriebsrechnung betrug der reine Überschuß (nach Erledigung des Schuldendienstes usw.)	1 357 368	2 298 392	1 809 294
Hiervon ab obige	358 408	941 412	135 142
Ergibt einen wirklichen verfügbaren Überschuß von	998 960	1 356 980	1 674 152
einen Betriebskoeffizienten ¹⁾ von	77,43 % (74,47 %)	75,34 % (68,93 %)	75,36 % (74,41 %)
eine Rentabilität ¹⁾ von	5,63 % (6,42 %)	6,30 % (8,18 %)	6,82 % (7,08 %)

Daß der umgearbeitete Schluß der Betriebsrechnung und die daraus sich ergebenden Betriebs- und Rentabilitätszahlen der Wirklichkeit näher kommen, als die formulärmäßigen, unterliegt keinem Zweifel. Namentlich geben sie ein richtigeres Bild für das Verhältnis der einzelnen Jahre untereinander, und die dabei hervortretende allmähliche Besserung der oldenburgischen Eisenbahnfinanzen entspricht offenbar den Tatsachen. Genau richtig sind die Zahlen natürlich nicht, vielmehr aller Wahrscheinlichkeit nach etwas zu ungünstig. Immerhin genügen sie dem Zwecke, zu dem sie ermittelt sind, und werden voraussichtlich auch ferner als Grundlage für die finanzielle Eisenbahnpolitik in Oldenburg mit benutzt werden.

Die Fehlbeträge sind nach dem genannten Gesetze vorweg an den „Eisenbahnbaufonds“ abgeführt, und erst der dann verbleibende Rest ist als wirklicher Überschuß behandelt worden. Daß auch dieser Überschuß überwiegend zu Bahnzwecken Verwendung gefunden hat, kann hier auf sich beruhen.

¹⁾ Die in Klammern nachgefügt Zahlen enthalten den Betriebskoeffizienten und die Betriebszahl nach der Betriebsrechnung.

IV.

Die Zusammenstellung der in den vorhergehenden Abschnitten gefundenen Berichtigungen des Betriebskoeffizienten, nämlich:

- I. der Berücksichtigung des Pensionsaufwandes,
 - II. der Ausscheidung der Mieten für fremde Anlagen und Betriebsmittel,
 - III. der Berücksichtigung der Fehlbeträge im Unterhaltungsaufwand (im Verhältnis zur preußisch-hessischen Gemeinschaft)
- ergibt das folgende Bild.

Im Jahre 1905

	betrug der Betriebskoeffizient der Reichsstatistik (Tab. XXII Sp. 98)	war			betrug der berichtigte Betriebskoeffizient
		dazu + zuzusetzen davon - abzusetzen nach der Berechnung in Abschnitt			
		I	II	III	
	%	%	%	%	
bei der preußisch-hessischen Gemeinschaft	60,62	+ 2,05	- 0,49	-	62,18
bei den Reichseisenbahnen .	73,59	-	- 4,08	+ 2,32	72,33
in Bayern	70,48	+ 3,98	- 2,14	+ 6,41	78,73
„ Sachsen	67,18	-	- 1,62	+ 5,22	70,78
„ Württemberg	68,80	+ 0,60	- 1,14	+ 8,92	77,18
„ Baden	71,07	-	- 1,49	+ 5,75	75,33
„ Mecklenburg	66,51	-	- 1,33	-	64,68
„ Oldenburg	68,03	-	- 10,56	+ 3,79	61,26
bei den Pfalzbahnen	68,18	-	- 1,19	+ 8,33	75,22

Der angestellte Versuch einer materiellen Ausglei chung der einzelnen Betriebsrechnungen führt also zu dem Ergebnis, daß im Verhältnis der Eisenbahnverwaltungen untereinander im Jahre 1905 der formularmäßige Betriebskoeffizient bei den Reichseisenbahnen, in Mecklenburg und Oldenburg zu hoch, bei den anderen Bahnen zu niedrig und teilweise sehr viel zu niedrig berechnet ist. Auf die Rentabilität kann derselbe Vergleich in diesem Umfange aus dem in Abschnitt II genannten Grunde nicht ausgedehnt werden.

Es ist mehrfach betont worden, daß alle Berechnungen bestenfalls nur relative Richtigkeit für sich in Anspruch nehmen können und wollen.

Aus diesem Grunde kann nicht in Frage kommen, daran irgend welche Kritik eines einzelnen Verwaltungsergebnisses zu knüpfen. Solche Kritik wäre auch schon deshalb gegenstandslos, weil die Betriebsrechnung bei jeder Eisenbahnverwaltung nur einen und vielleicht nicht einmal den wesentlichsten Teil der Finanzgebarung darstellt. Sie bedürfte der Ergänzung u. a. hinsichtlich der Verwendung der Betriebsüberschüsse und der Quellen, aus denen die überall neben der Betriebsrechnung vorkommenden Baufonds gespeist werden.

Aber auch trotz dieser Beschränkung mag die gegenwärtige Betrachtung ihren Zweck erfüllt haben. Sie hat erwiesen, daß die einzelne Betriebsrechnung nicht notwendig ein unbedingt zuverlässiges Bild des wirklichen Betriebsergebnisses erscheinen läßt und daß in der Regel nach der einen oder der anderen Seite hin Berichtigungen am Platze sind. Namentlich die Höhe des Unterhaltungsaufwandes bedarf der sorgsamsten Überwachung, wenn eine unzulässige Steigerung der Verschuldung vermieden und die Rente der Zukunft vor Gefahren geschützt werden soll. Dabei ist allerdings das vorhin geschilderte oldenburgische Verfahren vielleicht nur ein Notbehelf. Denn vor der nachträglichen rechnermäßigen Berichtigung verdient es sicherlich den Vorzug, die Rechnung bei Aufstellung und Ausführung des Voranschlags von vornherein so einzurichten, daß Sollaufwand und Istaufwand sich in ihr decken. Dem Anscheine nach ist dies der preußisch-hessischen Gemeinschaft mit größerer Regelmäßigkeit und vielleicht auch in höherem Maße gelungen, als anderen Verwaltungen, und damit würde die eingangs erwähnte Regierungsäußerung eine zwar nicht allgemeingültige, aber für die preußisch-hessischen Bahnen immerhin anzuerkennende Bestätigung erfahren haben.

* * *

Tafel I.

Berechnung des reinen Unterhaltungsaufwandes
der deutschen Staatseisenbahnverwaltungen in den Jahren 1900 bis 1905.

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Jahr	Ausgaben				Einnahmen			reiner Unterhaltungsaufwand (Unterschied zwischen den Spalten 5 und 8)
	für Unterhaltung und Ergänzung der Ausstattungsgegenstände B. F. 1) T.V Pos. 1	für Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der baulichen Anlagen B. F. Tit. VI	für Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der Fahrzeuge und der maschinellen Anlagen B. F. Tit. VII	im ganzen (Summe der Spalten 2 bis 4)	an Vergütungen für die in den Werkstätten ausgeführten Arbeiten B. F. Tit. III Pos. 4	an Erträgen aus Veräußerungen B. F. Tit. V	im ganzen (Summe der Spalten 6 und 7)	

P r e u ß e n .

1900	7 303 947	153 577 655	139 710 773	300 592 375	3 025 417	25 727 904	28 753 321	271 839 054
1901	6 702 158	152 684 852	140 009 746	299 396 756	3 178 909	26 987 132	30 166 041	269 230 715
1902	7 359 730	168 794 684	139 622 144	315 776 558	4 005 902	27 746 492	31 752 394	284 024 166
1903	7 730 909	175 892 838	147 036 909	330 600 656	3 167 989	30 333 163	33 501 152	297 159 507
1904	8 843 239	177 771 095	163 603 919	350 218 253	3 062 371	33 051 993	36 114 364	314 103 988
1905	10 358 809	202 223 886	179 082 384	391 665 079	3 273 564	37 116 947	40 390 511	351 274 568

R e i c h s e i s e n b a h n e n .

1900	811 002	10 307 823	8 485 644	19 634 469	253 535	1 923 252	2 176 787	17 457 682
1901	793 984	10 643 220	10 164 133	21 601 337	249 600	1 451 899	1 701 508	19 899 839
1902	750 414	10 716 454	9 182 869	20 649 737	270 330	1 459 252	1 729 582	18 920 155
1903	731 424	10 537 236	10 876 125	22 144 785	286 635	1 806 384	2 093 019	20 051 766
1904	837 496	11 342 380	11 235 905	23 415 781	345 404	1 607 346	1 952 750	21 463 031
1905	897 853	12 767 585	12 709 167	26 374 605	329 363	1 554 433	1 883 796	24 490 810

B a y e r n .

1900	1 266 131	22 346 227	14 248 415	37 860 773	185 577	4 201 973	4 387 550	33 473 223
1901	1 215 088	24 474 340	12 870 340	38 559 768	200 274	5 233 517	5 433 791	33 075 977
1902	1 191 665	20 117 652	11 060 286	32 279 603	187 338	5 642 312	5 829 646	26 449 957
1903	1 306 040	22 032 592	12 013 743	35 352 375	179 379	3 861 420	4 040 799	31 311 576
1904	1 132 504	23 284 907	13 897 312	38 314 723	179 411	3 742 821	3 922 232	34 392 490
1905	1 264 346	22 704 212	15 406 804	39 369 362	214 329	4 157 641	4 371 970	34 997 392

1) B. F. = Buchungsformular.

Noch: Tafel I.

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Jahr	Ausgaben				Einnahmen			reiner Unter- haltungsaufwand, (Unter- schied zwischen den Spalten 5 und 8)
	für Unter- haltung und Er- gänzung der Aus- stattungs- gegen- stände B.F.Tit.V Pos. 1	für Unter- haltung, Erneuerung und Ergänzung der baulichen Anlagen B. F. Tit. VI	für Unter- haltung, Erneuerung und Er- gänzung der Fahrzeuge und der maschinellen Anlagen B.F. Tit.VII	im ganzen (Summe der Spalten 2 bis 4)	an Ver- gütungen für die in den Werk- stätten aus- geführten Arbeiten B.F.Tit.III Pos. 4	an Erträgen aus Veräuße- rungen B.F.Tit.V	im ganzen (Summe der Spalten 6 und 7)	

Sachsen.

1900	1 175 372	18 532 551	11 888 714	31 596 637	1 954 536	5 881 882	7 836 418	23 760 219
1901	1 007 549	17 619 952	13 111 334	31 738 885	1 420 062	6 959 324	8 379 386	23 359 449
1902	833 048	13 825 738	8 743 540	23 402 326	499 386	4 346 200	4 845 536	18 556 790
1903	685 510	12 253 739	8 378 099	21 317 348	493 159	3 942 035	4 435 194	16 892 154
1904	702 363	11 663 682	8 998 618	21 364 663	679 514	3 077 374	3 756 188	17 607 775
1905	719 232	14 102 300	10 911 316	25 732 848	425 104	4 770 102	5 195 206	20 537 642

Württemberg.

1900	416 234	6 906 983	6 110 531	13 435 748	204 675	1 699 298	1 903 973	11 531 775
1901	379 569	7 673 636	5 183 175	13 236 380	215 212	1 906 147	2 121 359	11 115 021
1902	390 751	7 276 585	4 946 193	12 613 529	212 533	1 780 687	1 993 220	10 620 309
1903	407 865	7 395 058	5 323 251	13 126 174	200 011	1 868 178	2 068 189	11 057 985
1904	444 795	7 887 723	5 324 468	13 656 986	221 309	1 841 480	2 062 789	11 594 197
1905	454 861	8 804 802	5 699 236	14 988 899	255 714	2 349 122	2 604 836	12 384 063

Baden.

1900	784 228	10 454 217	8 160 619	19 399 064	665 341	4 211 895	4 877 236	14 521 828
1901	824 486	11 486 789	6 963 316	19 274 591	230 713	3 676 541	3 907 254	15 367 337
1902	790 143	11 971 180	6 599 766	19 361 089	207 513	2 563 683	2 771 196	16 589 893
1903	712 108	8 837 197	6 347 517	15 896 822	218 197	2 464 007	2 682 204	13 214 618
1904	753 857	8 727 830	5 981 096	15 462 783	206 418	2 555 350	2 761 768	12 701 015
1905	785 755	11 137 296	6 580 499	18 503 550	175 932	2 281 189	2 457 121	16 046 429

3*

Noch: Tafel I.

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Jahr	Ausgaben				Einnahmen			reiner Unter- haltungsaufwand. (Unter- schied zwischen den Spalten 5 und 8)
	für Unter- haltung und Er- gänzung der Aus- stattungs- gegen- stände B. F. Tit. V Pos. 1	für Unter- haltung, Erneuerung und Ergänzung der baulichen Anlagen B. F. Tit. VI	für Unter- haltung, Erneuerung und Er- gänzung der Fahrzeuge und der maschinellen Anlagen B. F. Tit. VII	im ganzen (Summe der Spalten 2 bis 4)	an Ver- gütungen für die in den Werk- stätten aus- geführten Arbeiten B. F. Tit. III Pos. 4	an Erträgen aus Veräuße- rungen B. F. Tit. V	im ganzen (Summe der Spalten 6 und 7)	

Mecklenburg.

1900	191 619	1 396 511	1 158 483	2 746 613	13 741	122 191	135 932	2 610 681
1901	196 556	1 260 076	1 145 638	2 602 270	7 943	126 357	134 300	2 467 970
1902	207 561	1 398 145	1 225 136	2 830 842	12 679	104 469	117 148	2 713 694
1903	226 933	1 467 376	1 367 734	3 062 043	12 837	117 795	130 632	2 931 411
1904	243 061	1 482 773	1 407 893	3 133 727	13 163	140 469	153 632	2 980 095
1905	233 255	1 615 813	1 589 471	3 438 539	15 644	146 268	161 912	3 276 627

Oldenburg.

1900	68 427	1 269 987	749 073	2 087 487	66 605	593 483	660 088	1 427 399
1901	73 144	1 055 133	696 202	1 824 479	47 879	323 013	370 892	1 453 587
1902	66 433	791 972	627 780	1 486 185	28 058	242 221	270 279	1 215 906
1903	77 639	1 124 770	699 041	1 901 450	26 920	252 884	279 804	1 621 646
1904	80 240	1 419 822	1 001 614	2 501 676	61 051	377 318	438 369	2 063 307
1905	86 884	950 351	871 752	1 908 987	49 939	313 754	363 693	1 545 294

Pfalz.

1900	259 129	3 815 823	2 515 595	6 590 547	159 973	1 817 721	1 477 694	5 112 851
1901	249 761	3 692 394	2 867 811	6 809 966	167 288	1 162 552	1 329 840	5 480 126
1902	232 827	4 431 484	2 782 516	7 446 327	241 328	2 194 155	2 435 483	5 010 844
1903	232 403	3 540 737	2 837 179	6 610 319	206 969	1 589 434	1 796 403	4 813 918
1904	265 200	3 035 870	3 146 763	6 497 833	320 222	1 116 963	1 437 185	5 060 648
1905	269 498	3 697 976	3 575 634	7 543 108	116 453	1 375 324	1 491 777	6 051 331

Tafel II.

Zusammenstellung der Baukosten
der deutschen Staatseisenbahnverwaltungen in den Jahren 1900 bis 1905.
(R. St. Tab. XX Sp. 46.)

	1900	1901	1902	1903	1904	1905
preuß.-hessische Gemeinschaft	7 759 116 509	7 953 084 786	8 198 382 176	8 538 805 331	8 776 385 459	9 091 530 676
Reichs- eisenbahnen	625 112 964	648 181 202	660 726 983	677 204 803	698 185 975	714 200 035
Bayern	1 344 178 009	1 384 720 056	1 415 488 724	1 452 882 614	1 491 420 349	1 524 644 300
Sachsen	936 697 156	969 104 483	1 005 520 269	1 025 833 951	1 037 843 819	1 064 886 031
Württemberg,	583 183 123	602 236 076	608 063 618	617 543 038	640 702 238	663 326 518
Baden	551 180 873	592 298 928	615 115 173	639 619 956	661 255 438	688 723 276
Mecklenburg	111 293 326	112 281 038	113 664 928	115 082 588	115 951 158	117 877 650
Oldenburg	64 116 893	65 387 296	65 964 003	67 828 130	70 084 136	72 492 098
Pfalzbahnen	219 896 612	226 137 967	230 036 105	231 887 089	258 904 070	263 264 845

Tafel III.

Verteilung der Baukosten
bei den deutschen Staatseisenbahnen im Jahre 1905
auf die einzelnen Bautitel (nach Prozenten) (R. St. Tab. XX).

	preuß.-hessische Gemeinschaft Ziff. 3a	Reichsbahnen Ziff. 1a	Bayern Ziff. 4a	Sachsen Ziff. 5	Württemberg Ziff. 6	Baden Ziff. 7a	Mecklenburg Ziff. 8a	Oldenburg Ziff. 9a	Pfalzbahnen Ziff. 13a-c
Gründerwerb (Sp. 6)	9,44	10,37	8,50	10,89	11,42	10,52	4,14	9,00	10,42
Erdarbeiten („ 9)	12,16	11,99	16,07	16,02	19,42	14,46	16,11	10,47	11,90
Einfriedigungen („ 12)	0,29	0,56	0,21	0,18	0,32	0,21	0,40	0,62	0,15
Wegeübergänge („ 15)	2,94	3,72	1,81	4,40	1,06	5,11	1,33	1,03	0,72
Brücken („ 18)	7,08	6,47	10,52	10,54	9,53	4,46	4,68	6,40	7,94
Tunnel („ 21)	1,48	3,02	1,07	0,93	3,55	7,01	—	—	2,13
Oberbau („ 24)	22,72	20,72	23,12	17,41	19,60	16,87	27,10	27,58	23,44
Signale („ 27)	1,48	2,54	1,56	1,58	1,57	1,48	2,93	2,48	1,90
Stationen („ 30)	13,22	11,73	14,79	14,41	10,67	14,59	15,24	12,08	12,80
Werkstätten („ 33)	1,94	1,49	—	1,64	1,89	1,34	2,09	2,49	1,21
Außerordentliche Anlagen („ 36)	1,53	0,49	1,01	0,69	1,57	3,83	1,37	3,90	2,76
Fahrzeuge („ 39)	20,18	21,66	16,48	16,09	13,53	15,46	19,66	19,59	19,12
Verwaltungskosten („ 42)	4,04	3,86	4,54	3,39	5,40	3,32	3,12	3,82	3,75
Insgesamt („ 45)	1,50	1,33	0,32	1,78	0,27	1,24	1,84	0,54	1,76

Tafel IV.

Übersicht

der von den deutschen Staatseisenbahnen auf eigenen Betriebsstrecken geleisteten Wagenachskilometer auf ein Kilometer der durchschnittlichen Betriebslänge (R. St. Tab. XVI Sp. 24) in den Jahren 1900 bis 1905.

	1900	1901	1902	1903	1904	1905
preußisch-hessische Gemeinschaft	426 439	413 984	424 267	436 930	452 933	477 909
Reichseisenbahnen	472 939	451 525	469 913	502 417	510 069	534 837
Bayern	309 133	304 215	299 396	306 777	310 536	313 548
Sachsen	432 862	406 293	397 251	402 824	419 179	425 192
Württemberg	281 810	293 209	300 866	314 220	313 120	326 618
Baden	450 686	432 128	431 332	452 076	465 338	484 297
Mecklenburg	99 369	105 802	110 754	115 612	118 919	123 808
Oldenburg	148 347	149 167	155 413	171 277	179 267	184 484
Pfalzbahnen	376 413	369 021	376 478	385 968	386 309	398 701

Tafel V.

Übersicht

der auf den deutschen Staatseisenbahnen von einer Lokomotive durchschnittlich geleisteten Kilometer (R. St. Tab. XV Sp. 29) in den Jahren 1900 bis 1905.

	1900	1901	1902	1903	1904	1905
preußisch-hessische Gemeinschaft	40 201	40 234	40 756	42 373	44 003	45 610
Reichseisenbahnen	42 647	39 548	38 548	39 738	40 374	41 989
Bayern	43 004	42 490	39 259	39 084	39 600	39 810
Sachsen	40 222	36 786	33 297	33 733	35 186	36 751
Württemberg	43 677	43 501	42 139	42 055	43 665	44 987
Baden	45 674	46 803	45 583	44 718	44 776	46 071
Mecklenburg	46 568	47 518	47 651	48 520	48 876	49 159
Oldenburg	35 948	35 013	34 321	35 438	37 350	39 537
Pfalzbahnen	46 506	45 341	42 543	41 684	42 870	43 091

Tafel VI.

Übersicht

der auf den deutschen Staatseisenbahnen
von einer Wagenachse durchschnittlich geleisteten Kilometer
(R. St. Tab. XVI Sp. 36) in den Jahren 1900 bis 1905.

	1900	1901	1902	1903	1904	1905
preußisch-hessische Gemein- schaft	19 943	19 145	19 762	20 666	21 236	22 184
Reichseisenbahnen	18 056	17 373	18 686	19 576	19 612	19 870
Bayern	23 000	22 074	20 241	20 513	21 163	21 585
Sachsen	16 425	15 171	14 792	14 962	15 857	16 663
Württemberg	21 069	21 441	22 301	22 922	23 662	24 039
Baden	20 057	20 354	19 333	20 710	21 128	21 175
Mecklenburg	15 930	16 336	16 336	16 653	17 079	17 118
Oldenburg	19 822	19 224	20 027	21 022	20 276	20 405
Pfalzbahnen	17 152	17 721	17 667	16 396	16 833	16 937

Tafel VII.

Nachweisung der Herstellungskosten der Fahrzeuge
und des Unterhaltungsaufwandes dafür
auf den deutschen Staatseisenbahnen in den Jahren 1900 bis 1905.

1	2	3	4	5			6	7
Jahr	Her- stellungs- kosten der Fahrzeuge (Tab. XX Sp. 39)	Gesamter Unter- haltungs- aufwand (Tab. XVII Sp. 23, 27, 30)	An- schaffungs- kosten ganzer Fahrzeuge (Tab. XVII Sp. 16—19)	Verhältnis zwischen den Herstellungskosten und			dem ge- wöhnlichen Unter- haltungs- aufwand (Sp. 5 Sp. 6)	
				dem gesamten Unter- haltungs- aufwand (Sp. 3 . 100) (Sp. 2)	den An- schaffungs- kosten ganzer Fahrzeuge (Sp. 4 . 100) (Sp. 2)			

Preußisch-hessische Gemeinschaft.

1900	1 501 101 091	132 744 887	50 944 426	8,64	3,39	5,45
1901	1 546 923 761	133 161 795	53 409 066	8,61	3,45	5,16
1902	1 611 859 793	130 250 743	53 208 926	8,08	3,30	4,78
1903	1 679 852 659	139 154 813	55 773 601	8,28	3,32	4,96
1904	1 745 414 486	153 886 113	64 411 092	8,32	3,69	5,13
1905	1 824 477 273	168 079 658	69 915 501	9,21	3,83	5,38

Noch: Tafel VII.

1	2	3	4	5 6 7		
Jahr	Her- stellungs- kosten der Fahrzeuge (Tab. XX Sp. 39)	Gesamter Unter- haltungs- aufwand (Tab. XVII Sp. 23, 27, 30)	An- schaffungs- kosten ganzer Fahrzeuge (Tab. XVII Sp. 16—19)	Verhältnis zwischen den Herstellungskosten und		
				dem gesamten Unter- haltungs- aufwand (Sp. 3. 100) (Sp. 2)	den An- schaffungs- kosten ganzer Fahrzeuge (Sp. 4. 100) (Sp. 2)	dem ge- wöhnlichen Unter- haltungs- aufwand (Sp. 5. Sp. 6)

Reichseisenbahnen.

1900	106 897 290	7 838 380	1 288 722	7,33	1,21	6,12
1901	114 934 198	9 471 155	2 500 995	8,24	2,18	6,06
1902	119 537 692	8 494 538	2 206 751	7,11	1,85	5,26
1903	126 408 761	10 155 350	3 576 770	8,03	2,83	5,20
1904	132 990 075	10 428 135	2 855 641	7,84	2,15	5,69
1905	141 763 095	11 875 227	4 071 538	8,37	2,87	5,50

B a y e r n.

1900	219 125 450	13 464 270	5 126 118	6,16	2,34	3,81
1901	231 374 851	12 244 391	3 051 590	5,29	1,32	3,97
1902	235 391 581	10 640 192	1 899 467	4,59	0,81	3,71
1903	240 631 422	11 406 346	1 462 462	4,74	1,02	3,72
1904	247 703 742	13 287 956	4 418 208	5,36	1,78	3,58
1905	251 252 142	14 569 062	5 456 902	5,80	2,17	3,63

S a c h s e n.

1900	159 930 451	8 770 855	742 184	5,49	0,46	5,03
1901	165 331 625	10 848 716	2 481 306	6,56	1,50	5,06
1902	167 489 811	7 669 412	753 807	4,59	0,45	4,14
1903	169 927 622	7 788 108	514 907	4,58	0,30	4,14
1904	170 604 794	8 115 938	1 460 306	4,76	0,86	3,80
1905	171 262 049	10 259 578	3 381 798	5,99	1,97	4,03

W ü r t t e m b e r g.

1900	77 711 864	5 742 013	1 532 930	7,39	1,97	5,43
1901	80 863 864	4 741 243	201 220	5,86	0,36	5,50
1902	83 059 588	4 599 057	379 703	5,54	0,46	5,08
1903	85 175 734	4 884 495	788 680	5,79	0,93	4,80
1904	87 453 832	4 870 732	640 234	5,57	0,73	4,84
1905	89 785 534	5 133 557	582 092	5,72	0,65	5,07

Noch: Tafel VII.

1	2	3	4	5	6	7
Jahr	Her- stellungs- kosten der Fahrzeuge (Tab. XX Sp. 39)	Gesamter Unter- haltung- aufwand (Tab. XVII Sp. 23, 27, 30)	An- schaffungs- kosten ganzer Fahrzeuge (Tab. XVII Sp. 16—19)	Verhältnis zwischen den Herstellungskosten und		
				dem gesamten Unter- haltung- aufwand (Sp. 3 . 100) Sp. 2	den An- schaffungs- kosten ganzer Fahrzeuge (Sp. 4 . 100) Sp. 2	dem ge- wöhnlichen Unter- haltung- aufwand (Sp. 5 — Sp. 6)

Baden.

1900	88 991 637	7 727 163	2 499 282	8,69	2,82	5,87
1901	93 400 179	6 529 875	769 716	6,99	0,82	6,17
1902	99 155 543	6 126 748	524 453	6,19	0,53	5,66
1903	102 803 470	5 887 027	484 513	5,73	0,47	5,26
1904	103 912 765	5 517 791	296 897	5,31	0,28	5,03
1905	105 942 160	6 075 853	525 695	5,74	0,50	5,24

Mecklenburg.

1900	21 371 924	1 116 755	220 599	5,48	1,08	4,40
1901	20 953 252	1 108 605	188 170	5,27	0,90	4,37
1902	21 240 826	1 163 706	262 732	5,48	1,24	4,24
1903	21 955 481	1 293 319	333 148	5,89	1,52	4,37
1904	22 177 789	1 329 330	330 447	5,99	1,49	4,50
1905	23 167 381	1 521 814	433 365	6,56	1,87	4,69

Oldenburg.

1900	10 913 515	665 530	139 200	6,10	1,28	4,82
1901	11 106 879	642 666	104 400	5,78	0,94	4,84
1902	11 328 196	589 030	104 400	5,20	0,92	4,28
1903	12 483 779	655 733	104 400	5,25	0,84	4,41
1904	13 347 771	940 498	355 859	7,04	2,67	4,37
1905	13 517 863	819 290	200 000	6,06	1,48	4,58

Pfalz.

1900	44 257 403	2 289 398	335 736	5,17	0,76	4,41
1901	46 603 832	2 554 409	237 966	5,48	0,51	4,97
1902	47 894 990	2 455 027	148 250	5,13	0,31	4,82
1903	48 165 365	2 412 045	284 224	5,01	0,59	4,42
1904	48 993 377	2 637 642	456 577	5,38	0,93	4,15
1905	50 339 744	3 311 894	869 256	6,56	1,73	4,85

Wohlfahrtseinrichtungen der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft im Jahre 1906.

Von

**Altmann, Geh. Regierungsrat und vortr. Rat im Ministerium
der öffentlichen Arbeiten.**

Die Bestrebungen und Leistungen der Staatseisenbahnverwaltung auf dem Gebiete der Wohlfahrtspflege, die Einrichtungen, die sie neben der Erfüllung der aus der reichsgesetzlichen Arbeiterversicherung entspringenden oder sich an diese anlehnenen Aufgaben zur Förderung des Wohles ihrer Angestellten und zur möglichsten Besserung ihrer Lebensbedingungen getroffen hat, sind nach dem Stande des Jahres 1905 im Archiv für Eisenbahnwesen 1907 S. 363 ff. erschöpfend dargestellt worden. Den gleichen Gegenstand behandelt im wesentlichen auch die dem XIV. Internationalen Kongreß für Hygiene und Demographie (Berlin, vom 22. September bis 12. Oktober 1907) gewidmete Denkschrift¹⁾ über „Gesundheitspflege und Wohlfahrtseinrichtungen im Bereiche der vereinigten preußischen und hessischen Staatseisenbahnen“. An den als richtig erkannten Zielen einer maßvollen Sozialpolitik festhaltend, hat die Staatseisenbahnverwaltung sich die zweckdienliche Durchführung und Vervollkommnung ihrer weitverzweigten Fürsorgeeinrichtungen angelegen sein lassen, ohne daß in diesen selbst zwischenzeitlich grundlegende Neuerungen oder Änderungen eingetreten sind. Die jetzige Darstellung kann sich daher darauf beschränken, in Fortführung der früheren Übersichten die Leistungen der Staatseisenbahnverwaltung und der von ihr eingerichteten oder geförderten Kassen auf dem Gebiete der Kranken-, Unfall- und Invalidenversicherung zu veranschaulichen und zahlenmäßig zu belegen.

¹⁾ Verlag von Julius Springer in Berlin N 24 Monbijouplatz 3.

Die Pensionskasse, die Krankenkassen und die Unfallversicherung der Arbeiter im Jahre 1906.

Das Rechnungs- (Kalender-)jahr 1906 bildet insofern einen wichtigen Meilenstein in der Entwicklung der Arbeiterpensionskasse, als in ihm die aus der Abteilung B gewährten Bezüge an Zusatzrenten, Witwen- und Waisengeld, die seit dem Bestehen der Kasse — 1. Januar 1891 — bereits dreimal erhöht waren, wiederum — vom 1. April 1906 ab — eine wesentliche Steigerung erfahren haben. Die Zusatzrenten sind um weitere 20 0/0, mithin seit dem 1. Januar 1891 um insgesamt 120 0/0 aufgebessert worden. Die Bezüge an Witwengeld weisen zwar nicht eine gleiche, aber ebenfalls eine nicht unbedeutende Steigerung auf, die auch eine Erhöhung des Waisengeldes zur Folge gehabt hat, da dieses einen Bruchteil des Witwengeldes beträgt. Die am 1. April 1906 in Kraft getretene Aufbesserung ist dadurch ermöglicht worden, daß die Staatseisenbahnverwaltung sich entschlossen hat, außer der Hälfte der laufenden Beiträge einen außerordentlichen Zuschuß von einem Sechstel der Gesamtbeiträge zu leisten. Dieser Zuschuß beträgt für ein Rechnungsjahr mehr als eine Million Mark. Er belief sich für die Zeit vom 1. April bis zum 31. Dezember 1906 auf rund 878 500 M. Das stetige Steigen der Zusatzrenten und des Witwengeldes seit dem 1. Januar 1891 ergibt sich aus der Übersicht S. 44 u. 45.

Im Rechnungsjahr 1906 ist ferner den Mitgliedern der Abteilung A, die beim Eintritt in die Beschäftigung bei der Eisenbahnverwaltung zum Eintritt in eine der früheren Pensionskassen nicht verpflichtet waren und am 1. Januar 1891 nicht Mitglied der Abteilung B der neuen Pensionskasse geworden sind, mit Einverständnis der Staatseisenbahnverwaltung nochmals der nachträgliche Beitritt zur Abteilung B vom 1. Januar 1891 ab gestattet worden. Zugleich hat die Eisenbahnverwaltung die Hälfte der Beiträge übernommen, die von den das Recht des nachträglichen Beitritts ausübenden Mitgliedern nachzuzahlen sind. Hierdurch erwächst eine weitere Ausgabe von rund einer Million Mark.

Im Berichtsjahr hat sich unter den Bediensteten immer mehr die Erkenntnis Bahn gebrochen, daß die von der Arbeiterpensionskasse errichteten drei Invalidenheime, über deren Einrichtung, Zweck und Ziele im Archiv von 1905 S. 8/9 und von 1907 S. 48 nähere Angaben gemacht sind, Stätten bilden, in denen alleinstehenden Invaliden ein sorgenfreier Lebensabend bereitet wird. Demzufolge haben sich auch die Anträge

(Fortsetzung des Textes auf S. 46.)

Lohnklasse	Höhe der jährlichen Zusatzrente in Mark nach Vollendung von Mitgliedschaftsjahren bei Abteilung B							
	5-10	15	20	25	30	35	40	für jedes weitere Jahr mehr
Lohnklasse II:								
am 1. Januar 1891	30,00	40,20	50,40	60,00	70,20	80,40	—	—
nach d. 1. April 1895	34,80	46,20	57,60	69,00	81,00	92,40	—	—
nach d. 1. Januar 1900	45,00	60,00	75,00	90,00	105,00	120,00	—	—
nach d. 1. Juli 1904	60,00	80,40	100,20	120,00	140,40	160,20	180,00	4,00
vom 1. April 1906	66,00	88,20	110,40	132,00	154,20	176,40	198,00	4,40
Lohnklasse III:								
am 1. Januar 1891	45,00	60,00	75,00	90,00	105,00	120,00	—	—
nach d. 1. April 1895	52,20	69,00	86,40	103,80	121,20	138,00	—	—
nach d. 1. Januar 1900	67,80	90,00	112,80	135,00	157,80	180,00	—	—
nach d. 1. Juli 1904	90,00	120,00	150,00	180,00	210,00	240,00	270,00	6,00
vom 1. April 1906	99,00	132,00	165,00	198,00	231,00	264,00	297,00	6,60
Lohnklasse VI:								
am 1. Januar 1891	60,00	80,40	100,20	120,00	140,40	160,20	—	—
nach d. 1. April 1895	69,00	92,40	115,20	138,00	161,40	184,20	—	—
nach d. 1. Januar 1900	90,00	120,00	150,00	180,00	210,00	240,00	—	—
nach d. 1. Juli 1904	120,00	160,20	200,40	240,00	280,20	320,40	360,00	8,00
vom 1. April 1906	132,00	176,40	220,20	264,00	308,40	352,20	396,00	8,80
Lohnklasse V:								
am 1. Januar 1891	72,00	96,00	120,00	144,00	168,00	192,00	—	—
nach d. 1. April 1895	82,80	110,40	138,00	165,60	193,20	220,80	—	—
nach d. 1. Januar 1900	108,00	144,00	180,00	216,00	252,00	288,00	—	—
nach d. 1. Juli 1904	140,40	187,80	235,20	282,60	330,00	378,00	425,40	9,50
vom 1. April 1906	154,80	207,00	259,20	311,40	363,60	415,80	468,00	10,45
Lohnklasse VI:								
am 1. Januar 1891	84,00	112,20	140,40	168,00	196,20	224,40	—	—
nach d. 1. April 1895	96,60	129,00	161,40	193,20	225,60	258,00	—	—
nach d. 1. Januar 1900	126,00	168,00	210,00	252,00	294,00	336,00	—	—
nach d. 1. Juli 1904	160,20	215,40	270,00	325,20	380,40	435,00	490,20	11,00
vom 1. April 1906	176,40	237,00	297,60	358,20	418,80	478,80	539,40	12,10
Lohnklasse VII:								
am 1. Juli 1904	180,00	243,00	305,40	367,80	430,20	492,60	555,00	12,50
vom 1. April 1906	198,00	267,00	336,00	404,40	473,40	541,80	610,80	13,75

Höhe des Witwengeldes in Mark nach Vollendung der nebenbezeichneten Mitgliedsjahre	Mitgliedschaftsjahre bei Abteilung B							für jedes weitere Jahr mehr
	5—10	15	20	25	30	35	40	
Lohnklasse II:								
am 1. Januar 1891	30,00	40,20	50,40	60,00	70,20	80,40	—	—
nach d. 1. April 1895	34,50	46,20	57,60	69,00	81,00	92,40	—	—
nach d. 1. Januar 1900	45,00	55,80	66,60	77,40	87,60	98,40	—	—
nach d. 1. Juli 1904	60,00	72,00	84,00	96,00	108,00	120,00	132,00	2,40
vom 1. April 1906	66,00	79,20	92,40	105,60	118,80	132,00	145,20	2,64
Lohnklasse III:								
am 1. Januar 1891	45,00	60,00	75,00	90,00	105,00	120,00	—	—
nach d. 1. April 1895	52,20	69,00	86,40	103,80	121,20	138,00	—	—
nach d. 1. Januar 1900	67,80	84,00	100,20	115,80	132,00	147,60	—	—
nach d. 1. Juli 1904	90,00	108,00	126,00	144,00	162,00	180,00	198,00	3,60
vom 1. April 1906	99,00	118,50	138,60	158,40	178,20	198,00	217,80	3,96
Lohnklasse IV:								
am 1. Januar 1891	60,00	80,40	100,20	120,00	140,40	160,20	—	—
nach d. 1. April 1895	69,00	92,40	115,20	138,00	164,40	184,20	—	—
nach d. 1. Januar 1900	90,00	111,60	132,60	154,20	175,20	196,80	—	—
nach d. 1. Juli 1904	120,00	144,00	168,00	192,00	216,00	240,00	264,00	4,80
vom 1. April 1906	132,00	158,40	184,80	211,20	237,60	264,00	290,40	5,28
Lohnklasse V:								
am 1. Januar 1891	72,00	96,00	120,00	144,00	168,00	192,00	—	—
nach d. 1. April 1895	82,80	110,40	138,00	165,60	193,20	220,80	—	—
nach d. 1. Januar 1900	108,00	133,80	159,60	184,80	210,60	235,80	—	—
nach d. 1. Juli 1904	140,40	168,60	197,40	225,60	254,40	282,60	311,40	5,70
vom 1. April 1906	154,80	186,00	217,20	249,00	280,20	311,40	342,60	6,27
Lohnklasse VI:								
am 1. Januar 1891	84,00	112,20	140,40	168,00	196,20	224,40	—	—
nach d. 1. April 1895	96,60	129,00	161,40	193,20	225,60	258,00	—	—
nach d. 1. Januar 1900	126,00	156,00	186,00	215,40	245,40	275,40	—	—
nach d. 1. Juli 1904	160,20	193,20	226,20	259,20	292,20	325,20	358,20	6,60
vom 1. April 1906	176,40	213,00	249,00	285,60	321,60	358,20	394,20	7,26
Lohnklasse VII:								
am 1. Juli 1904	180,00	217,50	255,00	292,50	330,00	367,50	405,00	7,50
vom 1. April 1906	198,00	239,40	280,80	322,20	363,00	404,40	445,80	8,25

auf Aufnahme in die Invalidenheime wesentlich vermehrt, und die Anzahl der Pflinglinge hat sich im Berichtsjahr von 41 auf 104 erhöht.

Wie in den Vorjahren hat auch im Berichtsjahr die Arbeiterpensionskasse, wie auf S. 63 näher ausgeführt wird, in weitestem Umfange lungenkranken Mitgliedern eine ständige Heilbehandlung zugewendet, deren Durchführung im Archiv von 1906 S. 5 ff. dargestellt ist.

Auf dem Gebiet der Krankenversicherung hat sich das Rechnungsjahr 1906 gegenüber dem Vorjahr erfreulicherweise günstiger gestaltet. Die Zahl der auf je 100 Kassenmitglieder fallenden Erkrankungsfälle ist von 41,97 im Jahre 1905 auf 35,55, die Zahl der Krankheitstage für ein Mitglied von 11,20 auf 8,55 zurückgegangen. Die Gesamtausgabe an Krankheitskosten beträgt gegenüber dem Vorjahr für ein Mitglied 4,90 \mathcal{M} weniger.

Wie im Archiv 1907 S. 48/49 ausgeführt, ist auf die Verhältnisse der Betriebskrankenkassen im Jahre 1905 die von dem Allgemeinen Verbands der Eisenbahnvereine der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen und der Reichseisenbahnen am 1. Oktober 1904 errichtete Verbandskrankenkasse nicht ohne Einwirkung gewesen. Es war erklärlich, daß die Möglichkeit, gegen einen geringen Beitrag einen Zuschuß zum Krankengelde zu versichern und dieses dadurch auf den vollen Arbeitsverdienst zu bringen, eine ausgiebige Inanspruchnahme der Krankenkassen zur Folge hatte und Auswüchse zeitigte, denen erst durch eine scharfe Krankenkontrolle entgegengetreten werden mußte. Inzwischen hat der gesunde Sinn der Kassenmitglieder selbst eine Besserung in dieser Beziehung herbeigeführt und dazu beigetragen, daß sich die Verhältnisse der Betriebskrankenkassen im Jahre 1906 günstiger gestalteten. Es darf deshalb erwartet werden, daß die Krankenkassen, die zur Herstellung des Gleichgewichts zwischen Einnahmen und Ausgaben den laufenden Beitrag über 3 $\%$ des Lohn- einkommens zu erhöhen genötigt waren, nunmehr wieder zu einer Herabsetzung des Beitrages schreiten können.

Auf dem Gebiet der Unfallversicherung sind bemerkenswerte Vorgänge nicht zu verzeichnen.

Die beiden nachstehenden Übersichten geben ein Gesamtbild davon, wie sich das finanzielle Ergebnis der Leistungen der Pensionskasse und der Betriebskrankenkassen sowie die Ausgaben auf Grund der Unfallversicherung, einschließlich der Haftpflichtrenten an Arbeiter und deren Hinterbliebene, in den Jahren 1905 und 1906 gestaltet haben.

Es wurden gezahlt	im Jahre	
	1905 M	1906 M
1. von der Arbeiterpensionskasse:		
a) an Invaliden-, Kranken- und Altersrenten . . .	1 980 690	2 163 527
b) für Heilbehandlung erkrankter Kassenmitglieder und für Invalidenhauspflege	536 603	597 108
c) an Rentenzuschüssen, Pensionen, Witwen- und Waisengeldern, Sterbegeld	2 954 000	3 463 000
2 von den Betriebskrankenkassen:		
an Krankheitskosten (Krankengeld, für Krankenpflege, freie ärztliche Behandlung, Arznei und sonstige Heilmittel bei Erkrankungsfällen sowohl der Kassenmitglieder als auch ihrer Familienangehörigen, Wöchnerinnenunterstützung und Sterbegeld)	9 686 627	8 916 700
3. an Renten, Abfindungen, Heilungskosten sowie an Sterbegeldern und anderen Entschädigungen auf Grund der Unfallversicherungsgesetze . . .	5 929 243	6 271 942
4. an Haftpflichtrenten an Arbeiter und deren Hinterbliebene	515 792	506 797
insgesamt . . .	21 602 955	21 919 074

Die Beiträge der Eisenbahnverwaltung betragen:

an	im Jahre	
	1905 rund M	1906 rund M
Barzuschüssen:		
zu den Eisenbahnbetriebskrankenkassen	2 701 300	3 405 100
zur Arbeiterpensionskasse:		
Abteilung A	1 808 700	2 033 600
" B	2 860 400	3 986 900
Entschädigungen:		
auf Grund der Unfallversicherungsgesetze	5 929 200	6 271 900
auf Grund der Haftpflichtgesetze, soweit es sich um Unfälle der Arbeiter handelt	515 800	506 800
Unterstützungen an Eisenbahnarbeiter und an Hinterbliebene ausgeschiedener Arbeiter (nach der Istausgabe des Etatsjahres)	1 060 000	1 222 400
insgesamt . . .	14 895 400	17 426 700

1. Die Arbeiterpensionskasse.

Der Darstellung der Ergebnisse der Pensionskasse für die Arbeiter der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft liegen die von dem Kassenvorstand aufgestellten Übersichten über die Geschäfts- und Rechnungsergebnisse der Kasse zugrunde.

Die Kasse zerfällt in die Abteilungen A und B, die mit getrennter Vermögensverwaltung nebeneinander bestehen. Die Abteilung A erfüllt alle Aufgaben einer nach dem Invalidenversicherungsgesetz errichteten

	Anzahl der Mitglieder				
	bei den früheren Betriebs- und Werkstätten- arbeiter- pensionskassen	bei der Abteilung			
		A		B	
		1890	1901	1902	
Beim Beginn des Rechnungsjahres vorhanden	84 293	229 637	175 093	225 828	185 346
Im Laufe des Rechnungsjahres neu eingetreten:					
überhaupt	16 410	55 804	24 072	54 758	20 167
auf je 100 der Mitgliederzahl im Jahresmittel	18,72	23,93	13,45	23,75	10,62
Im Laufe des Rechnungsjahres ausgeschieden:					
überhaupt	9 626	59 613	13 819	49 059	12 732
auf je 100 der Mitgliederzahl im Jahresmittel	10,97	25,53	7,72	21,28	6,70
Beim Schlusse des Rechnungsjahres vorhanden:					
überhaupt	91 077	225 828	185 346	231 527	192 781
darunter weibliche	98	5 754	835	5 985	1 142
„ freiwillige	—	—	—	1 053	12 570
Durchschnittlich täglich (im Jahresmittel) vorhanden ¹⁾	87 685	232 961	178 920	230 557	189 902
Überhaupt haben teilgenommen	100 703	285 441	199 165	280 586	205 513

¹⁾ Die Mitgliederzahl im Jahresmittel ist in der Weise berechnet, daß die Monate zusammengezählt sind und die Gesamtsumme durch die Zahl der Monate

Versicherungsanstalt, während die Abteilung B eine über die reichsgesetzliche hinausgehende besondere Fürsorge für solche Arbeiter leistet, die, wenn auch mit Unterbrechungen, mindestens ein volles Jahr bei der Eisenbahnverwaltung beschäftigt gewesen sind und die sonstigen satzungsmäßigen Aufnahmebedingungen erfüllt haben.

Über die Zahl der Kassenmitglieder während des Berichtsjahres und während der voraufgegangenen Jahre gewährt die nachstehende vergleichende Übersicht einen Überblick:

Anzahl der Mitglieder

bei der Abteilung

A	B	A	B	A	B	A	B
1903		1904		1905		1906	
231 527	192 781	247 733	200 328	266 136	213 042	278 821	222 940
72 426	20 562	77 856	25 499	82 597	28 057	103 259	33 276
29,44	10,56	30,15	12,43	30,26	12,97	35,28	14,57
56 220	13 015	59 453	12 785	69 912	18 159	76 031	18 066
23,17	6,69	23,03	6,23	25,61	8,40	25,98	7,91
247 733	200 328	266 136	213 042	278 821	222 940	306 049	238 150
6 971	1 252	7 304	1 418	7 777	1 564	8 502	1 924
1 150	14 564	1 534	15 792	2 589	21 368	3 945	27 760
242 653	194 661	258 187	206 133	272 938	216 259	292 684	228 437
303 953	213 343	325 589	225 827	348 733	241 099	382 080	256 216

in den benutzten Unterlagen angegebenen Bestandsziffern vom ersten Tage jedes geteilt ist.

Die Anzahl der Mitglieder der Abteilung A, die die Gesamtzahl der bei der preußisch - hessischen Eisenbahngemeinschaft beschäftigten, der Invalidenversicherungspflicht unterliegenden Personen darstellt, ist hier- nach um 27 228 (gegen 12 685 im Vorjahr) gestiegen.

Mit einer nach § 9 des Invalidenversicherungsgesetzes ausgestellten Bescheinigung über die Teilnahme an der Abteilung A sind aus der Be- schäftigung bei der Eisenbahn ausgeschieden:

im J a h r e	insgesamt Personen	auf je 100 des durch- schnittlichen Mitglieder- bestandes	im J a h r e	insgesamt Personen	auf je 100 des durch- schnittlichen Mitglieder- bestandes
1897	59 145	28	1902	44 848	19
1898	65 380	28	1903	51 912	21
1899	64 321	28	1904	55 298	21
1900	55 070	24	1905	65 584	24
1901	55 622	24	1906	71 646	24

Bei der Abteilung B der Pensionskasse hat sich die Mitgliederzahl im Berichtsjahr um 15 210 (gegen 9 898 im Vorjahr) erhöht.

Der Abteilung B gehörten an:

im J a h r e	überhaupt Mitglieder im täglichen Durchschnitt	von je 100 des Durchschnittsbestandes aller Arbeiter, d. h. der Mitglieder der Abteilung A
1897	144 423	68
1898	153 299	67
1899	164 660	72
1900	172 044	75
1901	178 920	77
1902	189 902	82
1903	194 661	80
1904	205 133	79
1905	216 259	79
1906	228 437	78

Diese Zahlen beweisen, daß der überwiegend größte Teil der in die Beschäftigung bei der Eisenbahnverwaltung eintretenden Arbeiter zu ihr in dauernde Beziehungen tritt.

Die Zahl der aus der Abteilung B ausgeschiedenen Mitglieder hat betragen:

infolge	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906
a) Ablebens	1 452	1 530	1 661	1 594	1 551	1 474	1 628	1 572
b) Übertritts in den Bezug einer Pension, Invalidenrente nebst Zusatzrente	967	1 219	1 525	1 654	1 848	1 845	2 060	2 173
c) bahnsseitiger Gewährung einer Unfallrente	66	58	66	76	61	77	67	83
d) Übernahme von Mitgliedern in das Verhältnis von Eisenbahnunterbeamten .	4 199	4 263	3 713	2 541	3 513	2 771	6 806	6 147
e) sonstiger freiwilliger oder unfreiwilliger Aufgabe der Beschäftigung bei der Eisenbahnverwaltung:								
mit Beitragsrückgewähr	9 886	8 530	6 674	6 563	5 793	6 473	7 351	7 864
ohne „	375	258	180	304	249	145	247	227
zusammen	16 945	15 858	13 819	12 732	13 015	12 785	18 159	18 066

Von den (unter e) aufgeführten Personen hatten nur 2 199 eine fünfjährige Mitgliedzeit zurückgelegt.

Unter den in das Staatsbeamtenverhältnis überführten Mitgliedern befanden sich

im Jahre 1897	1 617 Mitglieder,
„ „ 1898	6 044 „
„ „ 1899	2 278 „
„ „ 1900	2 295 „
„ „ 1901	1 863 „
„ „ 1902	1 268 „
„ „ 1903	2 101 „
„ „ 1904	1 535 „
„ „ 1905	4 695 „
„ „ 1906	4 020 „

mit einer mindestens fünfjährigen Mitgliedschaft bei der Pensionskasse. Diesen, wie ihren Angehörigen, bleiben ohne weitere Beitragsleistung die Ansprüche auf die Leistungen der Abteilung B erhalten, die zu gewähren gewesen wären, wenn das Mitglied am Tage seiner Übernahme erwerbsunfähig geworden oder gestorben wäre. Eine Rückzahlung der bis zur Anstellung entrichteten Beiträge findet jedoch nur dann statt, wenn die Mitglieder ohne Pension oder Versorgung ihrer Hinterbliebenen aus der Beamtenstellung ausscheiden sollten. Sie sind indessen berechtigt, die Mitgliedschaft bei der Abteilung B freiwillig fortzusetzen, und haben alsdann den Beitrag in voller Höhe allein zu zahlen, da die Verwaltung einen Zuschuß nicht leistet. Bei Aufgabe der freiwilligen Versicherung werden indes die während ihrer Dauer entrichteten Beiträge bis auf eine geringe Risikogebühr zurückgezahlt. Von der freiwilligen Versicherung wird, wie das Steigen der Zahl der freiwilligen Mitglieder (27 760 gegen 21 368 im Jahre 1905, 15 792 im Jahre 1904, 14564 im Jahre 1903, 12 570 im Jahre 1902) ergibt, in immer größerem Umfange Gebrauch gemacht. — Die Mitglieder der Abteilung B, die infolge von Dienstvergehen strafweise aus der Beschäftigung bei der Staatseisenbahnverwaltung entlassen werden und damit aus der Abteilung B ausscheiden, haben zwar satzungsmäßig den Anspruch auf Beitragsrückgewähr verwirkt. Indessen können ihnen beim Vorhandensein besonderer Milderungsgründe die Beiträge zurückgezahlt werden. Letzteres ist im allgemeinen geschehen und nur insoweit unterblieben, als die ausgeschiedenen Mitglieder selbst einen Antrag auf Rückzahlung der Beiträge nicht gestellt haben. In den aufgeführten 227 Fällen des Ausscheidens aus der Beschäftigung ohne Beitragsrückgewähr handelt es sich hiernach nicht um Fälle strafweiser Entlassung, in denen die Beitragsrückgewähr vorbehalten worden ist, sondern fast ausschließlich um solche Fälle, in denen die ausgeschiedenen Mitglieder von dem ihnen nach § 34 Abs. 4 und 5 der Satzungen zustehenden Rechte Gebrauch gemacht haben, die Beiträge in der Kasse zu belassen, um sich und ihren Angehörigen die bis zum Ausscheiden erworbenen Ansprüche auf Zusatzrente und Witwen- und Waisengeld zu erhalten.

Weitere Auskunft über Zahl, Ein- und Austritt, Lebensalter und Ableben der Mitglieder beider Abteilungen der Pensionskasse im Jahre 1906 gibt nach den einzelnen Jahrgängen die Anlage I (S. 112/115).

Faßt man auf Grund des Bestandes am Jahresanfang die Mitglieder der Abteilung B in Lebensaltersgruppen zusammen, so erhält man über die Beteiligung der verschiedenen Lebensaltersgruppen bei den nach der Dauer der Mitgliedszeit gebildeten zwei Gruppen die nachstehende Übersicht:

Im nebenbezeichneten Lebensalter
waren Mitglieder der Abteilung B der Pensionskasse vorhanden

I.
mit einer geringeren als fünfjährigen
Mitgliedschaft

II.
mit einer Mitgliedschaft von fünf Jahren
und darüber

Lebensalter

am 1. Januar

	1904		1905		1906		1907		1904		1905		1906		1907	
	Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%
70 Jahre und darüber.	30	0,07	30	0,01	19	0,01	23	0,01	734	0,36	741	0,35	645	0,29	615	0,26
mehr als 65 bis 69 Jahre	139	0,07	156	0,07	127	0,06	107	0,05	2 239	1,13	2 184	1,03	2 222	0,99	2 103	0,86
" " 60 " 64 "	537	0,27	456	0,22	328	0,14	399	0,17	4 513	2,25	4 763	2,26	4 966	2,23	5 085	2,14
" " 55 " 59 "	945	0,47	830	0,39	701	0,31	727	0,31	7 359	3,63	7 994	3,75	8 407	3,77	8 878	3,73
" " 50 " 54 "	1 448	0,72	1 284	0,58	1 085	0,49	1 068	0,45	11 880	5,63	11 737	5,51	11 901	5,34	11 946	5,01
" " 45 " 49 "	2 079	1,04	1 978	0,93	1 815	0,91	1 752	0,74	13 452	6,71	14 621	6,86	15 640	7,02	16 858	7,06
" " 40 " 44 "	3 827	1,91	3 385	1,59	3 253	1,46	3 389	1,42	18 125	9,05	19 607	9,30	21 067	9,46	22 762	9,56
" " 35 " 39 "	7 767	3,98	7 308	3,48	6 931	3,11	7 136	2,99	22 760	11,36	25 866	12,14	27 762	12,45	27 927	11,73
" " 30 " 34 "	19 451	9,71	16 755	7,86	17 422	7,81	19 258	8,08	22 040	11,00	28 300	13,28	30 069	13,49	32 083	13,45
" " 25 " 29 "	40 486	20,31	40 634	19,07	41 882	18,79	46 675	19,60	7 699	3,84	9 570	4,49	9 718	4,36	9 198	3,86
" " 20 " 24 "	13 186	6,58	14 679	6,88	16 714	7,50	20 006	8,40	96	0,05	181	0,08	216	0,09	172	0,07
bis zu 20 Jahren . . .	37	0,02	33	0,02	30	0,02	28	0,01	—	—	—	—	—	—	—	—
zusammen . . .	89 931	44,90	87 478	41,05	90 307	40,51	100 568	42,23	110 397	55,10	126 564	58,95	132 633	59,49	137 582	57,71

Im nebenbezeichneten Lebensalter
waren Mitglieder der Abteilung B der Pensionskasse vorhanden

III.
i n s g e s a m t
a m 1. J a n u a r

Lebensalter

	1901		1902		1903		1904		1905		1906		1907	
	Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%
70 Jahre und darüber . . .	809	0,46	788	0,45	790	0,40	764	0,38	771	0,36	664	0,30	688	0,27
mehr als 65 bis 69 Jahre	2 104	1,21	2 279	1,23	2 388	1,22	2 378	1,19	2 340	1,10	2 349	1,05	2 215	0,83
" 60 " 64 "	4 396	2,32	4 629	2,50	4 859	2,31	5 050	2,32	5 219	2,43	5 294	2,37	5 484	2,31
" 55 " 59 "	7 247	4,13	7 861	4,24	8 046	4,19	8 304	4,15	8 824	4,14	9 108	4,08	9 605	4,04
" 50 " 54 "	10 446	5,97	11 314	6,10	12 265	6,36	12 828	6,40	12 971	6,09	12 986	5,83	13 014	5,46
" 45 " 49 "	13 861	7,91	14 280	7,70	14 658	7,60	15 531	7,75	16 599	7,79	17 455	7,83	18 610	7,82
" 40 " 44 "	18 154	10,37	19 483	10,51	20 610	10,69	21 952	10,96	22 992	10,79	24 340	10,92	26 151	10,98
" 35 " 39 "	25 612	14,62	27 506	14,84	29 233	15,17	30 527	15,34	33 174	16,37	34 693	15,56	35 063	14,72
" 30 " 34 "	35 224	20,12	35 823	19,33	38 963	20,31	41 491	20,71	45 055	21,14	47 491	21,30	51 291	21,53
" 25 " 29 "	42 994	24,55	46 748	25,32	47 982	24,89	48 185	24,05	50 204	23,56	51 600	23,15	55 873	23,46
" 20 " 24 "	14 237	8,13	14 628	7,89	13 016	6,75	13 281	6,43	14 860	6,96	16 930	7,59	20 178	8,17
bis zu 20 Jahren . . .	9	0,01	7	0,01	21	0,01	37	0,02	33	0,02	30	0,02	28	0,01
zusammen . . .	175 093	100,00	185 346	100,00	192 781	100,00	200 328	100,00	213 042	100,00	222 940	100,00	238 150	100,00

Diese Übersicht zeigt, daß der auf die einzelnen Lebensaltersklassen fallende prozentuale Anteil der Mitglieder in den verschiedenen Jahren ziemlich gleich geblieben ist. Daß die Anzahl der Mitglieder mit einer geringeren als fünfjährigen Mitgliedschaft gegenüber den beiden letzten Vorjahren gestiegen ist, beruht auf dem starken Zugang von Mitgliedern (27 228) im Jahre 1906. Der Rückgang der Mitgliederzahl in den Lebensaltersklassen von 65 Jahren und mehr ist darin begründet, daß die alten Arbeiter infolge des Anwachsens der Rentenansprüche, insbesondere nach der beträchtlichen Erhöhung der Zusatzrenten sich eher zum Übertritt in den Ruhestand entschließen. Am 1. Januar 1907 hatten 57,77 % sämtlicher Mitglieder Anspruch auf Kassenleistungen.

Die Sterblichkeitsziffern haben betragen:

bei der Abteilung A:

im Jahre 1897	. . . . .	0,90	für je 100 Mitglieder.
" "	1898	. . . . .	0,82 " " 100 "
" "	1899	. . . . .	0,87 " " 100 "
" "	1900	. . . . .	0,80 " " 100 "
" "	1901	. . . . .	0,77 " " 100 "
" "	1902	. . . . .	0,78 " " 100 "
" "	1903	. . . . .	0,71 " " 100 "
" "	1904	. . . . .	0,61 " " 100 "
" "	1905	. . . . .	0,62 " " 100 "
" "	1906	. . . . .	0,56 " " 100 "

bei der Abteilung B:

im Jahre 1897	. . . . .	1,00	für je 100 Mitglieder,
" "	1898	. . . . .	0,93 " " 100 "
" "	1899	. . . . .	0,88 " " 100 "
" "	1900	. . . . .	0,89 " " 100 "
" "	1901	. . . . .	0,92 " " 100 "
" "	1902	. . . . .	0,84 " " 100 "
" "	1903	. . . . .	0,80 " " 100 "
" "	1904	. . . . .	0,72 " " 100 "
" "	1905	. . . . .	0,75 " " 100 "
" "	1906	. . . . .	0,69 " " 100 "

Von den im Jahre 1906 verstorbenen 1 572 Mitgliedern der Abteilung B hinterließen 1 084 solche Angehörige, die einen Anspruch auf Witwen- und Waisengeld hatten, während sich diese Zahl im Jahre 1905 bei 1 628 Sterbefällen auf 1 156 belief.

Die Zuteilung der Mitglieder zu den für die Höhe der Beiträge und der Leistungen maßgebenden Lohnklassen erfolgt bei der Abteilung A,

deren Lohnklassen sich den durch das Invalidenversicherungsgesetz eingeführten Lohnklassen völlig anschließen, nach der Höhe des zur Krankenkasse veranlagten Tagesverdienstes, während bei der Abteilung B seit der am 1. Juli 1904 in Kraft getretenen, im Jahrgang 1905 des Archivs S. 1—5 besprochenen Änderung der Satzungen der Pensionskasse hierfür nicht mehr dieser Tagesverdienst, sondern der Jahresarbeitsverdienst in Betracht kommt. Letzterer wird derart ermittelt, daß der für die Krankenkassenbeiträge zugrunde gelegte Tagesverdienst entweder

- a) mit 365 vervielfältigt wird, wenn das Mitglied regelmäßig auch an den Sonntagen, d. i. an mehr als 26 Sonntagen, beschäftigt wird oder dienstbereit sein muß und hierfür gelöhnt wird,
oder
b) mit 300 vervielfältigt wird, wenn das Mitglied regelmäßig nur an den Wochentagen gelöhnt wird.

Die gegenwärtig bei beiden Abteilungen bestehenden Lohnklassen sind in der nachfolgenden Übersicht dargestellt:

Abteilung A		
Lohnklasse	Jahresarbeitsverdienst	täglicher Tagesverdienst
I	bis zu 350 <i>M</i> einschließlich	bis 1,16 <i>M</i>
II	von mehr als 350 — 550 <i>M</i>	1,17 — 1,83 „
III	„ „ „ 550 — 850 „	1,84 — 2,83 „
IV	„ „ „ 850 — 1150 „	2,84 — 3,83 „
V	„ „ „ 1150 <i>M</i>	3,84 <i>M</i> und mehr

Abteilung B			
Lohnklasse	Jahresarbeitsverdienst	Tagesverdienst	
		bei den nicht für die Sonntage gelöhnten Arbeitern	bei den für die Sonntage gelöhnten Arbeitern
II	bis zu 550 <i>M</i> einschließlich	bis 1,83 <i>M</i>	bis 1,50 <i>M</i>
III	von mehr als 550 — 850 <i>M</i>	1,84 — 2,83 „	1,51 — 2,39 „
IV	„ „ „ 850 — 1050 „	2,84 — 3,50 „	2,33 — 2,87 „
V	„ „ „ 1050 — 1200 „	3,51 — 4,00 „	2,88 — 3,28 „
VI	„ „ „ 1200 — 1350 „	4,01 — 4,50 „	3,29 — 3,69 „
VII	„ „ „ 1350 <i>M</i>	4,51 <i>M</i> und mehr	3,70 <i>M</i> und mehr

Die Kassenmitglieder verteilen sich auf die einzelnen Lohnklassen, wie folgt:

Pensions- ab- teilung	Zeit- punkt	Anzahl der Mitglieder der Lohnklasse							insgesamt
		I	II	III	IV	V	VI	VII	
A	1./1. 1897	5 132	44 737	99 686	46 996	—	—	—	196 551
"	1./1. 1898	5 444	42 189	116 405	54 957	—	—	—	218 995
"	1./1. 1899	5 155	38 234	122 674	66 361	—	—	—	232 424
"	1./1. 1900	5 319	31 441	113 715	72 366	—	—	—	222 841
"	1./1. 1901	5 314	29 903	109 703	62 477	22 240	—	—	229 637
"	1./1. 1902	5 911	26 542	106 119	68 503	23 753	—	—	225 828
"	1./1. 1903	6 146	28 038	108 507	64 350	24 486	—	—	231 527
"	1./1. 1904	6 668	30 102	116 349	67 834	26 780	—	—	247 733
"	1./1. 1905	6 924	30 757	122 583	75 407	30 465	—	—	266 136
"	1./1. 1906	6 522	24 917	126 651	86 452	34 279	—	—	278 821
"	1./1. 1907	6 660	21 885	123 839	109 602	44 063	—	—	306 49
B	1./1. 1897	—	21 966	78 530	22 380	8 132	9 612	—	140 620
"	1./1. 1898	—	23 360	84 188	23 704	9 513	9 022	—	149 787
"	1./1. 1899	—	16 080	88 797	32 625	9 893	11 656	—	159 051
"	1./1. 1900	—	15 470	93 267	38 506	11 086	13 154	—	171 482
"	1./1. 1901	—	14 813	88 325	44 632	12 611	14 712	—	175 093
"	1./1. 1902	—	14 825	91 881	47 286	14 624	16 730	—	185 346
"	1./1. 1903	—	15 099	95 135	50 280	14 694	17 573	—	192 781
"	1./1. 1904	—	14 638	98 546	53 000	15 284	18 860	—	200 328
"	1./1. 1905	—	11 995	70 211	56 742	37 343	22 873	13 878	213 042
"	1./1. 1906	—	8 017	70 159	59 095	41 105	26 796	17 768	222 940
"	1./1. 1907	—	5 934	61 646	57 518	48 199	35 500	29 353	238 150

In Prozenten der Kassenmitglieder gehörten an:

der Beitragsklasse	am 1. Januar													
	1901		1902		1903		1904		1905		1906		1907	
	bei Abteilung		bei Abteilung		bei Abteilung		bei Abteilung		bei Abteilung		bei Abteilung		bei Abteilung	
	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B
	%		%		%		%		%		%		%	
I (untersten)	2,32	—	2,62	—	2,65	—	2,69	—	2,00	—	2,34	—	2,18	—
II	13,02	8,46	11,76	8,00	12,12	7,83	12,15	7,31	11,56	5,63	8,94	3,60	7,15	2,49
III	47,77	50,11	46,99	49,57	46,86	49,35	46,97	49,19	46,05	32,96	45,42	31,47	40,46	25,89
IV	27,21	25,19	28,11	25,51	27,79	26,08	27,28	26,16	28,34	26,63	31,01	26,51	35,81	24,15
V	9,63	7,21	10,52	7,89	10,58	7,62	10,81	7,63	11,45	17,53	12,29	18,18	14,10	20,24
VI	—	8,40	—	9,03	—	9,12	—	9,41	—	10,74	—	12,02	—	14,91
VII	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,51	—	7,97	—	12,32

Diese Übersicht ergibt insbesondere bei der Abteilung B ein außergewöhnliches Aufsteigen der Kassenmitglieder aus den niedrigeren in die höheren Lohnklassen, wozu neben der Erhöhung der Löhne wesentlich die seit dem 1. Juli 1904 eingeführte Veranlagung der Kassenmitglieder nach dem Jahresarbeitsverdienste beigetragen hat. Während am 1. Januar 1904 nur 43,50 % der Mitglieder der Abteilung B den höheren Lohnklassen IV—VI angehörten, umfaßten am 1. Januar 1907 die Lohnklassen IV—VII 71,62 % der Kassenmitglieder. Die in der Lohnklasse VII nachgewiesenen Mitglieder sind überwiegend die höher gelöhnten Werkstättenhandwerker, denen durch die Einreihung in diese seit 1. Juli 1904 bestehende höchste Lohnklasse Gelegenheit gegeben ist, sich eine ihrem höheren Einkommen entsprechende höhere Zusatzrente zu sichern.

Die Wochenbeiträge betragen bei der Abteilung A 14 ₰, 20 ₰, 24 ₰, 30 ₰ und 36 ₰ für alle Mitglieder, bei der Abteilung B 28 ₰, 42 ₰, 56 ₰, 66 ₰, 76 ₰ und 86 ₰ für männliche Mitglieder, 10 ₰, 16 ₰, 20 ₰, 24 ₰, 28 ₰ und 32 ₰ für weibliche Mitglieder. Sie werden zur Hälfte von dem Lohne der Kassenmitglieder gekürzt, zur Hälfte von der Verwaltung aus den Eisenbahnbetriebseinnahmen als Zuschuß gezahlt. Für die Dauer von Erkrankungen und von militärischen Dienstleistungen der Mitglieder ruht die Beitragsleistung, während bei anderen nur vorübergehenden Unterbrechungen der Beschäftigung bei der Eisenbahnverwaltung den Kassenmitgliedern zur Aufrechterhaltung und Fortsetzung ihrer Ansprüche die Weiterzahlung der Beiträge gestattet ist. Dauert die vorübergehende Unterbrechung länger als vier Wochen, so haben die Mitglieder für die überschießende Zeit keinen Anspruch auf die Mitbeteiligung der Eisenbahnverwaltung an der Beitragsleistung, sie müssen den Beitrag vielmehr allein in voller Höhe entrichten. Die Beiträge zur Abteilung A der Pensionskasse decken sich in ihrer Höhe mit den im § 32 des Invalidenversicherungsgesetzes bestimmten, von den Versicherungsanstalten zu erhebenden Beiträgen. Sie werden jedoch nicht wie bei den Versicherungsanstalten durch Einkleben von Marken in Quittungskarten erhoben sondern der Pensionskasse unmittelbar zugeführt und, soweit sie am Lohne der Kassenmitglieder gekürzt sind, von den Bezirksausschüssen der Pensionskasse für jedes Mitglied aufgezeichnet.

Die Einnahmen der Pensionskasse im Berichtsjahr und im Vergleich mit den Einnahmen des Vorjahres werden durch die nachstehende Zusammenstellung veranschaulicht

Bezeichnung der Einnahmen	im Jahre 1905		im Jahre 1906	
	Abteil. A	Abteil. B	Abteil. A	Abteil. B
	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ
Zinsen	1 043 575	2 599 621	1 106 132	2 813 308
Eintrittsgelder	—	37 549	—	45 180
Laufende regelmäßige Beiträge:				
a) der Kassenmitglieder . . .	1 808 700	2 860 422	2 033 608	3 108 411
b) der Eisenbahnverwaltung .	1 808 700	2 860 422	2 033 608	3 108 411
Außerordentlicher Beitrag der Eisenbahnverwaltung	—	—	—	878 475
Beitragsnachzahlungen, Beiträge freiwilliger Mitglieder und Bei- träge ehemaliger Mitglieder der braunschweigischen Arbeiter- pensionskasse	28 257	608 324	36 459	860 310
Wiedereingezahlte Beiträge . . .	—	15 125	—	18 064
Zuwendung aus dem Vermögen der Abteilung A (§ 65 Abs. 7 der Satzungen)	—	328 124	—	373 434
Miete und Pacht für Grundstücke	67 253	—	76 746	—
Strafgelder und andere nicht vor- hergesehene Einnahmen	—	—	—	—
zusammen	4 756 485	9 309 587	5 286 553	11 205 593
dagegen im Jahre 1897	3 176 497	4 672 477		
1898	3 462 809	5 025 102		
1899	3 604 420	5 560 046		
1900	3 801 751	7 323 076		
1901	3 928 779	6 759 359		
1902	3 977 981	7 199 673		
1903	4 195 039	7 495 721		
1904	4 458 901	8 370 585		

Die Einnahmen im Berichtsjahr haben die Einnahmen des Vorjahres bei der Abteilung A um 530 068 ℳ und bei der Abteilung B um 1 896 006 ℳ überstiegen.

Im Durchschnitt entfielen auf ein Mitglied an laufenden von ihm selbst entrichteten Beiträgen:

bei Abteilung A 7,01 ℳ (6,69 ℳ im Vorjahr),
 „ „ B 15,48 „ (14,67 „ „ „).

Diese nicht unbeträchtliche Steigerung der Beiträge beruht auf dem bereits erwähnten Aufrücken der Mitglieder in die höheren Lohnklassen. Wegen des zum ersten Male erscheinenden außerordentlichen Beitrages der Eisenbahnverwaltung zur Abteilung B wird auf die Ausführungen auf S. 43 verwiesen.

Der in der Zusammenstellung als Beitragsnachzahlungen usw. aufgeführte Betrag stellt in der Hauptsache die Beiträge freiwilliger Mitglieder dar.

Die Zuwendung aus dem Vermögen der Abteilung A gründet sich auf § 65 Abs. 7 der Satzungen, wonach aus dem Sondervermögen der Abteilung A dem Vermögen der Abteilung B der Betrag zuzuführen ist, den die übrigen Versicherungsanstalten an Verwaltungskosten aufzuwenden haben. Nach den amtlichen Nachrichten des Reichs-Versicherungsamts von 1907 S. 162 betragen die Verwaltungskosten der Versicherungsanstalten im Jahre 1905 durchschnittlich 9,1 % der Einnahmen an Beiträgen. Dieser Prozentsatz ist der Bemessung der Zuwendung im Berichtsjahr zugrunde gelegt.

Die Ausgaben abzüglich der wiedererstatteten Beträge haben in den Jahren 1905 und 1906 betragen:

Bezeichnung der Ausgaben	im Jahre 1905		im Jahre 1906	
	Abteil. A M	Abteil. B M	Abteil. A M	Abteil. B M
Invaliden-, Kranken- und Altersrenten	1 980 690	—	2 163 527	—
Zusatzrenten	—	1 249 839	—	1 521 620
Satzungsmäßiges Witwengeld	—	1 106 152	—	1 326 690
„ Waisengeld	—	340 474	—	350 465
Statutmäßig:				
Invalidenpension	—	60 204	—	55 890
Witwengeld	—	81 214	—	76 507
Waisengeld	—	877	—	461
aus den früheren Arbeiterpensionskassen				
Abfindung von Witwen b. Wieder- verheiratung	—	28 462	—	31 599
Sterbegeld	—	87 525	—	100 176
Heilverfahren	493 623	—	544 932	—
Invalidenhauspflege	42 980	—	52 176	—
Beitragsersstattungen	92 460	320 937	89 375	383 723
zu übertragen	2 609 753	3 275 684	2 850 010	3 847 131

Bezeichnung der Ausgaben	im Jahre 1905		im Jahre 1906	
	Abteil. A	Abteil. B	Abteil. A	Abteil. B
	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ
Übertrag	2 609 753	3 275 684	2 850 010	3 847 131
Verwaltungskosten	10 885	3 129	8 926	5 288
Erhebungen bei Gewährung oder Entziehung der Rente	12 784	—	13 979	—
Schiedsgerichtskosten	3 676	—	4 010	—
Zuwendung der Abteilung A an Abteilung B	328 124	—	373 434	—
Sonstige Ausgaben	—	2 882	—	4 062
zusammen.	2 965 222	3 281 695	3 250 359	3 856 481
dagegen im Jahre 1897	648 060	1 120 156		
1898	800 839	1 234 917		
1899	933 980	1 450 388		
1900	1 603 559	1 659 943		
1901	1 735 546	1 946 511		
1902	1 928 400	2 202 630		
1903	2 132 804	2 473 331		
1904	2 873 287	2 821 626		

I. Ausgaben der Abteilung A.

Die Ausgaben der Abteilung A haben die des Vorjahres um rund 285 100 ℳ überschritten, wovon rund 182 800 ℳ auf die Steigerung der Renten entfallen.

In den Ausgaben an Invaliden-, Kranken- und Altersrenten von 2 163 527 ℳ sind die anteiligen Beträge enthalten, die die Abteilung A neben der Sonderlast nach den Vorschriften der §§ 125—127 des Invalidenversicherungsgesetzes nach der beim Reichs-Versicherungsamte vorgenommenen Abrechnung von der Gemeinlast zu tragen hat.

Nach der von der Rechnungsstelle des Reichs-Versicherungsamtes vorgenommenen Verteilung der Rentenlast hat die Pensionskasse an der Gemeinlast aller Versicherungsträger einen Anteil von 1 601 859,96 ℳ aus dem von ihr verwalteten Teil des Gemeinvermögens zu tragen. Da von diesem Betrage durch die eigenen Anweisungen der Pensionskasse nur 1 207 926,62 ℳ in Anspruch genommen sind, hat die Abteilung A auf die Gemeinlast noch 393 933,34 ℳ zuzuschließen gehabt. Dieser Betrag

ergibt im Verhältnis zu den von der Pensionskasse im Jahre 1906 angewiesenen Rentenzahlungen abzüglich der vom Reich zu tragenden Zahlungen (Reichszuschuß und Anteil der Rente für die Dauer militärischer Dienstleistungen), die sich auf 1 807 534 \mathcal{M} beliefen, eine Mehrbelastung von 22 % gegen 24 % im Jahre 1905, 26 % in den Jahren 1904 und 1903, 28 % im Jahre 1902 und 32 % im Jahre 1901. Auf Anweisung der Pensionskasse sind von der Post im Jahre 1906 gezahlt worden:

an Invalidenrenten	2 225 852,05 \mathcal{M}
„ Krankenrenten	40 833,29 „
„ Altersrenten	314 685,71 „
	zusammen 2 581 371,05 \mathcal{M} .

Von diesem Betrage sind erstattet worden:

bar	5 242,69 \mathcal{M}
vom Reiche	768 594,36 „ = 773 837,05 „
	mithin verbleiben 1 807 534,00 \mathcal{M} .

Zu- und Abgang der Rentenempfänger gestaltete sich, wie folgt:

	E m p f ä n g e r v o n		
	Invaliden- renten	Kranken- renten	Alters- renten
Bestand am 1. Januar 1906	11 732	172	1 885
Zugang im Jahre 1906	2 745	203	373
Abgang im Jahre 1906:			
wegen Wiedereintritts der Erwerbs- fähigkeit	14	68	—
wegen Todes	1 120	17	192
wegen Gewährung höherer Invaliden-, Alters- oder Unfallrente	116	130	313
aus anderen Ursachen	—	—	—
Abgang zusammen	1 250	215	505
Bestand am 1. Januar 1907	13 227	160	1 753

Die durchschnittliche Höhe der Invalidenrente betrug im Jahre 1906 = 189,53 \mathcal{M} , die der Altersrente 175,94 \mathcal{M} .

An Beiträgen hat die Abteilung A 96 958 \mathcal{M} (100 452,03 \mathcal{M} im Jahre 1905) erstattet. Hiervon entfallen auf:

Heiratsfälle	1 384 \mathcal{M} ,
Unfälle	7 764 „,
Todesfälle	87 810 „.

Von fremden Versicherungsanstalten sind hierauf 12 930,28 \mathcal{M} vergütet, während die Pensionskasse fremden Versicherungsanstalten 6 310,78 \mathcal{M} zu erstatten hatte, sodaß sie mit 90 338,50 \mathcal{M} (94 128,39 \mathcal{M} im Jahre 1905) belastet worden ist.

Wie in den Vorjahren, hat der Vorstand der Pensionskasse auch im Berichtsjahr von dem ihm nach § 18 des Invalidenversicherungsgesetzes (§ 16 der Satzungen) zustehenden Rechte zur Übernahme des Heilverfahrens erkrankter Mitglieder in großem Umfange Gebrauch gemacht. Insbesondere hat er lungenkranken Mitgliedern durch Unterbringung in Heilstätten seine Fürsorge zugewendet und hiermit an der Bekämpfung der Lungenschwindsucht wesentlichen Anteil genommen. Hierbei haben auch die Eisenbahnbetriebskrankenstellen mitgewirkt, indem sie der Pensionskasse die einen Heilerfolg versprechenden Krankheitsfälle rechtzeitig überwiesen und das den Mitgliedern satzungsmäßig zustehende volle Krankengeld zur Verfügung stellten. Die Pensionskasse zahlte den Familien verheirateter Kurbefohlener während der Dauer des Heilverfahrens eine Unterstützung in Höhe des vollen Krankengeldes, während sie gesetzlich nur verpflichtet wäre, ihnen die Hälfte des Krankengeldes zu belassen.

Im Jahre 1906 wurden 1 710 (gegen 1 368 im Jahre 1905, 1 118 im Jahre 1904, 953 im Jahre 1903 und 849 im Jahre 1902) Personen durch Ausführung eines planmäßigen Heilverfahrens einer ständigen Heilbehandlung unterzogen und zwar 1 180 (810 im Jahre 1905, 716 im Jahre 1904, 632 im Jahre 1903, 540 im Jahre 1902) Personen, die an Lungentuberkulose, und 530 (558 im Jahre 1905, 402 im Jahre 1904, 321 im Jahre 1903, 309 im Jahre 1902) Personen, die an anderen Krankheiten litten. Außerdem wurde noch bei 353 nicht lungenkranken Personen eine nichtständige Heilbehandlung abgeschlossen.

Von den vorerwähnten 1 710 Personen wurden behandelt:

in Krankenhäusern (Kliniken, Kaltwasserheilanstalten, medico-mechanischen Instituten)	93
in Heilanstalten für Lungenkranke, Luftkurorten	1 054
in Genesungsheimen, Rekonvaleszentenanstalten	20
in Bädern	524
in Privatpflege, Landaufenthalt, eigener Wohnung	19
in nicht näher bezeichneten Heilstätten	—

Bei der großen Zahl der Anträge auf Einleitung eines Heilverfahrens, die ein Beweis dafür ist, daß sich unter den Bediensteten immer mehr die Erkenntnis von den Vorteilen dieser Fürsorgeeinrichtung Bahn bricht, war der Vorstand der Pensionskasse nicht in der Lage, die erkrankten Personen sämtlich in den von der Pensionskasse in Schreiberhau i. R. und Melsungen errichteten eigenen Lungenheilstätten „Moltkefels“ und „Stadtwald“ unterzubringen. Es mußten vielmehr Kranke auch anderen Heilstätten überwiesen werden, um den Beginn des Heilverfahrens nicht zu verzögern.

In die eigenen Heilstätten der Pensionskasse sind nach dem vom Vorstande über ihre Wirksamkeit im Jahre 1906 erstatteten Jahresbericht aufgenommen worden:

	Stadtwald	Moltkefels
Bestand Ende des Jahres 1905	105	97
Zugang:		
a) Pensionskassenmitglieder	565	388
b) Eisenbahnbeamte	70	58
c) auf Kosten von Eisenbahndirektionen (Unfallverletzte)	8	2
insgesamt	748	545
Von diesen 748 bzw. 545 Patienten scheiden statistisch aus:		
1. infolge anderer Leiden	72	17
2. wegen Fehlens einer tuberkulösen Erkrankung	48	—
3. wegen Übernahme in das Jahr 1907	93	87
4. aus anderen Gründen	19	—
insgesamt	232	104
Von den im Jahre 1906 abgeschlossenen Heilverfahren kommen hiernach für die Statistik in Betracht		
	516	441
Von diesen waren untergebracht:		
1. auf Kosten der Pensionskasse (Kassenmitglieder)	459	387
2. auf eigene Kosten (Beamte)	55	52
3. auf Kosten der Eisenbahnverwaltung (Unfallverletzte)	2	2
zusammen	516	441
	957	

Von den 957 Pfleglingen waren beschäftigt:

in Bureaus	52
in Güterabfertigungen	68
auf Bahnhöfen	158
auf den Bahnstrecken	200
in Werkstätten	412
im Zugförderungs- und Begleitungsdienst	67.

Dem Lebensalter nach verteilen sich die 957 Pfleglinge auf die Gruppen:

bis zu 20 Jahren	17
von 20 — 30 Jahren	361
„ 30 — 40 „	355
„ 40 — 50 „	182
„ 50 — 60 „	39
„ 60 Jahren und darüber	3.

Von den 220 Betten waren belegt:

1906	Stadtwald	Moltkefels	zusammen
am 1. Januar	105	97	202
„ 1. Februar	119	100	219
„ 1. März	120	100	220
„ 1. April	118	101	219
„ 1. Mai	119	98	217
„ 1. Juni	117	97	214
„ 1. Juli	119	100	219
„ 1. August	118	99	217
„ 1. September	118	100	218
„ 1. Oktober	121	99	220
„ 1. November	119	99	218
„ 1. Dezember	114	102	216

Die Gesamtzahl der Krankenverpflegungstage betrug:

bei Stadtwald	43 309,
„ Moltkefels	36 458.

Von dieser Gesamtsumme entfielen auf die im Jahre 1906 abgeschlossenen Fälle der Heilbehandlung

bei Stadtwald	37 174,
„ Moltkefels	36 189 Tage, sodaß auf
einen Fall . . . „ Stadtwald durchschnittlich	72 „
„ Moltkefels „	82 „ kamen.

Die nachstehende Zusammenstellung ergibt einen Überblick über die Einnahmen und Ausgaben der beiden Heilstätten:

Bezeichnung der Position	Heilstätte	
	Stadtwald	Moltkefels
	1906 vereinnahmt bezw. verausgabt	
	ℳ	ℳ
Einnahmen:		
Entschädigung für die Aufnahme von Nichtmitgliedern	19 245	17 088
Erlös aus Erträgen von Land, Garten, Wald	2 165	324
Verschiedenes	1 770	507
Summe	23 180	17 919
Ausgaben:		
Personal (Gehalt, Löhne, Reisekosten, Remunerationen, Weihnachtsgeschenke, Versicherungsbeiträge)	29 569	31 784
Beköstigung für Pfleglinge und Personal	94 872	77 599
Auslagen für Pfleglinge	6 054	6 079
Wäsche (Reinigung, Instandhaltung, Ergänzung)	1 359	2 539
Arzneien, Instrumente, Apparate, Verbandstoffe, Drogen	4 706	4 498
Materialien für Heizung, Beleuchtung, Desinfektion	14 806	12 503
Wasserversorgung, Abwässerentfernung, Eisbeschaffung	3 994	176
Unterhaltung der Baulichkeiten und Maschinenanlagen	5 696	5 897
Unterhaltung und Ergänzung der Inventarien (ausschl. Wäsche)	3 472	5 479
Unterhaltung von Garten, Land, Park, Wald	5 488	4 192
Materialien für die Reinigung von Haus, Kleidern, Stiefeln usw.	1 950	740
Bureaukosten (Schreibutensilien, Porto, Telephon)	506	909
Fuhrwerk	2 902	1 307
Versicherungsbeträge und Steuern	850	717
Lesestoff, Spiele, Gottesdienst	1 414	1 950
Verzinsung und Abschreibung	38 312	32 111
Verschiedenes	1 800	813
Summe der Ausgaben	217 250	189 288
Hiervon ab der Wert der Bestände bei der Inventur am 31. Dezember 1906	7 119	7 317
bleiben	210 131	181 971
Hiervon ab die Einnahmen	23 180	17 919
verbleiben an Ausgaben	186 951	164 052

Im Jahre 1905 betragen die Ausgaben

der Heilstätte Stadtwald . . 194 124 \mathcal{M} ,
 " " Moltkefels . . 182 414 " .

Die Kosten für einen Verpflegungstag stellten sich bei der Heilstätte Stadtwald auf 1,80 \mathcal{M} (1,70 \mathcal{M} im Jahre 1905), bei der Heilstätte Moltkefels auf 1,67 \mathcal{M} (1,80 \mathcal{M} im Jahre 1905).

Die Erfolge der Heilstättenbehandlung, die im Jahrgang 1905 des Archivs S. 5 ff. näher geschildert worden ist, sind, wie die Berichte des Kassenvorstandes ergeben, durchaus günstige.

Von den 516 und 441 behandelten Kranken, von denen bei der Aufnahme nach der Turbanschen Stadieneinteilung

	Stadtwald	Moltkefels
dem I. Stadium	266 = 51,55 %	82 = 18,59 %
" II. "	117 = 22,67 "	192 = 43,54 "
" III. "	133 = 25,78 "	167 = 37,87 "

angehörten, haben nur 3 bis 3 kg an Gewicht abgenommen, 4 sind auf ihrem Körpergewicht stehen geblieben, dagegen haben 950 an Gewicht zugenommen und zwar

	Stadtwald	Moltkefels	zusammen
bis 2 kg	18	44	62
von 2 — 4 kg	65	70	135
" 4 — 6 "	120	90	210
" 6 — 8 "	108	84	192
" 8 — 10 "	102	85	187
" 10 — 12 "	59	35	94
" 12 — 14 "	21	19	40
" 14 — 16 "	13	10	23
" 16 — 18 "	2	3	5
" 18 und darüber	1	1	2

Die durch die Heilstättenbehandlung erzielten Erfolge für die Erwerbsfähigkeit und die Gesundheit werden durch die folgenden Tabellen veranschaulicht:

Es wurden entlassen:

Bei der Aufnahme im Stadium	mit nachfolgendem Grad der Erwerbsfähigkeit		gebessert mit Aussicht auf Dauererfolg		gebessert		ungebessert		verschlechtert oder gestorben		zusammen	
			Stadtwald	Moltkefels	Stadtwald	Moltkefels	Stadtwald	Moltkefels	Stadtwald	Moltkefels		
I	Voll und dauernd erwerbsfähig		159	17	10	56	—	—	—	—	—	242
	Größtenteils erwerbsfähig . . .		1	—	87	8	2	—	—	—	—	98
	Teilweise erwerbsfähig		—	—	4	—	3	1	—	—	—	8
	Nicht erwerbsfähig		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Summe		160	17	101	64	5	1	—	—	—	348
II	Voll und dauernd erwerbsfähig		3	—	—	127	—	—	—	—	—	130
	Größtenteils erwerbsfähig . . .		—	—	91	61	5	—	—	—	—	157
	Teilweise erwerbsfähig		—	—	2	2	14	—	—	—	—	18
	Nicht erwerbsfähig		—	—	—	—	—	2	—	2	—	4
	Summe		3	—	93	190	19	2	2	—	—	309
III	Voll und dauernd erwerbsfähig		—	—	—	35	—	—	—	—	—	35
	Größtenteils erwerbsfähig . . .		—	—	35	43	33	—	1	—	—	112
	Teilweise erwerbsfähig		—	—	1	59	40	3	17	—	—	120
	Nicht erwerbsfähig		—	—	—	2	—	21	6	4	—	33
	Summe		—	—	85	139	73	24	24	4	—	300

Einen Kurerfolg für die Erwerbsfähigkeit hatten:

	Stadtwald	Moltkefels	Beide Heilstätten zusammen
Im I. Stadium	169 + 90 + 7 = 266	73 + 8 + 1 = 82	266 + 82 = 348
" II.	3 + 96 + 16 = 116	127 + 61 + 2 = 190	116 + 190 = 305
" III.	0 + 69 + 58 = 127	35 + 43 + 62 = 140	127 + 140 = 267
insgesamt.	508 = 98,45 %	412 = 98,42 %	920 = 96,13 %
	1905 . . . = 92,66 "	1905 . . . = 90,90 "	1905 . . . = 91,85 "
	1904 . . . = 92,89 "	1904 . . . = 89,80 "	1904 . . . = 91,36 "

Einen Kurerfolg für die Verbesserung der Gesundheit hatten:

	Stadtwald	Moltkefels	Beide Heilstätten zusammen
Im I. Stadium	160 + 101 = 261 = 98,12 %	17 + 64 = 81 = 98,78 %	261 + 81 = 342 = 98,27 %
" II.	3 + 93 = 96 = 82,05 "	0 + 190 = 190 = 98,96 "	96 + 190 = 286 = 92,55 "
" III.	0 + 36 = 36 = 27,07 "	0 + 139 = 139 = 83,23 "	36 + 139 = 175 = 58,33 "
Von diesen waren gebessert mit Aussicht auf Dauererfolg	160 + 3 + 0 = 163 = 31,59 %	17 + 0 + 0 = 17 = 3,85 %	0 + 163 + 17 = 180 = 18,80 %
Gebessert	101 + 93 + 36 = 230 = 44,57 "	64 + 190 + 139 = 393 = 89,11 "	0 + 230 + 393 = 623 = 65,79 "
zusammen	393 = 76,16 %	410 = 92,96 %	803 = 83,99 %
	1905 . . . = 82,57 "	1905 . . . = 91,08 "	1905 . . . = 86,29 "
	1904 . . . = 83,40 "	1904 . . . = 89,40 "	1904 . . . = 86,01 "

Für die im Jahre 1906 insgesamt durchgeführte Heilbehandlung wurden 702 751 *M* (599 049 *M* im Jahre 1905, 698 008 *M* im Jahre 1904, 284 122 *M* im Jahre 1903) aufgewendet. Von diesem Betrage fielen auf Familienunterstützung 120 450 *M* (88 421 *M* im Vorjahr). Die Eisenbahnkrankenkassen und andere Verpflichtete erstatteten 157 819 *M*, so daß die Pensionskasse allein 544 932 *M* zu tragen hatte.

Die nachstehenden Übersichten (S. 72/73) geben einen Gesamtüberblick über das von der Pensionskasse durchgeführte Heilverfahren und einen Vergleich mit der von den Arbeiterpensionskassen der übrigen deutschen Staatsbahnen im Jahre 1906 ausgeführten Heilbehandlung.

Die Ausgaben für Invalidenhauspflege haben sich gegenüber dem Vorjahre um rund 9 200 *M* erhöht. Sie betragen nach Abzug der Einnahmen rund 52 200 *M*.

Die Einnahmen und Ausgaben der einzelnen Invalidenheime im Jahre 1906 ergibt die nachfolgende Übersicht:

Laufende No.	Bezeichnung	Invalidenheim in			zusammen
		Jenkau	Birkenwerder	Herzberg	
		<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>
Einnahmen.					
1	Renten für die gemäß § 17 der Satzungen verpflegten Personen	4 168	4 321	4 542	13 031
2	$\frac{1}{3}$ der Zusatzrente aus der Abteilung B der Pensionskasse (§ 39 Ziffer 4 der Satzungen)	382	903	811	2 096
3	Entschädigungen für die Aufnahme dritter Personen	540	—	329	869
4	Erlös aus Erträgnissen der Land-, Garten- und Feldwirtschaft	3 358	—	597	3 955
5	Verschiedene Einnahmen	161	7	173	341
	zusammen	8 609	5 231	6 452	20 292

Laufende No.	Bezeichnung	Invalidenheim in			zu- sammen
		Jenkau M	Birken- werder M	Herz- berg M	
Ausgabe.					
1	Personal (Gehalt, Löhne, Reisekosten usw.)	2 620	1 552	3 578	7 759
2	Beköstigung der Pfleglinge und des Personals	9 322	7 459	9 778	26 559
3	Besondere Auslagen für die Pfleglinge	479	488	1	968
4	Wäsche (Reinigung, Instandhaltung, Ergänzung)	260	119	234	613
	Arzneien, Heilmittel u. dgl.	490	326	430	1 246
6	Materialien für Heizung, Beleuchtung und Desinfektion	1 421	1 025	1 137	3 583
7	Wasserversorgung und Abwässerentfernung	4 081	120	180	4 381
8	Unterhaltung der Baulichkeiten und Maschinenanlagen	1 159	1 176	394	2 729
9	Unterhaltung und Ergänzung der Inventarien	1 089	452	7 743	9 284
10	Unterhaltung der Gartenanlagen, der Wege	84	1 042	442	1 568
11	Materialien für Reinigung von Haus, Kleidern, Stiefeln usw.	126	—	70	196
12	Bureaukosten (Schreibutensilien, Porto usw.)	43	3	31	77
13	Fuhrwerk	914	67	—	981
14	Feuerversicherungs - Beiträge und Steuern	1 344	159	258	1 761
15	Lesestoff, Spiele	35	54	101	190
16	Verzinsung und Abschreibung (Pacht für die Gebäude)	1 802	3 658	2 665	8 125
17	Verschiedenes	5	246	475	726
18	Bestellung der Gärten und Felder . .	1 662	—	60	1 722
	zusammen . . .	26 945	17 946	27 577	72 468

	Pensionskasse für die Arbeiter der				
	preußi- schen	bayeri- schen	sächsi- schen	badi- schen	Reichs- eisen- bahnen im Elsaß
	Staatseisenbahnen				
Ständige Heilbehandlung wegen Lungentuberkulose.					
Anzahl der behandelten Personen.	1 180	66	41	48	75
Verpflegungstage überhaupt . . .	83 861	5 532	3 883	4 662	5 086
„ für eine Person	71	85	95	97	68
Kostenaufwand					
überhaupt M	558 061	24 691	19 652	30 074	31 126
für eine Person „	473	380	479	627	415
für einen Verpflegungstag „	6,65	4,46	5,06	6,45	6,12
Von dem Kostenaufwand entfallen auf Familien- unterstützung „	132 430	4 256	6 246	8 342	9 733
sind von Krankenkassen, Gemeinden erstattet . . . „	137 402	7 560	8 010	11 597	11 564
Heilerfolg wurde erzielt, so daß Erwerbsunfähigkeit im Sinne des § 5 Abs. 4 des Invaliden- versicherungsgesetzes nicht zu besorgen war:					
bei Personen	1 013	52	34	34	64
in % der überhaupt Behandelten	86	80	83	71	85
Verpflegungstage überhaupt . . .	77 050	4 607	3 332	3 448	4 503
„ für eine Person	76	89	98	101	70
Kostenaufwand:					
überhaupt M	513 505	20 906	17 050	22 227	27 952
für eine Person „	507	402	504	654	437
für einen Verpflegungstag „	6,66	4,51	5,15	6,45	6,21
Heilerfolg im Sinne des § 5 Abs. 4 des Invalidenversicherungs- gesetzes wurde nicht er- zielt:					
bei Personen	167	13	7	14	11
in % der überhaupt Behandelten	14	20	17	29	15
Verpflegungstage überhaupt . . .	6 811	925	551	1 214	583
„ für eine Person	41	71	79	87	53
Kostenaufwand:					
überhaupt M	44 556	3 785	2 502	7 847	3 174
für eine Person „	267	291	357	561	289
für einen Verpflegungstag „	6,51	4,09	4,51	6,46	5,44

	Pensionskasse für die Arbeiter der				
	preußi- schen	bayeri- schen	sächsi- schen	badi- schen	Reichs- eisen- bahnen im Elsaß
Staatseisenbahnen					
Ständige Heilbehandlung wegen anderer Krankheiten als Lungentuberkulose.					
Anzahl der behandelten Personen . . .	530	62	15	155	42
Verpflegungstage überhaupt . . .	17 254	2 331	522	6 431	1 572
„ für eine Person	33	38	35	41	37
Kostenaufwand					
überhaupt M	114 822	10 933	4 818	29 871	10 812
für eine Person „	217	176	321	193	257
für einen Verpflegungstag „	6,63	4,69	9,23	4,64	6,88
Von dem Kostenaufwand entfallen auf Familien- unterstützung „	32 050	1 754	667	10 454	3 899
sind von Krankenkassen, Gemeinden erstattet „	29 784	3 004	998	16 019	4 172
Heilerfolg wurde erzielt, so daß Erwerbsunfähigkeit im Sinne des § 5 Abs. 4 des Invaliden- versicherungsgesetzes nicht zu besorgen war:					
bei Personen	494	47	12	147	34
in % der überhaupt Behandelten	93	76	80	95	81
Verpflegungstage überhaupt . . .	16 127	2 009	416	6 004	1 306
„ für eine Person	33	43	35	41	38
Kostenaufwand:					
überhaupt M	110 426	9 583	3 931	27 720	9 145
für eine Person „	224	204	328	189	269
für einen Verpflegungstag „	6,85	4,77	9,45	4,62	7,00
Heilerfolg im Sinne des § 5 Abs. 4 des Invalidenversicherungs- gesetzes wurde nicht er- zielt:					
bei Personen	36	15	3	8	8
in % der überhaupt Behandelten	7	24	20	5	19
Verpflegungstage überhaupt . . .	1 127	322	106	427	266
„ für eine Person	31	21	35	53	33
Kostenaufwand:					
überhaupt M	4 396	1 350	887	2 151	1 667
für eine Person „	122	90	296	269	208
für einen Verpflegungstag „	3,90	4,19	8,36	5,04	6,37

Die Kosten für die Verpflegung eines Invaliden stellten sich durchschnittlich für den Tag

im Invalidenheim Jenkau	auf 70 ₰,
„ „ Birkenwerder	„ 80 „:
„ „ Herzberg	„ 89 „.

Der Bestand, Zu- und Abgang an Invaliden ist aus der nachfolgenden Übersicht ersichtlich:

	Invalidenheim			zu- sammen
	Jenkau	Birken- werder	Herz- berg	
Bestand am 1. Januar 1906	17	13	11	41
Hinzugetreten im Laufe des Jahres 1906	12	28	45	85
Ausgeschieden im Laufe des Jahres 1906				
a) freiwillig	2	6	3	11
b) infolge Todes	1	2	1	4
c) infolge Entlassung	1	1	5	7
	4	9	9	22
bleibt Bestand am 1. Januar 1907	25	32	47	104

Von den im Jahre 1906 eingetretenen Invaliden befanden sich im Alter:

unter 50 Jahren	9,
von 50 — 60 „	9,
„ 60 — 70 „	35,
„ 70 — 80 „	25,
über 80 Jahre	7.

Die in das Invalidenheim eintretenden Invaliden haben, soweit sie neben der Invaliden- oder Altersrente noch Zusatzrente aus der Abteilung B der Pensionskasse beziehen, satzungsgemäß nicht nur auf die Invaliden- oder Altersrente, sondern auch auf ein Drittel der Zusatzrente zu verzichten. Hierfür erhalten sie freie Wohnung, freie Beköstigung, freie Reinigung der Wäsche, freie ärztliche Behandlung, Arznei und Heilmittel, während sie sich Kleidungsstücke, Stiefel, Schuhe und Leibwäsche in der Regel selbst zu beschaffen haben.

Die Invaliden genießen im Heim völlige Freiheit und haben nur die zur Aufrechterhaltung der Ordnung festgesetzte Hausordnung zu beobachten. Sie können sich an den Haus- und Gartenarbeiten beteiligen,

wofür sie ein mäßiges Entgelt erhalten. Ausgeschlossen ist zunächst noch die Aufnahme von Ehepaaren. Auch sollen Invaliden nicht aufgenommen werden, deren baldiges Ableben zu erwarten ist, oder die an einer andauernde Pflege erfordernden Krankheit leiden.

II. Ausgaben der Abteilung B.

Die Ausgaben der Abteilung B haben sich gegenüber dem Vorjahr um rund 574 800 *M* erhöht.

Die Zusatzrenten sind um rund 271 800 *M*,
die laufenden Witwen- und Waisengelder um rund . . . 230 500 „
gestiegen.

Die Zahl der Empfänger von Zusatzrenten betrug:

Ende 1897 . . .	2 147	Ende 1902 . . .	6 382
„ 1898 . . .	2 743	„ 1903 . . .	7 666
„ 1899 . . .	3 340	„ 1904 . . .	8 694
„ 1900 . . .	4 244	„ 1905 . . .	9 821
„ 1901 . . .	5 292	„ 1906 . . .	11 065.

Die Zahl der Empfänger hat sich hiernach gegen das Vorjahr um 1 244 vermehrt.

Die nach und nach abnehmende Zahl der Empfänger von Pensionen auf Grund der vor 1891 in Geltung gewesenen Pensionskassenstatuten ist im Berichtsjahr um 24 niedriger geworden. Sie betrug Ende 1906 = 301.

Die Gesamtleistung der Abteilung B an invalide Mitglieder und an Hinterbliebene verstorbener Mitglieder hat

im Jahre 1897 rund	835 000 <i>M</i> ,	im Jahre 1902 rund	1 903 000 <i>M</i> ,
„ „ 1898 „	976 000 „	„ „ 1903 „	2 200 000 „
„ „ 1899 „	1 114 000 „	„ „ 1904 „	2 515 000 „
„ „ 1900 „	1 319 000 „	„ „ 1905 „	2 954 000 „
„ „ 1901 „	1 659 000 „	„ „ 1906 „	3 463 000 „

betragen.

Da zu den Leistungen der Abteilung B auch noch die gesetzlichen Invalidenrenten hinzutreten, so haben sich allmählich die regelmäßigen Bezüge der Mitglieder gegenüber den Vorjahren erheblich verbessert. Es blieben aber noch viele Fälle übrig, in denen sich entweder die Bezüge der Berechtigten als unzulänglich erwiesen, oder in denen von erwerbsunfähig gewordenen Kassenmitgliedern oder von den Hinterbliebenen verstorbener Kassenmitglieder weder satzungsmäßige Pensionskassenleistungen noch auch Renten auf Grund der Unfallversicherungsgesetze beansprucht werden konnten. In diesen Fällen sind, wie in den früheren Jahren, aus

den bereitstehenden Mitteln der Eisenbahnverwaltung sowie aus einigen der Eisenbahnverwaltung zur Verfügung stehenden, aus den Vermögensbeständen früherer Kasseneinrichtungen ausgesonderten Hilfsfonds einmalige und laufende Beihilfen gewährt worden. Der Gesamtbetrag solcher Beihilfen kann schätzungsweise auf rund 1 Million *M* angenommen werden. Dazu kommen noch die ebenfalls nicht unbeträchtlichen Summen, die für die noch in der Beschäftigung stehenden Arbeiter bei Unglücks- und sonstigen Bedarfswällen in ihren Familien neben den Krankenkassenleistungen als Beihilfen verwendet sind. Durch die Gewährung solcher Beihilfen aus den Fonds der Eisenbahnverwaltung werden die Härten, die mit der zur Erhaltung der Leistungsfähigkeit von Pensionskassenanstalten unerläßlichen Wartezeit notwendig verknüpft sind, nach Möglichkeit gemildert.

Über die Zahl, das Lebensalter usw. der Empfänger laufender Bezüge aus der Abteilung B der Pensionskasse gibt die Anlage II (S. 116/117) Auskunft. Werden die darin enthaltenen Ziffern zusammengefaßt, so erhält man nachstehende Übersicht:

	Zahl der Empfänger und Empfängerinnen			
	von Pensionen, Rentenzuschüssen u. Ausnahmerenten	von Witwengeld	von Waisengeld	zusammen
Am 1. Januar 1897 waren vorhanden	2 196	3 861	4 535	10 592
„ 1. „ 1898 „ „	2 792	4 677	5 473	12 942
„ 1. „ 1899 „ „	3 353	5 482	6 223	15 058
„ 1. „ 1900 „ „	3 904	6 391	7 100	17 395
„ 1. „ 1901 „ „	4 774	7 650	8 531	20 955
„ 1. „ 1902 „ „	5 783	9 116	9 737	24 636
„ 1. „ 1903 „ „	6 846	10 226	10 575	27 647
„ 1. „ 1904 „ „	8 033	11 477	11 500	31 010
„ 1. „ 1905 „ „	9 037	12 619	12 163	33 819
„ 1. „ 1906 „ „	10 146	13 915	13 221	37 282
Im Jahre 1906 sind hinzugetreten	2 173	1 706	—	—
aus dem Genuß ausgeschieden	953	536	—	—
Am 1. Januar 1907 waren vorhanden	11 366	15 085	13 863	40 314

	Zahl der Empfänger und Empfängerinnen			zusammen
	von Pensionen, Rentenzuschüssen u. Ausnahmerenten	von Witwengeld	von Waisengeld	
Durchschnittlich täglich waren vorhanden:				
im Jahre 1897 etwa	2 494	4 269	5 004	11 767
" " 1898 "	3 073	5 079	5 848	14 000
" " 1899 "	3 628	5 936	6 662	16 226
" " 1900 "	4 339	7 020	7 816	19 175
" " 1901 "	5 278	8 383	9 134	22 795
" " 1902 "	6 314	9 671	10 156	26 141
" " 1903 "	7 439	10 851	11 038	29 328
" " 1904 "	8 535	12 048	11 832	32 415
" " 1905 "	9 591	13 267	12 692	35 550
" " 1906 "	10 756	14 500	13 542	38 798

Von den im Jahre 1906 aus dem Witwengeldbezuge ausgeschiedenen 536 Frauen haben sich 162, im Jahre 1905 von 494 Frauen 148 wieder verheiratet.

Von den in den Jahren 1899 bis 1906 mit Hinterlassung empfangsberechtigter Kinder verstorbenen Mitgliedern und Pensionären der Abteilung B haben hinterlassen:

je	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906
1 Kind	187	211	211	245	198	244	260	251
2 Kinder	167	201	197	177	176	202	215	198
3 "	109	131	127	122	172	148	157	135
4 "	84	108	101	110	98	101	126	116
5 "	37	44	50	63	66	65	64	61
6 und mehr Kinder	28	43	31	22	31	36	41	58

Die sämtlichen vorhandenen, zum Waisengeldbezuge berechtigten Kinder verteilten sich, wie folgt, auf die einzelnen Lebensaltersjahrgänge:

	Anzahl bei einem Lebensalter von Jahren														
	unter 1	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
am 1. Januar 1898	43	118	149	213	254	298	366	423	432	488	512	543	526	591	517
" 1. " 1899	46	109	168	241	290	326	392	462	515	512	591	611	634	655	671
" 1. " 1900	63	109	186	263	332	377	436	507	586	616	662	714	717	749	788
" 1. " 1901	75	146	208	322	358	498	538	590	684	772	792	856	879	897	916
" 1. " 1902	75	146	233	317	421	499	623	702	754	841	939	1016	1009	1086	1076
" 1. " 1903	84	184	233	326	429	516	643	747	860	875	988	1131	1144	1184	1231
" 1. " 1904	76	176	278	353	435	585	669	803	920	1038	1047	1179	1297	1331	1313
" 1. " 1905	93	181	257	375	434	571	687	797	968	1080	1212	1212	1346	1467	1483
" 1. " 1906	70	224	299	405	487	615	742	858	1005	1161	1261	1431	1430	1553	1680
" 1. " 1907	93	235	332	416	525	661	779	874	1059	1147	1358	1438	1582	1644	1720

Von den von der Abteilung B erstatteten Beiträgen entfallen:

auf ausgeschiedene Kassenmitglieder 373 974 „,

auf Hinterbliebene gestorbener Kassenmitglieder 9 749 „.

Die Überschüsse der Einnahmen über die Ausgaben und die Vermögensbestände werden in folgender Tafel zusammengestellt:

Es betragen	Betrag bei der Abteilung		durchschnittlich kamen auf je ein am Jahresschluß vorhandenes Kassenmitglied bei der Abteilung	
	A	B	A	B
	„	„	„	„
die Überschüsse:				
des Jahres 1897	2 528 437	3 552 321	11,33	23,72
" " 1898	2 661 970	3 790 185	11,43	23,82
" " 1899	2 670 440	4 109 658	11,98	23,86
" " 1900	1 198 191	5 663 134	5,22	32,34
" " 1901	2 193 233	4 812 848	9,71	25,97
" " 1902	2 049 581	4 997 043	8,89	26,31
" " 1903	2 062 235	5 022 390	8,32	25,07
" " 1904	1 585 614	5 548 959	5,95	26,04
" " 1905	1 791 263	6 027 892	6,42	27,04
" " 1906	2 036 194	7 349 112	6,65	30,86

Es betragen	Betrag bei der Abteilung		durchschnittlich kamen auf je ein am Jahresschluß vorhandenes Kassenmitglied bei der Abteilung	
	A M	B M	A M	B M
die Vermögensbestände:				
am Schlusse:				
des Jahres 1897	16 410 694	35 643 196	74,91	237,96
" " 1898	19 072 740	39 432 613	82,06	247,92
" " 1899	21 750 579	43 560 691	97,61	254,20
" " 1900	21 921 097	47 119 016	95,16	269,10
" " 1901	24 677 488	53 278 797	109,23	287,45
" " 1902	26 909 599	58 857 422	116,71	309,93
" " 1903	28 981 286	64 167 700	116,90	320,31
" " 1904	30 467 014	69 568 190	114,48	326,52
" " 1905	32 156 603	75 249 034	115,33	337,53
" " 1906	33 769 110	81 564 568	110,34	342,49

Von dem Vermögen der Abteilung A entfallen:

auf das Gemeinvermögen 941 018 M (853 583 M im Jahre 1905),
 " " Sondervermögen 32 828 092 " (31 303 020 " " " 1905).

Das Gesamtvermögen setzt sich, wie folgt, zusammen:

	Abteilung A M	Abteilung B M
bar	525 422	2 614 039
Darlehen usw.	9 521 055	23 152 923
Wertpapiere	21 745 009	55 797 606
Grundstücke	1 977 624	—
zusammen	33 769 110	81 564 568

Von den zu Buch stehenden Darlehen sind an Baugenossenschaften, denen ausschließlich oder in größerer Zahl Eisenbahnarbeiter und untere Eisenbahnbeamte angehören, nach und nach mehr als 14¹/₂ Millionen Mark gegen einen Zinsfuß von 3 bis 3,5% bewilligt. Dadurch ist den Bestrebungen zur Verbesserung der Wohnungsverhältnisse des unteren Eisenbahnpersonals eine wesentliche Förderung zu teil geworden.

2. Krankenversicherung.

A. Eisenbahn-Betriebskrankenkassen.

Der Darstellung der Ergebnisse der auf Grund des Krankenversicherungsgesetzes errichteten Krankenkassen für die Arbeiter der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft im Jahre 1906 liegen, wie bisher, Nachweisungen zugrunde, die von den Eisenbahndirektionen in Anlehnung an die dem kaiserlichen statistischen Amte einzureichenden Übersichten aufgestellt sind. Die Unterlagen — in einigen Beziehungen eingehender als diese Übersichten — geben insbesondere auch Auskunft über den Umfang der Fürsorge für erkrankte Familienangehörige.

Für jeden der 21 Eisenbahndirektionsbezirke ist je eine Betriebskrankenkasse errichtet. Jede dieser Kassen umfaßt sämtliche im Direktionsbezirk außerhalb des Beamtenverhältnisses beschäftigten versicherungspflichtigen Bediensteten (Betriebs- und Werkstättenarbeiter).

Einen Überblick über Umfang und Wirksamkeit der Eisenbahnbetriebskrankenkassen im Jahre 1906 gewähren die Darstellungen über die Zahl der Mitglieder (Anlage III S. 118/119), die Anzahl der Erkrankungsfälle, Krankheitstage und Sterbefälle (Anlage IV S. 120/121), über die Einnahmen (Anlage V S. 122/123), die Ausgaben und die Vermögensbestände (Anlage VI S. 124—127), und über die Leistungen (Anlage VII S. 128/129) jeder einzelnen Betriebskrankenkasse und in ihrer Gesamtheit.

Während die Eisenbahnbetriebskrankenkassen bis zum Jahre 1904 sämtlich einen Beitrag in Höhe von 3% des Arbeitsverdienstes ihrer Mitglieder erhoben, hat sich inzwischen die überwiegende Mehrzahl der Kassen genötigt gesehen, zur Erhaltung des Gleichgewichts zwischen den Einnahmen und Ausgaben eine Erhöhung der Beiträge vorzunehmen. Am Schlusse des Berichtsjahres erhoben von den 21 Kassen nur noch 5 Kassen einen Beitrag von 3%, während 2 Kassen den Beitrag auf 3,3%, eine Kasse auf 3,5%, 9 Kassen auf 3,6% und 4 Kassen auf 3,9% erhöht hatten. Die Beiträge werden zu zwei Dritteln von den Mitgliedern und zu einem Drittel von der Eisenbahnverwaltung gezahlt.

Der satzungsmäßige Umfang der Leistungen der Krankenkassen — freie ärztliche Behandlung, Arznei und andere Heilmittel, Krankengeld, Kur und Verpflegung sowie Sterbegeld — ist indessen, wie die Anlage VII ergibt, bei den einzelnen Krankenkassen je nach ihrer Vermögenslage verschieden gewesen. Alle Eisenbahnbetriebskrankenkassen sind jedoch teils in der Dauer, teils in der Höhe ihrer Leistungen über die durch das Krankenversicherungsgesetz vorgeschriebenen Mindestleistungen hinausgegangen.

Am Schlusse des Berichtsjahres zahlten 6 Kassen Krankengeld über die gesetzliche Mindestdauer von 26 Wochen hinaus, und zwar 2 Kassen auf 30 Wochen, 3 Kassen auf 39 Wochen und 1 Kasse auf ein Jahr, d. i. die gesetzlich zulässige höchste Dauer. Von sämtlichen Kassen gewährten 9 mehr als die Hälfte bis zu zwei Dritteln des Arbeitsverdienstes als Krankengeld. Von der Mehrzahl der Eisenbahnbetriebskrankenkassen wurde das Krankengeld vom ersten Tage der Erkrankung ab gezahlt, wenn die Krankheit mit dem Tode endete oder wenn die Erwerbsunfähigkeit durch eine bei der Arbeit erlittene Verletzung hervorgerufen oder die Krankheit von längerer Dauer war. Besonders umfangreich war, wie in den früheren Jahren, die Fürsorge für erkrankte Angehörige der Kassenmitglieder, indem ihnen fast bei sämtlichen Kassen (18) freie ärztliche Behandlung auf die gleiche Dauer wie den Kassenmitgliedern geboten war, und ferner von 19 Kassen die Kosten der für die Angehörigen gelieferten Arzneien ganz oder zum Teil übernommen wurden. Außerdem wurde von sämtlichen Kassen beim Ableben von Angehörigen Sterbegeld gezahlt. Wenn nur ein Drittel der Arztgebühren und Krankenhauskosten als Kosten der ärztlichen Behandlung der Familienangehörigen gerechnet wird, so sind von den Eisenbahnkrankenkassen infolge von Erkrankung oder Absterben von Familienangehörigen der Kassenmitglieder im Jahre 1906 im ganzen rund 1 884 800 *M* aufgewendet worden.

Bei der größeren Zahl der Krankenkassen ist an verschiedenen Orten eine beschränkte freie Arztwahl in der Weise eingeführt, daß es den Kassenmitgliedern eines bestimmten Kurbezirkes gestattet ist, unter mehreren für diesen Bezirk vom Kassenvorstand vertraglich bestellten Kassenärzten einen zu wählen, und zwar mindestens für ein Jahr. Innerhalb der festgesetzten Frist ist ein Wechsel des Arztes nur aus dringenden Gründen mit Genehmigung des Kassenvorstandes zulässig.

Die nachstehende Zusammenstellung (S. 82) ergibt die Zahl der Krankenkassenmitglieder in den beiden letzten Jahren und die Bewegung der Mitgliederzahl in den einzelnen Monaten.

An weiblichen Mitgliedern zählten die Krankenkassen am Schlusse des Jahres 1906 8 632 gegen 7 744 am Schlusse des Vorjahres.

Die Verteilung der Mitgliederzahl auf die einzelnen Eisenbahnbetriebskrankenkassen ergibt sich aus der Anlage III S. 118/119.

Die Durchschnittszahl betrug bei Zugrundelegung des mittleren Mitgliederstandes für je eine Betriebskrankenkasse im Jahre 1906 14 304 Mitglieder. Die größte Zahl hatte im Jahre 1906 die Betriebskrankenkasse für den Eisenbahndirektionsbezirk Berlin mit 21 537, die kleinste Zahl mit 8 457 die Betriebskrankenkasse für den Eisenbahndirektionsbezirk Münster.

Zeitpunkt	Zahl der Mitglieder			
	der Betriebskrankenkassen		der Baukrankenkassen	
	1905	1906	1905	1906
am 1. Januar	271 269	286 635	3 097	4 036
„ 1. Februar	272 705	287 631	3 082	4 457
„ 1. März	274 028	289 804	3 659	4 434
„ 1. April	276 833	293 267	5 118	5 008
„ 1. Mai	277 970	296 704	5 961	4 877
„ 1. Juni	280 369	300 006	6 046	4 729
„ 1. Juli	280 882	300 282	5 584	3 775
„ 1. August	281 520	301 603	5 264	4 149
„ 1. September	282 039	303 069	5 478	4 122
„ 1. Oktober	283 940	305 326	5 014	3 720
„ 1. November	285 317	311 321	4 359	3 928
„ 1. Dezember	287 766	314 891	4 430	3 921
„ 31. Dezember	286 635	314 375	4 036	2 465
„ ersten Tage jedes Monats durchschnittlich ¹⁾	280 098	300 378	4 702	4 125
Nach Abzug der nicht versiche- rungspflichtigen Kassenmit- glieder	1 527	1 411	—	—
verbleiben als versicherungs- pflichtig durchschnittlich	278 571	298 967	4 702	4 125
dagegen im Jahre 1897	214 874	—	4 719	—
„ „ „ 1898	231 192	—	4 164	—
„ „ „ 1899	230 861	—	4 151	—
„ „ „ 1900	230 760	—	4 318	—
„ „ „ 1901	235 952	—	3 952	—
„ „ „ 1902	232 779	—	3 065	—
„ „ „ 1903	244 810	—	2 399	—
„ „ „ 1904	261 246	—	3 769	—

¹⁾ Nach der Reichsstatistik der Krankenversicherung belief sich die durchschnittliche Mitgliederzahl bei allen Betriebskrankenkassen des Reichsgebietes im Jahre 1906 auf 2 835 723, bei allen Baukrankenkassen des Reichsgebietes auf 25 177 und bei allen Krankenkassen des Reichsgebietes auf 11 184 476. — Die Zahl der Mitglieder der Eisenbahnbaukrankenkassen umfaßt nicht alle bei den Bauausführungen beschäftigt gewesenen Arbeiter, da für mehrere Bauten von geringerem Umfange und kürzerer Dauer besondere Krankenkassen nicht errichtet gewesen sind, die beschäftigten Arbeiter vielmehr zum Teil Orts- oder anderen Krankenkassen angehörten, zum Teil überhaupt an einer Krankenkasse nicht teilgenommen haben, wie am Schlusse dieses Abschnitts näher angegeben ist. — Die Betriebskrankenkassen der vereinigten preußischen und hessischen Staatsbahnen umfaßten am Schlusse des Jahres 1905 über $\frac{1}{10}$ aller Betriebskrankenkassenmitglieder im Reiche und die Baukrankenkassen dieser Bahnen $\frac{1}{10}$ aller Baukrankenkassenmitglieder im Reiche.

Die Sterbefälle unter den Kassenmitgliedern beliefen sich im Jahre 1906 auf 2 087, gegen 2 104 im Jahre 1905.

Auf je 100 Mitglieder entfielen Sterbefälle:

im Jahre	ü b e r h a u p t	infolge von Unfällen
1897	0,95	0,14
1898	0,89	0,16
1899	0,92	0,14
1900	0,96	0,15
1901	0,90	0,14
1902	0,87	0,14
1903	0,81	0,14
1904	0,78	0,13
1905	0,75	0,14
1906	0,69	0,13

Die Sterblichkeitsziffer im Jahre 1906 ist hiernach die niedrigste innerhalb der letzten 10 Jahre.

Bei den Betriebskrankenkassen des Reichsgebietes kamen durchschnittlich auf je 100 Mitglieder im Jahre 1897 = 0,84 und im Jahre 1905 = 0,78 Sterbefälle.

Bei dem Tode von Familienangehörigen (Ehefrauen und Kindern) ist

im Jahre 1897	in 11 551 Fällen,
" " 1898	" 11 776 "
" " 1899	" 12 470 "
" " 1900	" 12 761 "
" " 1901	" 12 346 "
" " 1902	" 10 625 "
" " 1903	" 11 874 "
" " 1904	" 12 305 "
" " 1905	" 12 547 "
" " 1906	" 12 055 "

Sterbegeld gezahlt worden.

Im Durchschnitt entfielen an Todesfällen von Familienangehörigen auf je 100 Mitglieder:

im Jahre 1897	5,34	im Jahre 1902	4,53
" " 1898	5,06	" " 1903	4,82
" " 1899	5,36	" " 1904	4,68
" " 1900	5,49	" " 1905	4,48
" " 1901	5,20	" " 1906	4,01.

Die Zahl der Erkrankungsfälle und Krankheitstage unter den Kassenmitgliedern¹⁾ in dem Berichtsjahr und den vorausgegangenen Jahren ergibt sich aus der nachstehenden Tabelle:

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
im Jahre	Erkrankungsfälle				Krankheitstage					
	über- haupt	für je 100 Mit- glie- der	davon infolge von Unfällen		über- haupt	für ein Mit- glied	für einen Er- kran- kungs- fall (Sp. 2)	davon infolge von Unfällen		
			über- haupt	für je 100 Mit- glie- der				über- haupt	für ein Mit- glied	für einen Er- kran- kungs- fall (Sp. 4)
1897	70 001	32,37	11 661	5,39	1 740 706	8,05	24,87	286 506	1,32	24,57
1898	70 069	30,13	12 739	5,47	1 769 827	7,61	25,26	316 370	1,36	24,83
1899	83 086	35,76	14 279	6,15	2 002 209	8,62	24,10	338 967	1,46	23,73
1900	85 324	36,76	14 923	6,43	2 181 800	9,40	25,57	364 613	1,57	24,43
1901	81 546	34,35	15 603	6,57	2 073 689	8,74	25,43	377 298	1,59	24,18
1902	74 793	31,93	15 333	6,55	2 050 065	8,75	27,41	412 916	1,76	26,92
1903	79 002	32,09	16 660	6,76	2 192 290	8,91	27,75	462 765	1,87	27,77
1904	91 152	34,69	19 144	7,38	2 415 812	9,19	26,50	523 719	1,99	27,35
1905	117 560	41,97	23 519	8,40	3 137 726	11,20	26,69	593 245	2,12	25,22
1906	106 796	35,55	24 327	8,10	2 567 027	8,55	24,04	546 410	1,82	22,46

Im Berichtsjahr ist danach die Zahl der Erkrankungsfälle und der Krankheitstage erheblich gefallen. Hierbei sind die auf S. 46 hervorgehobenen Gründe von Einfluß gewesen.

Ein Vergleich der Zahl der Erkrankungsfälle unter den Mitgliedern der Eisenbahnkrankenkassen mit den gleichen Zahlen anderer Kassen zeigt, daß die Gesundheitsverhältnisse der Eisenbahnarbeiter nicht ungünstig sind. Beispielsweise erkrankten auf je 100 Mitglieder:

¹⁾ Als Erkrankungsfälle und Krankheitstage sind nur die gezählt, für die Ausgaben an Krankengeld, Verpflegungskosten an Krankenanstalten, Ersatzleistungen an die Eisenbahnverwaltung oder Dritte für gewährte Krankenunterstützung entstanden sind. Krankheitsfälle, in denen keine Erwerbsunfähigkeit eingetreten, also kein Krankengeld gezahlt ist, und Krankheitstage, die innerhalb der Wartezeit (§ 6 Ziffer 2 des Krankenversicherungsgesetzes) liegen, sowie die Erkrankungen in den Familien der Kassenmitglieder, sind unberücksichtigt geblieben.

im Jahre	bei den Knappschafts- kassen im preußischen Staate	bei sämtlichen Betriebskrankenkassen des Deutschen Reichs
1898	52,9	41,3
1899	57,0	46,1
1900	59,2	47,0
1901	58,1	44,5
1902	49,7	42,0
1903	55,1	43,1
1904	56,5	46,6
1905	53,5	47,3

Von 1898 bis 1905 erkrankten bei sämtlichen Betriebskrankenkassen im Reichsgebiet durchschnittlich jährlich 44,73 $\%$, bei den Knappschaftskassen in Preußen 55,25 $\%$ der Kassenmitglieder, während in dem gleichen Zeitraum der durchschnittliche jährliche Prozentsatz für die Arbeiterkrankenkassen der preußischen Staatsbahnen nur 34,71 $\%$ betrug.

Bei der Zahl der Krankheitstage ist zu berücksichtigen, daß die Eisenbahnkrankenkassen weit über das gesetzliche Mindestmaß und weit über die Leistungen der meisten anderen Kassen hinaus eine Fürsorge gewährleisten.

Es zahlten durchschnittlich jedem Erkrankten Krankenunterstützung für Tage:

im Jahre	die Eisenbahn- betriebs- krankenkassen	die Knappschafts- kassen in Preußen	die Betriebskranken- kassen des Deutschen Reichs
1896	25,61	16,5	16,4
1897	24,97	16,1	16,4
1898	25,26	16,2	16,4
1899	24,10	15,9	16,0
1900	25,57	15,8	16,5
1901	25,43	16,4	17,3
1902	27,41	16,9	17,9
1903	27,75	15,9	18,0
1904	26,50	15,9	18,2
1905	26,69	17,7	18,4

Wie sich bei den einzelnen Eisenbahnbetriebskrankenkassen die Krankheits- und Sterblichkeitsziffern im Jahre 1906 gestellt haben, zeigt die Anlage IV S. 120/121.

Die Jahreseinnahmen der Krankenkassen werden durch nachstehende Übersicht veranschaulicht:

Bezeichnung der Einnahmen	Betrag 1906 M	für ein Mitglied											In % zur Summe der eigentlichen Einnahmen für 1906 %
		1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906		
		M	M	M	M	M	M	M	M	M	M		
Zinsen	306 732	1,31	1,09	1,20	1,31	1,20	1,27	1,28	1,24	1,19	1,02	2,81	
Eintrittsgelder	31 689	0,11	0,11	0,07	0,08	0,07	0,07	0,08	0,08	0,09	0,11	0,29	
Laufende Beiträge: der versicherungspflichtigen Mitglieder	6 817 770												
" Eisenbahnverwaltung	3 405 135	25,18	25,14	26,61	27,36	27,69	27,74	27,82	28,62	29,07 1)	34,17	94,19	
" nicht versicherungspflichtigen Mit- glieder	41 859												
Ersatzleistungen der Eisenbahnverwal- tung und anderer Dritter für gewährte Krankenunterstützung	254 330	0,30	0,57	0,64	0,79	0,83	0,87	0,83	0,86	0,89	0,83	2,33	
Geldstrafen und sonstige Einnahmen	48 289	0,18	0,18	0,14	0,14	0,14	0,15	0,19	0,13	0,14	0,16	0,45	
Summe der eigentlichen Einnahmen	10 905 804	27,18	27,79	28,66	29,59	29,93	30,10	30,20	31,13	31,38	36,31	100,00	
Dazu nachrichtlich: aus verkauften Wertpapieren, zurück- gezogenen Bankeinlagen, aufgenom- menen Darlehen usw.	117 757												
insgesamt	11 023 561												

1) Die Gesamtleistungen der Arbeiter an Beiträgen und Eintrittsgeldern haben bei den Betriebskrankenkassen des Reichsgebietes sich von 17,52 M im Jahre 1890 auf 26,41 M, bei allen Krankenkassen des Reichsgebietes überhaupt von 13,67 M im Jahre 1890 auf 22,38 M im Jahre 1905 erhöht.

Die eigentlichen Einnahmen im Berichtsjahr haben die des Vorjahres um rund 2 115 600 \mathcal{M} überstiegen.

Die durchschnittliche Einnahme an Beiträgen für ein Mitglied hat sich im Berichtsjahr gegenüber dem Vorjahr um 5,10 \mathcal{M} erhöht. Der Grund hierfür liegt teilweise in der Erhöhung des der Beitragsleistung zugrunde gelegten Lohnneinkommens der Mitglieder — das durchschnittliche Lohnneinkommen der Betriebsarbeiter, einschließl. Gehilfen und Hilfsbedienstete, ist im Jahre 1906 von 1 006 \mathcal{M} auf 1 062 \mathcal{M} , das der Bahnunterhaltungsarbeiter von 723 \mathcal{M} auf 762 \mathcal{M} und das der Werkstättenarbeiter von 1 198 \mathcal{M} auf 1255 \mathcal{M} gestiegen —, teils, und zwar hauptsächlich darin, daß die überwiegende Mehrzahl der Kassen den Beitrag von 3 0/0 auf 3,6 0/0 und 3,9 0/0 erhöht hat.

Der von den versicherungspflichtigen Mitgliedern aus ihren eigenen Mitteln zu leistende Beitrag belief sich im Durchschnitt für ein Mitglied:

im Jahre	auf \mathcal{M}	im Jahre	auf \mathcal{M}
1897	16,82	1902	18,52
1898	17,14	1903	18,55
1899	17,77	1904	19,23
1900	18,26	1905	19,39
1901	18,33	1906	22,80

Die Eisenbahnverwaltung leistete an Zuschüssen halb so viel wie die versicherungspflichtigen Mitglieder und bestritt außerdem die gesamten Kosten der Kassen- und Rechnungsführung.

An Zinsen sind auf je 100 \mathcal{M} des am Anfang des Jahres vorhandenen Vermögens durchschnittlich 3,52 \mathcal{M} erzielt worden.

Eine Übersicht über die Einnahmen der einzelnen Eisenbahnbetriebskrankenkassen im Jahre 1906 ist als Anlage V (S. 122/123) beigelegt.

Die Jahresausgaben der Krankenkassen für das Jahr 1906 nebst vergleichenden Ziffern aus den Vorjahren sind in der nachstehenden Übersicht (S. 88) zusammengestellt:

Die eigentlichen Aufwendungen, d. i. alle Ausgaben der Kassen ohne die Kapitalanlagen, zurückgezahlte Darlehen, haben im Jahre 1906 = 82,60 0/0 der Gesamtsumme der eigentlichen Einnahmen (gegen 110,99 0/0 im Jahre 1905, 96,81 0/0 im Jahre 1904) betragen.

Wenn die Krankheitskosten, d. s. die Ausgaben für ärztliche Behandlung, Arznei und sonstige Heilmittel, an Krankengeld, Wöchnerinnenunterstützung, Sterbegeld, Kur- und Verpflegungskosten, auf ein

(Fortsetzung des Textes auf S. 89.)

Bezeichnung der Ausgaben	Betrag 1906 M	für ein Mitglied										In % zur Summe der eigentlichen Ausgaben 1906
		1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906	
		M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	
für ärztliche Behandlung	2 489 891	6,17	6,09	6,48	6,64	6,66	6,92	6,86	7,38	7,32	8,12	27,18
" Arzneien und sonstige Heilmittel:												
a) für Kassenmitglieder	621 457	2,35	2,11	2,35	2,38	2,24	2,14	2,23	2,21	2,52	2,07	6,89
b) für ihre Angehörigen	470 268	2,12	1,96	2,16	2,09	1,78	1,65	1,82	1,55	1,78	1,56	5,22
" Krankengeld:												
a) an Kassenmitglieder	4 024 747											
b) an Angehörige von in Kranken- anstalten untergebrachten Kassen- mitgliedern	119 445	11,23	10,99	13,12	14,46	13,10	13,25	13,52	14,40	18,25	13,80	46,03
" Wöchnerinnenunterstützung für weib- liche Mitglieder	8 779	0,17	0,17	0,15	0,13	0,09	0,05	0,06	0,03	0,03	0,03	0,10
" Unterstützung während der Schwan- gerschaft:												
a) für weibliche Mitglieder	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b) für Ehefrauen von Mitgliedern .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Kur- und Verpflegungskosten an Krankenanstalten	620 486	1,19	1,31	1,33	1,56	1,62	1,64	1,70	1,80	2,02	2,07	6,89
" Sterbegeld:												
a) beim Tode von Mitgliedern	216 667	0,79	0,77	0,84	0,93	0,86	0,83	0,83	0,81	0,77	0,72	2,51
b) Mitglieder Angehörigen der Mitglieder	394 438	1,44	1,38	1,57	1,64	1,60	1,38	1,49	1,45	1,69	1,31	4,37
" Ersatzleistungen für anderweit ge- währte Unterstützungen	522	0,05	0,01	0,01	0,01	0,01	0,03	0,02	0,00	0,00	0,00	0,00
" Verwaltungskosten	77 741	0,06	0,06	0,06	0,06	0,08	0,11	0,13	0,15	0,20	0,26	0,86
" sonstige Ausgaben	13 909	0,04	0,04	0,07	0,03	0,02	0,04	0,04	0,03	0,05	0,05	0,15
Summe der eigentlichen Ausgaben . . .	9 008 350	25,61	24,89	28,34	29,93	28,36	28,04	28,72	30,13	34,83	29,99	100,00
dazu für Kapitalanlagen usw.	1 525 017											
insgesamt	10 533 367											

Mitglied, einen Erkrankungsfall und einen Krankheitstag zurückgeführt werden, so ergeben sich:

im Jahre	bei den Eisenbahnbetriebskrankenkassen				bei allen Betriebskrankenkassen des Reichsgebietes		
	überhaupt	auf ein Mitglied	auf einen Erkrankungsfall	auf einen Krankheitstag	auf ein Mitglied	auf einen Erkrankungsfall	auf einen Krankheitstag
	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ
1897	5 514 528	25,50	78,77	3,17	19,30	45,35	2,77
1898	5 764 488	24,78	82,26	3,35	19,47	47,10	2,87
1899	6 530 189	28,10	78,60	3,26	21,15	45,87	2,86
1900	6 926 198	29,84	81,17	3,17	22,16	47,14	2,86
1901	6 707 859	28,26	82,26	3,23	22,26	50,05	2,89
1902	6 532 705	27,89	87,34	3,19	22,24	52,90	2,86
1903	7 020 935	28,52	88,87	3,20	22,99	53,37	2,97
1904	7 865 307	29,93	86,29	3,26	25,55	54,80	3,02
1905	9 686 627	34,58	82,40	3,09	26,89	56,20	3,06
1906	8 916 700	29,68	83,49	3,47	—	—	—

Die Kosten der ärztlichen Behandlung der Kassenmitglieder und ihrer Familienangehörigen sind in den letzten Jahren infolge Erhöhung der Vergütungen für die Bahnkrankenkassenärzte stetig gestiegen, und zwar von 6,17 ℳ für 1 Mitglied im Jahre 1897 auf 8,12 ℳ für 1 Mitglied im Jahre 1906. Die gleichen Kosten haben betragen:

im Jahre	bei den Eisenbahnbetriebs- krankenkassen		bei allen Betriebskrankenkassen des Reiches	
	ℳ		ℳ	
1897	6,17	4,56		
1898	6,09	4,69		
1899	6,48	4,90		
1900	6,64	5,05		
1901	6,66	5,20		
1902	6,92	5,33		
1903	6,86	5,50		
1904	7,38	6,01		
1905	7,42	6,29		
1906	8,12	—		

Bei dieser Vergleichung ist in Betracht zu ziehen, daß bei den Eisenbahnbetriebskrankenkassen auch die Familienangehörigen der Kassenmitglieder freie ärztliche Behandlung auf Kosten dieser Kassen genießen, während die überwiegende Mehrzahl aller Betriebskrankenkassen des Reichsgebietes die ärztliche Behandlung nur den erkrankten Kassenmitgliedern selbst gewährt.

Die Ausgaben an Krankengeld sind in folgender Tabelle verzeichnet:

im Jahre	überhaupt M	durchschnittlich für		
		ein Mitglied M	einen Erkrankungs- fall M	einen Krankheitstag M
1897 . . .	2 450 327	11,33	35,00	1,41
1898 . . .	2 556 602	10,99	36,08	1,44
1899 . . .	3 049 574	13,12	36,70	1,52
1900 . . .	3 356 782	14,46	39,54	1,54
1901 . . .	3 181 581	13,40	39,01	1,53
1902 . . .	3 103 315	13,25	41,49	1,51
1903 . . .	3 328 851	13,52	42,13	1,52
1904 . . .	3 784 649	14,40	41,52	1,57
1905 . . .	5 112 138	18,25	43,49	1,63 ¹⁾
1906 . . .	4 144 192	13,80	38,80	1,61

Die Kosten der Kur und Verpflegung solcher erkrankter Kassenmitglieder, die zur besseren Pflege und zur Erzielung einer rascheren sowie nachhaltigeren Genesung in Krankenhäusern oder anderen Heilanstalten untergebracht gewesen sind, haben sich im Jahre 1906 gegenüber den Vorjahren sowohl im ganzen als auch im Durchschnitt für ein Mitglied weiterhin erhöht.

An Sterbegeldern bei Todesfällen unter den Kassenmitgliedern und ihren Familienangehörigen sind im Berichtsjahr gegenüber dem Vorjahr

¹⁾ Bei allen Betriebskrankenkassen des Reichsgebietes 1,15 M im Jahre 1897, 1,23 M im Jahre 1898, 1,36 M im Jahre 1899 und je 1,23 M im Jahre 1900 und 1901, 1,30 M im Jahre 1902, 1,31 M im Jahre 1903, 1,37 M im Jahre 1904 und 1,40 M im Jahre 1905.

7111 \mathcal{M} mehr aufgewendet worden, wovon auf Angehörige der Kassenmitglieder 5 530 \mathcal{M} entfallen.

Durchschnittlich kamen:

im Jahre	beim Tode von Kassenmitgliedern		beim Tode von Angehörigen der Kassenmitglieder	
	bei insgesamt Sterbefällen	auf einen Sterbefall \mathcal{M}	bei insgesamt Sterbefällen	auf einen Sterbefall \mathcal{M}
1897 . . .	2 065	82,25	11 551	26,87
1898 . . .	2 079	86,59	11 776	27,19
1899 . . .	2 130	91,32	12 470	29,31
1900 . . .	2 235	96,30	12 761	29,95
1901 . . .	2 128	96,34	12 346	30,77
1902 . . .	2 048	95,32	10 625	30,56
1903 . . .	2 004	101,70	11 874	30,98
1904 . . .	2 045	103,74	12 305	31,03
1905 . . .	2 104	102,23	12 547	31,00
1906 . . .	2 087	103,82	12 055	32,72

In Wirklichkeit stellten sich die Durchschnittsbeträge des gezahlten Sterbegeldes noch etwas höher, weil in der Zahl der Verstorbenen auch die durch Unfälle Getöteten mit berücksichtigt sind, deren Hinterbliebene aber das Sterbegeld in Höhe der nach dem Unfallversicherungsgesetz zu vergütenden Sätze aus dem Eisenbahnbetriebsfonds gezahlt erhalten haben.

Im Berichtsjahr betrug das Sterbegeld für Mitglieder bei 11 Kassen das 30fache, bei einer Kasse das 32fache, bei 3 Kassen das 35fache und bei 6 Kassen das 40fache des zur Krankenkasse veranlagten Tagesverdienstes. Die Ausgabe an Sterbegeld für Todesfälle bei den Angehörigen von Kassenmitgliedern übersteigt erheblich (um 177 771 \mathcal{M}) die Ausgabe an Sterbegeld für Todesfälle bei Kassenmitgliedern.

Da die Eisenbahnverwaltung die Kosten der gesamten Rechnungs- und Kassenführung satzungsmäßig bestreitet, so sind die den Krankenkassen zur Last fallenden Verwaltungskosten (Entschädigungen der

Vertreter der Kassenmitglieder für entgangenen Arbeitsverdienst und für Auslagen bei Reisen in Angelegenheiten der Krankenkassen, Kosten der Krankenkontrolle, Kosten einzelner Drucksachen und dgl.) gering. Die sonstigen Ausgaben (zurückerstattete Beiträge und Eintrittsgelder u. dgl.) sind ebenfalls nicht beträchtlich.

Die Anlagen VI und VII (S. 124/29) gewähren einen Überblick über die Leistungen und Ausgaben sowie über die Vermögenslage der sämtlichen Eisenbahnbetriebskrankenkassen.

Die Entwicklung des Gesamtvermögens der Eisenbahnbetriebskrankenkassen innerhalb der letzten 10 Jahre wird durch die nachfolgende Zusammenstellung veranschaulicht:

G e s a m t v e r m ö g e n		
a m	B e t r a g M	durchschnittlich für ein Mitglied M
1. Januar 1897 . . .	7 221 285	36,67
1. „ 1898 . . .	7 564 856	34,98
1. „ 1899 . . .	8 138 500	34,99
1. „ 1900 . . .	7 907 343	34,20
1. „ 1901 . . .	7 779 806	38,52
1. „ 1902 . . .	8 402 150	35,40
1. „ 1903 . . .	9 034 986	38,57
1. „ 1904 . . .	9 513 697	38,64
1. „ 1905 . . .	9 778 292	37,22
1. „ 1906 . . .	8 712 535	31,11
1. „ 1907 . . .	10 468 467	34,85

B. Baukrankenkassen.

Im Jahre 1906 waren die Eisenbahnbauarbeiter, ebenso wie in den früheren Jahren, nur zum Teil bei besonders errichteten Eisenbahnbaukrankenkassen versichert. Bei den Bauausführungen von geringerem Umfang und von kürzerer Dauer ist von Einrichtung besonderer Kassen mehrfach abgesehen und der Krankenversicherungspflicht durch Beteiligung bei Orts- und anderen Krankenkassen und bei der Gemeindekrankenversicherung genügt worden.

Es waren 17 Eisenbahnbaukrankenkassen in Wirksamkeit, von denen 2 nach beendeter Bautätigkeit wieder geschlossen worden sind. Die Zahl der Mitglieder der Eisenbahnbaukrankenkassen ist bereits auf Seite 82 mit angegeben worden.

An Erkrankungsfällen und Krankheitstagen wurden bei den Eisenbahnbaukrankenkassen gezählt:

im Jahre	Erkrankungsfälle		Krankheitstage		
	überhaupt	auf ein Mitglied	überhaupt	auf ein Mitglied	auf einen Erkrankungsfall
1897	2 173	0,46	36 145	7,66	16,63
1898	1 681	0,40	28 988	6,96	17,34
1899	2 014	0,48	28 268	6,89	14,04
1900	2 129	0,49	28 416	6,58	13,35
1901	2 256	0,57	35 067	8,87	15,54
1902	1 987	0,64	32 168	10,49	16,19
1903	1 541	0,64	25 070	10,45	16,26
1904	2 319	0,62	34 949	9,27	15,07
1905 ¹⁾	3 165	0,67	50 174	10,67	15,85
1906	2 444	0,59	41 538	10,07	17,00

Die Zahl der Sterbefälle unter den Mitgliedern der Baukrankenkassen belief sich im Jahre 1906 auf 52 gegen 47 im Jahre 1905, oder durchschnittlich für je 100 Kassenmitglieder auf 1,26 gegen 1,00 im Jahre 1905.

¹⁾ Bei allen Baukrankenkassen des Reichsgebietes kamen durchschnittlich im Jahre 1905 auf ein Mitglied 0,77 Erkrankungsfälle, 12,33 Krankheitstage, auf einen Erkrankungsfall 16,00 Krankheitstage.

Die Einnahmen der Baukrankenkassen haben betragen:

Bezeichnung der Einnahme	Betrag 1906	durchschnittlich auf ein Mitglied									
		1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906
		ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ
Bestände aus dem Vorjahr	40 101	4,26	5,13	5,30	4,74	7,82	10,63	8,56	3,70	9,41	9,72
Zinsen d. Bestände usw.	799	0,12	0,14	0,24	0,24	0,34	0,17	0,24	0,16	0,15	0,20
Eintrittsgeld	179	—	—	—	—	—	—	—	0,14	0,04	0,04
Laufende Beiträge der Mitglieder, Bauverwaltung und Unternehmer	110 148	18,73	19,36	20,67	21,34	21,27	21,32	22,46	25,56	28,01	26,70
Außerordentliche Zuschüsse, sowie Vorschüsse der Bauverwaltung und Unternehmer	1 692	1,89	0,76	0,13	1,26	0,37	0,24	0,27	0,16	0,49	0,41
Ersatzleistungen für gewährte Unterstützungen	530	0,10	0,27	0,18	0,11	0,03	0,06	0,15	0,09	0,14	0,13
Geldstrafen und andere Einnahmen	91	0,07	0,15	0,44	0,17	0,66	0,16	0,13	0,65	0,04	0,02
insgesamt	153 540	24,87	26,31	26,96	27,86	30,19	33,20	31,81	30,46	38,31	37,22
dagegen im Jahre 1897	117 349										
1898	109 593										
1899	111 947										
1900	120 328										
1901	120 456										
1902	101 784										
1903	76 322										
1904	114 807										
1905	180 135										

Der für ein Mitglied zu den Baukrankenkassen zu entrichtende Beitrag betrug mit geringer Ausnahme 3 Hundertstel des durchschnittlichen oder wirklichen Arbeitsverdienstes der Kassenmitglieder.

An Ausgaben hatten die Baukrankenkassen im Jahre 1906, wie nachstehend ersichtlich, zu leisten:

Bezeichnung der Ausgaben	Betrag	durchschnittlich auf ein Mitglied		auf ein Mitglied in den Jahren					
		über- haupt	gegenüber den Eisenbahn- betriebs- krankenkassen	1900	1901	1902	1903	1904	1905
				₡	₡	₡	₡	₡	₡
für ärztliche Behand- lung	23 663	5,74	— 2,38	3,63	4,13	4,74	5,48	4,33	4,72
„ Arznei und son- stige Heilmittel . . .	10 976	2,66	— 0,97	1,76	1,99	2,24	2,26	2,16	3,09
„ Krankengeld . . .	28 188	6,88	— 6,97	6,13	6,57	7,98	7,29	7,00	9,58
„ Wöchnerinnen- unterstützung . . .	36	0,01	— 0,02	—	—	—	—	—	0,02
„ Kur und Verpfle- gung in Kranken- anstalten und La- zaretten	41 407	10,04	+ 7,97	5,04	7,74	8,92	9,08	5,96	8,62
„ Sterbegeld	2 521	0,61	— 1,12	0,39	0,26	0,44	0,67	0,11	0,47
„ Ersatzleistungen für anderweit ge- währte Unterstüt- zungen	86	0,02	+ 0,02	0,03	0,04	0,31	0,14	0,10	0,09
„ Verwaltungskosten: persönliche	1 135	0,23	+ 0,02	0,33	0,19	0,14	0,04	0,20	0,37
sächliche				0,31	0,47				
„ sonstige Kosten, insbesondere Un- terstützungen nach Vollendung der Bauten	2 041	0,49	+ 0,44	0,52	0,30	0,34	0,26	0,43	0,50
insgesamt	110 053	26,68	— 3,31	18,16	21,09	25,11	25,32	20,59	27,76

Die Ausgaben haben sich danach, im Durchschnitt auf ein Kassenmitglied berechnet, niedriger gestellt, als die Aufwendungen bei den Eisenbahnbetriebskrankenkassen — 26,68 ₡ gegen 29,99 ₡ —. Es erklärt sich dies daraus, daß bei den Baukrankenkassen die satzungsmäßigen Leistungen im allgemeinen nur bis zur Höhe der gesetzlichen Mindestleistungen gehen, insbesondere die Krankenfürsorge sich nicht auch auf

die Familienangehörigen der Kassenmitglieder erstreckt. Die verhältnismäßig hohen Aufwendungen für Kur und Verpflegung in Krankenanstalten (durchschnittlich 10,04 *M* für ein Mitglied) gegenüber den gleichartigen Aufwendungen der Betriebskrankenkassen (2,07 *M*) sind auf die besonderen Schwierigkeiten bei der Durchführung der Krankenfürsorge für die Bauarbeiter zurückzuführen. Im Vergleich mit anderen Baukrankenkassen ist ein Mehraufwand bei den Eisenbahnbaukrankenkassen nicht hervorgetreten.

Bei allen Baukrankenkassen des Reichsgebietes entfielen durchschnittlich an Krankheitskosten:

im Jahre	auf ein Mitglied <i>M</i>	auf einen Erkrankungsfall <i>M</i>	auf einen Krankheitstag <i>M</i>
1896	21,20	38,97	2,42
1897	20,74	39,53	2,46
1898	22,27	41,21	2,61
1899	20,44	35,57	2,32
1900	21,47	37,07	2,70
1901	22,33	37,23	2,19
1902	24,47	34,30	2,16
1903	29,76	45,81	2,92
1904	29,15	38,48	2,28
1905	31,97	41,6	2,58

Demgegenüber stellten sich die Krankheitskosten bei den Eisenbahnbaukrankenkassen, wie folgt:

im Jahre	auf ein Mitglied <i>M</i>	auf einen Erkrankungsfall <i>M</i>	auf einen Krankheitstag <i>M</i>
1896	18,82	37,55	2,49
1897	17,35	37,66	2,26
1898	15,83	39,21	2,27
1899	16,36	33,71	2,40
1900	17,00	34,49	2,38
1901	20,13	35,27	2,27
1902	24,62	37,08	2,55
1903	24,94	38,92	2,35
1904	19,97	32,46	2,16
1905	26,51	39,37	2,18

Nennenswertes Vermögen pflegen die Baukrankenkassen bei der kurzen Dauer ihres Bestehens nicht anzusammeln. Erzielung von Überschüssen würde auch nicht gerechtfertigt sein, weil die bei der Schließung von Baukrankenkassen verbliebenen Bestände, soweit sie nicht zu Unterstützungen Verwendung finden, anderen Krankenkassen zufließen, deren Mitglieder an der Ansammlung des Vermögens in der Regel nicht mitgewirkt haben.

C. Krankenkasse des Allgemeinen Verbandes der Eisenbahnvereine der preußisch-hessischen Staatsbahnen und der Reichsbahnen (Verbandskrankenkasse).

Neben den bei den preußisch-hessischen Staatsbahnen und bei der Verwaltung der Reichseisenbahnen auf Grund gesetzlicher Vorschriften errichteten Betriebskrankenkassen bietet die von dem „Allgemeinen Verbande der Eisenbahnvereine der preußisch-hessischen Staatsbahnen und der Reichseisenbahnen“ errichtete, am 1. Oktober 1904 in Wirksamkeit getretene Eisenbahn-Verbandskrankenkasse, über deren Organisation und Verwaltung im Jahrgang 1907 des Archivs S. 103 das nähere mitgeteilt ist, den Eisenbahnbediensteten Gelegenheit zu einer weiteren, über die gesetzliche Krankenversicherung hinausgehenden Fürsorge in Krankheitsfällen.

Die Kasse umfaßt:

- a) eine Krankengeldversicherung (Tarif I),
- b) eine Arzneiversicherung (Tarif II). Mit beiden Versicherungen ist eine Versicherung von Sterbegeld verbunden.

I. Krankengeldversicherung (Tarif I).

An der Krankengeldversicherung können nur die nach dem Krankenversicherungsgesetz versicherungspflichtigen Eisenbahnbediensteten für die Dauer der Versicherungspflicht teilnehmen. Durch diese Versicherung wird den Bediensteten Gelegenheit geboten, gegen Entrichtung äußerst niedriger Beiträge sich zu dem von den Eisenbahnbetriebskrankenkassen oder anderen Krankenkassen gewährten Krankengelde einen Krankengeldzuschuß in solcher Höhe zu versichern, daß sie während der Krankheit einen Ausfall an Verdienst nicht erleiden. Der Beitrag beträgt für je 25 ₰ tägliches oder 1,75 ₰ wöchentliches Krankengeld nebst 15 ₰ Sterbegeld wöchentlich 5 ₰ . Als niedrigste Versicherung ist ein tägliches Krankengeld von 50 ₰ nebst 30 ₰ Sterbegeld und als höchste Versicherung ein tägliches Krankengeld von 2,50 ₰ nebst 150 ₰ Sterbegeld zugelassen. Bis zur Vollendung des 45. Lebensjahres ist eine Erhöhung

des versicherten Kranken- und Sterbegeldes zulässig, später unzulässig mit Ausnahme des Falles, daß die Krankengeldleistungen der Betriebskrankenkasse, der das Mitglied angehört, herabgesetzt werden.

Der Anspruch auf Krankengeld beginnt erst nach Ablauf von einem Monat nach dem Tage der Aufnahme, während das mit der Krankengeldversicherung verbundene Sterbegeld erst nach einer Mitglieds- und Beitragszeit von 6 Monaten gezahlt wird. Das versicherte Krankengeld wird auf die Dauer von 52 Wochen gewährt. Im Laufe eines Zeitraumes von zwei Jahren wird jedoch das Krankengeld nur auf die Dauer von 65 Wochen gezahlt.

Mit dem Ausscheiden aus der Beschäftigung oder mit dem Erlöschen der Versicherungspflicht endet auch die Mitgliedschaft bei Tarif I mit der Maßgabe, daß den Mitgliedern, die beim Ausscheiden aus der Beschäftigung eine Pension oder eine Invaliden- (Alters-) oder Unfallrente erhalten, der Anspruch auf das zuletzt versicherte Sterbegeld erhalten bleibt. Erfolgt das Ausscheiden aus der Beschäftigung wegen Krankheit, so erhalten die Ausscheidenden bei Fortzahlung der Beiträge, die auch für die Dauer der Krankenunterstützung erhoben werden, die Kassenleistungen, jedoch längstens auf die Dauer von 6 Wochen nach dem Austritt aus der Beschäftigung, sofern nicht die satzungsmäßige Frist von 52 Wochen bereits früher abgelaufen ist.

Die Zahl der Mitglieder betrug:

Zeitpunkt	im Jahre 1905	im Jahre 1906
am 1. Januar	108 454	173 348
„ 1. Februar	123 332	175 875
„ 1. März	130 785	176 593
„ 1. April	135 498	176 028
„ 1. Mai	139 515	175 058
„ 1. Juni	143 697	175 488
„ 1. Juli	146 641	175 448
„ 1. August	151 394	176 470
„ 1. September	158 295	177 000
„ 1. Oktober	171 031	178 539
„ 1. November	172 383	179 245
„ 1. Dezember	173 234	181 141
„ 31. Dezember	173 516	183 087
„ ersten Tage jedes Monats durchschnittlich	148 290	177 178

Von den im Durchschnitt vorhanden gewesenen Mitgliedern entfielen im Jahre 1905 8 948, im Jahre 1906 8 849 auf Bedienstete der Reichseisenbahnen.

Die auf die preußisch-hessischen Staatsbahnen fallende Zahl dieser Mitglieder (168 329) stellt 56,04 % der Durchschnittszahl der Mitglieder der Betriebskrankenkassen dieser Bahnen (gegen 49,75 % im Jahre 1905) dar.

Die Zahl der Mitglieder, die bei Errichtung der Kasse bereits das 40. Lebensjahr überschritten hatten, ist im Berichtsjahr von 50 910 auf 47 713 zurückgegangen. Sie bilden die Gruppe der Mitglieder, für die die Verwaltung der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft einen einmaligen Zuschuß von 3 Millionen, die Verwaltung der Reichseisenbahnen einen solchen von 200 000 M der Kasse überwiesen hat. Dieser Zuschuß dient, wie im Jahrgang 1907 des Archivs S. 105 näher ausgeführt, zum Ausgleich der Belastung, die der Kasse aus der Mitgliedschaft dieser Personen erwächst. Es sind ihm bisher zu diesem Zwecke rund 300 000 Mark entnommen worden.

Von den am Jahresschluß vorhandenen 183 087 Mitgliedern hatten versichert:

Gegenstand der Versicherung		Anzahl der Mitglieder	In % der Mitglieder	
ein Krankengeld von M	ein Sterbegeld von M		1905 %	1906 %
0,50	30	25 405	13,48	13,88
0,75	45	36 141	20,40	19,74
1,00	60	65 418	36,34	35,73
1,25	75	23 920	13,04	13,06
1,50	90	21 990	11,34	12,01
1,75	105	5 043	2,66	2,75
2,00	120	3 839	2,08	2,10
2,25	135	641	0,37	0,35
2,50	150	690	0,39	0,38
—	—	183 087	100,00	100,00

Das Verhältnis der Mitgliederzahl in den einzelnen Versicherungsstufen ist hiernach in beiden Jahren fast das gleiche geblieben.

Die Zahl der Erkrankungsfälle und Krankheitstage unter den Mitgliedern in dem Berichtsjahr und dem vorausgegangenen Jahre ergibt sich aus der nachstehenden Tabelle:

im Jahre	Erkrankungsfälle		Krankheitstage		
	überhaupt	für je 100 Mitglieder	überhaupt	für ein Mitglied	für einen Er- krankungs- fall
1905	71 193	48,00	1 856 773	12,52	26,08
1906	66 539	37,55	1 617 831	9,13	24,32

Die Zahl der Sterbefälle belief sich im Jahre 1906 auf 1 066 = 0,60 für je 100 Mitglieder, gegen 0,69 bei den Betriebskrankenkassen. Hierbei ist zu berücksichtigen, daß der Anspruch auf Sterbegeld bei der Verbandskrankenkasse erst nach einer Mitgliedschaft von 6 Monaten erworben wird. Aus diesem Grunde kann auch die Anzahl der Sterbefälle im Jahre 1905: 560 = 0,33 für je 100 Mitglieder nicht in Vergleich gezogen werden, da frühestens im Monat April 1905 eine Zahlung von Sterbegeld zu leisten war.

Die Einnahmen betragen:

	überhaupt	für ein Mitglied	
		1905	1906
	⌘	⌘	⌘
an Zinsen	43	0,02	0,00
„ Eintrittsgeldern	24 345	0,33	0,14
„ laufenden Beiträgen	1 924 377	10,09	10,86
„ sonstigen Einnahmen	4 146	0,01	0,02
Summe der eigentlichen Einnahmen	1 952 911	10,45	11,02
dazu nachträglich aus Verkauf von Wert- papieren usw.	—	—	—
insgesamt	1 952 911	—	—

Die Steigerung der Beiträge von 10,09 ⌘ im Jahre 1905 auf 10,86 ⌘ für ein Mitglied im Jahre 1906 beruht im wesentlichen darauf, daß zur Bestreitung der Ausgaben die Mitglieder in den Monaten Mai und Juni 1906 zu einem außerordentlichen Beitrag in Höhe von zwei Wochenbeiträgen herangezogen worden sind.

Die Ausgaben stellen sich wie folgt dar:

	überhaupt	für ein Mitglied	
		1905	1906
		ℳ	ℳ
für Krankengeld	1 859 619	12,89	10,50
„ Sterbegeld	74 487	0,24	0,42
„ Krankenbeaufsichtigung	25 366	0,08	0,14
„ Verwaltungskosten:			
persönliche	5 488	} 0,04	0,06
sächliche	5 045		
„ sonstige Ausgaben	147	0,01	0,00
Summe der eigentlichen Ausgaben	1 970 152	13,26	11,12
dazu für Kapitalanlagen	—	—	—
insgesamt .	1 970 152	—	—

Die eigentlichen Ausgaben haben hiernach die eigentlichen Einnahmen um 17 241 ℳ überschritten.

Auf jeden der 1 066 Sterbefälle kommt ein Sterbegeld von rund 70 ℳ (gegen 60 ℳ im Jahre 1905).

Der entstandene Fehlbetrag ist aus dem von der Eisenbahnverwaltung bewilligten Zuschuß gedeckt worden, weil er auf die Mitgliedschaft solcher Bediensteten zurückzuführen ist, die bei Errichtung der Kasse das 40. Lebensjahr bereits überschritten hatten, und weil dieser Zuschuß gerade dafür bestimmt ist, das Risiko zu decken, das die Kasse durch die Versicherung dieser älteren Bediensteten übernahm.

II. Arzneiversicherung (Tarif II).

Die Arzneiversicherung ist nur den nach dem Krankenversicherungsgesetz nicht versicherungspflichtigen Eisenbahnbediensteten zugänglich. Durch sie soll diesen Bediensteten eine Erleichterung in der Bestreitung der Ausgaben für Arznei und Heilmittel geboten werden.

Wie mit der Krankenversicherung, ist auch mit der Arzneiversicherung die Versicherung eines Sterbegeldes und zwar von 150 ℳ verbunden.

Die laufenden Beiträge betragen wöchentlich 25 ℳ. Für diesen Beitrag werden nicht nur den Mitgliedern selbst, sondern auch ihren Ange-

hörigen vom Beginn der Krankheit ab Arzneien, Verbandstücke, Bruchbänder und ähnliche Heilmittel bis zum Gesamtbetrage von 100 \mathcal{M} während des Zeitraumes eines Kalenderjahres geliefert. Auch werden die Kosten für Weine, die nicht lediglich zur Stärkung verordnet sind, bis zum Betrage von 20 \mathcal{M} während des Zeitraumes eines Kalenderjahres von der Kasse getragen. Kosten für Badereisen und sonstige größere Kuren fallen indes der Kasse nicht zur Last.

Während bei der Krankenversicherung mit dem Ausscheiden aus der Beschäftigung die Mitgliedschaft erlischt, ist den Mitgliedern des Tarifs II bei dem Übertritt in den Ruhestand gestattet, die Mitgliedschaft fortzusetzen. Auch ist den Witwen der verstorbenen Mitglieder des Tarifs II das Recht eingeräumt, in die Versicherung des Ehemannes einzutreten.

Die bei der Krankenversicherung eingeführten Karenzzeiten für den Bezug des Krankengeldes und des Sterbegeldes gelten auch für Tarif II.

Die Anzahl der Mitglieder ist im Jahr 1906 von 17 902 auf 20 679 gestiegen. Von den letzteren waren

14 020 untere Beamte,
6 576 mittlere „
29 Pensionäre und
54 Witwen.

Die Einnahmen betragen:

an Zinsen	977 \mathcal{M}
„ Eintrittsgeldern	1 638 „
„ laufenden Beiträgen	260 296 „
„ sonstigen Einnahmen	1 788 „
	<hr/>
zusammen	264 699 \mathcal{M} .

Die Ausgaben beliefen sich:

für Arznei und Heilmittel	auf 207 315 \mathcal{M}
„ Sterbegelder	12 435 „
„ Verwaltungskosten	1 417 „
„ sonstige Ausgaben	307 „
	<hr/>
zusammen	auf 221 474 \mathcal{M} .

Das Vermögen des Tarifs II hat sich im Rechnungsjahr 1906 von 77 688 \mathcal{M} auf 97 067 \mathcal{M} erhöht.

3. Unfallversicherung.

Für die Darstellung der Ergebnisse der Unfallversicherung im Jahre 1906 sind als Unterlagen die Nachweisungen benutzt, die die Eisenbahndirektionen als staatliche Ausführungsbehörden im Sinne des Gewerbeunfallversicherungsgesetzes vom 30. Juni 1900 dem Reichsversicherungsamt einreichen. Nach diesen Nachweisungen hat die Zahl der versicherungspflichtigen Personen bei der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft durchschnittlich täglich 292 947 gegenüber 267 823 im Jahre 1905 betragen. Unfallversicherungspflichtig sind alle im äußeren Bahn- und Werkstättenbetriebe, sowie alle unmittelbar von der Eisenbahnverwaltung bei den für Staatsrechnung ausgeführten Neu-, Ergänzungs- und Erweiterungsbauten außerhalb des Beamtenverhältnisses beschäftigt gewesenen Personen.

Bei Beginn des Jahres 1906 liefen 19 064 Entschädigungen gegenüber 18 111 beim Beginn des Jahres 1905. Im Jahre 1906 sind aus Veranlassung von 2 404 Unfällen Entschädigungen auf Grund der Unfallversicherungsgesetze festgesetzt worden, während sich die Zahl solcher Unfälle im Jahre 1905 auf 2 357 stellte. Unter den im Jahre 1906 verletzten und getöteten Personen befanden sich 33 erwachsene weibliche und 2 männliche jugendliche Personen (unter 16 Jahren).

Über die Folgen der Unfälle in dem Jahre 1906 und vergleichsweise in den voraufgegangenen Jahren gibt die nachstehende Übersicht Auskunft:

Folgen der Unfälle	Zahl der Unfälle im Jahre	Auf je 100 Unfälle entfallen durchschnittlich im Jahre										
		1906	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906
Nur vorübergehende Erwerbsunfähigkeit . . .	812	20,70	19,60	21,62	23,21	25,03	26,85	26,27	26,12	35,34	33,78	
Dauernde beschränkte Erwerbsunfähigkeit.	1 016	48,90	49,60	49,88	47,91	48,93	47,74	48,63	48,69	40,86	42,22	
Dauernde völlige Erwerbsunfähigkeit . . .	177	10,40	8,30	9,58	9,13	8,23	8,16	9,22	8,88	7,47	7,36	
Tod	400	20,00	22,50	18,92	19,75	17,81	17,95	15,86	16,31	16,33	16,64	
ZUSAMMEN . . .	2 404	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Hiernach ist die Zahl der Verletzungen mit dauernder völliger Erwerbsunfähigkeit in den letzten 10 Jahren erfreulicherweise gefallen.

Die nachstehende Tabelle veranschaulicht die durchschnittliche Größe der Unfallgefahr des Eisenbahnarbeiterpersonals in den letzten 10 Jahren:

Es entfielen auf Verletzungen	Anzahl der Ver- letzungen		auf je 1000 versicherte Personen									
	1906	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906	
mit vorübergehender Erwerbsunfähigkeit	812	1,48	1,47	1,68	1,86	2,08	2,31	2,31	2,22	3,11	2,77	
mit dauernder be- schränkter Erwerbs- unfähigkeit. . . .	1 015	3,51	3,68	3,87	3,84	4,06	4,10	4,27	4,14	3,39	3,46	
mit dauernder völliger Erwerbsunfähigkeit	177	0,75	0,62	0,75	0,73	0,68	0,70	0,81	0,78	0,66	0,60	
mit tödlichem Ausgang	400	1,43	1,67	1,47	1,58	1,48	1,48	1,39	1,39	1,44	1,37	
zusammen	2 404	7,17	7,14	7,77	8,01	8,30	8,59	8,78	8,51	8,80	8,20	

Die Zahl der entschädigungsberechtigten Hinterbliebenen getöteter Arbeiter, für die Entschädigungen festgesetzt worden sind, hat betragen:

im Jahre	Witwen	Waisen	Verwandte aufsteigender Linie
1897	233	435	16
1898	249	508	42
1899	226	418	25
1900	280	514	22
1901	240	447	31
1902	254	483	28
1903	288	523	39
1904	306	563	34
1905	309	577	43
1906	318	514	45

Während die durchschnittliche Anzahl der bei der Staatseisenbahnverwaltung nach den Unfallversicherungsgesetzen entschädigten Unfälle auf je 1000 versicherte Personen im Jahre 1904 8,51 und im Jahre 1905 8,80 betrug, stellte sich die Durchschnittszahl bei den gewerblichen Unfall-

berufsgenossenschaften nach den Vorlagen des Reichsversicherungsamtes an den Reichstag insgesamt auf 8,31 im Jahre 1904 und auf 8,34 im Jahre 1905. Die Durchschnittszahl ist danach bei der Staatseisenbahnverwaltung zwar höher, bleibt aber hinter der bei einer größeren Anzahl gewerblicher Genossenschaften erreichten Zahl zurück. So hatten beispielsweise von den bedeutenderen Berufsgenossenschaften eine höhere Durchschnittszahl:

Berufsgenossenschaft	Verletzte und Getötete auf je 1000 Versicherte								
	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905
Nordwestliche Eisen- und Stahl-	9,20	9,13	10,13	10,08	10,11	11,61	11,06	11,48	11,48
Norddeutsche Holz-	11,01	11,43	12,17	11,73	12,33	11,56	11,52	11,33	11,35
Müllerei-	11,77	13,27	14,30	13,70	14,37	14,85	15,67	16,18	16,24
Fuhrwerks-	17,51	17,81	15,87	14,81	20,82	19,60	22,75	21,31	23,77
Knappschafts-	12,09	12,77	12,10	12,19	13,06	13,53	14,59	15,46	15,53
Rheinisch - Westfälische Hütten- u. Walzwerk- Brauerei- und Mälzerei-	10,35	10,92	12,03	12,82	12,95	13,99	14,32	15,54	14,60
	12,01	12,11	12,31	13,67	13,46	13,32	14,43	14,86	14,61

Die Zahl der Verletzungen und der Todesfälle von Eisenbahnarbeitern, über die nach den Vorschriften der Unfallversicherungsgesetze eine Unfallanzeige erstattet worden ist, ohne Rücksicht darauf, ob Unfallentschädigungen zu zahlen waren oder nicht, ist aus nachstehender Tabelle ersichtlich:

Zahl der Unfallanzeigen im Jahre	ü b e r h a u p t	durchschnittlich auf 1000 Versicherte
1897	12 768	59,45
1898	13 883	61,33
1899	14 587	65,03
1900	14 562	64,97
1901	15 312	68,03
1902	15 298	67,47
1903	16 519	68,87
1904	18 893	74,07
1905	22 989	85,93
1906	24 114	82,32

Nach dem Unfallversicherungsgesetz ist eine Unfallanzeige zu erstatten, wenn der Unfall eine völlige oder beschränkte Arbeitsunfähigkeit von mehr als drei Tagen oder den Tod zur Folge hat. Die Zahl dieser Unfälle ist stetig gestiegen. Das Anwachsen erklärt sich aus der Steigerung der betrieblichen Leistungen. So betrug die Zahl der auf 1 km Betriebslänge entfallenden Lokomotiv- und Wagenachskilometer im Jahre 1897: 14 487 und 389 999, im Jahre 1906 dagegen 21 272 und 503 814.

Dagegen ist die Zahl der schwereren Unfälle, d. h. solcher, auf Grund deren eine Unfallentschädigung beansprucht werden konnte, in den letzten 10 Jahren im Verhältnis zu dem Anwachsen der Betriebsleistung wenig gestiegen (1897 7,17, 1906 8,20 auf 1000 versicherte Personen), und die Zahl der entschädigungspflichtigen Unfälle im Vergleich zu den überhaupt gemeldeten Unfällen gesunken. Auf je 1000 der Unfallmeldungen zurückgeführt, betrug die Zahl der Entschädigungsbewilligungen im Jahre 1906 rund 100, 1897: 121.

Unter den entschädigungspflichtigen Unfällen überwiegen wiederum in steigendem Maße die Verletzungen, die nur in beschränktem Umfang die Erwerbsfähigkeit beeinträchtigt haben. Es hatten zur Folge von sämtlichen entschädigungspflichtigen Unfällen:

dauernde völlige Erwerbsunfähigkeit oder Tod:

1897	30,4 %	1902	25,4 %
1898	30,8 „	1903	25,0 „
1899	28,5 „	1904	25,2 „
1900	28,8 „	1905	23,8 „
1901	26,0 „	1906	24,0 „

Bei welchen Beschäftigungsarten die in den Jahren 1898 bis 1905 hinzugetretenen entschädigten Unfälle sich ereignet haben, läßt die folgende Zusammenstellung erkennen:

Gegenstände und Vorgänge, bei denen sich die Unfälle ereigneten	Zahl der Tötungen und Verletzungen								
	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906
Motoren, Wellenleitungen, Arbeitsmaschinen	44	43	49	39	51	41	48	40	69
Fahrstühle, Aufzüge, Krane, Hebezeuge	12	13	26	19	22	23	23	32	27
Dampfkessel, Spreng- oder feuergefährliche Stoffe u. dgl.	19	9	4	23	22	34	22	34	20
zu übertragen	75	65	79	81	95	98	93	106	116

Gegenstände und Vorgänge, bei denen sich die Unfälle ereigneten	Zahl der Tötungen und Verletzungen								
	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906
Übertrag . . .	75	65	79	81	95	98	93	106	116
Zusammenbruch, Herab- und Umfallen von Gegenständen	89	94	79	129	143	153	149	158	179
Fall von Leitern, Treppen usw.	265	253	273	303	330	377	406	378	388
Auf- und Abladen, Heben, Tragen von Lasten . . .	258	248	287	287	360	392	357	409	390
Überfahren durch Fuhrwerke Im Eisenbahnbetrieb (Über- fahren usw.)	3	13	11	10	7	26	12	24	26
Handwerkszeug (einfache Ge- räte)	726	765	774	739	689	731	790	914	905
Sonstige Gegenstände und Vorgänge	122	114	131	145	133	161	151	180	172
	147	192	163	176	191	167	213	188	228
zusammen . . .	1685	1744	1797	1870	1948	2105	2171	2357	2404

In der nachstehenden Übersicht (S. 108/109) sind die einzelnen auf Grund der Unfallversicherungsgesetze geleisteten Ausgaben nachgewiesen und gleichzeitig die durchschnittlichen Aufwendungen für je einen der beteiligten Empfangsberechtigten eingestellt.

Sämtliche Ausgaben umfassen nur solche Entschädigungsbeträge, die, abgesehen von den Entschädigungen aus Anlaß tödlicher Unfälle, nach Ablauf der ersten dreizehn Wochen nach dem Unfall zu leisten waren. Insbesondere sind bei den Heilungskosten auch die Krankengeldzuschüsse außer Betracht geblieben, die den Verletzten vom Beginn der fünften Woche nach dem Eintritt des Unfalles ab bis nach Ablauf der dreizehnten Woche von der Eisenbahnverwaltung in solchen Fällen zu gewähren sind, in denen die Krankenkassen weniger als zwei Drittel des Arbeitsverdienstes als Krankengeld zahlen. Diese Mehrbeträge fallen bei den gewerblichen Betrieben nicht den Berufsgenossenschaften, sondern den Arbeitgebern unmittelbar zur Last und erscheinen daher in den vom Reichsversicherungsamt veröffentlichten Rechnungsübersichten der Berufsgenossenschaften ebenfalls nicht.

Nach der Übersicht hat die Eisenbahnverwaltung im Jahre 1906 für 31 088 (gegen 29 914 im Jahre 1905) verletzte Arbeiter, sowie für

(Fortsetzung des Textes auf S. 110.)

1 Bezeichnung der Ausgaben	2 Zahl der Personen, an oder für die Zahlungen zu leisten waren im Jahre 1906	überhaupt im Jahre 1906 16
A. Erwerbsunfähigkeit:		
1. Kosten des Heilverfahrens	2 913	187 918
2. Renten der Verletzten	16 650	4 530 280
3. Abfindungen an Ausländer	—	—
4. Abfindungen an Inländer	11	8 706
B. Todesfälle:		
5. Sterbegeld	483	32 438
6. Renten der Witwen (Witwer) Getöteter	3 976	652 096
7. Abfindungen bei der Wiederverhei- ratur von Witwen	75	42 639
8. Renten der Kinder und Enkel Getöteter	4 959	648 608
9. „ „ Verwandten aufsteigender Linie	369	53 630
C. Behandlung in Heil- und Genesungs- anstalten:		
10. Renten der Ehefrauen (Ehemänner) der in Heilanstalten untergebrachten Ver- letzten	365	11 487
11. desgl. der Kinder und Enkel	677	17 348
12. „ „ Verwandten aufsteigender Linie	10	1 225
13. Kur- und Verpflegungskosten	600	85 517
zusammen	31 088	6 271 942
Außerdem:		
14. besondere Kosten der Fürsorge für die Verletzten während der ersten dreizehn Wochen	—	1 132
15. Kosten der Unfalluntersuchung, der Schiedsgerichte u. dergl.	—	32 112
zusammen im Jahre 1906	—	6 305 186

3

Betrag der Ausgaben

auf je eine der in Spalte 2 bezeichneten Personen

1897 M	1898 M	1899 M	1900 M	1901 M	1902 M	1903 M	1904 M	1905 M	1906 M
53,16	54,44	54,39	61,66	63,27	65,19	70,92	65,61	60,31	64,51
259,36	254,53	256,82	258,52	262,54	265,12	269,26	270,65	271,19	272,09
—	—	—	—	—	—	277,00	—	—	—
—	—	—	—	620,91	626,59	928,25	568,00	728,23	791,45
48,50	50,36	51,81	55,40	62,47	65,92	65,98	64,96	66,63	67,16
148,65	156,25	153,00	158,72	154,95	158,45	161,12	161,35	164,98	164,01
449,04	492,66	484,64	499,88	516,97	519,11	545,34	575,94	532,81	569,18
105,43	104,26	106,27	108,14	111,79	114,56	119,24	122,99	126,00	130,79
133,27	138,21	141,62	144,66	153,62	149,49	149,54	143,37	149,46	145,34
26,62	26,50	27,08	27,28	28,13	33,09	27,12	29,36	27,95	31,47
19,27	17,67	17,73	17,63	23,57	26,94	21,13	21,11	20,18	25,62
37,56	48,29	33,08	44,20	63,00	32,24	23,95	29,50	31,00	122,50 ¹⁾
113,11	116,42	121,28	130,84	135,88	131,46	129,56	141,93	131,27	142,52
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

1) Die Abweichung gegenüber den Vorjahren beruht darauf, daß in einem Falle Rente für mehrere Jahre nachgezahlt worden ist.

Witwen, Waisen, Enkel und Verwandte aufsteigender Linie getöteter Arbeiter Zahlungen auf Grund der Unfallversicherungsgesetze geleistet. Die Ausgaben sind, da der Abgang der aus den früheren Jahren herührenden Verpflichtungen hinter dem Zugang an neuen Verpflichtungen erheblich zurückbleibt, in steter Steigerung begriffen. Sie waren im Jahre 1906 um 342 699 \mathcal{M} höher als im Jahre 1905. Von der Mehrausgabe entfallen allein auf die Renten der Verletzten rund 245 500 \mathcal{M} . Die bei den einzelnen Ausgabeposten eingetragenen Durchschnittsaufwendungen für eine jede der Personen, denen Unfallentschädigungen gewährt sind, können nur ungefähr einen Anhalt für die Höhe der Durchschnittsbezüge eines Empfangsberechtigten geben. Dies trifft namentlich bei den Renten zu, weil der Zugang an neuen Empfängern den Abgang von Empfängern noch erheblich übersteigt und eine große Anzahl von Personen nur für einen Teil des Jahres Rente bezogen hat. Hieraus, überwiegend aber aus dem weiteren Umstande, daß der Zugang an Leichtverletzten und daher nur teilweise Erwerbsunfähigen weit größer ist als der Zugang an völlig Erwerbsunfähigen, ist es zu erklären, daß die Durchschnittsrente eines Verletzten trotz des anhaltenden Steigens der Löhne sich nicht wesentlich erhöht hat. Die Renten der Witwen und der Kinder Getöteter zeigen infolge der allgemeinen Erhöhung des Dienst-einkommens eine Steigerung, obwohl auch hier der Zugang an Empfängern größer ist, als der Abgang. Eine ansehnliche Höhe erreichen die Abfindungssummen rentenberechtigter Witwen bei ihrer Wiederverheiratung, die in den letzten Jahren im Durchschnitt den Betrag von 500 \mathcal{M} überstiegen haben.

Soweit nach dem Gewerbeunfallversicherungsgesetz die Berufs-genossenschaften berechtigt sind, über die gesetzlichen Verpflichtungen hinaus Zahlungen zu leisten, sind auch die Eisenbahndirektionen als Ausführungsbehörden ermächtigt worden, hiervon Gebrauch zu machen. So sind auf Grund der §§ 9 Abs. 5, 16 Abs. 3, 22 Abs. 4 des Gesetzes im Jahre 1906 zusammen 7 009 \mathcal{M} gezahlt worden. In 115 Fällen ist Hilflösenrente gewährt worden.

Dem Anwachsen der Leistungen auf Grund der Unfallversicherungsgesetze steht eine Verminderung der Entschädigungen gegenüber, die an verletzte Eisenbahnarbeiter und an Hinterbliebene getöteter Eisenbahnarbeiter auf Grund des Haftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871 zu leisten waren. Hierfür sind verausgabt:

im Jahre 1897	für	1 666	Personen	rund	718 426	\mathcal{M}
" "	1898	"	1 639	"	689 122	"
" "	1899	"	1 605	"	671 118	"

	im Jahre 1900	für 1 535 Personen	rund 640 572 M
"	"	1901 " 1 453	" " 614 114 "
"	"	1902 " 1 406	" " 611 634 "
"	"	1903 " 1 375	" " 568 082 "
"	"	1904 " 1 348	" " 565 160 "
"	"	1905 " —	" " 515 792 "
"	"	1906 " —	" " 506 797 "

Die Jahresaufwendung der Eisenbahnverwaltung an Entschädigungen, die auf Grund der Unfall- und Haftpflichtgesetze an die eigenen Arbeiter und an Hinterbliebene von solchen zu zahlen waren, hat sich danach im Jahre 1906 auf rund 6 778 700 M gegen 6 445 000 M im Jahre 1905 und im Durchschnitt für je einen der das Jahr hindurch im Betrieb der Staatseisenbahnverwaltung beschäftigt gewesen unfallversicherungspflichtigen Arbeiter auf 23,14 M gegenüber 24,06 M im Jahre 1905 gestellt. Hierbei sind die Ausgaben auf Grund der Unfallversicherungsgesetze während eines Kalenderjahres und die Ausgaben auf Grund der Haftpflichtgesetze während eines Rechnungsjahres (1. April bis 31. März) zugrunde gelegt. Die in der Zusammenstellung außerdem erscheinenden Verwaltungskosten betreffen in der Hauptsache nur die Kosten für die Schiedsgerichte und den Erlaß von Unfallverhütungsvorschriften, da alle Ausgaben, die durch die Tätigkeit der Behörden, Dienststellen und Beamten der Eisenbahnverwaltung bei der Ausführung der Unfallversicherung erwachsen, als Betriebsausgaben der Eisenbahnverwaltung angesehen und nicht besonders verbucht werden. In Wirklichkeit sind die zur Durchführung der Unfallversicherungsgesetze aufzuwendenden Verwaltungskosten erheblich höher, wenn in Betracht gezogen wird, daß die Unfalluntersuchungen, die Festsetzung der Bezüge, die Abrechnung mit den Krankenkassen, die Erledigung der beim Schiedsgericht eingelegten Berufungen, die Änderungen der Feststellungsbescheide bei Veränderungen des Zustandes der Verletzten usw. einen nicht unerheblichen Kostenaufwand verursachen.

Anlage I.

Übersicht über den Mitgliederbestand der Pensionskasse für die

1	2	3	4	5	6	7	8	9	
Ge- burts- jahr der Mit- glieder	Anzahl der Mitglieder der Abteilung A							am 1. Januar 1907	am 1. Januar 1906
	am 1. Januar 1906	im Jahre 1906 ein- getreten	im Jahre 1906 ausgeschieden				am 1. Januar 1907		
			mit In- validen- rente	mit Unfall- usw. Rente	durch Tod	mit Beschei- nigung			
1825 u. früher	100	1	10	—	5	—	86	18	
1826	30	—	5	—	2	—	23	7	
1827	37	—	6	1	3	—	27	8	
1828	53	1	12	—	1	—	41	13	
1829	54	—	8	—	1	1	44	15	
1830	88	1	19	—	—	2	68	40	
1831	105	6	31	—	2	2	76	50	
1832	159	—	26	2	7	3	121	72	
1833	188	—	49	3	7	1	127	91	
1834	253	1	53	5	9	5	182	155	
1835	333	3	86	3	5	4	238	195	
1836	460	2	84	3	11	13	351	312	
1837	550	7	80	4	16	14	443	364	
1838	645	12	84	2	18	15	538	450	
1839	747	9	75	3	24	12	642	526	
1840	927	19	107	3	19	32	785	697	
1841	916	15	110	3	21	29	768	709	
1842	1 203	28	118	9	17	35	1 052	971	
1843	1 276	18	99	6	27	34	1 128	1 033	
1844	1 475	36	91	5	41	37	1 337	1 194	
1845	1 675	101	103	5	36	90	1 542	1 387	
1846	1 738	62	90	9	25	55	1 620	1 481	
1847	1 659	23	68	9	36	36	1 532	1 468	
1848	2 021	75	96	7	28	62	1 903	1 781	
1849	2 421	86	72	7	39	81	2 304	2 123	
1850	2 550	125	74	6	45	110	2 440	2 255	
1851	2 605	119	79	7	34	112	2 492	2 429	
1852	2 746	152	58	3	32	129	2 676	2 526	
1853	2 775	180	59	5	34	174	2 682	2 662	
1854	2 858	170	38	2	30	177	2 781	2 669	
1855	2 724	130	46	9	25	186	2 588	2 700	
1856	2 883	206	34	1	27	203	2 823	2 841	
1857	3 346	268	40	2	39	280	3 253	3 196	
1858	3 588	227	25	—	29	209	3 552	3 609	
1859	3 775	321	40	5	32	380	3 639	3 410	
1860	3 814	283	26	5	24	317	3 725	3 899	
1861	3 877	318	25	3	25	385	3 755	4 211	

Anlage I.

Arbeiter der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft im Jahre 1906.

Anzahl der Mitglieder der Abteilung B							
im Jahre 1906 ausgeschieden						am 1. Januar 1907 mit einer Mitgliedszeit	
im Jahre 1906 ein- getreten	mit Zusatz- rente	mit Unfall- rente	durch Tod	infolge Über- nahme in das Beamten- ver- hältnis	zusammen einschl. der aus anderen Ursachen Ausge- schiedenen	von noch nicht 5 Jahren	von mehr als 5 Jahren
2	5	—	4	—	9	—	11
—	1	—	1	—	2	—	5
1	2	—	2	—	4	—	5
1	5	—	2	—	7	—	7
3	7	—	1	—	8	—	10
2	12	1	3	—	16	—	26
1	14	—	5	—	19	—	32
—	21	1	5	—	28	—	44
11	41	—	10	—	51	—	51
4	48	2	9	—	61	2	96
8	64	1	10	—	78	4	121
4	73	1	15	—	92	17	207
5	65	1	15	—	86	12	271
10	69	4	18	—	92	14	354
13	83	2	26	—	119	15	405
6	109	1	24	—	141	30	532
9	106	1	20	1	136	36	546
12	108	2	22	—	141	53	789
5	98	2	22	1	137	69	832
14	84	3	34	—	136	66	1 006
43	94	1	41	1	150	93	1 187
30	84	3	24	1	122	118	1 271
46	71	3	39	2	131	112	1 271
49	81	2	36	4	141	138	1 551
49	76	—	37	2	141	146	1 885
76	77	3	43	7	157	171	2 003
53	71	1	32	12	154	160	2 168
68	52	1	25	12	137	168	2 289
64	51	—	45	16	157	206	2 363
60	36	2	31	13	123	241	2 365
58	40	1	33	20	138	216	2 404
64	36	1	38	17	143	237	2 525
85	34	—	40	22	150	317	2 814
146	31	—	28	29	156	322	3 277
130	34	—	41	44	191	328	3 521
144	24	2	35	40	176	376	3 491
153	20	—	31	53	200	409	3 755

Noch: Anlage I.

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Ge- burts- jahr der Mit- glieder	Anzahl der Mitglieder der Abteilung A							
	am 1. Januar 1906	im Jahre 1906 ein- getreten	im Jahre 1906 ausgeschieden				am 1. Januar 1907	am 1. Januar 1906
			mit In- validen- rente	mit Unfall- usw. Rente	durch Tod	mit Beschei- nigung		
1862	4 028	371	22	2	34	490	3 850	4 284
1863	4 520	350	21	4	39	461	4 344	4 864
1864	4 971	519	26	3	26	677	4 758	5 327
1865	5 188	437	25	10	26	603	4 960	5 654
1866	5 753	555	20	7	25	793	5 463	6 404
1867	5 789	580	18	1	30	840	5 480	6 303
1868	6 032	602	17	3	28	967	5 619	6 686
1869	7 233	767	15	3	38	1 063	6 890	7 570
1870	7 466	862	10	3	26	1 133	7 155	7 730
1871	7 105	836	18	2	19	1 120	6 782	7 302
1872	9 523	1 194	9	8	33	1 509	9 157	9 454
1873	10 056	1 395	21	5	32	1 731	9 661	9 594
1874	10 727	1 658	15	6	29	1 799	10 535	10 356
1875	11 566	1 796	13	8	40	1 773	11 527	10 785
1876	11 964	2 104	16	3	35	1 951	12 060	10 719
1877	12 296	2 825	15	3	32	2 506	12 565	10 719
1878	12 316	3 465	14	—	29	2 678	13 058	10 486
1879	13 040	4 032	12	1	43	3 075	13 938	10 359
1880	12 949	4 861	12	1	64	3 237	14 492	9 317
1881	13 047	5 998	18	4	40	3 606	15 374	7 840
1882	10 372	8 065	10	6	40	3 550	14 830	5 359
1883	7 884	8 674	2	3	20	3 813	12 720	2 925
1884	5 876	9 620	5	2	25	5 018	10 442	638
1885	5 732	7 122	6	2	29	5 218	7 598	168
1886	6 254	7 572	2	—	29	6 594	7 201	22
1887	5 405	8 406	—	1	18	5 205	8 587	8
1888	3 407	7 946	—	—	13	4 312	7 028	—
1889	1 657	4 772	—	—	7	2 048	4 374	—
1890	11	2 849	—	—	2	659	2 199	—
1891	—	21	—	—	1	2	18	—
Summe	278 821	103 259	2 491	229	1 628	71 646 ¹⁾	306 049 ²⁾	222 940

1) Außerdem noch 37 weibliche Personen mit Beitragsrückgewähr.

2) Darunter 3945 freiwillige Mitglieder und 57 Mitglieder im vorübergehenden Bezuge einer Invalidenrente.

3) Darunter:

Noch: Anlage I.

Anzahl der Mitglieder der Abteilung B							
10 11 12 13 14 15 16 17							
im Jahre 1906 ein- getreten	im Jahre 1906 ausgeschieden					am 1. Januar 1907 mit einer Mitgliedszeit	
	mit Zusatz- rente	mit Unfall- rente	durch Tod	infolge Über- nahme in das Beamten- ver- hältnis	zusammen einschl. der aus anderen Ursachen Ausge- schiedenen	von noch nicht 5 Jahren	von mehr als 5 Jahren
184	20	1	45	67	220	450	3 798
202	27	4	34	72	244	608	4 214
206	21	3	34	108	290	653	4 590
228	23	3	37	128	311	774	4 797
221	16	4	31	155	358	904	5 363
276	16	3	39	187	374	1 029	5 176
294	16	2	24	213	425	1 114	5 441
401	13	2	39	295	541	1 478	5 952
466	10	1	41	266	492	1 701	6 003
421	16	4	30	308	554	1 814	5 355
706	14	3	41	401	755	2 547	6 858
735	14	2	37	406	765	2 841	6 723
822	9	1	35	372	766	3 800	6 612
1 012	11	3	32	419	868	4 558	6 371
1 149	9	2	33	401	887	5 512	5 469
1 432	7	2	23	501	902	7 039	4 120
1 686	—	—	31	437	1 006	8 443	2 723
2 322	3	—	34	419	1 047	9 902	1 732
2 848	—	—	36	319	994	10 767	404
3 755	—	—	26	200	852	10 524	219
4 219	1	—	26	88	696	8 762	120
4 120	—	—	8	63	416	6 590	39
3 308	—	1	7	12	204	3 732	10
647	—	—	2	4	57	755	3
164	—	—	—	9	19	167	—
14	—	—	—	—	3	19	—
6	—	—	—	—	—	8	—
1	—	—	—	—	—	1	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
33 276	2 173	83	1 572	6 147	18 066	100 568	137 582
						238 150 ³⁾	

- a) 27 760 freiwillige Mitglieder,
- b) 171 594 männliche Verheiratete,
- c) 1 437 Witwer mit Kindern unter 15 Jahren,
- d) 1 924 weibliche Personen,
- e) 38 Mitglieder in vorübergehendem Bezuge einer Zusatzrente.

Anlage II.

Übersicht über den Bestand der Empfänger von Zusatzrenten usw. aus der Abteilung B der Pensionskasse für die Arbeiter der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft im Jahre 1906.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Ge- burts- jahr	Anzahl der Empfänger von Pensionen, Zusatzrenten, Ausnahmerenten				Anzahl der im Jahre 1906 verstorbenen Mitglieder, Pensions- und Rentenempfänger			Anzahl der zum Witwengeld berechtigten Witwen				
	am 1. Ja- nuar 1906	im Jahre 1906 hinzu- getreten	im Jahre 1906 aus dem Genuß aus- geschieden		am 1. Ja- nuar 1907	über- haupt	mit Hinter- lassung zum Empfange von Witwen- und Waisengeld berechtigter		am 1. Ja- nuar 1906	im Jahre 1906		am 1. Ja- nuar 1907
			durch Tod	über- haupt			Wit- wen	Kin- der		hinzu- getreten	ausge- treten	
1813	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
1814	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—
1815	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1
1816	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
1817	2	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—
1818	8	—	3	3	5	3	—	—	2	—	—	2
1819	18	—	4	4	14	4	1	—	7	1	2	6
1820	10	—	4	4	6	4	1	—	20	2	2	20
1821	27	—	6	7	20	6	2	—	8	—	2	6
1822	37	—	8	9	28	9	2	—	15	1	1	15
1823	52	1	9	11	42	10	1	—	88	—	3	35
1824	86	—	10	10	76	11	6	—	28	2	3	27
1825	97	4	11	11	90	12	6	—	54	—	10	44
1826	104	1	7	7	98	8	6	—	47	3	6	44
1827	113	2	13	13	102	15	11	—	60	4	5	59
1828	162	5	21	21	146	23	12	—	83	3	9	77
1829	181	7	16	16	172	17	12	—	90	3	8	85
1830	202	12	19	19	195	22	10	—	123	9	12	120
1831	255	14	29	29	240	34	28	—	97	7	5	99
1832	262	21	23	24	259	28	20	—	146	7	6	147
1833	299	41	24	24	316	34	22	—	155	16	12	159
1834	408	48	37	37	419	46	29	2	196	14	14	196
1835	346	64	32	33	377	42	29	5	207	21	12	216
1836	389	73	29	30	432	44	28	2	208	20	13	215
1837	384	65	25	26	423	40	31	1	256	26	12	270
1838	386	69	23	25	430	41	33	—	290	31	9	312
1839	420	83	32	34	469	58	39	3	284	28	7	305
1840	441	109	27	30	520	51	37	5	301	23	7	317
1841	397	106	34	36	467	54	46	2	352	27	6	373
1842	385	108	37	37	456	59	43	4	374	38	11	401
1843	364	98	20	20	442	42	31	4	367	35	24	378
1844	385	84	23	23	446	57	43	6	393	39	7	425
1845	362	94	30	30	426	71	55	13	418	42	19	441
1846	357	84	22	22	419	46	39	11	411	32	8	435
1847	272	71	21	21	322	60	51	13	381	30	9	402
1848	253	81	15	16	318	51	41	9	378	41	9	410

Anlage II.

1	2				3				4			5			6			7			8			9			10			11			12			13		
	Anzahl der Empfänger von Pensionen, Zusatzrenten, Ausnahmerenten												Anzahl der im Jahre 1906 verstorbenen Mitglieder, Pensions- und Rentenempfänger						Anzahl der zum Witwengeld berechtigten Witwen																			
	am		im Jahre		im Jahre 1906		am		über-		mit Hinterlassung zum		am		im Jahre		am																					
	1. Januar 1906		1906 hinzu-		aus dem Genuß ausgeschieden		1. Januar 1907		haupt		Empfange von Witwen- und Waisengeld berechtigter		1. Januar 1906		1906 hinzu-		1. Januar 1907																					
		getreten		durch Tod				überhaupt		Witwen		Kinder		getreten		ausgetreten																						
1849	293	76	17	19	350	54	46	24	448	39	14	473																										
1850	225	77	20	21	281	63	46	19	447	48	10	485																										
1851	226	71	23	24	273	55	47	15	430	37	11	456																										
1852	218	52	15	18	252	40	29	18	484	55	14	475																										
1853	139	51	11	11	179	56	44	21	412	45	12	445																										
1854	158	36	12	13	181	43	36	22	384	38	6	416																										
1855	134	40	23	24	150	56	48	26	376	51	12	415																										
1856	94	36	10	12	118	48	39	29	387	45	8	424																										
1857	137	34	15	16	155	55	46	23	418	30	9	439																										
1858	128	31	9	12	147	37	33	30	367	50	9	408																										
1859	106	34	8	14	126	49	42	34	405	46	8	443																										
1860	76	24	8	11	89	43	34	27	343	42	10	375																										
1861	77	20	9	10	87	40	31	24	314	36	12	338																										
1862	77	20	8	11	86	53	40	40	327	33	6	354																										
1863	98	27	11	13	112	45	35	30	296	58	9	345																										
1864	73	21	7	9	85	41	33	34	304	35	10	329																										
1865	72	23	8	8	87	45	37	38	299	47	8	338																										
1866	65	16	4	4	77	35	26	22	236	48	12	272																										
1867	39	16	7	7	48	46	36	33	222	55	6	271																										
1868	51	16	7	13	54	31	28	24	205	40	11	234																										
1869	33	13	8	9	37	47	35	28	205	35	10	230																										
1870	40	10	7	8	42	48	35	30	170	37	9	198																										
1871	23	16	6	7	32	36	25	21	118	30	7	141																										
1872	29	14	8	8	35	49	36	32	123	33	7	149																										
1873	31	14	4	5	40	41	26	24	105	37	7	135																										
1874	12	9	3	3	18	38	22	22	87	29	12	104																										
1875	9	11	2	3	17	34	17	19	76	28	7	97																										
1876	9	9	4	4	14	37	20	16	58	17	8	67																										
1877	7	7	2	2	12	25	8	7	43	19	7	55																										
1878	1	—	1	1	—	32	7	3	31	21	4	48																										
1879	—	3	—	—	3	34	4	4	19	15	4	30																										
1880	—	—	—	—	—	36	—	—	16	10	1	25																										
1881	—	—	—	—	—	26	—	—	9	2	2	9																										
1882	—	1	—	—	1	26	—	—	8	3	—	6																										
1883	—	—	—	—	—	8	—	—	5	4	—	9																										
1884	—	—	—	—	—	7	—	—	1	3	—	4																										
1885	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—																										
1886	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—																										
1887	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1																										
Sum.	10 146	2 173	891	953	11 366	2 463	1 706	819	13 915	1 706	586	15 085																										

Anlage III.

Übersicht über die Anzahl der Mitglieder

1	2	3	4	5	6	7	8
Betriebs- krankenkasse für den Eisenbahn- direktionsbezirk	Anzahl der Mitglieder im						
	1. Januar	1. Februar	1. März	1. April	1. Mai	1. Juni	1. Juli
Altona	13 655	13 625	13 790	13 848	13 714	13 818	13 834
Berlin	20 493	20 602	20 920	21 139	21 264	22 276	21 487
Breslau	20 773	20 920	20 989	21 152	21 410	21 524	21 525
Bromberg	8 867	8 850	8 915	9 381	9 782	9 840	9 826
Cassel	15 983	16 049	16 114	15 358	15 134	15 187	15 187
Cöln	17 248	17 123	17 321	17 542	17 631	17 777	17 892
Danzig	9 107	9 128	9 189	9 655	9 907	10 168	10 132
Elberfeld	13 144	13 216	13 247	13 065	14 048	14 428	14 634
Erfurt	11 164	11 389	11 504	11 535	11 562	11 587	11 668
Essen	20 435	20 454	20 421	20 504	20 444	20 523	20 727
Frankfurt	15 079	15 122	15 157	15 299	15 240	15 449	15 424
Halle	15 305	15 498	15 806	15 862	15 954	16 177	16 266
Hannover	17 488	17 579	17 658	17 742	17 726	17 964	17 981
Kattowitz	15 273	15 163	15 221	16 505	17 691	17 867	17 929
Königsberg	10 573	10 570	10 558	10 780	10 871	11 058	11 110
Magdeburg	13 479	13 542	13 577	13 757	13 986	13 710	13 684
Mainz	9 832	9 842	9 873	9 974	9 866	9 919	10 056
Münster	8 063	8 108	8 207	8 301	8 147	8 259	8 887
Posen	10 839	10 841	11 254	11 594	11 855	11 943	11 949
St. Johann-Saar- brücken	10 119	10 219	10 266	10 368	10 532	10 563	10 540
Stettin	9 716	9 791	9 817	9 886	9 940	9 974	10 044
Summe	286 635	287 681	289 804	293 267	296 704	300 006	300 282

Anlage III.

der Betriebskrankenkassen im Jahre 1906.

9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
Jahre 1906 und zwar					am 1. Januar 1907			Ins- gesamt	durch- schnitt- lich am 1. jedes Monats
1.	1.	1.	1.	1.	über- haupt	darunter			
August	Septemb.	Oktober	Novemb.	Dezemb.		weib- lich	frei- willig		
13 871	13 957	14 098	14 684	14 976	15 311	401	192	183 181	14 091
21 696	21 751	21 855	22 373	22 479	21 651	439	157	279 986	21 537
21 579	21 689	21 865	22 054	22 248	22 149	434	114	279 877	21 529
9 746	9 745	9 720	9 803	9 893	9 800	691	11	124 168	9 552
15 230	15 110	15 158	15 480	15 690	15 734	453	29	201 414	15 493
18 124	18 291	18 479	18 927	19 252	19 256	272	61	234 863	18 066
10 029	10 003	10 022	10 289	10 612	10 605	726	24	128 846	9 912
14 853	15 151	15 457	16 086	16 276	16 407	109	31	190 032	14 618
11 789	11 857	11 923	12 006	12 087	12 112	260	37	152 183	11 706
20 908	21 007	21 066	21 267	21 530	21 559	203	166	270 845	20 834
15 585	15 765	15 881	16 387	16 758	16 958	411	140	204 104	15 700
16 367	16 446	16 697	16 923	16 929	16 867	474	39	211 097	16 238
17 950	18 077	18 205	18 554	18 758	18 769	257	101	234 481	18 037
17 721	17 450	17 367	17 278	17 110	16 565	766	5	219 140	16 857
11 254	11 344	11 365	11 714	11 679	11 589	752	76	144 460	11 113
13 729	13 817	13 968	14 249	14 369	14 263	303	42	180 150	13 858
10 158	10 275	10 395	10 585	10 814	10 948	142	30	132 537	10 195
8 446	8 529	8 642	8 858	8 979	9 018	131	51	109 944	8 457
11 865	11 907	12 053	12 207	12 412	12 327	806	13	153 046	11 773
10 616	10 704	10 739	10 843	10 945	11 298	149	14	137 752	10 596
10 057	10 194	10 351	10 754	11 095	11 189	453	78	132 808	10 216
301 603	303 069	306 326	311 321	314 891	314 375	8 632	1 411	3 904 914	300 378

Anlage IV.

Übersicht über die Anzahl der Erkrankungsfälle, Krankheitstage

1	2	3	4	5	6
Betriebskrankenkasse für den Eisenbahndirektions- bezirk	Erkrankungsfälle			Krankheitstage	
	im ganzen	infolge von Unfällen	für je 100 Mitglieder (n. Spalte 2)	im ganzen	infolge von Unfällen
Altona	4 476	1 356	31,76	102 915	27 749
Berlin	9 397	1 802	43,63	226 741	43 841
Breslau	7 018	1 797	32,59	182 093	44 327
Bromberg	2 606	676	27,99	76 504	16 924
Cassel	4 832	849	31,19	122 517	22 183
Cöln	6 425	1 473	35,36	169 138	38 897
Danzig	3 730	864	37,63	83 491	19 020
Elberfeld	5 793	1 470	39,63	137 612	28 361
Erfurt	3 832	855	32,74	92 792	17 531
Essen	7 757	1 722	37,23	208 568	43 647
Frankfurt	5 896	1 252	37,53	107 097	17 635
Halle	4 854	1 263	29,99	141 121	30 890
Hannover	7 402	1 343	41,04	180 781	28 589
Kattowitz	8 261	2 261	49,01	134 504	39 503
Königsberg	2 809	759	25,28	77 983	18 058
Magdeburg	4 767	1 369	34,40	119 739	30 465
Mainz	4 288	1 088	42,96	87 339	20 584
Münster	2 600	550	30,74	66 197	13 486
Posen	3 296	606	28,00	91 897	17 936
St.Johann-Saarbrücken	4 168	554	39,33	90 057	13 836
Stettin	2 589	418	25,34	67 941	12 948
Summe oder Durch- schnitt	106 796	24 327	35,55	2 567 027	546 410

Anlage IV.**und Sterbefälle bei den Betriebskrankenkassen im Jahre 1906.**

7	8	9	10	1
Krankheitstage		Sterbefälle		Betriebskrankenkasse für den Eisenbahndirektions- bezirk
für ein Mitglied (n. Spalte 5)	für einen Er- krankungsfall (n. Spalte 2)	unter den Mitgliedern	unter den Angehörigen	
7,30	22,99	79	495	Altona
10,53	24,13	195	592	Berlin
8,46	25,95	180	1 080	Breslau
8,01	29,36	40	542	Bromberg
7,91	25,36	84	491	Cassel
9,36	26,32	146	734	Cöln
8,42	22,38	77	650	Danzig
9,41	23,76	74	348	Elberfeld
7,93	24,29	72	514	Erfurt
10,01	26,89	125	819	Essen
6,82	18,16	131	465	Frankfurt
8,69	29,07	106	632	Halle
10,02	24,42	131	764	Hannover
7,98	16,28	114	908	Kattowitz
7,02	27,76	94	556	Königsberg
8,64	25,12	100	567	Magdeburg
8,56	20,37	49	177	Mainz
7,82	25,46	64	369	Münster
7,31	27,88	89	507	Posen
8,49	21,61	66	425	St.Johann-Saarbrücken
6,65	26,94	71	420	Stettin
8,55	24,01	2 087	12 055	Summe oder Durch- schnitt.

Anlage V.

Übersicht über die Einnahmen der

1	2	3	4			7
			Laufende Beiträge			
Betriebs- krankenkasse für den Eisenbahn- direktionsbezirk	Zinsen	Ein- tritts- geld	der ver- sicherungs- pflichtigen Mitglieder	der Eisenbahn- verwaltung	der frei- willigen Mit- glieder	Ersatz- leistun- gen für gewährte Kranken- unter- stützung
			⌘	⌘	⌘	⌘
Altona	13 609	1 488	305 611	152 806	5 485	10 297
Berlin	22 572	2 502	572 477	286 320	4 574	42 307
Breslau	21 261	1 443	439 471	219 738	4 098	14 356
Bromberg	8 352	1 825	145 258	72 630	910	4 826
Cassel	14 008	1 070	314 880	157 442	744	9 110
Cöln	21 922	1 764	515 161	257 629	2 232	42 584
Danzig	6 299	3 371	191 396	95 754	799	5 887
Elberfeld	22 587	953	371 835	185 918	2 004	11 201
Erfurt	14 407	765	271 410	135 715	1 795	7 982
Essen	25 591	1 574	584 915	292 432	5 178	19 703
Frankfurt	12 417	1 141	400 112	195 949	1 214	8 586
Halle	16 361	1 481	374 016	187 091	1 200	14 171
Hannover	17 781	2 011	416 828	208 414	3 675	10 177
Kattowitz	13 761	1 918	298 497	149 251	161	6 703
Königsberg	8 055	1 542	178 468	86 734	1 237	3 771
Magdeburg	16 128	871	357 878	179 000	2 061	10 112
Mainz	8 547	1 086	249 841	124 921	820	5 978
Münster	10 563	1 107	160 191	80 096	1 118	4 243
Posen	12 458	1 519	205 119	102 568	310	8 949
St. Johann-Saar- brücken	10 464	776	280 157	140 102	765	7 911
Stettin	9 559	1 482	189 249	94 625	1 479	5 576
Summe oder Durchschnitt	306 732	31 689	6 817 770	3 405 135	41 859	254 330

Anlage V.

Betriebskrankenkassen im Jahre 1906.

8	9	10	11	12	13	14
Geldstrafen und sonstige Einnahmen	Summe der eigentlichen Einnahmen (Sp. 2—8)	Aus verkauften Wert- papieren und zurück- gezogenen Kapitalien	Durch- laufende Posten, auf- genommene Darlehen, Vorschüsse der Verwaltung usw.	Gesamt- summe der Einnahmen (Sp. 9—11)	Es entfällt auf ein Mitglied	
					von den Beiträgen in Spalte 4—6	von dem Beitrage in Spalte 9
ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ
1 041	490 337	—	1	490 338	32,92	34,80
3 275	934 027	—	—	934 027	40,09	43,37
2 496	702 863	—	—	702 863	30,81	32,65
1 500	235 301	20 145	—	255 446	22,91	24,64
994	498 248	—	8 049	506 297	30,53	32,16
2 222	843 514	—	—	843 514	42,90	46,69
1 440	304 946	—	788	305 729	29,05	30,77
1 708	596 206	25 000	—	621 206	38,29	40,78
1 859	488 883	22 784	1 408	458 025	34,93	37,07
3 882	933 275	—	—	933 275	42,36	44,80
1 784	621 153	—	—	621 153	38,04	39,56
3 107	597 427	—	118	597 545	34,63	36,79
2 022	660 908	—	10 913	671 821	34,87	36,64
2 659	472 950	27 510	—	500 460	26,57	28,06
5 815	280 652	—	—	280 652	28,53	25,26
5 388	571 438	—	—	571 438	38,89	41,24
1 187	392 380	—	—	392 380	36,84	38,49
900	258 218	—	—	258 218	28,54	30,63
2 555	333 478	—	—	333 478	26,16	28,33
1 692	441 867	1 000	96	442 963	39,73	41,70
763	302 733	—	—	302 733	27,93	29,63
48 289	10 905 804	96 389	21 368	11 023 561	34,17	36,31

Anlage VI.

Übersicht über die Ausgaben und das Vermögen

1	2	3		5	6
		Arznei und sonstige Heilmittel			
Betriebs- krankenkasse für den Eisenbahn- direktionsbezirk	Ärztliche Be- handlung M	für Mitglieder M	für Familien- angehörige M	Krankengeld	
				an Mitglieder M	an Familien- angehörige M
Altona	104 097	25 149	19 840	199 645	7 218
Berlin	170 408	43 681	702	406 976	11 659
Breslau	185 610	37 996	50 288	239 787	6 403
Bromberg	47 770	17 086	473	92 232	2 780
Cassel	128 851	23 596	15 415	184 456	2 994
Cöln	161 759	45 127	49 589	279 803	14 201
Danzig	57 266	17 417	20 670	104 472	3 976
Elberfeld	132 843	40 557	46 146	207 311	3 985
Erfurt	110 870	28 151	19 869	169 964	5 298
Essen	229 787	55 019	76 588	363 632	13 424
Frankfurt	139 443	28 373	14 083	202 387	1 231
Halle	119 134	34 932	12 996	241 889	5 075
Hannover	166 655	48 456	33 577	261 213	5 743
Kattowitz	101 524	30 506	31 079	217 471	7 883
Königsberg	51 231	18 638	8 943	87 603	4 351
Magdeburg	124 556	30 986	83	170 723	2 845
Mainz	92 174	19 546	17 240	131 384	1 331
Münster	66 867	16 881	15 270	94 406	2 027
Posen	82 551	22 497	13 947	115 014	4 596
St. Johann - Saar- brücken	83 443	24 450	11 798	138 627	8 344
Stettin	83 052	17 413	11 672	115 752	4 076
Summe	2 439 891	621 457	470 268	4 024 747	119 445

Anlage VI.

der Betriebskrankenkassen im Jahre 1906.

7		8		9		10		11		12		13	
Wöchnerinnenunter- stützung				Unterstützung während der Schwangerschaft				Sterbegeld beim Tode				Kur und Ver- pfelegung	
für weibliche Mitglieder	für Ehe- frauen von Mitgliedern	für weibliche Mitglieder	für Ehe- frauen von Mitgliedern	für weibliche Mitglieder	für Ehe- frauen von Mitgliedern	von Mitgliedern	von Familien- angehörigen	von Mitgliedern	von Familien- angehörigen	von Mitgliedern	von Familien- angehörigen	von Mitgliedern	von Familien- angehörigen
ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ
486	—	—	—	—	—	11 001	21 093	—	—	—	—	32 799	—
157	—	—	—	—	—	20 681	18 681	—	—	—	—	64 231	—
453	—	—	—	—	—	14 633	30 483	—	—	—	—	30 921	—
841	—	—	—	—	—	5 948	12 708	—	—	—	—	13 491	—
1 074	—	—	—	—	—	8 643	16 299	—	—	—	—	19 387	—
428	—	—	—	—	—	14 552	18 450	—	—	—	—	54 654	—
582	—	—	—	—	—	4 003	16 801	—	—	—	—	13 816	—
123	—	—	—	—	—	11 655	21 490	—	—	—	—	33 943	—
214	—	—	—	—	—	5 909	13 390	—	—	—	—	23 789	—
94	—	—	—	—	—	24 979	45 138	—	—	—	—	72 895	—
96	—	—	—	—	—	13 522	19 041	—	—	—	—	27 026	—
508	—	—	—	—	—	8 375	16 617	—	—	—	—	27 594	—
134	—	—	—	—	—	16 334	26 711	—	—	—	—	38 669	—
521	—	—	—	—	—	7 831	26 017	—	—	—	—	31 944	—
779	—	—	—	—	—	6 788	14 987	—	—	—	—	14 673	—
174	—	—	—	—	—	11 855	20 367	—	—	—	—	25 043	—
82	—	—	—	—	—	5 512	8 018	—	—	—	—	19 057	—
101	—	—	—	—	—	5 019	11 315	—	—	—	—	11 773	—
1 219	—	—	—	—	—	7 334	14 878	—	—	—	—	23 180	—
—	—	—	—	—	—	6 317	11 280	—	—	—	—	24 528	—
713	—	—	—	—	—	5 776	10 674	—	—	—	—	17 073	—
8 779	—	—	—	—	—	216 667	394 438	—	—	—	—	620 486	—

Noch: Anlage VI.

1	14	15	16	17	18	19
Betriebs- krankenkasse für den Eisenbahn- direktionsbezirk	Ersatz- lei- stungen	Gesamt- summe der Krankheits- kosten (Sp. 2—14)	Ver- waltungs- kosten	Sonstige Aus- gaben	Gesamt- summe der eigent- lichen Ausgaben (Sp. 15—17)	Kapital- anlagen
	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>
Altona	216	421 544	5 977	589	428 110	—
Berlin	—	737 176	6 991	2 921	747 088	146 196
Breslau	—	596 574	4 099	448	601 121	59 065
Bromberg	—	193 329	1 623	1 821	196 773	18 000
Cassel	—	400 715	4 665	510	405 890	79 447
Cöln	—	638 563	5 244	410	644 217	7 781
Danzig	198	239 201	1 179	122	240 502	64 514
Elberfeld	—	498 053	2 688	336	501 077	140 997
Erfurt	—	377 454	3 605	614	381 673	76 450
Essen	—	881 556	5 277	1 772	888 605	—
Frankfurt	—	445 202	5 672	881	451 755	147 150
Halle	—	467 120	5 199	1 070	473 389	117 960
Hannover	—	592 492	5 139	642	598 273	58 800
Kattowitz	—	454 781	3 281	96	458 158	—
Königsberg	—	207 993	1 979	250	210 222	72 456
Magdeburg	—	386 632	1 613	284	388 529	212 685
Mainz	—	294 344	4 270	257	298 871	99 584
Münster	—	223 659	3 351	104	227 114	9 925
Posen	108	285 324	2 095	229	287 648	26 270
St. Johann-Saar- brücken	—	308 787	2 740	353	311 880	123 781
Stettin	—	266 201	1 054	200	267 455	—
Summe oder Durch- schnitt	522	8 916 700	77 741	13 909	9 008 350	1 461 061

Noch: Anlage VI.

20	21	22	23	24	25	26	27
Zurück- gezahlte Darlehen, Vor- schüsse, durch- laufende Posten <i>ℳ</i>	Gesamt- summe sämt- licher Ausgaben (Sp. 18—20) <i>ℳ</i>	Von den Krankheitskosten (Sp. 15) entfallen auf			Von der Gesamt- summe der eigent- lichen Ausgaben (Sp. 18) entfallen auf ein Mitglied <i>ℳ</i>	V e r m ö g e n	
		ein Mitglied <i>ℳ</i>	einen Erkran- kungs- fall <i>ℳ</i>	einen Krank- heits- tag <i>ℳ</i>		am 1. Januar 1906 <i>ℳ</i>	am 1. Januar 1907 <i>ℳ</i>
1 209	429 319	29,92	94,18	4,10	30,38	392 438	443 027
—	893 284	34,23	78,45	3,25	34,69	625 669	795 186
—	660 186	27,71	85,01	3,28	27,92	684 634	720 655
16 523	231 296	20,24	74,19	2,53	20,60	244 495	277 113
35 007	520 344	25,87	82,93	3,27	27,93	495 320	562 023
—	651 998	35,35	99,39	3,78	35,66	629 231	819 111
710	305 726	24,18	64,13	2,86	24,27	186 366	251 755
—	642 074	34,07	85,28	3,62	34,28	614 490	711 703
2 241	460 364	32,24	98,30	4,07	32,60	401 703	442 611
—	888 605	42,31	113,65	4,23	42,65	763 945	789 984
347	599 252	28,36	75,51	4,16	28,77	359 447	519 089
182	591 531	28,77	96,23	3,31	29,15	444 141	555 891
7 714	664 787	32,85	80,04	3,28	33,17	518 487	571 946
—	458 158	26,98	55,05	3,38	27,18	368 155	386 741
—	282 678	18,72	74,05	2,67	18,92	238 385	300 827
6	601 220	27,90	81,11	3,23	28,04	414 497	614 536
—	398 455	28,87	68,64	3,37	29,32	197 708	291 631
—	237 039	26,44	86,02	3,37	26,85	304 067	327 539
—	313 918	24,24	86,57	3,10	24,44	365 640	415 201
17	435 678	29,14	74,08	3,43	29,43	263 569	386 474
—	267 455	26,06	102,82	3,92	26,13	250 148	285 424
63 956	10 533 367	29,68	83,49	3,47	29,99	8 712 535	10 468 467

Anlage VII.

Übersicht über die Höhe der Beiträge und über den Umfang der

Betriebs- krankenkasse für den Eisenbahn- direktions- bezirk	Höhe der Bei- träge Pro- zent vom Loh- ne	K r a n k e n g e l d				Wöchnerinnen- unterstützung für			
		auf Wo- chen	wenn Krankenhauspflege			weibliche		Ehefrauen	
			nicht ge- währt wird	gewährt wird für		Kassen- mitglieder		von	
				mit	ohne	Mitgliedern			
				Familienstand		auf	Pro- zent	auf	Pro- zent
in Prozenten vom Lohne				Wo- chen	vom Loh- ne	Wo- chen	vom Loh- ne		
Altona	3	39	66 ² / ₃	33 ¹ / ₃	16 ² / ₃	6	66 ² / ₃	—	—
Berlin	3,3	26	50	25	12,5	6	50	—	—
Breslau	3,6	26	50	25	10	6	50	—	—
Bromberg	3	26	50	25	—	6	50	—	—
Cassel	3,3	26	50	25	10	6	50	—	—
Cöln	3,9	39	$\left\{ \begin{array}{l} 50 \\ 66^{2/3} \\ 50 \\ 33^{1/3} \end{array} \right\}$	$\left\{ \begin{array}{l} 33^{1/3} \\ 44^{4/9} \\ 33^{1/3} \\ 22^{2/9} \end{array} \right\}$	12,5	6	$\left\{ \begin{array}{l} 50 \\ 66^{2/3} \end{array} \right\}$	—	—
Danzig	3,9	26	66 ² / ₃	33 ¹ / ₃	—	6	66 ² / ₃	—	—
Elberfeld	3,6	52	50	25	10	6	50	—	—
Erfurt	3,5	26	66 ² / ₃	33 ¹ / ₃	10	6	66 ² / ₃	—	—
Essen	3,6	26	$\left\{ \begin{array}{l} 50 \\ 66^{2/3} \end{array} \right\}$	$\left\{ \begin{array}{l} 25 \\ 33^{1/3} \end{array} \right\}$	$\left\{ \begin{array}{l} 10 \\ 12,5 \end{array} \right\}$	6	$\left\{ \begin{array}{l} 50 \\ 66^{2/3} \end{array} \right\}$	—	—
Frankfurt	3,6	26	50	25	12,5	6	50	—	—
Halle	3,6	30	$\left\{ \begin{array}{l} 66^{2/3} \\ 50 \end{array} \right\}$	$\left\{ \begin{array}{l} 33^{1/3} \\ 25 \end{array} \right\}$	10	6	66 ² / ₃	—	—
Hannover	3,6	39	50	25	10	6	50	—	—
Kattowitz	3,6	26	66 ² / ₃	33 ¹ / ₃	16 ² / ₃	6	66 ² / ₃	—	—
Königsberg	3	26	50	25	—	6	50	—	—
Magdeburg	3,9	26	50	25	—	6	50	—	—
Mainz	3,6	26	50	25	—	6	50	—	—
Münster	3	26	$\left\{ \begin{array}{l} 50 \\ 66^{2/3} \end{array} \right\}$	$\left\{ \begin{array}{l} 25 \\ 33^{1/3} \end{array} \right\}$	10	6	$\left\{ \begin{array}{l} 50 \\ 66^{2/3} \end{array} \right\}$	—	—
Posen	3	26	50	25	12,5	6	50	—	—
St. Johann-Saar- brücken	3,9	26	50	25	—	6	50	—	—
Stettin	3,6	30	$\left\{ \begin{array}{l} 50 \\ 66^{2/3} \\ 50 \end{array} \right\}$	$\left\{ \begin{array}{l} 37,5 \\ 50 \end{array} \right\}$	—	6	$\left\{ \begin{array}{l} 50 \\ 66^{2/3} \end{array} \right\}$	—	—

Anlage VII.

Leistungen der Betriebskrankenkassen am 31. Dezember 1906.

Unterstützung während der Schwangerschaft für				Ärztliche Behandlung für		Arznei und Heilmittel für			Sterbegeld beim Tode	
weibliche Kassenmitglieder		Ehefrauen von Mitgliedern		Kassenmitglieder	Familienangehörige	Kassenmitglieder	Familienangehörige		des Mitgliedes (im wievielfachen Betrag des Lohnes)	der Ehefrauen (Bruchteil des Sterbegeldes des Mannes)
auf Wochen	Prozent vom Lohne	auf Wochen	Prozent vom Lohne	auf Wochen		auf Wochen	auf Wochen	Prozent der Kosten		
—	—	—	—	39	39	39	39	66 ² / ₃	40	² / ₃
—	—	—	—	26	26	26	26	10	30	² / ₃
—	—	—	—	26	26	26	26	100	30	² / ₃
4	50	—	—	26	26	26	—	—	32	² / ₃
—	—	—	—	26	26	26	26	50	40	² / ₃
—	—	—	—	30	26	30	26	100	30	² / ₃
—	—	—	—	26	20	26	20	100	35	² / ₃
—	—	—	—	52	52	52	52	100	40	² / ₃
—	—	—	—	26	26	26	26	75	30	² / ₃
—	—	—	—	26	26	26	26	100	40	² / ₃
—	—	—	—	52	52	52	52	50	35	² / ₃
—	—	—	—	30	30	30	30	50	30	² / ₃
—	—	—	—	39	39	39	39	66 ² / ₃	40	² / ₃
—	—	—	—	26	26	26	26	100	30	² / ₃
—	—	—	—	26	26	26	26	50	30	² / ₃
—	—	—	—	52	52	52	—	—	40	² / ₃
4	50	—	—	26	26	26	26	66 ² / ₃	30	² / ₃
—	—	—	—	26	26	26	26	75	30	² / ₃
—	—	—	—	26	26	26	26	66 ² / ₃	30	² / ₃
6	50	—	—	39	26	39	26	50	30	² / ₃
—	—	—	—	30	30	30	30	66 ² / ₃	35	² / ₃

Zur Eisenbahnfrage in Britisch-Südafrika.

Von

Regierungsassessor Dr. v. Ritter, Bern.

Mit einer Karte.¹⁾

Unter den Fragen, die die englischen Kolonialpolitiker gegenwärtig beschäftigen, betrifft eine der wichtigsten und dringendsten die Zukunft der britischen Kolonien in Südafrika. Nachdem die jüngst erworbenen Burenkolonien am 12. Januar 1907 eine neue Verfassung erhalten haben und dadurch in ihrer politischen Selbständigkeit ihren älteren Schwestern gleichgestellt sind, tritt wieder eine lange Reihe von Fragen auf die Tagesordnung, die trotz oder vielleicht gerade wegen ihrer Wichtigkeit bis zur Durchführung der Verfassungsänderung zurückgestellt wurden. Es sind dies Fragen mancherlei Art, die, wie wir sehen werden, im letzten Grunde allesamt zu der einen Lösung drängen, der Schaffung einer gemeinsamen Zentralgewalt für ganz Britisch-Südafrika. Zurzeit fehlt es an einer solchen. Der Generalgouverneur (High Commissioner) vertritt das britische Imperium; er untersteht dem englischen Kolonialamt, während dieses mit dem Gesamtministerium von den parlamentarischen Körperschaften abhängig ist. Eine Zentralgewalt aber, deren Politik nur von London aus geleitet würde, würde ihren Zweck nicht erfüllen. Die englische Regierung hält auf Grund ihrer Erfahrungen aus der Kolonialgeschichte daran fest, daß dem afrikanischen Volk seine Selbstbestimmung in weitestem Maße gewahrt werden soll. Ob Südafrika sich jetzt schon für einen Bund nach dem Muster Kanadas oder Australiens reif zeigen wird, oder ob die auf geschichtlichen Gründen beruhenden Gegensätze zwischen den einzelnen Kolonien und ihr Mißtrauen gegeneinander

¹⁾ Die Karte ist nach der dem Aufsätze „Die Eisenbahnen Südafrikas“ von Kupka, Archiv für Eisenbahnwesen 1906 S. 1149, beigegebenen hier nochmals abgedruckt worden.

überwiegen werden und man sich einstweilen mit kleineren Mitteln begnügen wird, wissen selbst Eingeweihte heute noch nicht zu sagen. Jedenfalls herrscht aber Einstimmigkeit darüber, daß etwas ernstliches geschehen muß; und wenn sich auch einzelne Fragen im Wege des Kompromisses durch bloße Verträge regeln lassen mögen, die wichtigste und dringendste Frage ist nur durch eingreifende Maßregeln zu lösen, wenn sie nicht binnen kurzem wieder die Gemüter beunruhigen soll. Das ist die Eisenbahnfrage.

Lord Selborne, der Nachfolger Milners, der in seiner doppelten Eigenschaft als Generalgouverneur von Britisch-Südafrika und als bisheriger Gouverneur der Oranje-River-Kolonie und Transvaals wie kein anderer geeignet ist, die gegenwärtige Lage zu überblicken, hat auf Anregung der Kapregierung die schwebenden Fragen und in erster Linie die Eisenbahnfrage in einer ausführlichen Denkschrift geschildert und diese den einzelnen Kolonialregierungen mit dem Wunsche zugehen lassen, daß sie das Volk und die Regierungen mit den Schwierigkeiten vertraut machen möchte, mit denen die Verwaltung bei den jetzigen Zuständen zu kämpfen habe, und sie zur Prüfung anregen möchte, ob und auf welchem Wege ein Zusammenschluß aller Eisenbahnen der südafrikanischen Kolonien erzielt werden könne, der die bestehenden Schwierigkeiten beseitigen würde. Dieser Bericht mit seinen Anlagen und dem zwischen dem Generalgouverneur und den Einzelregierungen geführten Schriftwechsel ist jetzt in Gestalt eines Blaubuches dem englischen Parlament vorgelegt worden.¹⁾

Auch die im Archiv für Eisenbahnwesen eingehend besprochene²⁾ Denkschrift, betreffend die Eisenbahnen Afrikas, Grundlagen und Gesichtspunkte für eine koloniale Eisenbahnpolitik in Afrika widmet den Eisenbahnen Britisch-Südafrikas einen breiten Raum und streift auch die sich an sie knüpfenden Streitfragen und Zukunftspläne. Diesen beiden amtlichen Quellen sind in ihren wesentlichsten Gesichtspunkten die folgenden Angaben entnommen, die auf eine erschöpfende Darstellung keinen Anspruch erheben können, vielmehr nur in großen Zügen zeigen sollen, worin die wichtigsten Streitpunkte, die in der nächsten Zeit aufgerollt werden sollen, bestehen und wie sie sich geschichtlich entwickelt haben.

Den Lesern des Archivs sind der gegenwärtige Stand der Eisenbahn-

¹⁾ Papers relative to a federation of the South African Colonies. Presented to both Houses of Parliament by command of His Majesty. London July 1907. Printed for His Majesty's stationery office.

²⁾ Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1907 S. 1270 ff.

netze Südafrikas, ihre Betriebsverhältnisse und die neuen Eisenbahnpläne aus dem etwa vor einem Jahre veröffentlichten Aufsätze Kupkas über die Eisenbahnen Südafrikas¹⁾ und aus seiner schon erwähnten Besprechung der deutschen Denkschrift im allgemeinen bekannt. Es darf daher in dieser Beziehung auf die genannten Veröffentlichungen verwiesen werden. Nur soweit es zum Verständnis unbedingt nötig erscheint, soll darauf zurückgekommen werden. Dagegen ist es geboten, kurz auf die politische Entwicklung der einzelnen Kolonien einzugehen, da die vielfachen wirtschaftlichen Gegensätze, die die dortige Eisenbahnpolitik beherrschen, sich gerade aus dieser Entwicklung und insbesondere aus der schwankenden Stellung, die England im Laufe der Jahre den Burenkolonien und ihrer Selbständigkeit gegenüber eingenommen hat, erklären.

Zu Britisch-Südafrika werden gewöhnlich gerechnet: die Kapkolonie, Natal, die Oranje-River-Kolonie, Transvaal und Rhodesia. Das letztere Gebiet spielt indessen bei den schwebenden Fragen nur eine untergeordnete Rolle.

Im Mittelalter hatte Südafrika für die europäischen seefahrenden Nationen vorwiegend als Schiffsstation auf dem Seewege nach Ostindien, Australien und Ostasien Bedeutung. So diente den Portugiesen, die sich als erste im Anfang des 16. Jahrhunderts in Südafrika niederließen, ihre Kolonie Mozambique als Station auf dem Wege nach ihrer indischen Kolonie Goa (Delagoa-Al Goa). In Kapland faßte eine holländische Gesellschaft, die Dutch East India Company, zu gleichem Zweck im Jahre 1601 Fuß. Für England, dessen Interessen in Ostindien und Australien immer schwerwiegender wurden, war der Besitz einer günstig gelegenen Schiffsstation von großem Interesse. So kam es in den auf die französische Revolution folgenden Kriegen zur Eroberung von Kapstadt, das England im Pariser Frieden von 1814 gegen Zahlung einer Abfindungssumme an Holland belassen wurde.

Seitdem ist die Kapkolonie stets in englischem Besitz geblieben, sie hat seit 1853 eine selbständige Verwaltung. Die Exekutivgewalt ruht in den Händen des englischen Gouverneurs.

Das Eisenbahnnetz der Kapkolonie hat eine rasche Entwicklung genommen. Die beiden ersten kurzen Privatbahnlinien, von denen eine schon 1864 eröffnet wurde, sind 1873 in Kolonialbesitz übernommen worden. Seitdem herrscht das Staatsbahnsystem bis auf einige unbedeutende Linien ausschließlich. Von den drei wichtigsten Seehäfen, Kapstadt, Port Elisabeth und East London aus gehen drei gesonderte Netze,

¹⁾ Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1906 S. 1149 ff.

die jetzt vielfach miteinander verbunden worden sind, ins Innere des Landes. Sie bedienen neben dem Lokalverkehr auch den Durchgangsverkehr nach den Burenkolonien. Im Jahre 1905 hatten die Kapbahnen eine Gesamtlänge von 4 806 km.

In Natal, zuerst von Vasco de Gama 1497 entdeckt, wurden verschiedene mißglückte Versuche zur Kolonisation gemacht, bis die Buren 1839 dort die Republik Port Natal gründeten. Die Engländer, die den Buren das Recht, dort einen selbständigen Staat zu gründen, bestritten, unterwarfen Natal 1842 und gliederten es der Kapkolonie an, während die Buren größtenteils nach dem Innern zurückwanderten. Im Jahre 1856 erhielt Natal eine der Kapkolonie nachgebildete, unabhängige Verwaltung. Auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens hat Natal durch Eröffnung der Eisenbahn Durban—Point im Jahre 1860 in Südafrika die Führung übernommen. Auch hier herrscht das Staatsbahnsystem fast ausschließlich. Die Natalbahnen verbinden Durban mit Johannesburg über Ladysmith—Charlestown. Neuerdings haben sie auch durch Eröffnung der Bahnstrecke Bethlehem—Kroonstadt einen direkten Zugang nach der Oranjekolonie erhalten. Das Gesamtnetz betrug 1905 = 1316 km.

Die Besiedelung der nachmaligen Burenrepubliken erfolgte vom Kapland aus. Schon zuzeiten der Dutch East India Company waren viele Kolonisten nach Nordosten ins Innere des Landes ausgewandert, um sich der unbeliebten Verwaltung zu entziehen, und auch unter britischer Herrschaft dauerte die Auswanderung fort. Selbst englische Staatsmänner gaben zu, daß die englische Verwaltung an dieser Flucht einen Teil der Schuld trug, weil sie von London aus geleitet wurde und den örtlichen Bedürfnissen der Kolonisten, die ihre Wünsche nicht zur Geltung zu bringen vermochten, nicht gerecht wurde. Die Engländer setzten anfangs diesen Auswanderungen keinen Widerstand entgegen und sahen der Staatenbildung jenseits des Oranjefflusses und des Vaals ohne Groll und Befürchtungen zu. Erst später bewirkten andere politische Strömungen und die zunehmende politische Bedeutung jener neu erschlossenen Gebiete einen Umschwung, und es regte sich in England der Wunsch nach einem näheren Anschluß an die Bureengebiete.

In Transvaal schlossen sich im Jahre 1852 die verschiedenen, bis dahin unabhängigen Gemeinwesen der Kolonisten zu einem Staate, der Südafrikanischen Republik, zusammen, der von England alsbald anerkannt wurde. Diese Stimmung änderte sich unter dem Kabinett Disraeli, dessen Kolonialminister Lord Carnarvon eine Annexion Transvaals eifrig befürwortete. Diese Bestrebungen gewannen an Anhängern, als Transvaal im Jahre 1875 zum Zwecke der Erbauung einer Bahnverbindung nach der Delagoa Bay mit Portugal Verhandlungen anknüpfte

und die Gefahr vorlag, daß der Handel Transvaals von den englischen Häfen nach Lorenzo Marques abgelenkt werden würde. Ein unglücklicher Krieg Transvaals mit dem Kaffernhäuptling Sikukumi und damit verbundene Geldschwierigkeiten führten 1877 zur Annexion dieses Staates für die britische Krone, die durch eine Volksabstimmung, an der indessen vorwiegend englische Bewohner teilnahmen, äußerlich sanktioniert wurde. Die Buren beruhigten sich aber nicht dabei und erzwangen durch einen für England ungünstigen Aufstand am 3. August 1881 ihre Unabhängigkeit. Die späteren zwischen Großbritannien und Transvaal hervorgetretenen Interessengegensätze, der Einfall Jamesons (1895) und der Krieg von 1899 bis 1901, der zur erneuten Annexion Transvaals führte, sind noch in frischer Erinnerung. In jüngster Zeit ist die nach dem Kriege in Transvaal eingesetzte Kolonialregierung beseitigt und durch eine selbständige Verwaltung nach dem Muster der Küstenkolonien ersetzt worden.

Transvaal ist ziemlich spät in die Reihe der Eisenbahnländer eingetreten. Die Versuche eines Bahnbaues nach Mozambique reichen zwar, wie schon erwähnt, bis in das Jahr 1875 zurück, sie wurden aber infolge des Einspruchs Englands und der darauf folgenden ersten Annexion aufgegeben. Erst nach der Entdeckung der Goldfelder bei Johannesburg wurde die Frage wieder dringend, und es bildete sich die Netherlands Railway Company, die mit staatlicher Unterstützung das Eisenbahnnetz von Transvaal ausbaute, das bei Ausbruch des Krieges eine Gesamtlänge von 1154 km aufwies. Es schloß sich an die von den Seehäfen ausgehenden Hauptlinien der Nachbarländer an, an die portugiesische Bahn bei Komati Poort, an die Natalbahn bei Charlestown und an die Verlängerung der Kaplinien durch den Oranjefreistaat bei Viljoens Drift. Die Netherlands Railway Company war eine Privatbahn, der Staat war aber bei ihrer Finanzierung so stark beteiligt, daß 85 % der Einnahmen auf den Staat kamen. Die Interessen des Staates waren somit mit denen der Eisenbahn fast gleichbedeutend, und sein Einfluß bei allen wichtigen Fragen ausschlaggebend. Das darf bei Beurteilung der Ereignisse in den letzten Jahren vor dem Kriege nicht vergessen werden. Nach dem Kriege wurden die Eisenbahnen Transvaals in Staatsbetrieb übernommen und im Jahre 1902 mit den Bahnen der Oranjekolonie unter dem Namen Central South African Railway zu einem Netze verbunden. Im Jahre 1903 wurde ein Inter-Colonial Council gebildet, dessen Eisenbahnausschuß die gemeinsamen Eisenbahnangelegenheiten zur Bearbeitung übertragen wurden.

Die Oranje-River-Kolonie hat ähnliche Schicksale erlebt, wie Transvaal. Die Gründung des Oranjefreistaates erfolgte 1837 durch die aus den Küstenländern eingewanderten Buren. Im Jahre 1848 wurde

er als Oranje-River-Sovereignty der Kapkolonie einverleibt, aber schon 1854 wieder unter selbständige Verwaltung gestellt. Ein späterer Versuch des Freistaates (1858), an die Kapkolonie wieder näheren Anschluß zu finden, wurde von England zurückgewiesen. Seitdem ist der Freistaat durch mehrere Verträge, insbesondere durch das Schutz- und Trutzbündnis von 1897, Transvaal näher getreten und hat in und nach dem Kriege mit England dessen Schicksale geteilt.

Die Eisenbahnen des Oranjerestaates wurden 1889 von der Kapregierung gebaut, wobei diese den Bau und Betrieb vertragsmäßig auf eigene Kosten übernahm, dafür aber die Hälfte des Reinertrages an den Freistaat abzuführen hatte. Am 1. Februar 1897 kaufte der Freistaat das Bahnnetz an und betrieb es bis zum Kriege selbst. Nach dem Kriege wurde mit ihm wie mit dem Transvaalnetz verfahren. Die Central South African Railways, die jetzt beide Netze umfassen, erstreckten sich 1905 über 2 711 km.

Für die wirtschaftliche Entwicklung Südafrikas sind noch zwei Ereignisse von einschneidender Bedeutung gewesen. Im Jahre 1867 wurde der erste Diamant in West-Griqualand nördlich vom Oranjefluß gefunden, und in den nächsten Jahren folgte die planmäßige Ausbeutung der dortigen Diamantfelder, deren Mittelpunkt die Stadt Kimberley ist. Dieses Gebiet wurde von dem Griquahäuptling Waterboer an England abgetreten und 1880 der Kapkolonie als Provinz einverleibt.

Noch wichtiger war die Entdeckung der Goldfelder in Transvaal im sog. Witwaters-Rand, westlich von Johannesburg im Jahre 1886. Durch den Ausbau der Goldminen änderten sich die wirtschaftlichen Verhältnisse Südafrikas mit einem Schlage. In das bis dahin vorwiegend von ackerbau- und viehzuchttreibender Bevölkerung besiedelte Land zog die Industrie mit allen ihren Begleiterscheinungen ein. Der Güterverkehr von und nach dem Rand nahm einen so gewaltigen Aufschwung, daß er bald den gesamten übrigen südafrikanischen Verkehr überflügelte. Für die Eisenbahnen kommt hinzu, daß der Durchgangsverkehr von dem Industriezentrum nach den Seehäfen und umgekehrt vorwiegend schwere Massenartikel¹⁾ umfaßt, die in vollen Wagenladungen ohne Umladung, ja in ganzen Zügen durchbefördert werden können. Der Betrieb vollzieht sich dabei unter vorteilhafter Ausnutzung der Betriebsmittel, ohne starke Inanspruchnahme von Arbeitskräften. Er ist einfacher und lohnender, als im Lokalverkehr.

So kommt es, daß auch die Eisenbahnpolitik der Küstenkolonien mit

¹⁾ In Transvaal nimmt z. B. der Kohlenverkehr etwa $\frac{2}{3}$ der Gesamtbeförderung in Anspruch.

der Entdeckung der Goldminen ihren Charakter völlig verändert hat. Waren die Eisenbahnen bis dahin Pioniere für die Aufschließung des Landes und Vermittler des Lokalverkehrs gewesen, so wurde ihre Hauptaufgabe jetzt die Vermittlung des Seeverkehrs von und nach den Industriebezirken, und es entspann sich ein Ringen um die Erlangung eines möglichst starken Anteils an diesem Verkehr, das die bisher friedlich nebeneinander arbeitenden Bahnen zu erbitterten Wettbewerbern machte.

In dieser kritischen Zeit hatte Transvaal — wie wir sahen — überhaupt noch keine Eisenbahnen. Eine Eisenbahnverbindung nach Witwaters-Rand war aber die Vorbedingung für die Bewältigung des mächtig wachsenden Verkehrs. Die Ochsenkarren, die zwischen den Endpunkten der Natal- und Kapbahnen einerseits und Kimberley andererseits den Verkehr vermittelt hatten, konnten auf die Dauer dem viel größeren Verkehre nach Johannesburg auch nicht entfernt genügen. Es galt daher, mit möglichster Beschleunigung die Bahnen weiter ins Land vorzuschieben.

Die Kapkolonie war die erste auf dem Plan. In den Jahren 1889 und 1891 schloß sie die schon erwähnten Bau- und Betriebsverträge mit dem Oranje-Freistaat ab, und im Mai 1892 erreichte die Bahn die Grenze Transvaals bei Viljoens Drift. Inzwischen hatte die Netherlands Railway Company die Verbindungsbahn von Johannesburg nach Viljoens Drift in Angriff genommen; im September 1892 konnten die ersten Güterwagen von den Kaphäfen nach Johannesburg durchlaufen. Die Kapkolonie hatte nun das tatsächliche Verkehrsmonopol in ihrer Hand. Der einzige mögliche Wettbewerb spielte sich zwischen ihren drei Häfen Kapstadt, East London und Port Elisabeth ab. Dieser konnte aber keine gefährlichen Folgen haben, da es sich um Häfen und Bahnen derselben Verwaltung handelte.

Diese günstige Lage der Kapkolonie sollte aber nicht lange dauern. Es entstanden ihr bald in Natal und Portugal gefährliche Nebenbuhler. Beide schlossen mit der Netherlands Railway Company Verträge ab, die zur Herstellung der beiden Konkurrenzlinien Durban—Charlestown—Johannesburg und Lorenzo Marques—Komati Poort—Johannesburg führten. In den Jahren 1894/1895 wurde ihr Bau vollendet, und die Kapkolonie mußte nun erkennen, welche bevorzugte Stellung den neuen Linien im Verkehr mit Transvaal zugefallen war.

Die folgende Tafel gibt die Entfernungen der fünf Verbindungslinien zwischen Johannesburg und den Seehäfen an und veranschaulicht zugleich, welche Anteile an den Gesamtstrecken auf die Transvaalbahn kommen.

	Gesamt- entfernung Meilen	davon auf		Anteil der Netherlands Railway Company an der Ge- samtstrecke
		der Nether- lands Railway Company Meilen	anderen Strecken Meilen	
Kapstadt — Johannesburg	1 014	49	965	4,8 %
Port Elisabeth— „	715	49	666	6,8 %
East London— „	667	49	618	7,3 %
Durban— „	485	178	307	36,4 %
Laurenzo Marques— „	396	341	55	82,5 %

Es erhellt daraus, daß die Kaphäfen wegen ihrer Gesamtentfernung die ungünstigste Lage für den Verkehr nach Transvaal haben. Diese ist etwa doppelt so groß wie die der von Durban und der Delagoa-Bay ausgehenden Bahnen. Noch bedeutsamer für die Wettbewerbsfrage war aber der Umstand, daß bei Benutzung der Kapstrecken die Transporte sich nur auf der kurzen Strecke Viljoens Drift — Johannesburg, d. h. auf 49 Meilen, auf den Linien der Netherlands Railway Company bewegten, während die aus Durban und Laurenzo Marques kommenden Güter 178 und 341 Meilen auf ihnen zurücklegten. Transvaal hatte also bei den Transporten auf den letzteren Linien auf 36,4 % und 82,5 % der Gesamtfracht Anspruch, bei den Transporten aus den Kaphäfen dagegen nur auf 4,8 %, 6,8 % und 7,3 %. Hieraus folgt ohne weiteres, daß Transvaal ein unleugbares, großes finanzielles Interesse daran hatte, die Gütersendungen der Durbanlinie und vor allem der portugiesischen Linie zuzulenken.

Schon im Jahre 1895 — sobald den beteiligten Verwaltungen diese Sachlage klar geworden war — wurde eine interkoloniale Konferenz nach Kapstadt einberufen zu dem Zwecke, eine Verständigung über die Verteilung der Transporte auf den einzelnen Linien zu versuchen. Die Vertreter der Kapkolonie forderten $\frac{2}{3}$ der Transporte für ihre Häfen. Transvaal erklärte jedoch jede Vereinbarung für undiskutierbar, bei der für die Kaphäfen mehr als $\frac{1}{4}$ in Anspruch genommen würde. Vergebens wurde darauf hingewiesen, daß es ein Unding sei, wenn die Verwaltung, die nur 49 Meilen der Gesamtstrecke besäße, sich das Recht anmaßen wolle, den Verkehr auf der zwanzigmal größeren Strecke der Nachbarverwaltung zu regeln. Transvaal ließ sich auf nichts ein in dem Bewußtsein, in diesen 49 Meilen den Schlüssel der Eisenbahnfrage zu besitzen. Die Konferenz wurde als ergebnislos aufgehoben, und es begann ein kriegähnlicher Wettkampf. Die Kapbahnen griffen zu dem Mittel, ihre Güter an der Grenze in Landfuhrwerke umzuladen und zu Frachtsätzen

nach dem Rand zu fahren, die einen Wettbewerb mit Durban und Lorenzo Marques ermöglichten. Transvaal antwortete mit der Abschließung seiner Grenzen, und es wäre schon damals zu einem Kriege gekommen, wenn sich Transvaal nicht zu schwach zum Widerstand gegen Waffengewalt gefühlt und nachgegeben hätte. Es wurde ein Abkommen getroffen, das dem Kampfe seine Schärfe nahm, aber — wie die Zukunft zeigte — doch nicht imstande war, die natürliche Entwicklung zu hemmen, die auf eine Stärkung der nordöstlichen Linien auf Kosten der Kaplinien hinausging. Der Löwenanteil am Verkehr fiel in immer stärkerem Maße der portugiesischen Strecke zu.

Die Portugiesen hatten schon frühzeitig die Vorteile erkannt, die ihnen die günstige Lage ihrer Kolonie für den überseeischen Verkehr nach Transvaal bieten mußte und schleunigst Schritte getan, um sie voll auszunutzen. Der Hafen Lorenzo Marques, der hinter den übrigen südafrikanischen Häfen in seinen Einrichtungen zurückstand, wurde planmäßig ausgebaut und mit allen neuesten, für eine bequeme und schnelle Umladung der Güter erforderlichen Vorrichtungen ausgestattet. Zu den natürlichen Vorteilen, die die geographische Lage Mozambiques gewährte, hatte sich aber bald nach der Inbetriebnahme der Minen ein weiterer Umstand gesellt, der der portugiesischen Regierung geradezu eine Machtstellung über Transvaal verlieh und ihr gestattete, auch in Verkehrsfragen einen Druck auszuüben. Es trat in Johannesburg ein Arbeitermangel ein, der die Zukunft des Minenbetriebs bald ernstlich in Frage stellte. In den ackerbautreibenden Burenländern waren geeignete Arbeitskräfte nicht zu bekommen, dagegen hatte Mozambique einen so großen Überschuß an solchen zu vergeben, daß in der Folgezeit rund 90 % aller im Industriebezirk beschäftigten Arbeiter von dort aus gestellt wurden. Die Anwerbung dieser Arbeiter war aber nur mit Zustimmung der portugiesischen Regierung möglich, und diese machte ihr Entgegenkommen von einer Gegenleistung Transvaals auf dem Gebiete des Eisenbahnverkehrs abhängig. So kam es zu einer Vereinbarung, nach der Portugal die Anwerbung von Arbeitern aus Mozambique unter gewissen Bedingungen gestattete, Transvaal dagegen auf den Linien der Netherlands Railway Company für die aus Lorenzo Marques nach Johannesburg beförderten Güter Vorzugstarife zugestand, die den Verkehr vollends auf diese Strecke abzulenken geeignet waren. Der diesen Transporten eingeräumte Vorzugstarif wurde derart bemessen, daß die Frachtsätze Johannesburg—Lorenzo Marques stets um 10 bis 15 sh — je nach der Güterklasse — geringer waren, als die einander gleichgestellten Frachtsätze Johannesburg—Durban und Johannesburg—East London, und um 15 sh bis 23 sh 4 d geringer als die Frachtsätze Johannesburg—Port Elisabeth.

Nach dem Burenkriege erfolgte, wie schon erwähnt, mit der Annexion Transvaals auch die Verstaatlichung des Netzes der Netherlands Railway Company. Die bisherigen Verträge der Südafrikanischen Republik waren durch die Vernichtung ihrer staatsrechtlichen Selbständigkeit tatsächlich aufgehoben worden. Für die englischen Kolonien schien jetzt der Augenblick gekommen, um die für sie so verhängnisvollen Vereinbarungen mit Portugal zu beseitigen und den Verkehr wieder den englischen Häfen zuzuleiten. Aber dadurch wäre gleichzeitig die Zufuhr von Arbeitskräften für den Rand abgeschnitten worden. Während des Krieges hatten die Minen fast stillgestanden; man hat den Verlust, den dieser Stillstand der Industrie gebracht haben soll, auf 35 bis 40 000 000 £ berechnet. Für Transvaal bedeutete aber der Minenbetrieb schon damals mehr als einen finanziellen Vorteil für die Aktionäre. Die Hälfte der Bevölkerung von Transvaal hing von der Industrie ab und wurde durch ihren Stillstand brotlos. Die Beibehaltung des vor dem Kriege bestehenden Zustandes war eine unabweisliche Notwendigkeit, eine Lebensfrage für Transvaal.

Lord Milner wurde durch seine Eigenschaft als Gouverneur von Transvaal somit zur Erneuerung der alten Verträge mit Portugal gedrängt. Diese Lösung ließ sich aber auch mit seiner Stellung als Generalgouverneur vereinigen, die ihm die Wahrnehmung der Interessen von ganz Britisch-Südafrika zur Pflicht machte. Denn, was hätte es den übrigen Kolonien und ihren Eisenbahnen genützt, wenn zwar der Güterverkehr mit Transvaal in seiner Gesamtheit über ihre Strecken geleitet, dieser Verkehr selbst aber durch den Stillstand der Minen auf einen kleinen Bruchteil zusammengeschmolzen wäre?

Portugal selbst hatte zwar auch ein gewichtiges Interesse an der Beibehaltung des früheren Zustandes, der seinen Bahnen einen Massenverkehr und seinen Eingeborenen eine gute Arbeitsgelegenheit sicherte. Aber Portugal war in der glücklichen Lage, die Entwicklung ruhig abwarten zu können, während die wahrhaft trostlosen Verhältnisse in Transvaal eine schleunige Abhilfe dringend erheischten. So entschloß sich Milner zum Abschluß des sog. *modus vivendi* vom 18. Dezember 1901, durch den, wie es im Vorworte heißt, so genau wie möglich zwischen Mozambique und Transvaal der Stand vor dem Kriege wiederhergestellt werden sollte.

Dieser Vertrag enthält neben anderen Bestimmungen über Zollfragen usw. folgende für die Eisenbahnfragen wichtigen Punkte:

Art. I. Die Anwerbung von Eingeborenen der Provinz Mozambique als Arbeiter für Transvaal und Rhodesia wird von jetzt ab eingeführt und vom Generalgouverneur der genannten Provinz gestattet, so lange dieser *modus vivendi* in Kraft bleibt, oder bis er gemäß des Art. XIII von einer der Parteien gekündigt wird.

Art. II und III enthalten Bestimmungen über die näheren Bedingungen dieser Anwerbung, die immer nur auf Grund von Verträgen mit höchstens 12 monatiger Gültigkeitsdauer erfolgen darf.

Art. IV. Die direkten Tarife und die Güterklassifikation auf den Strecken Lorenzo Marques — Ressano Garcia und Ressano Garcia — Johannesburg, die vor dem Kriege bestanden, sollen wieder eingeführt werden und so lange in Kraft bleiben, wie der *modus vivendi* besteht, vorbehaltlich der Änderungen, die etwa im gegenseitigen Einverständnis beider Parteien getroffen werden sollten. Das ist so auszulegen, daß, wenn etwa die Tarife oder die Güterklassifikation auf den Linien von Durban, East London, Port Elisabeth oder Kapstadt nach Transvaal während der Dauer des *modus vivendi* herabgesetzt werden sollten, auch die Güterklassifikation und die Tarife auf der Linie Lorenzo Marques — Johannesburg im gleichen Verhältnis und in gleicher Weise geändert werden müssen, damit das Verhältnis der Frachtsätze, das vor dem Kriege bestand, unverändert bleibt.

Art. XIII. Dieser *modus vivendi* soll bis zu einem endgültigen Vertragsabschluß in Kraft bleiben. Jedoch kann er von beiden Parteien mit einjähriger Frist gekündigt werden. Sobald der *modus vivendi* von einer Partei gekündigt wird, hört die Anwerbung von Eingeborenen in der Provinz Mozambique von selbst auf.

Der Art. IV des *modus vivendi* wird nach der herrschenden Meinung dahin ausgelegt, daß die der portugiesischen Strecke gewährte Tarifvergünstigung nur gegenüber den zur Zeit des Vertragsabschlusses, also am 18. Dezember 1901 bereits vorhandenen Linien Geltung hat. Dazu gehörten nicht die später eröffneten Bahnverbindungen von den Kaphäfen über Fourteen Streams und Klerksdorp, von Durban über Van Keenen und Kroonstadt und von der Delagoa Bay über Witbank und Brakpan. Die Küstenkolonien können daher ohne Vertragsbruch die Tarife der ersteren beiden Linien nach Belieben regeln und haben vor allem durch die Durchgangslinie Kapstadt — Fourteen Streams — Klerksdorp — Johannesburg einen Trumpf Portugal gegenüber in den Händen, den sie tatsächlich schon auszuspielen versucht haben.¹⁾ Immerhin ist aber diese Strecke so lang (Kapstadt — Johannesburg über Fourteen Streams = 750 Meilen, Lorenzo Marques — Johannesburg = 396 Meilen), daß die Herabsetzung der Tarife unter den Satz, der auf der portugiesischen Linie erhoben wird, für die Kapbahn auf die Dauer ein kostspieliges, ja vielleicht verhängnisvolles Unterfangen sein würde.

Nach Art. IV soll das bisherige Verhältnis zwischen den Frachtsätzen auf den einzelnen Strecken auch bei etwaigen Tarifänderungen unverändert bleiben. Nehmen wir also folgendes Beispiel an: der Tarif für eine Güterklasse von East London nach Johannesburg beträgt

¹⁾ Vgl. unten S. 146.

5 £ 15 sh 0 d, von Lorenzo Marques nach Johannesburg dagegen 5 £, d. h. 15 sh weniger. Soll nun der erstere Tarif auf 5 £ ermäßigt werden, so ist der neu festzusetzende Tarif von Lorenzo Marques nach Johannesburg durch folgende Gleichung zu finden: $15 \text{ £ } 5 \text{ sh} : 15 \text{ £} = 15 \text{ £} : x$ oder $x = 4 \text{ £ } 6 \text{ sh } 11 \text{ d}$.

Von großer Bedeutung für die englischen Zukunftspläne ist der Art. XIII, der die Kündigungsfristen festsetzt. Es ist zu beachten, daß das Abkommen, betr. die Anwerbung von Arbeitern, in dem Augenblick der Kündigung erlischt, das Tarifabkommen dagegen erst ein Jahr nach der Kündigung. Mit anderen Worten: Portugal wird sich noch 12 Monate im Genuß der Vorzugstarife befinden, während neue Arbeitsverträge nicht mehr eingegangen werden dürfen, und nur die schon bestehenden Verträge bis zu ihrem Ablauf in Kraft bleiben. Diese Kündigungsklausel verschlechtert also die an sich schon recht ungünstige Lage Englands Portugal gegenüber.

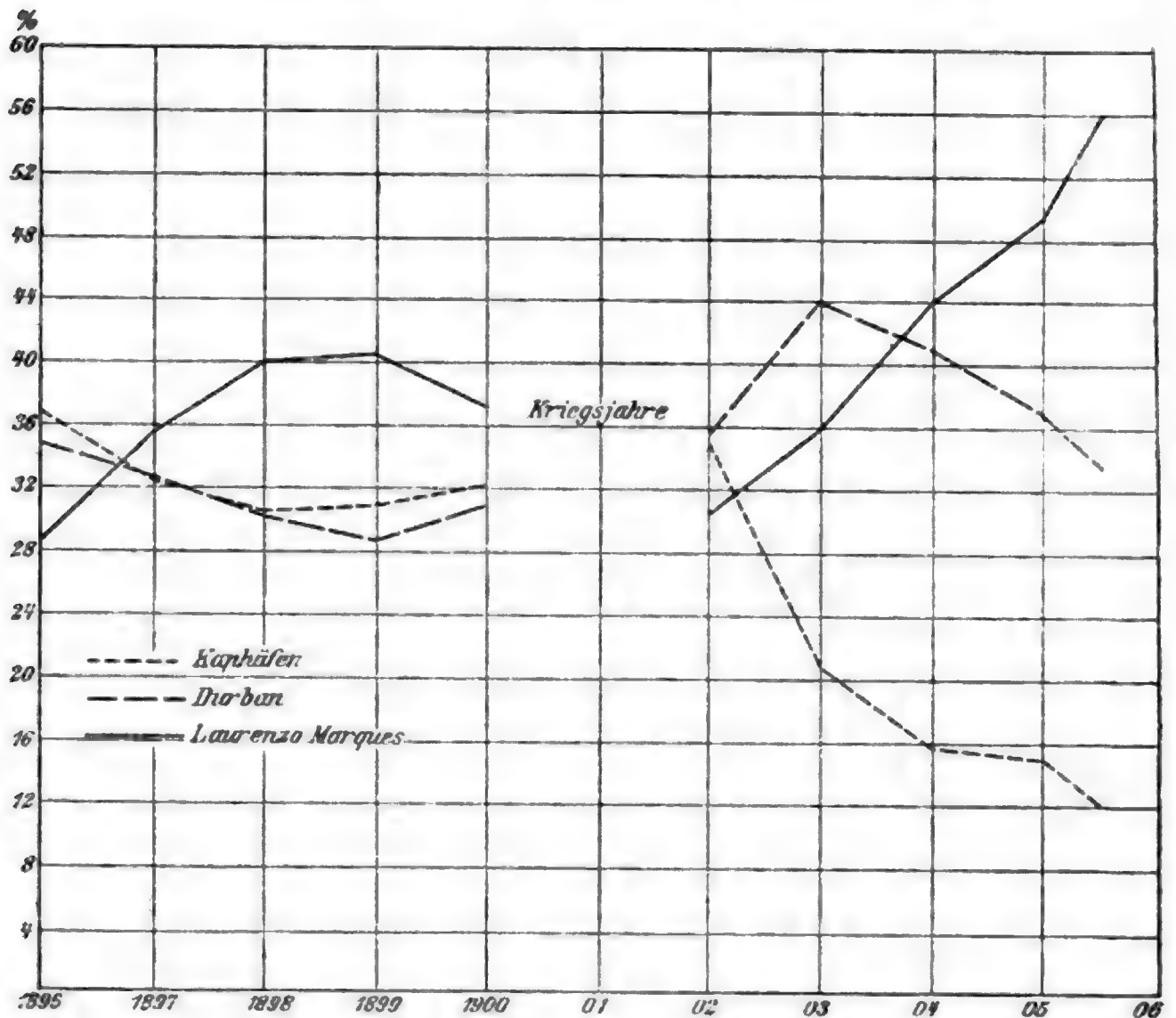
Der modus vivendi war, wie schon sein Name besagt und der Art. XIII ausdrücklich hervorhebt, nur als Provisorium gedacht. Tatsächlich besteht er schon 6 Jahre und ist auch praktisch unkündbar, solange nicht Transvaal eine andere Lösung seiner Arbeiterfrage gefunden hat. Es ist bekannt, auf welchen Widerstand und welche Schwierigkeiten die oft angeregte Heranziehung chinesischer Kulis gestoßen ist.

Es kann nicht wundernehmen, daß der Verkehr auf der Linie Johannesburg—Lorenzo Marques unter der Herrschaft der geschilderten Verträge raschen Aufschwung nahm. Für die kurze portugiesische Teilstrecke (55 Meilen) hoben sich die Roheinnahmen, wie aus folgender Tabelle zu ersehen ist. Sie betragen:

1890	85 754 Milreis,
1892	119 720 "
1894	264 475 "
1896	679 445 "
1898	617 607 "
1900 (Kriegsjahr) . .	272 461 "
1902	699 354 "
1904	1 094 353 "
1905	1 385 925 "

Die folgende graphische Darstellung des Anteils der drei Küstenkolonien an dem Gesamtverkehr von den Seehäfen nach dem Minenbezirk zeigt, daß dieser Aufschwung der portugiesischen Strecke nicht allein der allgemeinen Verkehrssteigerung zuzuschreiben ist, sondern sich auch auf Kosten der anderen Linien vollzogen hat.

Prozentualer Anteil der verschiedenen südafrikanischen Häfen
an dem Güterverkehr nach dem Minenbezirk Transvaals (1896 – 1906).



Die Kaplinien hatten demnach zuletzt kaum 12 % des Gesamtverkehrs, also nicht einmal die Hälfte des Anteils, den Transvaal in der Konferenz von 1895¹⁾ zugestehen wollte, aufzuweisen, und nicht einmal den dritten Teil des damals von der Kapkolonie geforderten Anteils. Aber auch die Durbanstrecke, die vor dem Kriege einen starken Aufschwung zu nehmen schien, befindet sich in schneller rückläufiger Bewegung.

Was die Verkehrsmengen betrifft, so sind nach einer in dem Bericht Lord Selbornes veröffentlichten Statistik in dem Zeitraum vom November 1902 bis Juli 1906 folgende Verschiebungen eingetreten. Die von den drei Küstenkolonien nach Transvaal verfrachteten Gütermengen betragen in abgerundeter Tonnenzahl:

¹⁾ Vgl. oben S. 137.

	November 1902	Juli 1906
Kapkolonie	22 000	12 000
Natal	30 000	5 000
Mozambique	14 000	22 000.

Die Lage der Oranje-Kolonie ist aus den vorstehenden statistischen Angaben nicht erkennbar. Sie ist aber nicht minder kritisch als die der anderen Kolonien. Schon vor dem Kriege waren die Roheinnahmen ihrer Linien beständig gesunken. Sie betragen:

1896	1 043 835 £
1897	847 238 „
1898	738 864 „
1899 ¹⁾	660 000 „.

Nach dem Kriege wären die Oranjelinien durch ihre geographische Lage als Zufuhrstrecken der Kaphäfen dazu bestimmt gewesen, die Schicksale der Kaplinien auch fernerhin zu teilen, wenn nicht Lord Milner, um diesen für die durch die Kriege geschwächte Oranje-Kolonie besonders verhängnisvollen Verhältnissen ein Ende zu machen, zu dem schon erwähnten²⁾ Mittel einer Vereinigung der Linien der beiden Burenkolonien zu einem einheitlichen Netze gegriffen hätte.

Diese Verschmelzung hat die Interessengegensätze der Oranje-Kolonie und Transvaals beseitigt, da beide Gebiete jetzt an dem Nutzen des Gesamtverkehrs teilnehmen. Auch den Kapstrecken und der Natalstrecke gegenüber sind durch diesen Schritt die Gegensätze gemildert worden, wie sich aus einer Vergleichung der folgenden Zusammenstellung mit der oben (S. 137) abgedruckten ergibt.

	Gesamt- entfernung Meilen	davon auf		Anteil der Central South African Railway an der Ge- samtstrecke %
		der Central South African Railway Meilen	anderen Strecken Meilen	
Kapstadt — Johannesburg	1 014	383	631	37,7
Port Elisabeth— „	715	383	332	53,6
East London— „	667	383	284	57,3
Durban — „	485	178	307	36,4
Laurenzo Marques— „	396	341	55	82,0

1) Schätzung, die infolge des Krieges hinfällig wurde.

2) Vgl. oben S. 134.

Während also die Netherlands Railway Company aus den Transporten von Johannesburg nach den Kaphäfen nur 4,8, 6,8 und 7,3 % der Gesamteinnahme erhielt, stiegen für die Central South African Railway diese Prozentsätze auf 37,7, 53,8 und 57,3 %. Es fehlt demnach noch viel daran, daß der bei der Beförderung über die Delagoa Bay erzielte Anteil erreicht wird. Andererseits ist die Zahl der Meilen, die die Güter auf der C. S. A. R. zurücklegen, bei Benutzung der Kapstrecken jetzt etwas größer, als bei der portugiesischen Strecke. Die Natalbahn hat unter der Verschmelzung am meisten zu leiden gehabt, weil bei der geringen Entfernung von Charlestown nach Johannesburg (178 Meilen) sich die C. S. A. R. jetzt bei Benutzung dieser Linien am schlechtesten steht, eine Tatsache, die in dem auffallenden, aus der graphischen Tafel ersichtlichen Rückgang des Anteils der Natalbahn an der Gesamtbeförderung ihren Ausdruck findet.

Faßt man die durch die Verschmelzung geschaffene Lage für alle vier britischen Häfen zusammen, so ergibt sich für die C. S. A. R. noch immer ein starker finanzieller Vorteil zugunsten von Lorenzo Marques, ganz abgesehen von der auf der Arbeitsfrage beruhenden Rücksicht, die auf Portugal genommen werden muß. Es ist berechnet worden, daß die C. S. A. R. im Jahre 1905 eine um 200 000 £ höhere Roheinnahme gehabt haben würde, wenn alle Transporte, die von den englischen Häfen nach Johannesburg und Germiston gegangen sind, über die Delagoa Bay geleitet worden wären. Also 4 000 000 *fl.* Mehreinnahme im Verkehr mit nur diesen beiden Städten, allerdings den wichtigsten! Man sieht hieraus, daß die Verschmelzung nur Stückwerk ist.

In dieser Erkenntnis regte Natal im Jahre 1903 die Einberufung einer Konferenz aller südafrikanischen Kolonien an, auf der die Möglichkeit einer Vereinigung aller Eisenbahnnetze von Britisch-Südafrika erörtert werden sollte. Dieser Vorschlag führte zu längerem, ergebnislosem Schriftwechsel zwischen den einzelnen Regierungen und wurde schließlich zurückgezogen. Dagegen trat im Februar 1905 eine interkoloniale Konferenz zusammen, um eine Regelung der Eisenbahntarife nach einer Skala zu versuchen und dadurch der stetig zunehmenden Abwanderung des Güterverkehrs nach Lorenzo Marques ein Ende zu machen. Die nähere Prüfung der Frage ergab, daß alle Vorschläge, die sich in dieser Richtung bewegten, auf eine schwere finanzielle Belastung Transvaals hinausliefen. Seine Vertreter waren daher nicht in der Lage, solchen Vorschlägen zuzustimmen. Schließlich gelang es jedoch dem Vorsitzenden Lord Milner, der seine ganze Autorität einsetzte, einen Beschluß, bei dem Transvaal in der Minderheit blieb, zur Annahme zu bringen, wonach der Tarifvorteil, den der *modus vivendi* Portugal sichert, beseitigt und die

Ausfälle, die eine Herabsetzung der Tarife von und nach den entfernteren Häfen mit sich bringen würde, auf alle Bahnnetze gleichmäßig verteilt werden sollten.

Dieser Beschluß bedeutet, da die Mitglieder der Konferenz nicht mit Vollmachten versehen waren, nicht viel mehr als eine Klärung der Meinungen. Zuerst müssen noch die einzelnen Kolonialregierungen ihre Zustimmung geben, und dann müssen, soweit die Beschlüsse mit dem *modus vivendi* im Gegensatz stehen, die Verhandlungen mit der portugiesischen Regierung angebahnt werden. Die weitere Behandlung der Angelegenheit ruht jetzt in den Händen des englischen Kolonialministeriums, und es ist noch nicht bekannt geworden, ob sie überhaupt schon gefördert worden ist, und in welcher Weise.

Die durch den *modus vivendi* geschaffene Lage bildet nicht den einzigen Streitgegenstand zwischen den südafrikanischen Eisenbahnen. Die Bahnbauten, die in den letzten Jahren zur Vervollkommung des Eisenbahnsystems unternommen worden sind, haben eine Quelle neuer Kämpfe gebildet, von denen einige der Erwähnung wert erscheinen.

Der Durchgangsverkehr nach der Oranje-Kolonie lag seit dem Kriege fast ausschließlich in den Händen der Kaphäfen, weil diese durch direkte Hauptstrecken mit ihr verbunden waren, während Natal nur auf dem weiten Umwege über Transvaal eine Schienenverbindung mit ihr hatte. In Erkenntnis seiner sich immer mehr verschlechternden Stellung im Wettbewerb um den Verkehr nach Johannesburg, und um seinem leistungsfähigen Hafen Durban einen genügenden Absatz zu verschaffen, baute nun Natal eine Bahnverbindung zwischen Bethlehem und Kroonstadt auf Grund eines geheimen Abkommens mit Lord Milner vom Jahre 1904. Danach wurde das Eigentum an der Bahn, soweit sie auf dem Gebiete der Oranje-Kolonie lag, dieser überlassen, während Natal den Betrieb auf eigene Rechnung führen sollte bis zu einer etwaigen Übernahme der Bahn durch die Central South African Railway, die aber erst nach Ablauf von 5 Jahren und mit einjähriger Kündigung zulässig sein sollte. Dafür sicherte die C. S. A. R. auf ihren Strecken Natal das Recht des Meistbegünstigten für die Lokal- und Durchgangsfrachten zu und für den Kohlenexport nach allen Stationen südlich von De Aar einen Vorzugstarif von $\frac{1}{2}$ d für die Tonne und Meile. Ferner versprach sie, die neue Strecke durch Anschlußstrecken von Bethlehem nach Ladybrand und von Kroonstadt nach Vierfontein auszubauen. Die erste Linie — die Ende Juni 1906 tatsächlich dem Verkehr übergeben worden ist — sollte Natal den Verkehr nach dem Südosten der Oranje-Kolonie erschließen. Die Linie nach Vierfontein dagegen sollte die Verbindung

von Durban nach Johannesburg über Klerksdorp herstellen und dadurch einen wirksamen Wettbewerb mit den Kaphäfen im Verkehr mit dem südwestlichen Transvaal ermöglichen.

Die Hoffnungen Natal's wurden durch die von der Kapkolonie gelegten Gegenminen zerstört. Um dem Wettbewerb der kürzeren Zufuhrlinie Durban—Kroonstadt—Oranje-Kolonie zu begegnen, griff sie zu einem Mittel, das ältere Vereinbarungen, nach denen die Durchgangstarife nach den inneren Kolonien unter die vor dem Kriege bestehenden Sätze nicht herabgesetzt werden durften, tatsächlich umging. Die Tarifsätze selbst ließ sie zwar bestehen, gewährte aber auf ihren Strecken den Verfrachtern derartige Rückvergütungen, daß die wirklich gezahlten Preise von den Kaphäfen nach Kroonstadt dieselben waren, wie von Durban nach Kroonstadt. Ferner hatte die Kapkolonie in einem mit Lord Milner gleichfalls im Jahre 1904 über den Bau der Strecke Klerksdorp—Fourteen Streams abgeschlossenen Vertrage die Klausel durchgesetzt, wonach ohne ihre Einwilligung Konkurrenzstrecken zu dieser Linie nicht gebaut werden durften. Das Vorhandensein dieser Klausel wurde Natal bei den Vertragsverhandlungen von der C. S. A. R. verschwiegen. Sie machte aber den Bau der geplanten Strecke Kroonstadt—Vierfontein praktisch unmöglich.

Einen zweiten Streitpunkt bilden die Tarife von den Kaphäfen nach Johannesburg über die genannte, im Frühling 1906 eröffnete Strecke Klerksdorp—Fourteen Streams, die auf Grund einer Vereinbarung mit der C. S. A. R. günstiger gestellt sind, als die auf dem *modus vivendi* beruhenden Tarife für Durban—Johannesburg und Lorenzo Marques—Johannesburg. Diesen beiden kürzeren Linien erstand auf diese Weise ein unerwarteter Wettbewerb, der zu heftigen Protesten und Anschuldigungen führte und als ein Akt nachbarlicher Unfreundlichkeit auch von denen aufgefaßt wurde, die sich der herrschenden Meinung, daß der *modus vivendi* auf die neuen Linien nicht anwendbar sei, anschlossen. Ein Vorschlag Natal's, die Streitfragen einem Schiedsgericht, bestehend aus den Oberrichtern von Natal, Transvaal und der Kapkolonie zu unterbreiten, wurde von letzterer abgelehnt. Dadurch setzte sie sich in den Augen der anderen Kolonien ins Unrecht, und es machten sich sogar Bestrebungen geltend, die auf einen politischen Zusammenschluß Transvaals mit Natal — mit einer unverkennbaren Spitze gegen die Kapkolonie — hinarbeiteten.

Ähnliche Streitfragen sind schließlich für die Tarifierung der neu gebauten Verbindungsstrecke Lorenzo Marques—Johannesburg über Witbank—Brakpan entstanden.

Alle diese Fragen sind heute zwar noch nicht endgültig gelöst, es ist aber gelungen — zunächst auf 12 Monate — durch eine Vereinbarung vom 20. November 1906 eine vorläufige Regelung herbeizuführen, die den Kämpfen ihre Schärfe nimmt und den bisherigen Besitzstand im allgemeinen wahrt. Ein Eisenbahnsachverständiger ist von England nach Südafrika entsandt worden, der die schwebenden Fragen an Ort und Stelle prüfen und die zur endgültigen Beschlußfassung demnächst einzu-berufende interkoloniale Konferenz vorbereiten soll.

Ob diese Vereinbarung inzwischen über die ursprünglich festgesetzte Gültigkeitsdauer von 12 Monaten hinaus verlängert worden ist oder ob eine andere Regelung erfolgt ist, ist hier noch nicht bekannt geworden. Bezeichnend für die Wettbewerbsverhältnisse in Südafrika ist jedenfalls die Tatsache, daß es zu solchen Kämpfen überhaupt kommen konnte, und die Art und Weise, wie sie geführt worden sind. Der Abschluß der beiden Geheimverträge der Kapkolonie und Natals mit der C. S. A. R., die Verschweigung der Konkurrenzklauseel beim Abschluß des letzteren, die Gewährung der Rückvergütungen durch die Kapkolonie unter Umgehung der bestehenden Vereinbarungen entsprechen nicht der Haltung, die zwischen stammverwandten Kolonien desselben Mutterlandes erwartet werden sollten. Sie läßt sich nur aus dem ernststen Kampf erklären, den diese um das Dasein ihrer Eisenbahnen führen, und aus der Erbitterung, die sich infolge dieser Zustände bei allen Beteiligten angehäuft hat. Selbst wenn es gelingen sollte, ein Mittel zur endgültigen Schlichtung dieser Streitfragen zu finden, kann der Friede nicht von Dauer sein. Denn jeder neue Bahnbau birgt den Keim neuer Verwicklungen in sich.

Nach der Ansicht der Regierungen aller Kolonien, die sich darin mit ihrem Generalgouverneur in voller Übereinstimmung befinden, gibt es jetzt nur eine mögliche Lösung, das ist die Verschmelzung aller Eisenbahnnetze zu einer Betriebs- und Finanzgemeinschaft. Sie würde nicht nur alle bestehenden Streitpunkte mit einem Schlage aus der Welt schaffen, sie würde auch den planmäßigen Ausbau der Eisenbahnen Britisch-Südafrikas und die Verteilung der Transporte auf alle Linien ohne Rücksicht auf Wettbewerbsverhältnisse, lediglich nach den Bedürfnissen des Verkehrs und des Betriebes, ermöglichen. Die Leitung der Gütertransporte auf die eine oder die andere von mehreren Konkurrenzlinien wird im wesentlichen bestimmt durch das verfrachtende Publikum und durch die Eisenbahn. Ersteres kann in dem Frachtbrief eine Wegevorschrift aufnehmen, die für die Eisenbahn — von Ausnahmen abgesehen — bindend ist. Die Eisenbahn kann aber durch tarifarische Maßregeln die Beförderung auf einer Linie für das Publikum vorteilhaft gestalten und ihm eine andere verleiden. Außerdem hat die Eisenbahn

in den häufigen Fällen, wo im Frachtbrief keine Wegevorschrift gegeben ist, die Leitung des Gutes in der Hand. Bisher war die Tarifbildung in Südafrika durch allerlei Wettbewerbsrücksichten beeinflusst. Wenn diese fortfallen, wird die Verwaltung der vereinigten Eisenbahnen in der Lage sein, die Tarife so festzusetzen, daß jede Sendung unter Vermeidung der jetzt durch die Tarifierung künstlich hervorgerufenen Umwege und Verzögerungen dem durch die Natur der Sache gegebenen Wege folgt. Das wird nicht immer der kürzeste Weg sein. Die Neigungs- und Krümmungsverhältnisse der Bahn, die Leistungsfähigkeit der Häfen, die Häufigkeit der Schiffsverbindungen, die Dichtigkeit des Fahrplans, das Bestehen direkter, zur Aufnahme von Eilgutsendungen geeigneter Züge, — alle diese Umstände werden sich zugunsten der für die Eisenbahnen ebenso wie für das Publikum nützlichen Beschleunigung der Güterbeförderung verwerten lassen. Und daneben werden die Bahnen auch weniger ertragreich, aber im Interesse des platten Landes wichtigen Strecken Verkehr überweisen können, der sonst die direkten Durchgangsstrecken belastet haben würde. Nur nebenbei sei bemerkt, daß die Verschmelzung der Bahnen noch andere finanzielle Vorteile, wie Ersparnisse in der Zentralverwaltung, Möglichkeit gemeinsamer Beschaffung der für den Eisenbahnbetrieb in Frage kommenden Bedürfnisse u. a. m., bieten würde.

Wenn erst die Burenkolonien als Miteigentümer des Gesamtnetzes das gleiche Interesse an dem Gedeihen der Linien Natal's und der Kapkolonie haben, wird sich auch die durch den *modus vivendi* geschaffene Lage wesentlich klären und bessern. Die Vereinbarung vom Februar 1905,¹⁾ die dieses Ziel im Auge hatte, ist nicht geeignet, dauernde Abhilfe zu schaffen. Ob ihre Durchführung gegen den Willen Transvaals überhaupt möglich sein würde, mag dahingestellt bleiben. Jedenfalls würde sie Transvaal dauernd schädigen und erbittern. Wenn aber der Versuch gemacht werden soll, Portugal zu einem freiwilligen Verzicht auf die durch den *modus vivendi* erworbenen Vorteile ganz oder teilweise zu bewegen, dann ist Vorbedingung, daß wenigstens die englischen Kolonien unter sich einig sind und der Kampf nur nach einer Front geführt wird. Ist die Einigkeit erst hergestellt, dann wird Portugal vielleicht vorziehen, dem mächtigen Nachbarn gutwillig nachzugeben. Sonst müßte es befürchten, daß ihm in einem Tarifkriege sein Eisenbahnverkehr nach Transvaal ganz lahmgelegt wird und daß gleichzeitig seine Untertanen die bisherige, lohnende Arbeitsgelegenheit in den Minen verlieren. Auch die Vorbedingungen für eine etwaige Beschaffung von Arbeitskräften aus anderen Gegenden würden wesentlich günstiger sein, wenn die britischen

1) Vgl. oben S. 144.

Kolonien diese für sie alle wichtigen Fragen in gegenseitigem Einverständnis regeln könnten.

Wie Lord Selborne sich die Verschmelzung der Eisenbahnen denkt, deutet er in seinem Bericht nur an. Er hält an der Auffassung fest, daß die Kolonien diese ihre eigene Angelegenheit selbständig und ohne Zwang regeln müssen. Es ist davon die Rede gewesen, daß aus Vertretern aller Kolonien ein Staatseisenbahn-Trust gebildet werden sollte, mit der Ermächtigung, eine Anleihe aufzunehmen, um die etwa notwendig werden, durch die Neuordnung bedingten Ausgaben zu decken, und daß der Reingewinn nach einem Maßstab verteilt werden sollte, der auf Grund einer Abschätzung der Reineinnahmen jeder Linie für den Zeitraum mehrerer Betriebsjahre ermittelt werden würde.

Mit Recht wird aber darauf hingewiesen, daß die Verschmelzung nur unvollkommen bleiben würde, wenn man die Seehäfen unter getrennten Verwaltungen ließe. Sie würden leicht wiederum die Quelle von Reibereien und von Streit werden können. Die Vereinigung müßte sich vielmehr auch auf die Häfen erstrecken. Man müßte, um die hohen Postsubventionen zu ersparen, die jährlich gezahlt werden und allein schon zur Verzinsung der Anleihe ausreichen würden, eigene Personen-, Post- und Frachtdampfer bauen.

Eine später zu entscheidende Frage wird auch die sein, welche Unternehmungsform für das neue Gesamtnetz zu wählen ist. Dem Blaubuche ist als Anlage die Denkschrift eines Privatmannes beigelegt, der auf über 40 Druckseiten eine fleißige Abhandlung liefert, die Lord Selborne als wertvolles Material vorlegt, ohne ihren Inhalt zu dem seinigen zu machen. Der Verfasser erörtert insbesondere die Frage, ob Staats-, ob Privatbetrieb den Bedürfnissen des Landes besser gerecht werden würde, und er kommt zu dem Ergebnis, daß nur Privatbetrieb niedrige, bewegliche, den jeweiligen Bedürfnissen des Verkehrs angepaßte Tarife gewähren könnte. Aus seinen Ausführungen weht der Geist H. R. Meyers, dessen Schrift über den Staatseisenbahnbetrieb¹⁾ ihn offenbar zum Studium angeregt hat, und den er immer wieder als Gewährsmann anruft und sogar häufig wörtlich zitiert. Die Leser dieser Zeitschrift wissen aus der seiner Zeit über das Meyersche Werk veröffentlichten²⁾ kritischen Besprechung, daß Meyers Darstellung nicht allein höchst einseitig und anfechtbar ist, sondern auch viele tatsächliche Unrichtigkeiten enthält und

¹⁾ Hugo Richard Meyer. Government regulation of Railway rates. New York 1905.

²⁾ Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1906, S. 239 ff.

daher mit größter Vorsicht aufzunehmen ist. Der Verfasser der Denkschrift hat diese Vorsicht nicht walten lassen, sondern Meyers abfällige Ansichten über den Staatsbetrieb kritiklos zu den seinigen gemacht, ohne Anhörung der gewiß nicht zu unterschätzenden Vertreter der gegenteiligen Auffassung. Ein praktischer Wert ist daher der Denkschrift wohl kaum beizumessen. Daß diese Ansicht nicht von allen maßgebenden Persönlichkeiten in Südafrika geteilt wird, zeigt die Entwicklung der südafrikanischen Bahnen zum Staatsbetriebe; es spricht nichts dafür, daß die vereinigten Kolonien von dieser Form abgehen werden.

Die Bildung einer Eisenbahngemeinschaft ist aber nicht die einzige Lösung, die in der südafrikanischen Frage vorgeschlagen wird. Noch weiter geht ein Plan, für den sich Lord Selborne am meisten zu erwärmen scheint, und der auf eine Föderation der südafrikanischen britischen Kolonien etwa nach Muster des Australischen Bundes hinzielt. Neben der Eisenbahnfrage sind es noch zahlreiche andere Gründe, die für die Schaffung einer Zentralgewalt sprechen. Der Zollvertrag, der zwischen den Kolonien abgeschlossen ist, befriedigt eigentlich niemanden und führt zu immer wiederkehrenden Reibereien und dauernder Unzufriedenheit. Nur der Schwierigkeit einer Neuregelung hat er seine Fortdauer zu verdanken. Auf dem Gebiete des Rechtslebens herrscht Ungleichheit und Unsicherheit. Trotz der anerkannten Tüchtigkeit des Richterstandes kommt es zu einer gleichmäßigen Rechtsprechung in Britisch-Südafrika nicht, weil ein gemeinsames Obergericht fehlt. Die Maßregeln, die die Kolonien ergreifen, um der Landwirtschaft Schutz gegen die Viehseuchen, die Heuschreckenplage usw. zu gewähren, bleiben unzulänglich, weil das Nachbargebiet entweder gar keine oder andere Maßregeln ergreift. Auch hier wäre eine gemeinsame Behörde am Platze. Endlich spielt die Arbeiterfrage, wie schon oft betont, in Südafrika eine hervorragende Rolle. Abgesehen von den Industriegegenden, leiden auch landwirtschaftliche Bezirke — z. B. in der Oranjekolonie — an empfindlichem Arbeitermangel, während in anderen Bezirken ein Überfluß an Arbeitskräften vorhanden ist. Der Ausgleich von Angebot und Nachfrage auf dem Arbeitsmarkte vollzieht sich nur mangelhaft, solange er nicht durch eine Zentralstelle geregelt wird.

Alles drängt also auf die Schaffung einer Zentralgewalt hin, und alle Anzeichen sprechen dafür, daß auch dieser weitere Schritt getan werden wird, wenn es gelingt, eine Einigung über die umstrittenste aller Fragen, über die Eisenbahnfrage, zu erzielen. In ihren Antworten auf das Rundschreiben Lord Selbornes haben die Regierungen sämtlich Verständnis für den Ernst der Lage und guten Willen zur Verständigung gezeigt. Und in der Tat würde es unabschbare Folgen haben, wenn nach

Ablauf des 12 monatigen Waffenstillstandes die alten Tarifikämpfe von neuem ausbrechen und mit allen Mitteln geführt würden. Lord Selborne läßt durchblicken, daß Großbritanniens Langmut nicht so weit gehen könne, solche Zustände zuzulassen. Wohl sei das Mutterland grundsätzlich der Auffassung, daß das afrikanische Volk seine inneren Angelegenheiten selbständig regeln müsse. Wenn die einzelnen Kolonien aber nicht einig wären und mit widersprechenden Anträgen an die Reichsregierung heranträten, so würde diese nicht umhin können, selbst einzugreifen und die von ihr als richtig erkannte Lösung den streitenden Parteien aufzuzwingen.

Ob es dahin kommen wird, werden die nächsten Monate zeigen.

Die unter königlich sächsischer Staatsverwaltung stehenden Staats- und Privateisenbahnen

in den Jahren 1905 und 1906.

Die nachstehenden Mitteilungen sind dem vom königlich sächsischen Finanzministerium herausgegebenen statistischen Bericht über den Betrieb der unter königlich sächsischer Staatsverwaltung stehenden Staats- und Privateisenbahnen usw. — Dresden 1907 — entnommen.¹⁾

A. Staatseisenbahnen.

I. Längenübersicht.

	1905			1906		
	Voll- spur- bahnen km	Schmal- spur- bahnen km	im ganzen km	Voll- spur- bahnen km	Schmal- spur- bahnen km	im ganzen km
1. Eigentumslänge am Ende des Jahres	2 732,68	422,25	3 154,93	2 774,67	442,58	3 217,25
Hiervon waren an fremde Eisen- bahnen verpachtet	12,92	—	12,92	12,92	—	12,92
im eigenen Betrieb	2 719,76	422,25	3 142,01	2 761,75	442,58	3 204,33
Von fremden Eisenbahnen waren gepachtet	43,00	—	43,00	43,00	—	43,00
und in Mitbetrieb genommen	0,80	—	0,80	0,80	—	0,80
2. Mithin Betriebslänge am Ende des Jahres	2 763,76	422,25	3 185,91	2 805,55	442,58	3 248,13
Davon waren:						
zwei- oder mehrgleisig	927,85	—	927,85	949,10	—	949,10
Haupteisenbahnen	1 826,58	—	1 826,58	1 837,29	—	1 837,29
Nebeneisenbahnen	936,98	422,25	1 359,23	968,26	442,58	1 410,84

¹⁾ Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1907 S. 187 ff.

Im Jahresdurchschnitt ergab sich eine Betriebslänge für den Personenverkehr von 3 090,19 km in 1905 und von 3 125,54 km in 1906, für den Güterverkehr und insgesamt von 3 182,31 km in 1905 und 3 223,38 km in 1906. Außerdem waren 1905 354,08 km, 1906 372,32 km Anschlußbahnen ohne öffentlichen Verkehr vorhanden, die sich vorwiegend in Privatbesitz befanden. Ferner besaß der sächsische Staatsfiskus Ende 1905 = 15,18 km, Ende 1906 = 20,99 km elektrische Straßenbahnen, die in beiden Jahren verpachtet waren.

II. Anlagekapital.

Das verwendete Anlagekapital betrug:	1905	1906
	<i>M</i>	<i>M</i>
1. am Ende des Jahres:		
a) für die Vollspurbahnen insgesamt	993 561 947	1 013 200 930
auf 1 km Eigentumslänge	363 565	365 141
b) für die Schmalspurbahnen insges.	42 157 478	44 372 149
auf 1 km Eigentumslänge	99 876	100 292
im ganzen .	1 035 719 425	1 057 573 079
auf 1 km Eigentumslänge	328 286	328 720
2. im Jahresdurchschnitt:		
a) für die Vollspurbahnen	986 937 610	1 004 069 717
b) für die Schmalspurbahnen	42 070 674	43 463 083
im ganzen .	1 029 008 284	1 047 532 800
Hierzu kommt noch das Anlagekapital der oben erwähnten 15,18 km und 20,99 km Straßenbahnen		
a) am Ende des Jahres mit	2 385 680	3 231 685
b) im Jahresdurchschnitt mit	2 385 680	2 829 246.

III. Fuhrpark.

1. Bestand.

1. Am Ende des Jahres waren vorhanden:

	1905			1906		
	für Vollspur- bahnen	für Schmal- spur- bahnen	insgesamt	für Vollspur- bahnen	für Schmal- spur- bahnen	insgesamt
Lokomotiven Stck.	1 292	92	1 384	1 293	98	1 391
Triebwagen "	3	—	3	3	—	3
zusammen Stck.	1 295	92	1 387	1 296	98	1 394
auf 10km Betriebslänge "	4,69	2,18	4,41	4,62	2,21	4,39

	1905			1906		
	für Vollspur- bahnen	für Schmal- spur- bahnen	insgesamt	für Vollspur- bahnen	für Schmal- spur- bahnen	insgesamt
Tender Stck.	928	—	928	921	—	921
Personenwagen (eingerechnet die Personenabteile der Triebwagen) "	3 491	344	3 835	3 486	363	3 849
mit Achsen überhaupt "	8 605	898	9 503	8 615	974	9 589
auf 10 km Betriebslänge "	32,01	21,99	30,68	31,74	22,72	30,51
in den Personenwagen befanden sich überhaupt Plätze "	163 211	8 729	171 940	162 977	9 473	172 450
durchschnittlich auf 1 Achse "	18,97	9,79	18,09	18,92	9,78	17,98
Gepäckwagen "	587	60	647	571	63	634
mit Achsen "	1 308	122	1 430	1 284	128	1 412
auf 10 km Betriebslänge "	4,86	2,99	4,62	4,73	2,99	4,49
Ladegewicht im ganzen t	3 269	305	3 574	3 209	320	3 529
durchschnittlich auf 1 Achse "	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50
Güterwagen Stck.	29 404	2 083	31 487	29 456	2 124	31 580
mit Achsen "	60 028	4 692	64 720	60 148	4 816	64 964
auf 10 km Betriebslänge "	218,23	123,96	205,74	215,95	123,14	208,30
Ladegewicht im ganzen t	337 704	11 675	349 379	341 172	11 985	353 157
durchschnittlich auf 1 Achse "	5,61	2,90	5,40	5,66	2,95	5,43
Hilfswagen "	130	256	386	210	280	490
mit Achsen "	282	542	824	442	634	1 076
Postwagen "	177	26	203	188	26	214
mit Achsen "	500	52	552	533	52	585

	1905			1906		
	für Vollspur- bahnen	für Schmal- spur- bahnen	insgesamt	für Vollspur- bahnen	für Schmal- spur- bahnen	insgesamt
2. Die vorstehend nachgewie- senen Fahrzeuge hatten einen Anschaffungswert von M	187 122 745	7 040 864	194 163 609	188 193 023	7 528 848	195 721 871
Davon kamen auf:						
die Lokomotiven nebst Tendern "	67 960 320	2 588 016	70 548 336	68 093 451	2 742 888	70 836 339
durchschnittlich auf 1 Stück "	52 601	28 131	50 974	52 663	27 989	50 925
die Triebwagen "	90 639	—	90 639	90 639	—	90 639
durchschnittlich auf 1 Stück "	30 213	—	30 213	30 213	—	30 213
die Personenwagen "	37 011 179	1 158 384	38 169 563	37 355 887	1 254 145	38 610 032
durchschnittlich auf 1 Achse "	4 301	1 290	4 017	4 339	1 288	4 026
die Gepäck- und Güter- wagen "	82 060 607	3 294 464	85 355 071	82 653 046	3 531 815	86 184 861
durchschnittlich auf 1 Achse "	1 338	684	1 290	1 346	714	1 299
außerdem Wert der Hilfswagen "	557 487	319 632	877 120	785 344	375 648	1 160 992
3. Im Jahresdurchschnitt standen zur Verfügung:						
Lokomotiven und Trieb- wagen Stck.	1 300	91	1 391	1 295½	95	1 390½
Wagen:						
1. Personenwagen "	3 484	344	3 828	3 489½	353½	3 843
mit Achsen "	8 575	898	9 473	8 613	936	9 549
2. Gepäckwagen "	587½	60	647½	579	61½	640½
mit Achsen "	1 303	122	1 425	1 296	125	1 421
3. Güterwagen "	29 869	2 353	32 222	30 066	2 391½	32 457½
mit Achsen "	60 912	5 254	66 166	61 386½	5 382	66 768½
im ganzen Wagen Stck.	33 940½	2 757	36 697½	34 134½	2 806½	36 941
mit Achsen "	70 790	6 274	77 064	71 295½	6 443	77 738½

2. Leistungen der Fahrzeuge

(auf den voll- und schmalspurigen Strecken zusammen).

a) Der Lokomotiven und Triebwagen.

Die eigenen Lokomotiven und Triebwagen haben auf eigenen und fremden Strecken sowie auf Neubaustrecken der eigenen Bahn geleistet:

	1905	1906
Nutzkilometer	34 406 176	35 659 543
Leerfahrtkilometer	2 393 345	2 566 985
Rangierkilometer	12 956 630	13 887 700
Lokomotivkilometer im ganzen .	49 756 151	52 114 228
1 Lokomotive durchschnittlich	35 770	37 479,

während auf den eigenen Betriebsstrecken von den eigenen und fremden Lokomotiven und Triebwagen zurückgelegt wurden:

	1905	1906
Nutzkilometer	34 420 887	35 617 985
Leerfahrtkilometer	2 389 926	2 564 322
Rangierkilometer	12 956 080	13 886 240
Lokomotivkilometer im ganzen .	49 766 893	52 068 547
auf 1 km durchschn. Betriebslänge	15 639	16 153.

b) Leistungen der Wagen.

Die eigenen Wagen haben auf eigenen und fremden Betriebsstrecken sowie auf Neubaustrecken zurückgelegt:

	1905		1906	
	Achskilometer			
	überhaupt	je 1 Achse	überhaupt	je 1 Achse
die Personenwagen	322 979 397	34 095	347 970 065	36 440
„ Gepäckwagen	64 243 948	45 083	69 122 469	48 644
„ Güterwagen	823 466 638	12 445	871 044 150	13 046
sämtliche Wagen . .	1 210 689 983	15 710	1 288 136 674	16 570.

Dagegen sind auf den eigenen Betriebsstrecken von den eigenen und fremden Wagen zurückgelegt worden:

	1905		1906	
	Achskilometer			
	überhaupt	auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge	überhaupt	auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge
von den Personenwagen	320 812 228	103 816	346 600 417	110 893
„ „ Gepäckwagen	70 884 754	22 939	75 510 783	24 159
„ „ Güterwagen	785 606 944	246 867	815 986 363	253 146
„ „ Eisenbahnpostwagen	28 690 632	9 284	29 423 866	9 414
von sämtlichen Wagen	1 205 994 558	378 968	1 267 521 429	393 227.

In den auf den eigenen Betriebsstrecken gefahrenen Zügen wurden — nach Zugattungen geordnet — geleistet:

in	Jahr	Lokomotivzugkilometer	Wagenachskilometer	Zugstärke Achsen
Schnellzügen	1905	3 082 185	69 047 976	22
	1906	3 232 521	75 532 506	23
Personenzügen	1905	14 768 597	309 560 848	21
	1906	15 180 419	331 211 240	22
gemischten Zügen	1905	2 995 252	115 042 361	38
	1906	3 077 797	120 975 918	39
Güterzügen	1905	10 799 785	702 628 065	65
	1906	11 202 565	727 184 303	65
Arbeits- und Materialzügen	1905	323 937	9 715 308	30
	1906	366 932	12 617 462	34
sämtlichen Zügen	1905	31 969 756	1 205 994 558	38
	1906	33 060 234	1 267 521 429	38.

IV. Verkehr.

1. Personenverkehr.

a) Im ganzen.

	1905		1906	
		%		%
1. Es wurden befördert:				
in der 1. Wagenklasse Reisende	181 146	0,24	189 871	0,23
„ „ 2. „ „	5 068 497	6,65	5 253 350	6,47
„ „ 3. „ „	46 478 507	60,99	49 492 098	60,99
„ „ 4. „ „	23 494 212	30,83	25 150 774	31,00
auf Militärfahrkarten . „	980 437	1,29	1 059 733	1,31
insgesamt Reisende	76 202 799	100,00	81 145 826	100,00
2. Von den beförderten Reisenden wurden durchfahren:				
in der 1. Wagenklasse Perskm	13 525 099	0,85	14 893 106	0,87
„ „ 2. „ „	160 946 369	10,11	169 578 088	9,94
„ „ 3. „ „	949 191 590	59,63	1 009 301 210	59,18
„ „ 4. „ „	418 010 002	26,26	456 681 858	26,78
auf Militärfahrkarten „	50 103 844	3,15	55 071 030	3,23
insgesamt Perskm	1 591 776 904	100,00	1 705 525 292	100,00
3. Die Einnahmen betragen:				
für Fahrkarten 1. Klasse . <i>M</i>	1 001 480	2,25	1 069 758	2,25
„ „ 2. „ „	7 408 038	16,65	7 749 184	16,31
„ „ 3. „ „	27 620 150	62,06	29 452 380	61,97
„ „ 4. „ „	7 959 154	17,89	8 685 744	18,28
„ Militärfahrkarten . . . „	513 529	1,15	566 337	1,19
insgesamt . . . <i>M</i>	44 502 351	100,00	47 523 403	100,00.

4. Auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge für den Personenverkehr kamen:

	1905	1906
Reisende	24 660	25 962
Personenkilometer	515 106	545 674
Einnahmen <i>M</i>	14 401	15 205.

5. Im Durchschnitt betragen:

bei den Reisen	1905			1906		
	die durch- fahrene Wege- strecke km	die Einnahmen für		die durch- fahrene Wege- strecke km	die Einnahmen für	
		1 Person M	1 Per- sonenkm M		1 Person M	1 Per- sonenkm M
auf Fahrkarten 1. Klasse	74,66	5,53	7,40	78,44	5,63	7,18
" " 2. "	31,75	1,46	4,60	32,28	1,48	4,57
" " 3. "	20,42	0,59	2,91	20,39	0,60	2,92
" " 4. "	17,79	0,34	1,90	18,16	0,35	1,90
" Militärfahrkarten . .	51,10	0,52	1,02	51,97	0,53	1,03
insgesamt . .	20,89	0,58	2,80	21,02	0,59	2,79.

6. Von dem Gesamtpersonenverkehr kamen:

auf den	1905			1906		
	Reisende	Per- sonenkm	Ein- nahmen	Reisende	Per- sonenkm	Ein- nahmen
Binnenverkehr . . . %	96,73	87,05	81,93	96,54	86,11	81,09
direkten Verkehr . . "	2,87	9,57	12,66	3,06	10,15	13,16
Durchgangsverkehr. "	0,40	3,38	5,41	0,40	3,74	5,75.

b) Nach den Arten der benutzten Fahrkarten geordnet:

	1905		1906	
	insgesamt	%	insgesamt	%
I. Anzahl der befördert. Reisenden:				
auf einfache Fahrkarten . . .	21 027 507	27,60	22 572 732	27,82
" Militärfahrkarten	980 437	1,29	1 059 733	1,31
" Rückfahrkarten aller Art .	54 016 522	70,88	57 321 306	70,64
" Rundreisekarten und -hefte	174 913	0,23	185 925	0,22
" Fahrkarten zu bestellten Sonderzügen	3 420	0,00	6 130	0,01
zusammen	76 202 799	100,00	81 145 826	100,00.

	1905		1906	
	insgesamt	%	insgesamt	%
2. Anzahl der gefahrenen Personenkilometer:				
auf einfache Fahrkarten	473 301 169	29,73	518 424 403	30,60
„ Militärfahrkarten	50 103 844	3,15	55 071 030	3,23
„ Rückfahrkarten aller Art . . .	1 027 721 083	64,57	1 087 070 128	63,73
„ Rundreisekarten und -hefte . .	40 432 742	2,54	44 549 317	2,62
„ Fahrkarten zu bestellten Sonderzügen	218 066	0,01	410 414	0,02
zusammen	1 591 776 904	100,00	1 705 525 292	100,00.
3. Einnahmen aus dem Absatz:				
von einfachen Fahrkarten	14 212 169	31,93	15 465 688	32,55
„ Militärfahrkarten	513 528	1,15	566 337	1,19
„ Rückfahrkarten aller Art . . .	28 183 870	63,34	29 726 532	62,54
„ Rundreisekarten u. -heften . .	1 567 929	3,52	1 709 572	3,60
„ Fahrkarten zu bestellten Sonderzügen	25 355	0,06	55 324	0,12
zusammen	44 502 851	100,00	47 523 403	100,00.

4. Im Durchschnitt ergaben sich:

bei den Reisen auf	1905			1906		
	durch- fahrene Wege- strecke km	Einnahmen für		durch- fahrene Wege- strecke km	Einnahmen für	
		1 Person M	1 Per- sonenkm M		1 Person M	1 Per- sonenkm M
einfache Fahrkarten	22,51	0,68	3,00	22,97	0,69	2,98
Militärfahrkarten	51,10	0,52	1,02	51,97	0,52	1,03
Rückfahrkarten aller Art	19,03	0,52	2,74	18,96	0,52	2,73
Rundreisekarten u. -hefte	231,16	8,96	3,83	239,61	9,19	3,84
Fahrkarten zu bestellten Sonderzügen	63,76	7,41	11,63	66,95	9,03	13,48
insgesamt	20,89	0,58	2,80	21,02	0,59	2,79.

5. Nach der Gattung der Rückfahrkarten kommen:

auf	Jahr	von der Anzahl der verkauften Karten	von den zurück- gelegten Fahrten (beförderten Reisenden)	von den gefahrenen Personen- km	von den Ein- nahmen M
gewöhnl. Rückfahrkarten	1905	17 619 524	34 694 898	844 723 399	26 265 075
	1906	18 500 026	36 435 838	888 541 545	27 650 113
Arbeiter-Rückfahrkarten .	1905	14 801	29 602	575 503	7 845
	1906	15 154	30 308	580 384	7 934
Arbeiter-Wochenkarten .	1905	567 805	6 777 288	62 619 996	599 285
	1906	617 495	7 319 448	66 561 253	648 369
Arbeiter-Monatskarten .	1905	9 305	446 640	6 393 379	47 196
	1906	9 930	476 640	7 578 045	51 853
Sonderzug-Rückfahrkarten	1905	46 548	91 846	6 525 352	160 731
	1906	49 747	98 042	6 940 609	172 358
Sonntagskarten	1905	17 359	33 948	596 493	11 998
	1906	19 945	38 976	486 880	12 846
Monatskarten	1905	133 269	7 996 140	73 371 014	852 689
	1906	144 891	8 693 460	80 515 457	927 237
Monats-Nebenkarten . .	1905	31 071	1 864 260	15 706 720	98 526
	1906	33 530	2 011 800	17 044 696	105 998
Beamten-Zeitkarten . . .	1905	4 893	792 900	5 782 208	32 996
	1906	5 158	833 580	6 722 275	34 865
Schülerkarten	1905	12 698	1 289 000	11 427 019	107 029
	1906	15 098	1 383 214	12 098 984	114 959
insgesamt . .	1905	18 457 273	54 016 522	1 027 721 083	28 183 370
	1906	19 410 974	57 321 306	1 087 070 128	29 726 532

c) Jede bewegte Achse der Personenwagen war durchschnittlich besetzt:

1905 mit 4,96, 1906 mit 4,92 Reisenden.

Die Ausnutzung:

α) der bewegten Plätze betrug:

1905 = 27,42 %, 1906 = 27,36 %;

β) des Ladegewichts der Personenwagen:

1905 = 27,21 %, 1906 = 27,41 %.

2. Gepäckverkehr.

	1905	1906
1. Reisegepäck wurde befördert . . . kg	119 358 715	125 160 869
davon bezahltes Gewicht . . . „	50 388 160	54 999 870
Zurückgelegte Tonnenkilometer (von der Gesamtlast des Reisegepäcks) .	5 432 050	5 693 780
Erzielte Einnahmen ₰	1 368 249	1 488 862
2. Hunde (bei Reisenden) wurden be- fördert Stck.	114 839	126 446
Zurückgelegte Tonnenkilometer	28 950	31 788
Erzielte Einnahmen ₰	48 575	52 498.

3. Güter- und Tierverkehr.

Es wurden befördert:

	Jahr	Tonnen		Tonnenkm	
		insgesamt	%	insgesamt	%
Eilgut	1905	348 580	1,18	21 680 208	1,14
	1906	386 866	1,23	24 458 294	1,18
Stückgut	1905	1 813 520	6,15	144 351 531	7,61
	1906	1 936 163	6,18	151 208 862	7,31
Wagenladungsgut	1905	26 733 991	90,56	1 712 091 693	90,27
	1906	28 310 164	91,36	1 872 971 862	90,54
Militärgut	1905	23 632	0,08	1 558 389	0,08
	1906	23 509	0,08	1 615 340	0,08
Gut mit Frachtberechnung nach Vereinbarung (Bau- materialien)	1905	455 340	1,54	9 106 800	0,48
	1906	533 200	1,70	10 664 000	0,51
Tiere	1905	143 156	0,49	7 903 455	0,42
	1906	139 870	0,45	7 795 472	0,38
zusammen:					
gegen Frachtberechnung .	1905	29 518 219	100,00	1 896 692 076	100,00
	1906	31 329 774	100,00	2 068 713 830	100,00
ohne „	1905	801 218	—	44 739 961	—
	1906	923 490	—	48 325 319	—
<hr/>					
im ganzen	1905	30 319 437	—	1 941 432 037	—
	1906	32 253 264	—	2 117 039 149	—

2. Die Einnahmen aus der Güterbeförderung betragen:

für	1905				1906			
	insgesamt		durchschnittlich für		insgesamt		durchschnittlich für	
	M	%	1 t	1 tkm	M	%	1 t	1 tkm
Eilgut	3 941 283	4,73	11,31	18,18	4 314 882	4,82	11,15	17,64
Stückgut	15 600 280	18,71	8,60	10,81	16 292 376	18,20	8,41	10,77
Wagenladungsgut . .	61 936 472	74,29	2,32	3,62	66 961 999	74,81	2,37	3,58
Militärgut	85 882	0,10	3,61	5,48	105 573	0,12	4,49	6,54
Gut mit Frachtberechnung nach Vereinbarung (Baumaterialien)	318 738	0,38	0,70	3,50	373 240	0,42	0,70	3,50
Tiere	1 493 738	1,79	10,43	18,90	1 462 072	1,63	10,45	18,76
im ganzen	83 375 893	100,00	2,82	4,40	89 510 142	100,00	2,86	4,33

3. Jede Tonne Gut hat durchschnittlich durchfahren: 1905 = 64,03 km, 1906 = 65,64 km, und zwar:

	1905	1906
Eilgut km	62,20	63,22
Stückgut "	79,60	78,10
Wagenladungsgut "	63,63	66,16
Militärgut "	65,94	68,71
Gut mit Frachtberechnung nach Vereinbarung (Baumaterialien) "	20,00	20,00
Tiere "	55,21	55,73
Gut gegen Frachtberechnung "	64,25	66,03
„ ohne „ "	55,84	52,33.
4. Auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge für den Güterverkehr kamen:		
gegen Frachtberechnung befördertes Gut t	9 276	9 720
„ „ „ „ „ „ tkm	596 011	641 784
Einnahmen an Fracht M	26 200	27 769
Gut überhaupt (mit den frachtfreien Sendungen) t	9 527	10 006
„ „ „ „ „ „ tkm	610 070	656 776.

5. An der Gesamtgüterbeförderung gegen Frachtberechnung waren beteiligt:

	1905			1906		
	der gefahrenen		der Ein- nahmen	der gefahrenen		der Ein- nahmen
	t	tkm		t	tkm	
der Binnenverkehr mit . %	43,34	30,43	39,05	43,00	30,31	38,91
der direkte Verkehr mit . "	50,56	56,76	53,67	50,90	56,49	58,74
der Durchgangs-Verkehr mit "	6,10	12,76	7,28	6,10	13,30	7,35.

6. Von den Wagenladungsgütern kamen auf die einzelnen Tarifklassen (in Prozenten der Gesamtgüterbeförderung gegen Frachtberechnung):

	1905			1906		
	von den gefahrenen		der Ein- nahmen	von den gefahrenen		der Ein- nahmen
	t	tkm		t	tkm	
Allgemeine Wagenladungs- klasse A ¹ %	1,36	1,64	3,01	1,23	1,59	2,88
Allgemeine Wagenladungs- klasse B %	3,41	5,15	7,55	3,28	5,14	7,26
Spezialtarif A ² "	2,56	2,95	3,69	2,63	2,90	3,97
" I "	6,55	7,04	8,19	6,34	6,90	7,94
" II (in Ladungen von 10000 kg) %	2,82	3,73	3,37	3,00	3,88	3,60
" II (in Ladungen von 5000 kg) %	1,80	1,63	1,70	1,88	1,64	1,83
" III "	37,73	34,24	24,81	37,25	33,42	24,17
Ausnahmetarife "	34,43	33,89	21,77	34,65	35,07	23,16
insgesamt	90,56	90,27	74,29	90,56	90,54	74,81.

V. Betriebsergebnisse.

1. Einnahmen.

	1905		1906	
	M	%	M	%
a) Aus dem Personen- und Gepäckverkehr:				
für die Beförderung:				
von Personen	44 502 351	29,89	47 523 403	29,60
„ Gepäck und Hunden	1 416 824	0,95	1 541 360	0,96
Nebenerträge	355 127	0,24	386 265	0,24
insgesamt	46 274 302	31,08	49 451 028	30,80
auf 1 km durchschnittl. Betriebslänge	14 975	—	15 822	—
b) Aus dem Güterverkehr:				
für die Beförderung:				
von Gütern, Tieren usw.	83 375 893	56,01	89 510 142	55,74
„ Postgut	141 337	0,09	148 308	0,09
Nebenerträge	4 672 135	3,14	5 244 491	3,27
insgesamt	88 189 365	59,24	94 902 941	59,10
auf 1 km durchschnittl. Betriebslänge	27 712	—	29 442	—
Verkehrseinnahme im ganzen	134 463 667	90,22	144 353 969	89,90
c) Sonstige Einnahmen	14 402 422	9,68	16 223 594	10,10
Gesamteinnahmen	148 866 089	100,00	160 577 563	100,00.

2. Ausgaben.

a) Persönliche Ausgaben	56 985 911	56,78	59 217 112	56,12
b) Sächliche Ausgaben	43 375 999	43,22	46 311 570	43,88
Gesamtausgaben	100 361 910	100,00	105 518 682	100,00
im Verhältnis zu den Gesamteinnahmen (Betriebskoeffizient)	—	67,42	—	65,71.

3. Überschuß.

insgesamt	48 504 179	—	55 058 881	—
im Verhältnis zu den Gesamteinnahmen	—	32,58	—	34,29
im Verhältnis zum durchschnittlichen Anlagekapital	—	4,70	—	5,24.

4. Im Durchschnitt kamen:

	1905			1906		
	auf 1 km Bahn- länge M	auf 1 Loko- motiv- nutzkm M	auf 1 Wagen- achskm M	auf 1 km Bahn- länge M	auf 1 Loko- motiv- nutzkm M	auf 1 Wagen- achskm M
von den Einnahmen . . .	46 779	4,33	0,12	49 816	4,51	0,13
„ „ Ausgaben . . .	31 537	2,92	0,08	32 735	2,96	0,08
vom Überschuß	15 242	1,41	0,04	17 081	1,55	0,05

VI. Zahl der Beamten am Ende des Jahres.

	1905		1906	
	insgesamt	%	insgesamt	%
Allgemeine Verwaltung	1 052	6,95	1 066	6,97
Streckendienst	2 281	15,06	2 215	14,47
Bahnhofs- und Abfertigungsdienst . .	6 190	40,87	6 332	41,37
Zugbegleitungsdienst	2 533	16,72	2 555	16,69
Zugförderungsdienst	2 532	16,72	2 547	16,64
Elektrotechnischer Dienst	75	0,50	87	0,57
Werkstättendienst	315	2,08	327	2,14
Baudienst	167	1,10	176	1,15
im ganzen	15 145	100,00	15 305	100,00
davon kommen auf die mitverwaltete Privateisenbahn (s. Abschn. B). . . .	38	—	25	—

VII. Unfälle.

	1905	1906
1. Zahl der:		
Entgleisungen	25	26
Zusammenstöße	13	13
sonstigen Unfälle	177	191
Unfälle im ganzen	215	230
davon kamen:		
auf 100 km durchschnittl. Betriebslänge	6,76	7,14
„ 1 Million Lokomotivkilometer . .	5,84	6,02
„ 1 „ Wagenachskilometer . . .	0,18	0,18

2. Zahl der beim Eisenbahnbetriebe getöteten oder verletzten Personen (ohne die Selbstmörder):

	1905		1906	
	getötet	verletzt	getötet	verletzt
a) Reisende:				
bei Zugunfällen	—	7	—	2
„ sonstigen Unfällen	6	8	4	7
zusammen	6	15	4	9
auf 1 Million:				
beförderte Reisende	0,08	0,30	0,05	0,11
Personenkilometer	0,004	0,01	0,002	0,005
Achskilometer der Personenwagen	0,019	0,05	0,012	0,026
b) Bahnbeamte und Bahnarbeiter im Dienst:				
bei Zugunfällen	1	5	1	8
„ sonstigen Unfällen	20	109	34	118
zusammen	21	114	35	121
auf 1 Million:				
Zugkilometer	0,66	3,57	1,06	3,66
Wagenachskilometer aller Art	0,02	0,10	0,03	0,10
c) Fremde Personen	12	18	7	20
Gesamtzahl	39	147	46	150
auf 1 Million:				
Zugkilometer	5,82		5,93	
Wagenachskilometer aller Art	0,15		0,16	
d) Außerdem Selbstmörder	40	1	35	1.

**B. Vom Staate betriebene schmalspurige Privateisenbahn
Zittau—Oybin—Jonsdorf (0,750 m Spur).**

	1905	1. Januar bis 30. Juni 1906 ¹⁾
1. Betriebslänge am Ende des Jahres km	14,41	²⁾ 14,41
2. Anlagekapital am Ende des Jahres <i>M</i>	1 600 000	²⁾ 1 600 000
auf 1 km Bahnlänge "	111 034	²⁾ 111 034
3. Stand des Fuhrparks am Ende des Jahres:		
Lokomotiven Stück	5	²⁾ 5
Personenwagen "	19	²⁾ 19
Gepäckwagen "	2	²⁾ 2
Güterwagen "	22	²⁾ 22
Wagen im ganzen "	43	²⁾ 43
Beschaffungskosten aller Fahrzeuge <i>M</i>	257 827	²⁾ 257 827
4. Leistungen der Fahrzeuge:		
Lokomotiv-Nutzkilometer:		
auf eigenen Strecken	78 924	37 290
der eigenen Lokomotiven auf eigenen und fremden Strecken	74 013	35 768
Wagenachskilometer:		
auf eigenen Strecken	1 300 704	611 862
der eigenen Wagen auf eigenen und fremden Strecken	1 247 920	583 987

¹⁾ Die Bahn ist am 1. Juli 1906 in das Eigentum des Staates übergegangen und daher hier nur für 6 Monate (1. Januar bis 30. Juni 1906) nachgewiesen. Für die Zeit vom 1. Juli bis 31. Dezember 1906 sind die Verhältnisse der Bahn im Abschnitt A mitenthalten.

²⁾ Bestand Ende Juni 1906 (im Abschnitt A am Ende des Jahres mit nachgewiesen).

	1905	1. Januar bis 30. Juni 1906
5. Personenverkehr:		
Anzahl der Reisenden	413 785	189 058
Anzahl der zurückgelegten Personen- kilometer	3 162 473	1 393 040
Einnahme insgesamt \mathcal{M}	108 303	49 130
für 1 Personenkilometer im Durchschnitt \mathcal{S}	3,42	3,53
6. Güterverkehr:		
Beförderte Gütertonnen gegen Fracht- berechnung	41 339	23 186
Beförderte Tonnenkilometer	293 871	169 160
Einnahmen insgesamt \mathcal{M}	34 376	18 908
auf 1 Tonnenkilometer \mathcal{S}	11,70	11,18
7. Betriebsergebnisse:		
Einnahmen im ganzen \mathcal{M}	154 818	72 368
Ausgaben " " "	148 645	66 845
Überschuß "	6 173	5 523
Auf 1 km Bahnlänge kommen:		
von den Einnahmen "	10 744	10 121
" " Ausgaben "	10 315	9 349
vom Überschuß "	429	772
8. Unfälle:		
a) Zahl der Unfälle im ganzen	1	1
auf 100 km Betriebslänge	6,94	6,94
b) Verunglückte Personen (ohne Selbst- mörder):		
getötet	—	—
verletzt	1	1
im ganzen	1	1
auf 1 Million Zugkilometer	13,57	28,79
c) Außerdem bei Selbstmordversuchen verletzt		
	—	—

Hauptergebnisse der österreichischen Eisenbahnstatistik für das Jahr 1905.

Der vom k. k. österreichischen Eisenbahnministerium veröffentlichten Österreichischen Eisenbahnstatistik für das Jahr 1905, und zwar dem ersten Teil: Haupt und Lokalbahnen, sind nachfolgende Angaben entnommen. ¹⁾

Der zweite Teil enthält die Statistik der Kleinbahnen und Schleppbahnen und kommt für das Archiv für Eisenbahnwesen nicht in Betracht.

Die Länge sämtlicher Eisenbahnen betrug:

Ende 1904	20 621 km,
davon entfielen auf Staatsbahnen und Privatbahnen im Staatsbetrieb	12 381 „ ;
Ende 1905	21 002 „ ,
davon entfielen auf Staatsbahnen und Privatbahnen im Staatsbetrieb	12 701 „ .
Der Zuwachs beträgt mithin	381 „ .

Die Verteilung des Eisenbahnnetzes nach Ländern erhellt aus nachstehender Übersicht:

Im Reichsrat vertretene Königreiche und Länder	Bahnlänge (Eigentums- länge) E n d e		1 Kilometer Bahn kommt			
	1904 km	1905 km	auf qkm		auf Einwohner	
			1904	1905	1904	1905
Österreich unter der Enns	2 140	2 165	9,27	9,16	1 449	1 432
Österreich ob der Enns	960	985	12,46	12,17	844	822

¹⁾ Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1907, S. 205.

Im Reichsrat vertretene Königreiche und Länder	Bahnlänge (Eigentums- länge) Ende		1 Kilometer Bahn kommt			
	1904 km	1905 km	auf qkm		auf Einwohner	
			1904	1905	1904	1905
Salzburg	375	408	19,06	17,54	514	473
Steiermark	1 373	1 400	16,34	16,02	988	969
Kärnten	522	522	19,79	19,79	704	704
Krain	433	433	23,00	23,00	1 174	1 174
Küstenland (österr.-illyr.) . .	467	467	17,05	17,05	1 619	1 619
Tirol und Vorarlberg	944	975	31,04	30,03	1 041	1 007
Böhmen	6 374	6 467	8,13	8,03	991	977
Mähren	1 903	1 990	11,63	11,17	1 281	1 225
Schlesien (österr.)	597	602	8,63	8,55	1 140	1 130
Galizien	3 775	3 830	20,79	20,50	1 938	1 910
Bukowina	528	528	19,78	19,78	1 382	1 382
Dalmatien	230	230	55,72	55,72	2 578	2 587
Summe, Durchschnitt	20 621	21 002	14,55	14,29	1 268	1 245

Über die Ergebnisse des Verkehrs in den Jahren 1904 und 1905 gibt die nachfolgende Zusammenstellung Aufschluß:

	1904	1905
Beförderte Personen:		
im ganzen Mill.	182,51	189,93
auf den Staatsbahnen und Privatbahnen im Staatsbetrieb "	91,51	93,98
Beförderte Güter:		
im ganzen Mill. t	125,02	133,76
auf den Staatsbahnen und Privatbahnen im Staatsbetrieb "	45,30	47,83

	1904	1905
Betriebseinnahmen :		
im ganzen Mill. Kr. ¹⁾	691,84	731,81
bei den Staatsbahnen und Privatbahnen im Staatsbetrieb . . . "	298,46	315,84
Hiervon entfallen auf Transporteinnahmen :		
aus dem Personenverkehr :		
im ganzen "	172,43	181,21
bei den Staatsbahnen und Privatbahnen im Staatsbetrieb . "	79,81	84,58
aus dem Güterverkehr :		
im ganzen "	493,44	523,39
bei den Staatsbahnen und Privatbahnen im Staatsbetrieb . "	200,43	211,80

Die Gesamtlänge der Doppelgleise betrug Ende 1904: 3 067 km, 1905: 3 154 km.

	1904	1905
Kilometer		
Von der Gesamtlänge aller Bahnen entfielen auf		
Eisenbahnen mit Reibungsbetrieb . .	20 586	20 967
" " Zahnstangenbetrieb . .	35	35
zusammen . .	20 621	21 002
vollspurige Eisenbahnen	19 576	19 927
schmalspurige "	1 045	1 075
zusammen . .	20 621	21 002

Von den schmalspurigen Eisenbahnen hatten :

eine Spurweite von 1,00 m	53	58
" " " 0,76 "	992	1 017

¹⁾ 1 Krone = 1/2 Gulden der früheren österreichischen Währung oder = 0,55 M der deutschen Reichswährung.

Nach der Betriebskraft unterschieden, werden von der Gesamtlänge von 21 002 km 20 904 km mit Dampfkraft, 87 km mit elektrischer Kraft und 11 km für den Personenverkehr mit elektrischer Kraft, für den Güterverkehr mit Dampfkraft betrieben.

Das verwendete Anlagekapital der österreichischen Eisenbahnen betrug :

	1904	1905
	K r o n e n	
a) für Staatsbahnen und Privatbahnen im Staatsbetrieb	2 703 519 342	2 796 522 877
für Staatsbahnen im fremden Betrieb	19 593 873	19 610 845
a) zusammen	2 723 113 215	2 816 133 722
Hiervon entfielen :		
für Erwerbung von Privatbahnen	1 789 463 675	1 797 253 725
für Staatseisenbahnbau und nachträgliche Aufwendungen	933 649 540	1 018 879 997
zusammen wie vor	2 723 113 215	2 816 133 722
auf 1 km Bahnlänge	319 116	321 312
b) für die vom Staate auf Rechnung der Eigentümer betriebenen Bahnen	557 444 125	580 802 218
für Privatbahnen im Privatbetrieb	3 518 141 414	3 551 310 610
b) zusammen	4 075 585 539	4 132 112 828
Hiervon entfielen :		
auf Bau und Einrichtung der Bahn und Beschaffung der Betriebsmittel	3 145 480 111	3 206 376 906
auf Kursverlust	888 092 004	888 865 089
auf sonstige Auslagen	42 013 424	36 870 833
zusammen wie vor	4 075 585 539	4 132 112 828
auf 1 km Baulänge	338 565	336 029
Summe a) und b)	6 798 698 754	6 948 246 550

Stand der Betriebsmittel:

Bezeichnung	Eisenbahnen					
	im Staatsbetrieb		im Privatbetrieb		zusammen	
	1904	1905	1904	1905	1904	1905
S t ü c k						
eigene Lokomotiven	2 991	3 048	2 968	2 999	5 959	6 047
davon:						
vollspurig	2 938	2 995	2 896	2 924	5 834	5 919
schmalspurig	37	37	61	64	98	101
Zahnrad	16	16	11	11	27	27
für das km Betriebslänge	0,24	0,24	0,36	0,36	0,29	0,29
in Verwendung gestandene Lokomotiven	2 991	3 049	2 967	2 999	5 958	6 048
eigene Tender	2 330	2 377	2 332	2 354	4 662	4 731
eigene Motorwagen	6	10	63	76	69	86
eigene Schneepflüge	12	10	189	176	201	186
eigene Personenwagen	6 430	6 531	6 266	6 323	12 696	12 854
davon schmalspurig					318	317
für das km Betriebslänge	0,32	0,31	0,76	0,76	0,61	0,61
in Verwendung gestandene Personenwagen	6 445	6 547	6 301	6 360	12 746	12 907
eigene Postwagen	398	420	261	261	659	681
eigene Lastwagen	51 813	52 720	77 261	77 352	129 074	130 072
davon:						
schmalspurig					994	1 016
Gepäckwagen	1 597	1 643	1 426	1 434	3 023	3 077
gedeckte Güterwagen	20 069	20 624	25 474	25 481	45 563	46 105
offene Güterwagen	30 127	30 453	50 361	50 437	80 488	80 890
für das km Betriebslänge	4,15	4,11	9,31	9,27	6,21	6,15
in Verwendung gestandene Lastwagen	53 971	54 959	83 042	83 282	137 013	138 241

Die Beschaffungskosten betragen im Durchschnitt:

	1904	1905
für eine Lokomotive Kr.	63 477	63 808
„ einen Personenwagen „	11 507	11 664
„ „ Lastwagen „	3 495	3 498

Die Leistungen der Betriebsmittel betragen bei den Eisenbahnen:

Bezeichnung	im Staatsbetrieb		im Privatbetrieb		zusammen	
	1904	1905	1904	1905	1904	1905
Gefahrene Züge . . .	1 519 250	1 587 846	1 736 785	1 850 748	3 256 035	3 438 594
Lokomotiven:						
Nutzkilometer:						
überhaupt . . Mill.	77,6	80,0	76,7	79,7	154,3	159,7
auf die Lokomotive	26 111	26 535	26 014	26 836	26 063	26 684
Tonnenkilometer:						
Nettogewicht:						
im ganzen . Mill.	5 382,7	5 626,9	6 762,5	7 158,3	12 145,2	12 785,6
auf 1 km Betriebslänge	435 458	447 036	816 640	859 197	588 377	611 701
Bruttolast:						
im ganzen . Mill.	16 462,4	17 224,1	19 672,1	20 636,9	36 134,5	37 860,9
auf 1 km Betriebslänge	1 331 798	1 368 555	2 375 594	2 476 832	1 750 538	1 810 008
Personenwagenachskilometer:						
überhaupt . . Mill.	548,7	571,4	583,3	604,3	1 132,2	1 176,9
auf 1 km Betriebslänge	44 582	46 653	71 343	73 492	55 267	56 698
Lastwagenachskilometer:						
überhaupt . . Mill.	1 930,1	1 981,6	2 627,6	2 723,6	4 557,7	4 705,9
auf 1 km Betriebslänge	156 162	157 464	318 708	328 406	221 202	225 368

An Erhaltungs- und Umgestaltungskosten der Fahrbetriebsmittel wurden verausgabt im Durchschnitt

	1904	1905
für eine Lokomotive Kr.	4 520	4 577
" " Personenwagenachse "	308	333
" " Postwagenachse "	221	269
" " Lastwagenachse "	60	58

Über den Personen- und Güterverkehr sind nachstehende Zahlen von Interesse:

Bezeichnung	Eisenbahnen					
	im Staatsbetrieb		im Privatbetrieb		zusammen	
	1904	1905	1904	1905	1904	1905
Beförderte Personen .	91 511 591	93 980 517	91 006 912	95 950 694	182 518 503	189 931 211
gefahrte Personen- kilometer . . Mill.	2 843,6	2 965,6	2 759,4	2 898,1	5 603,0	5 863,7
durchschnittlich hat jeder Reisende zu- rückgelegt . km	31,07	31,56	30,32	30,20	30,70	30,87
von den bewegten Plätzen waren durchschnittlich besetzt . . . %	27,26	27,21	25,17	25,43	26,19	26,32
Befördertes Gepäck t	91 802	99 994	136 571	141 451	228 373	241 445
gefahrte Tonnen- kilometer . . Mill.	10,3	11,1	10,3	10,7	20,6	21,8
Beförderte Güter. t	45 308 506	47 835 067	79 713 243	85 929 892	125 021 748	133 764 959
beförderte Tonnen- kilometer . . Mill.	5 144,3	5 377,9	6 529,3	6 914,5	11 673,6	12 292,4
befördertes Güterge- wicht in Prozenten der Tragfähigkeit der Güterwagen %	46,03	47,53	44,51	45,29	45,31	46,34

Über die aufgelaufenen Einnahmen und Ausgaben bietet die nachstehende Tabelle eine eingehende Übersicht:

	Eisenbahnen					
	im Staatsbetrieb		im Privatbetrieb		zusammen	
	1904	1905	1904	1905	1904	1905
Betriebseinnahmen:						
im ganzen Mill. Kr.	298,4	315,3	393,4	416,0	691,8	731,3
für 1 km Betriebslänge . Kronen	23 887	25 096	47 503	49 925	33 543	34 986
hierunter:						
aus dem Personenverkehr:						
überhaupt Mill. Kr.	79,8	84,8	92,6	96,6	172,4	181,2
für 1 km Betriebslänge Kronen	6 486	6 758	11 323	11 742	8 424	8 735

	Eisenbahnen					
	im Staatsbetrieb		im Privatbetrieb		zusammen	
	1904	1905	1904	1905	1904	1905
aus dem Güterverkehr:						
überhaupt Mill. Kr.	200,4	211,3	298,0	311,6	498,4	528,4
für 1 km Betriebslänge Kronen	16 217	16 831	35 541	37 572	23 967	25 070
Betriebsausgaben:						
im ganzen Mill. Kr.	227,0	232,6	244,3	257,2	471,3	489,3
eigentliche Betriebsausgaben:						
überhaupt Mill. Kr.	182,3	185,2	191,3	201,3	374,1	386,5
für 1 km Betriebslänge Kronen	14 785	14 713	23 109	24 164	18 139	18 478
besondere Ausgaben:						
überhaupt Mill. Kr.	44,3	47,4	53,0	55,9	97,2	103,3
für 1 km Betriebslänge Kronen	3 577	3 765	6 393	6 711	4 711	4 938

Gegen das Vorjahr haben die Betriebseinnahmen um 5,78 %₀, die Betriebsausgaben um 3,93 %₀ zugenommen.

	Eisenbahnen					
	im Staatsbetrieb		im Privatbetrieb		zusammen	
	1904	1905	1904	1905	1904	1905
Von den eigentlichen Betriebsausgaben entfallen auf:						
Allgemeine Verwaltung . . . % ₀	1,06	1,03	4,32	4,50	2,72	2,84
Bahnaufsicht u. Bahnerhaltung "	25,53	25,59	20,32	19,70	22,88	22,52
Verkehrs- und kommerziellen Dienst "	36,62	36,93	44,37	44,34	40,57	40,79
Zugförderungs- u. Werkstätten-dienst "	36,74	36,45	30,99	31,46	33,83	33,85
zusammen % ₀	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
Die eigentlichen Betriebsausgaben betragen in Prozenten der Betriebseinnahmen . . "	61,23	58,63	48,65	48,81	54,06	52,80

Die Angaben über den erzielten Betriebsertrag enthält die folgende Zusammenstellung:

Betriebsertrag	Eisenbahnen					
	im Staatsbetrieb		im Privatbetrieb		zusammen	
	1904	1905	1904	1905	1904	1905
Betriebsüberschuß:						
im ganzen . . . Kr.	115 708 931	130 674 316	202 005 746	214 640 773	317 714 677	345 315 069
auf 1 km Betriebslänge "	9 361	10 383	24 394	25 761	15 404	16 508
in Prozenten des verwendeten Anlagekapitals %	3,55	3,63	5,71	6,33	4,68	4,97
Betriebsreinertrag:						
im ganzen . . . Kr.	71 606 210	83 378 379	149 067 275	158 724 179	220 673 485	242 102 558
auf 1 km Betriebslänge "	5 792	6 625	18 001	19 050	10 699	11 574
in Prozenten des verwendeten Anlagekapitals %	2,20	2,35	4,21	4,68	3,33	3,48
Dem Betriebsreinertrag treten noch hinzu Kr. hierunter:	10 319 874	9 874 364	43 957 604	46 895 059	54 277 478	56 769 423
Übertrag aus dem Vorjahr . . . Kr.	25 007	118 331	7 373 620	10 117 902	7 398 627	10 236 233
Zuschüsse aus den Staatskassen . Kr.	89 335	62 286	1 524 095	1 524 095	1 613 430	1 586 381
Erfordernisse aus dem Titel der staatlichen Garantie Kr.	3 976 201	3 962 738	3 919 021	3 024 573	7 895 222	6 987 311

Die vom Staate den Bahnen gewährten Garantieleistungen sowie die tatsächlich in Anspruch genommenen Vorschüsse sind in folgender Tabelle dargestellt:

Staatliche Garantie	Privatbahnen					
	im Staatsbetrieb		im Privatbetrieb		zusammen	
	1904	1905	1904	1905	1904	1905
Länge der garantierten Bahnstrecken . km	1 582	1 710	2 758	2 758	4 340	4 468

Staatliche Garantie	Privatbahnen					
	im Staatsbetrieb		im Privatbetrieb		zusammen	
	1904	1905	1904	1905	1904	1905
Garantiertes Rein- erträgnis						
Kronen (in Guld. Silber)	—	—	13 521 463	13 521 463	13 521 463	13 521 463
„ („ „ Noten)	6 336 053	6 784 380	1 675 291	1 675 264	8 011 344	8 459 644
Garantiertes Roh- erträgnis						
Kronen (in Guld. Silber)	—	—	—	—	—	—
„ („ „ Noten)	—	—	39 258 078	39 258 078	39 258 078	39 258 078
Wirklich in Anspruch genommene Vor- schüsse:						
im Jahre						
Kronen (in Guld. Silber)	—	—	2 097 753	1 912 794	2 097 753	1 912 794
„ („ „ Noten)	3 976 198	3 960 039	1 821 268	1 112 043	5 797 466	5 072 082
bis Ende des Jahres						
Kronen (in Guld. Silber)	—	—	86 323 533	88 236 327	86 323 533	88 236 327
„ („ „ Noten)	24 021 218	27 981 623	70 926 058	72 035 519	94 947 276	100 017 142
Stand der						
Erneuerungsfonds Kr.	602 188	622 220	14 590 789	14 702 829	15 192 927	15 325 049
Reservefonds . . .	10 485 338	10 045 046	65 571 586	65 664 220	76 056 924	75 709 266

Außerdem besteht eine Garantie für Verzinsung und Tilgung des aufgebrauchten Anlagekapitals mit 6 789 963 Frcs. in Gold.

Die Anzahl der bei sämtlichen österreichischen Eisenbahnen Angestellten (Beamte, Unterbeamte, weibliche Bedienstete und Diener) bezifferte sich im Jahre 1903 auf 101 582, im Jahre 1904 auf 101 838 und im Jahre 1905 auf 104 870. Arbeiter im Tagelohn waren im Jahresdurchschnitt beschäftigt: 1903 : 106 082, 1904 : 107 294 und 1905 : 111 730. An Besoldungen, Löhnen und sonstigen Bezügen wurden im ganzen gezahlt: 1903 : 254 392 456, 1904 : 261 475 040 und 1905 : 270 104 238 Kronen.

Hiervon entfielen	1903	1904	1905
auf die Angestellten Kronen	179 164 534	182 702 974	189 129 336
„ „ Arbeiter im Tagelohn . . .	75 227 922	78 772 066	80 974 902

Die folgende Zusammenstellung enthält eine Übersicht über die Angestellten, getrennt nach Beamten, Unterbeamten, weiblichen Bediensteten und Dienern, sowie über die Arbeiter im Tagelohn und deren Verteilung auf die im Staats- und Privatbetrieb befindlichen Eisenbahnen, ferner auch die Angaben über die bezahlten Besoldungen und Löhne:

Bezeichnung	Eisenbahnen					
	im Staatsbetrieb		im Privatbetrieb		zusammen	
	1904	1905	1904	1905	1904	1905
Personalstand:						
Angestellte:						
Beamte . . . Anz.	8 450	8 516	10 729	10 806	19 179	19 321
Unterbeamte. „	6 969	7 119	7 398	8 154	14 367	15 273
weibliche Be- dienstete . . „	642	668	1 527	1 538	2 169	2 206
Diener . . . „	37 211	38 438	28 912	29 631	66 123	68 069
Arbeiter im Ta- gelohn . . . „	49 588	52 922	57 706	58 808	107 294	111 730
zusammen:						
überhaupt. . . Anz.	102 860	107 663	106 272	108 937	209 132	216 600
für 1 km Be- triebslänge. „	8,32	8,55	12,96	13,23	10,17	10,35
Besoldungen, Löhne u. andere Bezüge:						
Angestellte:						
Beamte . . . Kr.	28 350 209	28 676 375	37 055 602	38 550 552	65 405 811	67 226 927
Unterbeamte. „	13 628 825	14 687 241	17 485 554	18 879 044	31 114 379	33 566 285
weibliche Be- dienstete . . „	699 536	753 483	914 658	998 553	1 614 194	1 752 030
Diener . . . „	44 646 566	44 802 679	39 922 024	41 781 409	84 568 590	86 584 083
Arbeiter im Ta- gelohn . . . „	34 034 093	34 841 374	44 737 973	46 133 528	78 772 066	80 974 90
zusammen:						
überhaupt. . . Kr.	121 359 229	123 761 152	140 115 811	146 343 086	261 475 040	270 104 23
für 1 km Be- triebslänge. „	9 818	9 834	17 085	17 768	12 760	12 91
in Prozenten der ei- gentlichen Betriebs- ausgaben . . %	66,20	66,84	73,22	72,78	69,89	68,47

Die Zahl der Angestellten und der Arbeiter verteilte sich auf die einzelnen Dienstzweige wie folgt:

Dienstzweig	Beamte		Unter-beamte		Weibliche Bedienstete		Diener		Arbeiter im Tagelohn		zusammen auf das km Betriebslänge	
	1904	1905	1904	1905	1904	1905	1904	1905	1904	1905	1904	1905
Allgemeine Verwaltung:												
Staatsbetrieb	701	708	6	6	11	11	125	125	16	15	0,07	0,06
Privatbetrieb	1 185	1 227	116	137	185	194	385	399	149	132	0,25	0,25
Bahnaufsicht und Bahnerhaltung:												
Staatsbetrieb	1 300	1 346	1 428	1 450	52	56	8 577	8 647	28 076	31 129	3,19	3,39
Privatbetrieb	1 278	1 247	965	1 003	743	699	5 085	5 236	23 151	23 328	3,51	3,63
Verkehrs- und kommerzieller Dienst:												
Staatsbetrieb	5 119	5 015	2 785	2 849	518	503	18 610	19 702	10 135	9 886	3,01	3,02
Privatbetrieb	7 090	7 158	3 992	4 593	581	627	18 604	19 120	19 120	19 884	6,02	6,24
Zugförderungs- und Werkstättendienst:												
Staatsbetrieb	1 330	1 447	2 750	2 814	61	98	9 899	9 964	11 361	11 892	2,06	2,03
Privatbetrieb	1 176	1 174	2 325	2 421	18	18	4 838	4 876	15 286	15 464	2,48	2,91

Die für das Personal bestehenden Wohlfahrtseinrichtungen (mit Ausnahme der Unfallversicherung) werden nach drei Hauptgruppen gegliedert, und zwar in Pensions-, Kranken- und sonstige Humanitätskassen. Unter den Humanitätskassen sind hauptsächlich die noch bestehenden alten Krankenkassen (Krankenfonds), die Sterbe- und Unterstützungskassen (Unterstützungsfonds), die Bergbau-Bruderladen (Knappschafts-Bruderladen) und die Uniformierungskassen begriffen.

Der Vermögensstand dieser Kassen ist aus nachstehender Übersicht zu entnehmen:

Bezeichnung	Eisenbahnen					
	im Staatsbetrieb		im Privatbetrieb		zusammen	
	1904	1905	1904	1905	1904	1905
Pensionskassen:						
Anzahl	4	4	22	22	26	26
Einnahmen . . Kr.	12 933 033	13 758 935	15 543 467	16 891 852	28 476 500	30 650 787
Ausgaben	11 057 213	12 276 142	13 418 133	14 081 099	24 475 346	26 357 241
Vermögensstand Ende des Jahres	61 311 553	62 794 346	75 398 501	78 209 254	136 710 054	141 003 600
Krankenkassen:						
Anzahl	3	3	22	22	25	25
Einnahmen . . Kr.	2 705 851	2 766 266	2 566 524	2 749 596	5 272 375	5 515 862
Ausgaben	2 679 578	2 851 719	2 385 687	2 558 998	5 065 265	5 410 717
Vermögensstand Ende des Jahres	1 871 639	1 786 186	3 436 527	3 627 125	5 308 166	5 413 311
Sonstige Humanitätskassen:						
Anzahl	10	10	16	17	26	27
Einnahmen . . Kr.	355 689	357 444	1 874 186	2 006 961	2 229 875	2 364 405
Ausgaben	308 868	292 014	1 413 860	1 434 404	1 722 728	1 726 418
Vermögensstand Ende des Jahres	2 744 428	2 809 858	12 758 473	13 331 030	15 502 901	16 140 888

Im ganzen bezifferte sich das Vermögen sämtlicher angegebenen Kassen

im Staatsbetrieb Kronen
 „ Privatbetrieb „

zusammen „

	1904	1905
im Staatsbetrieb Kronen	65 927 620	67 390 390
„ Privatbetrieb „	91 593 501	95 167 409
zusammen „	157 521 121	162 557 799

Die Gesamtzahl der in den Jahren 1904 und 1905 vorgekommenen Unfälle ist aus folgender Zusammenstellung ersichtlich:

Unfälle	Eisenbahnen					
	im Staatsbetrieb		im Privatbetrieb		zusammen	
	1904	1905	1904	1905	1904	1905
veranlaßt durch den Bahnbetrieb:	:					
Entgleisungen	439	429	254	274	693	703
Zusammenstöße u. Streifungen	213	251	146	141	359	392
sonstige Unfälle	577	726	630	673	1 207	1 399
veranlaßt durch außerhalb der Betriebsführung gelegene Ereignisse	22	26	10	14	32	40
im ganzen	1 251	1 432	1 040	1 102	2 291	2 534

Die Anzahl der bei den Unfällen in den Jahren 1904 und 1905 verunglückten Personen gibt nachstehende Tabelle an:

Eisenbahnen	Kategorie	verunglückte Personen						hiervon verunglückten			
		getötet		verletzt		zusammen		unverschuldet		durch eigene Schuld	
		1904	1905	1904	1905	1904	1905	1904	1905	1904	1905
a) im Staatsbetrieb	Reisende	11	10	118	128	129	138	62	68	67	70
	Bahnbedienstete	30	47	472	602	502	649	218	306	284	343
	fremde Personen	47	49	92	109	139	158	21	30	118	123
	zusammen	88	106	682	839	770	945	301	404	469	541
b) im Privatbetrieb	Reisende	2	5	82	238	84	243	35	187	49	56
	Bahnbedienstete	35	39	483	534	518	573	159	194	359	379
	fremde Personen	45	40	98	97	143	137	22	24	121	113
	zusammen	82	84	663	869	745	953	216	405	529	548
Summe a + b	Reisende	18	15	200	366	213	381	97	255	116	126
	Bahnbedienstete	65	86	955	1 136	1 020	1 222	377	500	643	722
	fremde Personen	92	89	190	206	282	295	43	54	239	241
	zusammen	170	190	1 845	1 708	1 515	1 898	517	809	998	1 089

Es kamen :

auf 1 Million Reisende :

im Jahre 1904 : 1,17 verunglückte Personen

(Staatsbetrieb 1,41, Privatbetrieb 0,92),

im Jahre 1905 : 2,01 verunglückte Personen

(Staatsbetrieb 1,47, Privatbetrieb 2,53);

auf 1 Million Personenkilometer :

im Jahre 1904 : 0,04 verunglückte Reisende

(Staatsbetrieb 0,05, Privatbetrieb 0,03),

im Jahre 1905 : 0,06 verunglückte Reisende

(Staatsbetrieb 0,05, Privatbetrieb 0,08).



Die Eisenbahnen Britisch-Ostindiens

im Kalenderjahr 1906.¹⁾

Die Gesamtlänge der im Betrieb befindlichen Bahnen mit breiter Spur (5' 6" engl. = 1,676 m), mit Meterspur und mit anderen Spurweiten (2' 6" engl. = 0,76 m und 2' engl. = 0,61 m), einschließlich der außerhalb von Gemeindebezirken laufenden, zur Klasse der „Light Railways“ zählenden Dampfstraßenbahnen, betrug am 31. Dezember 29 097 Meilen (46 642 km).²⁾ Hiervon wurden 802 Meilen (1 285 km) im Laufe des Jahres 1906 eröffnet.

Von den im Betrieb befindlichen Strecken kommen auf:

Bahnen im Betrieb der garantierten Gesellschaften (denen der Staat einen bestimmten Zinsfuß auf das Anlagekapital garantiert hat)	936,05 Meilen
Staatsbahnen im Betrieb von Privatgesellschaften	15 614,08 „
Staatsbahnen im Betrieb des Staates	6 105,07 „
Bahnen der „assisted Railways“ (die vom Staate subventioniert sind)	2 855,14 „
Bahnen der „unassisted Railways“ (die vom Staate nicht subventioniert sind)	41,77 „
Bahnen im Besitz von Vasallenstaaten	3 472,68 „
fremde, auf portugiesischem oder französischem Gebiet befindliche Bahnen	73,60 „

zusammen wie oben 29 097,93 Meilen.

¹⁾ Vgl. die Eisenbahnen Britisch-Ostindiens im Kalenderjahr 1906 im Archiv 1907 S. 232 u. ff. Die Angaben sind dem Bericht des britisch-ostindischen Eisenbahnamts entnommen: Administration Report on the Railways in India for the Calendar year 1906. London 1907.

²⁾ Am 31. Dezember 1906 stellte sich die Betriebslänge auf rund 28 295 Meilen (45 527 km), einschließlich der außerhalb von Gemeindebezirken laufenden Dampfstraßenbahnen.

Außerdem sind zwischen dem 1. Januar 1907 und 31. März 1907 206 Meilen (330 km) Bahnstrecken dem Verkehr übergeben worden. Mithin standen am 1. April 1907 im ganzen 29 303 Meilen (46 973 km) Schienenwege in Indien im Betrieb.

Hiervon kamen auf:

Bahnen mit	Breitspur	Meterspur	anderer Spurweite	zusammen
	Meilen			
am 30. März 1907	15 630	12 254	1 419	29 303

Im Berichtsjahr wurde der Bau von 981 Meilen (1 573 km) Bahnstrecke genehmigt, so daß sich am 31. Dezember 1906 im ganzen 3 150 Meilen (5 049 km) Bahnen teils im Bau befanden, teils genehmigt waren.

Das Anlagekapital der indischen Eisenbahnen betrug 3 851 382 000 Rupien und verteilt sich auf die einzelnen Bahnen wie folgt:

	in Tausend Rupien
Bahnen im Betrieb der garantierten Gesellschaften	122 994
Staatsbahnen im Betrieb von Privatgesellschaften	2 292 494
Staatsbahnen im Betrieb des Staates	953 708
Bahnen der sogenannten „assisted Railways“	235 893
„ „ „ „unassisted Railways“	2 756
„ im Besitz von Vasallenstaaten	193 362
„ auf fremdem Gebiet.	15 079
zusammen	3 816 286
dazu kommen noch für verschiedene nicht näher bezeichnete Ausgaben	35 096
so daß das gesamte Anlagekapital beträgt	3 851 382.

Die R o h e i n n a h m e n betragen im Jahre

1905	416 809 000 Rupien,
1906	441 173 000 „ . .

Hiervon kamen (in Millionen Rs.) auf:	1905	1906
Personenverkehr	127,88	136,88
Nebeneinnahmen aus dem Personen- verkehr	16,47	16,88
Güterverkehr	262,07	275,97
Telegraphenverkehr	0,88	0,86
Dampfbbootdienst	10,01	10,68
zusammen	416,81	441,17

Die Mehreinnahme beträgt gegen das Vorjahr 24 364 000 Rupien. Hiervon sind 20 674 000 Rupien auf die Vergrößerung des Eisenbahnnetzes zu rechnen. Die Reineinnahmen betragen 221 099 000 Rupien gegen 217 409 000 Rupien im Jahre 1905, mithin 3 690 000 Rupien mehr. Hieraus ergibt sich für das Jahr 1906 eine Verzinsung des Anlagekapitals von 5,83 % gegen 5,92 % im Vorjahre.

An der Mehreinnahme von 24 364 000 Rupien sind beteiligt die:

East Indian Railway	mit 4 661 000 Rs. = 19 %
North Western (State) Railway	„ 4 363 000 „ = 18 „
Eastern Bengal (State) Railway	„ 4 334 000 „ = 18 „

Der Rest der Mehreinnahmen kommt auf die Bengal-Nagpur, Bengal and North-Western, Great Indian Peninsula und Oudh and Rohilkhand (State) Railways.

Auf den indischen Bahnen wurden befördert:

	1905	1906	Zunahme
Personen Anzahl	248 157 000	271 060 000	23 903 000
Güter t	54 936 000	58 870 000	3 934 000

Die Zunahme der beförderten Personen betrug hiernach 9,63 % und die der beförderten Gütertonnen 7,14 %.

Auf die Zunahme im Personenverkehr ist der Besuch des Prinzen und der Prinzessin von Wales in Indien sowie die Industrie-Ausstellung in Kalkutta nicht ohne Einfluß geblieben. Auch war die Zahl der beförderten Pilger und der Vergnügungsreisenden eine erheblich größere als im Vorjahre. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr¹⁾ betragen 136 831 000 Rupien gegen 127 383 000 Rupien im Vorjahre. In der dritten

¹⁾ Ohne Nebeneinnahmen.

Klasse wurden 20,98 Millionen Personen mehr befördert und eine Mehreinnahme von 8,472 Millionen Rupien erzielt.

An der Mehreinnahme des gesamten Personenverkehrs von 9,448 Millionen Rupien ist die East Indian Railway mit 1,447 Millionen Rupien = 15 % beteiligt, während die verbleibende Mehreinnahme sich auf die Great Indian Peninsula, North Western (State), Eastern Bengal (State), Bengal-Nagpur, Oudh and Rohilkhand (State) und Rajputana-Malwa Railways verteilt:

Die Zunahme im Güterverkehr betrug 3,934 Millionen Tonnen, die Mehreinnahme 13,898 Millionen Rupien. Diese Mehreinnahme verteilt sich auf die East Indian Railway mit 3,511 Mill. Rup. = 25 %,

North Western (State) Railway 2,881 „ „ = 21 „.

Der Rest der Mehreinnahme fällt auf die Eastern Bengal (State), Bengal-Nagpur, Bengal and North Western and Bombay, Baroda and Central India Railways.

Die Betriebskosten der indischen Eisenbahnen beliefen sich auf

insgesamt Rs.
im Verhältnis zu den Roheinnahmen „

Diese Kosten setzen sich zusammen wie folgt:

Verwaltungskosten Mill. Rs.
Lokomotiven „
Wagen „
Verkehr „
allgemeine Zwecke „
sonstige Ausgaben „
zusammen „

	1905	1906
	199 400 000	220 074 000
	47,84	49,88
	48,16	54,32
	70,24	77,28
	18,41	20,37
	33,10	37,14
	18,69	19,50
	10,80	11,16
	199,40	220,07
	am 31. Dezember 1906	davon wurden im Jahre 1906 neu eingestellt

Die Anzahl der Betriebsmittel stellt sich am Schlusse des Berichtsjahres wie folgt:

Lokomotiven Anz.
Personenwagen „
Güterwagen „

6 045
21 053
115 336

230
791
4 316

Außerdem wurden ergänzt 414 Lokomotiven, 1 797 Personenwagen und 8 733 Güterwagen. Von den vorhandenen Fahrzeugen waren 3 419

Lokomotiven, 12 191 Personenwagen und 6 258 Güterwagen mit selbsttätiger Bremse ausgerüstet. Im Berichtsjahr erhielten 1 309 Fahrzeuge Gas- und elektrische Beleuchtungseinrichtung. Im ganzen waren damit 11 739 Fahrzeuge versehen, und zwar hatten 10 204 Gas und 1 535 elektrische Beleuchtung.

Über die Betriebsergebnisse des Gesamtbahnnetzes im Jahre 1906 finden sich nachfolgende Zahlen:

Gegenstand:		1905	1906
Betriebslänge am 31. Dezember	engl. Meil.	28 295	29 047
Verwendetes Anlagekapital der Betriebsstrecken	Rs.	3 669 394 000	3 792 073 000
Beförderte Personen	Anz.	248 157 000	271 063 000
Gefahrene Gütertonnen	t	54 936 000	58 869 000
Gefahrene Zugmeilen	Anz.	107 045 000	114 554 000
davon kommen auf:			
Personenzüge	"	33 491 000	37 155 000
Güterzüge	"	39 712 000	41 693 000
gemischte Züge	"	29 892 000	31 014 000
Gesamteinnahme:			
aus dem Personenverkehr ¹⁾		143 852 000	153 665 000
" " Güterverkehr	"	262 071 000	275 969 000
" Dampfschiff-, Telegraphen- u. verschiedenen Einnahmen	"	10 886 000	11 539 000
	zusammen	416 809 000	441 173 000
Betriebsausgaben:			
überhaupt	"	199 400 000	220 074 000
in Prozenten der Gesamteinnahmen	%	47,84	49,88
Reinertrag:			
überhaupt	Rs.	217 409 000	221 099 000
in Prozenten des Anlagekapitals	%	5,92	5,83
Auf 1 Betriebsmeile kommen an:			
Gesamteinnahmen	Rs.	14 731	15 162
Betriebsausgaben	"	7 047	7 563
Überschuß	"	7 684	7 599
Auf 1 Zugmeile kommen an:			
Gesamteinnahmen	"	3,89	3,85
Betriebsausgaben	"	1,86	1,92
Überschuß	"	2,03	1,93

¹⁾ Mit Nebeneinnahmen.

	1905	1906
Durchschnittliche Fahrt:		
einer Person Meil.	39,90	39,43
„ Gütertonne „	176,60	165,97
Durchschnittsertrag für 1 Person . Pies	2,47	2,46
„ „ 1 Gütertonne „	5,19	5,42

Über den Personenverkehr finden sich nachstehende Angaben:

	1905	1906
1. Beförderte Personen:		
I. Klasse Anz.	662 000	684 000
II. „ „	2 949 000	3 026 000
Zwischenklasse (Intermediate Class) „	8 104 000	8 494 000
III. Klasse „	218 413 000	239 391 000
zusammen „	230 128 000	251 595 000
Außerdem wurden Zeit-Fahrkarten und Fahrkarten an die in den Personenzügen befindlichen Eis-, Soda-, Limonaden- usw. Verkäufer verabfolgt „	18 029 000	19 468 000
demnach im ganzen „	248 157 000	271 063 000
2. Personengeleinnahme:		
I. Klasse Rs.	4 512 000	4 723 000
II. „ „	6 466 000	6 735 000
Zwischenklasse (Intermediate Class) „	8 306 000	8 687 000
III. Klasse „	106 876 000	115 348 000
Zeitkarten usw. „	1 223 000	1 338 000
verschiedene Einnahmen „	16 469 000	16 834 000
zusammen „	143 852 000	153 665 000
3. Durchschn. Fahrt einer Person:		
I. Klasse Meil.	98,29	100,71
II. „ „	72,92	74,47
Zwischenklasse (Intermediate Class) „	63,78	64,12
III. Klasse „	40,92	40,96
Zeitkarten usw. „	9,16	9,57
überhaupt „	39,90	39,43

4. Durchschnittsertrag für die Person und Meile:

	1905	1906
I. Klasse Pies	13,31	13,16
II. „ „	5,77	5,74
Zwischenklasse (Intermediate Class) „	3,09	3,06
III. Klasse „	2,30	2,29
Zeitkarten usw. „	1,42	1,38
An Einnahmen wurden erzielt für:		
Kaufmannsgüter im allgemeinen (general merchandise) Rs.	213 222 000	223 658 000
Kohlen und Koks für die eigenen und fremden Bahnen „	28 919 000	32 184 000
Militärvorräte „	2 063 000	2 058 000
Für den Bau von Eisenbahnen bestimmtes Material und fiskalische Vorräte „	14 651 000	15 154 000

Die beförderten Mengen Kohlen und Koks betragen im Berichtsjahr 11 187 407 t gegen 10 202 501 t des Vorjahres. Hieraus ergibt sich eine Zunahme von 984 906 t. Die hieraus erzielte Einnahme betrug 32 282 988 Rupien, gegen 28 996 878 Rupien im Vorjahr, demnach mehr 3 286 110 Rupien.

Die auf den indischen Bahnen hauptsächlich beförderten Erzeugnisse waren außer Kohlen: Getreide und Hülsenfrüchte, Baumwolle, roh und verarbeitet, Ölsaaten, Zucker und Salz.

Nachstehend sind die beförderten Mengen und die erzielten Einnahmen dargestellt:

Warengattung	1905		1906	
	Beförderte Mengen t	Erzielte Einnahme Rs.	Beförderte Mengen t	Erzielte Einnahme Rs.
Getreide und Hülsenfrüchte . .	9 979 518	67 150 822	10 660 162	67 292 855
Baumwolle, roh und verarbeitet	1 828 382	28 406 437	1 735 492	25 752 848
Ölsaaten	2 169 716	15 356 554	2 290 314	16 113 978
Zucker	1 522 307	11 491 093	1 798 012	15 105 138
Salz	1 738 046	10 723 782	1 843 138	11 378 754

Die Zahl der Beamten der ostindischen Bahnen betrug:

	1905	1906
Europäer Anz.	6 529	6 850
Eurasier (Mischlinge) "	9 181	9 326
Eingeborene "	436 323	463 108
zusammen "	452 033	479 284

Im Berichtsjahr kamen 292 schwere Unfälle und 7 379 andere Eisenbahnunfälle vor.

Die Gesamtzahl der durch Zugunfälle herbeigeführten Tötungen und Verletzungen von Reisenden und Bahnbediensteten stellte sich in den Jahren 1905 und 1906 wie folgt:

Es wurden:		1905	1906
Reisende	{ getötet	3	9
	{ verletzt	140	194
Bahnbedienstete	{ getötet	15	39
	{ verletzt	115	148
zusammen	{ getötet	18	48
	{ verletzt	255	342

Im ganzen wurden im Jahre 1906 auf den indischen Eisenbahnen 1 614 Personen getötet und 1 494 verletzt.

Unter den Getöteten befanden sich 164 Reisende, 380 Bahnbedienstete und 1 070 andere Personen; unter den Verletzten waren 562 Reisende, 599 Bahnbedienstete und 333 andere Personen.

Im vorhergehenden Jahre betrug die Zahl der auf den indischen Bahnen ums Leben gekommenen Personen 1 305, die der verletzten Personen 1 293.

Kleine Mitteilungen.

Über die Tätigkeit des Königlichen Materialprüfungsamts der Technischen Hochschule Berlin¹⁾ im Betriebsjahre 1906 ist den von dem Amte herausgegebenen Mitteilungen folgendes zu entnehmen:

In der Abteilung 1 für Metallprüfung wurden insgesamt 404 Anträge (425 im Vorjahr) erledigt, von denen 60 auf Behörden und 344 auf Private kamen. Diese Anträge umfaßten etwa 6 000 Versuche. An den erledigten 404 Anträgen ist das Inland mit 394, das Ausland mit 10 beteiligt.

Die Abteilung 2 für Baumaterialprüfung erledigte insgesamt 929 Anträge mit 38 590 Versuchen gegen 884 Anträge mit 33 473 Versuchen im Vorjahr, von denen 888 auf das Inland und 41 auf das Ausland kommen. Von den 38 590 Versuchen fallen 21 178 auf Bindemittel und 17 412 auf Steine aller Art und Verschiedenes.

Von der Abteilung 3 für papier- und textiltechnische Prüfungen wurden 1 198 Anträge erledigt, 679 im Auftrage von Behörden, 519 im Auftrage von Privaten. Von den 679 Behördenanträgen gingen 591 von preußischen Staatsbehörden, 68 von Reichsbehörden und 20 von städtischen Behörden ein. Von der Gesamtzahl der Anträge kommen 1 173 auf das Inland, 25 auf das Ausland.

Die Inanspruchnahme der Abteilung 4 für Metallographie durch Behörden und Private ist in stetiger Steigerung begriffen. Die Abteilung befaßte sich mit 102 Anträgen, gegen 77 und 63 in den beiden Vorjahren, von denen 97 aus dem Inland und 5 aus dem Ausland eingingen.

In der Abteilung 5 für allgemeine Chemie kamen 377 Anträge mit 876 Untersuchungen zur Ausführung. Von den Anträgen, an denen das

¹⁾ Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1907, S. 547.

Inland mit 360, das Ausland mit 17 beteiligt ist, fielen 87 mit 384 Untersuchungen auf Behörden, 290 mit 492 Untersuchungen auf Private.

Von der Abteilung 6 für Ölprüfung wurden 892 Proben zu 485 Anträgen (gegen 880 Proben zu 507 Anträgen im Vorjahr) erledigt. Von den Anträgen kamen 152 mit 362 Proben auf Behörden und 333 mit 530 Proben auf Private. Aus dem Inland gingen 473, aus dem Auslande 12 Anträge ein.

Eisenbahnen im Kongostaat.¹⁾ Die im Jahre 1898 vollendete Eisenbahnlinie von Matadi nach Leopoldville hat eine fortwährende und schnelle Steigerung des Verkehrs aufzuweisen. Die Bahn hat befördert in der Zeit vom

	1. Juli 1902 bis 30. Juni 1903	1. Juli 1903 bis 30. Juni 1904	1. Juli 1904 bis 30. Juni 1905	1. Juli 1905 bis 30. Juni 1906
--	--------------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------

Auf der Bergfahrt:

Reisende I. Klasse	1 068	1 234	1 228	1 421
„ II. „	8 357	7 696	9 096	10 193
Güter kg	11 480 210	17 090 920	17 683 710	20 795 140

Auf der Talfahrt:

Reisende I. Klasse	852	959	919	1 095
„ II. „	7 993	9 469	9 841	9 622
Güter kg	7 035 120	8 296 970	7 526 160	8 036 960

Bei der Festsetzung der Tarife, die der Genehmigung der Regierung unterliegen und unter gewissen Umständen herabgesetzt werden können, hat der Staat auf die Interessen des Handels und der Zivilisation einerseits sowie auf das in dem Unternehmen angelegte Kapital andererseits in gleichmäßiger Weise Rücksicht genommen. Im ganzen bestehen nach den von der Regierung mit der Gesellschaft getroffenen Vereinbarungen vier verschiedene Gütertarifsätze, nämlich:

- a) 0,21 Fres. für 1 tkm für Material zum Bau neuer Eisenbahnen am oberen Kongo (veränderlich je nach der Höhe der Selbstkosten),

¹⁾ Die nachstehenden Mitteilungen sind einer im Band XI, Heft 1 vom 2. November 1907 der im Reichsamt des Inneren zusammengestellten Berichte über Handel und Industrie enthaltenen Darstellung der wirtschaftlichen Verhältnisse des Kongostaats entnommen. Diese Darstellung beruht wiederum auf einem, dem König der Belgier erstatteten Bericht.

- b) 0,50 Fres. für 1 tkm für alle Transporte außer den unter a), c) und d) aufgeführten,
- c) 0,045 Fres. für 1 tkm bei Talfahrt für verschiedene Erzeugnisse des oberen Kongo (höhere Sätze bestehen für Elfenbein und Kantschuk),
- d) 2,5 Fres. für 1 tkm bei Bergfahrt für Spirituosen und gewisse hochwertige Güter.

Die Sätze für die Personenbeförderung betragen für die ganze Strecke 200 Fres. in I. und 25 Fres. in II. Wagenklasse.

Nach den Vertragsbestimmungen braucht die Gesellschaft vor dem 1. Juli 1910 keine neuen Tarifiermäßigungen zu gewähren, und der Staat ist nicht in der Lage, vor dem 1. Juli 1916 die Bahn für sich zu erwerben.

Der Ausbau des Bahnnetzes im Gebiete des oberen Kongo geht rasch vor sich. Die erste, 127 km lange Linie dieses Netzes, die Stanleyville mit Ponthierville verbindet, ist schon dem Verkehr übergeben worden. Der Betrieb auf ihr hat dem Bootsverkehr zwischen den genannten Städten ein Ende gemacht und einen Zugang zu dem zwischen Ponthierville und Kindu auf etwa 315 km hin schiffbaren Lualaba geschaffen, dessen Lauf dort reguliert und von einer Dampferflotte befahren wird. Der dann anschließende, 320 km lange Schienenweg von Kindu nach Kongolo wird die Verbindung mit dem Oberlaufe des Lualaba herstellen, der durch Vornahme einiger wenig bedeutender Arbeiten bis zu den Fällen von Kalengwe, 640 km von Kongolo entfernt, schiffbar gemacht werden wird. Mit den Arbeiten wird so vorgegangen, daß die Bahn von Kindu nach Kongolo und die daran anschließende Stromstrecke gleichzeitig dem Verkehr übergeben werden können.

Die Eisenbahn in Verbindung mit den schiffbaren Abschnitten des Lualaba-Kongo bildet so eine bedeutende Eingangstraße von 3400 km Länge. Sie verbindet Matadi mit der Gegend von Katanga, die heute auf dem Flußwege allein nur schwer zu erreichen ist, und ist zur Erschließung reicher und stark bevölkerter Gegenden berufen. An diesen großen Weg wird sich eine Abzweigung von Kongolo nach dem Taganyikasee anschließen. Es sind ferner Vorarbeiten für eine Eisenbahnstrecke im Gange, die die südliche Grenze von Katanga mit dem Lualaba südlich seiner Vereinigung mit dem Lufira verbinden soll. Zur Ausführung dieser Vorarbeiten ist auf Anregung des Staates eigens eine Gesellschaft, die Compagnie du chemin de fer du Katanga, gegründet worden. Die Regierung selbst hatte die Initiative zu Vorarbeiten für eine andere Bahn ergriffen, die den unteren Kongo direkt mit Katanga verbinden soll, ohne

daß Umladungen erforderlich werden. Die von ihr begonnenen Vorstudien werden jetzt ebenfalls von einer Gesellschaft, der Compagnie du chemin de fer du Bas-Congo au Katanga, fortgesetzt, die den Bau bewerkstelligen und den Betrieb übernehmen soll. Die Regierung hat dieser Gesellschaft außerdem die Vorarbeiten sowie den Bau und Betrieb einer weiteren Linie übertragen, die die Mineralgegend von Katanga mit der von Benguella ausgehenden, gegenwärtig im Bau befindlichen portugiesischen Bahn verbinden soll. Diese Gesellschaft soll ferner im Verein mit der zuerst erwähnten den Bau und Betrieb der Bahn übernehmen, die deren Hauptgegenstand bildet.

Zur Ermöglichung der verschiedenen genannten Unternehmungen hat der Staat durch Beschluß vom 3. Juni 1906 die Ausgabe von Obligationen im Nennbetrage von 150 Millionen Franken genehmigt.

Die Compagnie du chemin de fer du Bas-Congo wird zunächst die Bahnabschnitte ausbauen, deren Betrieb sofort einen Gewinn abwerfen wird.

Der Bau einer Bahn, die die Grenze des Kongostaats mit dem schiffbaren Kanal des Nil in der Nähe von Lado verbinden wird, ist durch das am 9. Mai 1906 zwischen England und dem Kongostaat geschlossene Abkommen vorgesehen. Nach den Bestimmungen dieses Abkommens soll eine englisch-belgische Gesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb dieser Bahn erhalten. Für das in dem Unternehmen anzulegende Kapital wird die Ägyptische Regierung eine Zinsgarantie von 3% auf eine 800 000 £ nicht überschreitende Summe gewähren. Eine aus Beamten der Regierungen des Sudan und des Kongostaats bestehende Kommission stellt zurzeit an Ort und Stelle Erhebungen an.

Die portugiesischen Eisenbahnen in den Jahren 1903 bis 1905.¹⁾ Einer amtlichen Mitteilung über die Statistik des Verkehrs der portugiesischen Eisenbahnen vom 1. Januar 1877 bis 31. Dezember 1905²⁾ sind die nachstehenden Zahlen für die Jahre 1903 bis 1905 entnommen. Danach umfaßte das portugiesische Eisenbahnnetz im Jahresdurchschnitt 1905 überhaupt 2 507 km, gegen das Jahr 1903 103 km mehr. Von dieser Vergrößerung des Eisenbahnnetzes kommen auf die Breitspurbahnen im

1) Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1904 S. 1494 ff.: Die portugiesischen Eisenbahnen im Jahre 1902.

2) Elementos estatísticos dos Caminhos de Ferro do Continente de Portugal de 1877—1905.

Staatsbetrieb 23 km, auf die Breitspurbahnen im Privatbetrieb 70 km und auf die Schmalspurbahnen im Privatbetrieb 10 km.

Es kommen auf	1903	1904	1905
Breitspurbahnen im Staatsbetrieb . . km	876	885	899
„ „ Privatbetrieb . . „	1325	1395	1395
Schmalspurbahnen „ „ . . „	203	203	213
zusammen „	2404	2488	2507

Die Hauptbetriebsergebnisse in den Jahren 1903 bis 1905 sind in der nachstehenden Übersicht zusammengestellt:

	Gesamtnetz		
	1903	1904	1905
Mittlere Betriebslänge km	2404	2488	2507
Beförderte Personen Anz.	13 533 529	14 298 514	14 729 623
Beförderte Güter:			
Eilgut t	179 729	161 859	177 857
Frachtgut „	3 571 809	3 612 180	3 764 877
Einnahmen (ohne Steuer):			
vom Personenverkehr Milr.	3 588 871	3 797 686	3 909 333
„ Eilverkehr „	732 516	768 951	821 959
„ Güterverkehr „	4 168 909	4 238 883	4 262 128
„ Verkehr zusammen „	8 490 296	8 805 470	8 993 420
überhaupt (mit Nebenerträgen) ¹⁾ . . „	9 083 932	9 312 032	9 502 320
Betriebskosten „	4 024 468	4 288 634	4 284 098
Betriebsüberschuß „	4 465 828	4 516 836	4 709 322
Auf 1 km kommen (rund) an:			
Betriebsüberschuß „	1 858	1 819	1 878
Betriebskosten „	1 674	1 727	1 709
Verhältnis von $\frac{\text{Ausgabe}}{\text{Einnahme}}$ %	0,47	0,48	0,47
Von den beförderten Personen kommen auf:			
I. Klasse Anz.	958 664	1 035 414	1 041 567
II. „ „	3 717 828	3 693 659	3 861 662
III. „ „	8 857 087	9 564 441	9 826 394

¹⁾ Bei den Privatbahnen einschließlich der staatlichen Zinszuschüsse.

		Breitspurbahnen im Staatsbetrieb		
		1903	1904	1905
Mittlere Betriebslänge	km	876	885	899
Beförderte Personen	Anz.	2 183 360	2 386 118	2 640 871
Beförderte Güter:				
Eilgut	t	45 966	45 737	48 786
Frachtgut	"	803 705	810 391	885 978
Einnahmen (ohne Steuer):				
vom Personenverkehr	Milr.	959 919	997 736	1 024 670
" Eilverkehr	"	287 102	278 123	297 605
" Güterverkehr	"	1 268 426	1 217 816	1 271 980
" Verkehr zusammen	"	2 515 447	2 493 705	2 594 255
überhaupt (mit Nebenerträgen ¹⁾)	"	2 612 148	2 506 521	2 608 822
Betriebskosten	"	1 334 419	1 479 913	1 482 073
Betriebsüberschuß	"	1 181 028	1 013 792	1 112 182
Auf 1 km kommen (rund) an:				
Betriebsüberschuß	"	1 348	1 146	1 237
Betriebskosten	"	1 523	1 672	1 649
Verhältnis von $\frac{\text{Ausgabe}}{\text{Einnahme}}$	%	0,53	0,59	0,57
Von den beförderten Personen kommen auf:				
I. Klasse	Anz.	155 500	160 673	153 096
II. "	"	387 561	412 362	473 779
III. "	"	1 640 299	1 813 083	2 013 996

		Breitspurbahnen im Privatbetrieb		
		1903	1904	1905
Mittlere Betriebslänge	km	1 325	1 395	1 395
Beförderte Personen	Anz.	10 332 804	10 726 519	10 805 172
Beförderte Güter:				
Eilgut	t	123 692	107 793	119 993
Frachtgut	"	2 603 744	2 643 265	2 720 802
Einnahmen (ohne Steuer):				
vom Personenverkehr	Milr.	2 463 038	2 618 270	2 692 178
" Eilverkehr	"	421 588	435 844	497 457
" Güterverkehr	"	2 771 665	2 893 917	2 861 547
" Verkehr zusammen	"	5 656 291	5 978 031	6 051 182
überhaupt (mit Nebenerträgen ¹⁾)	"	6 051 934	6 366 517	6 429 179

¹⁾ Einschließlich der staatlichen Zinszuschüsse.

		Breitspurbahnen im Privatbetrieb		
		1903	1904	1905
Betriebskosten	Milr.	2 514 448	2 630 473	2 616 294
Betriebsüberschuß	"	3 141 843	3 347 558	3 434 888
Auf 1 km kommen (rund) an:				
Betriebsüberschuß	"	2 371	2 400	2 462
Betriebskosten	"	1 898	1 886	1 875
Verhältnis von $\frac{\text{Ausgabe}}{\text{Einnahme}}$	%	0,44	0,44	0,43
Von den beförderten Personen kommen auf:				
I. Klasse	Anz.	699 618	757 243	768 448
II. "	"	2 486 338	2 294 201	2 313 544
III. "	"	7 146 848	7 675 075	7 728 185

		Schmalspurbahnen im Privatbetrieb		
		1903	1904	1905
Mittlere Betriebslänge	km	203	203	213
Beförderte Personen	Anz.	1 017 365	1 180 877	1 283 580
Beförderte Güter:				
Eilgut	t	8 071	8 320	9 078
Frachtgut	"	164 360	158 523	158 097
Einnahmen (ohne Steuer):				
vom Personenverkehr	Milr.	165 914	181 680	192 484
" Eilverkehr	"	23 827	24 985	26 897
" Güterverkehr	"	128 817	127 069	128 601
" Verkehr zusammen	"	318 558	333 734	347 982
überhaupt (mit Nebenerträgen) ¹⁾	"	419 851	438 994	464 319
Betriebskosten	"	175 600	178 248	185 731
Betriebsüberschuß	"	142 958	155 486	162 251
Auf 1 km kommen (rund) an:				
Betriebsüberschuß	"	704	766	762
Betriebskosten	"	865	878	872
Verhältnis von $\frac{\text{Ausgabe}}{\text{Einnahme}}$	%	0,55	0,53	0,53
Von den beförderten Personen kommen auf:				
I. Klasse	Anz.	103 546	117 498	125 028
II. "	"	843 929	987 096	1 074 339
III. "	"	69 890	76 283	84 213

1) Einschließlich der staatlichen Zinszuschüsse.

Über die Betriebsergebnisse der im Privatbetrieb befindlichen doppelgleisigen Stadtbahn von Lissabon in den Jahren 1903 bis 1905 finden sich nachstehende Angaben:

		Stadtbahn von Lissabon		
		1903	1904	1905
Mittlere Betriebslänge	km	4	4	4
Beförderte Personen:				
I. Klasse	Anz.	142 329	158 825	152 353
II. „	„	455 055	493 151	473 323
III. „	„	1 407 260	1 453 106	1 394 920
	zusammen Anz.	2 004 644	2 105 082	2 020 596
Befördertes Eilgut	t	37 847	13 236	15 135
Einnahmen (ohne Steuer):				
im Personenverkehr	Milr.	78 480	94 547	80 220
„ Eilverkehr	„	15 228	16 482	18 434
„ Verkehr zusammen	„	93 708	111 029	98 654
überhaupt (mit Nebenerträgen)	„	97 047	117 301	109 425
Betriebskosten	„	97 733	91 517	88 967
Betriebsüberschuß	„	— 4 025	19 512	9 687
Auf 1 kommen (rund) an:				
Betriebsüberschuß	„	— 1 006	4 878	2 422
Betriebskosten	„	24 433	22 879	22 242
Verhältnis von	Ausgabe Einnahme	1,04	0,82	0,81

Die Eisenbahnen der Türkei im Jahre 1905.¹⁾ Die Eisenbahnen der Türkei zerfallen in drei Gruppen:

1. Staatsbahnen im Staatsbetrieb,
2. „ „ Privatbetrieb und
3. Privatbahnen im Privatbetrieb.

Die letztgenannten stehen unter der Verwaltung verschiedener ausländischer Gesellschaften, denen zum Teil ein kilometrischer Zuschuß vom Staate gewährleistet ist.

Die Spurweiten der Linien sind verschieden, 1,00, 1,05 und 1,44 m.

¹⁾ Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1907 S. 1013.

In die Gruppe 1 gehört die „Chemin de fer Hamidié du Hedjaz“, die Hedschas- oder Mekkabahn, die nach den heiligen Städten des Islams, nach Mekka und Medina, führt. Die Hauptlinie hat ihren Ausgangspunkt in Damaskus und entsendet eine Zweiglinie nach Kaiffa am Mittelländischen Meer.¹⁾

In die Gruppe 2 gehören die „Orientalischen Eisenbahnen“ und die Verbindungslinie Bellovo—Vakarel.

In die Gruppe 3 gehören folgende Linien, für die ein staatlicher Zuschuß nicht gewährleistet ist:

1. Smyrna—Aidin	516,568 km
2. Beirut—Damaskus und Damaskus—Hamah mit Fortsetzung	247 „
3. Jaffa—Jerusalem	87 „
4. Mersina—Adana	67 „
5. Mudania—Brussa	41 „
6. Hamidié—Ada Bazar (Zweiglinie der Anatolischen Eisenbahn)	9 „
7. die Verbindungslinie von Beirut nach dem Meere	2,204 „
zusammen	969,792 km,

ferner folgende, die einen staatlich gewährleisteten Zuschuß genießen:

1. die Verbindungsbahn Salonichi — (Konstantinopel) Dedeagatsch	510,589 km
2. Salonich—Monastir	219 „
3. Konia—Bulgurlu (erster Abschnitt der Bagdadbahn)	200 „
4. Haidar Pascha—Angora (anatolische Eisenbahnen)	578,711 „
5. Cassaba—Aflon Karahissar	251 „
6. Rayak—Hamah	188,188 „
7. Eski Schehir—Konia mit der Zweiglinie Alajund—Kutahia (anatolische Eisenbahnen)	445,445 „
8. Smyrna—Cassaba	266 „
zusammen	2 658,933 km.

Der zugesicherte kilometrische Zuschuß wird in verschiedener Weise gewährt:

- a) bis zur Höhe einer bestimmten Mindesteinnahme für das Kilometer Bahnlänge. Wird diese Mindesteinnahme nicht erreicht, so wird der Unterschied zwischen der wirklichen Einnahme und der festgesetzten Mindesteinnahme vom türkischen Staat an die Eisenbahngesellschaft ausbezahlt;

¹⁾ Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1907 S. 315 ff.

- b) bis zur Höhe einer festgesetzten Mindesteinnahme, doch darf der Zuschuß eine bestimmte Höhe nicht überschreiten;
- c) der türkische Staat überläßt der Eisenbahngesellschaft einen Teil der Einnahmen, z. B. die Hälfte, für deren Höhe er keine Verpflichtung übernimmt, doch gewährleistet er einen Betrag zur Deckung der Betriebskosten.

Die unter 1—6 bezeichneten Bahnen genießen in der unter a angeführten Weise den gewährleisteten Zuschuß.

In der unter b angeführten Weise ist der Zuschuß für die Linie Eski Schehir—Konia und in der unter c angeführten Weise der Linie Smyrna—Cassaba gewährleistet worden.

Von der Hedschasbahn, deren Bau bekanntlich durch die Einführung verschiedener Gebühren, hauptsächlich aber durch die freiwillige Beisteuer frommer Mohamedaner ermöglicht wurde, waren Ende 1905 an 734 km dem Betrieb übergeben. Der Wassermangel, die Schwierigkeiten bei der weiten Beförderung der Baumaterialien sowie zeitweiliger Geldmangel und andere Hindernisse haben die Ausführung des Baues verzögert.

Die Orientalischen Eisenbahnen, deren Netz 1 264 km umfaßt, nehmen unter den Eisenbahnen der Türkei eine Ausnahmestellung ein. Sie stehen im Betriebe einer nicht konzessionierten Betriebsgesellschaft, die dem Staate hierfür jährlich von den Roheinnahmen, soweit sie für je 1 km Bahnlänge den Betrag von 7 000 Fres. übersteigen, 45 v. H. zu entrichten hat.

Auf die europäische Türkei kamen folgende Bahnlinien:

1. Orientalische Eisenbahnen:

Konstantinopel—Adrianopel	319	km
Adrianopel—Dedeagatsch	149	„
„ —Bellovo	243	„
Tirново—Jamboly	107	„
Salonichi—Mitrovitza	363	„
Üsküb—Sibeftsche	85	„
Bellovo—Vakarel	46,287	„
2. Salonichi—Monastir.	219	„
3. Verbindungsbahn Salonichi— (Konstantinopel) De- deagatsch	510,589	„
	<hr/>	
	zusammen	2 041,876 km.

Alle diese Linien sind vollspurig.

Von den Orientalischen Eisenbahnen befinden sich 310 km auf bulgarischem Gebiete, desgleichen die Linie Bellovo—Vakarel, deren Betrieb

der bulgarische Staat gegen Entrichtung eines jährlichen Betrages von 2 250 Frcs. für das Kilometer pachtweise übernommen hat.

Auf die asiatische Türkei kamen folgende Eisenbahnlinien:

	Länge	Spurweite
1. die Hedschasbahn Hauptlinie	573 km	1,05 m
" " Zweiglinie nach Kaiffa	161 "	1,05 "
2. " Bagdadbahn Konia—Bulgurlu	200 "	1,44 "
3. " Anatolischen Bahnen:		
Haidar Pascha—Ismid	93,150 "	1,44 "
Ismid—Angora mit der Zweiglinie Hamidié—Ada Bazar	494,561 "	1,44 "
Eski Schehir—Konia mit der Zweiglinie Alayund—Kutahia	444 "	1,44 "
4. Mudania—Brussa	41,280 "	1,00 "
5. Aidin Railway:		
Hauptlinie Smyrna—Aidin—Dineer	376,509 "	1,44 "
Zweiglinie Torbali—Tireh	47,860 km	
" Tschatal — Karagatsch—Ödemiş	25,395 "	
Zweiglinie Paradiso—Budja	3,318 "	
" Ghazi — Ömer — Sédiköi	1,449 "	
" Sudludje — Dschivril	30,571 "	
" Baladjik—Söké	22,130 "	
" Gondjeli—Denizli	9,460 "	
	140,183 "	1,44 "
6. Smyrna—Cassaba und Verlängerung:		
Hauptlinie Smyrna—Cassaba—Alaschehir	168,978 "	1,44 "
Zweiglinie nach Burnabad	4,898 "	1,44 "
" " Magnesia—Soma	91,730 "	1,44 "
Fortsetzung der Hauptlinie Ala Schehir—Afion Karahissar	252 "	1,44 "
7. Beirut—Damaskus—Hamah:		
Beirut—Damaskus	147 "	1,05 "
" —Hafen	2,204 "	1,05 "
Damaskus—Mzerib (Hauran)	100 "	1,05 "
Kayak—Hamah	188,188 "	1,44 "
Hamah—Aleppo	143 "	1,44 "
8. Mersina—Adana	67 "	1,44 "
9. Jaffa—Jerusalem	86,660 "	1,00 "
zusammen . . . 3 775,271 km.		

Die den verschiedenen Bahnen staatlich zugesicherten Mindesteinnahmen für das Jahr und Kilometer betragen für die Linien:

1. Salonich— (Konstantinopel) Dedeagatsch	15 500 Fres.	
2. „ —Monastir	14 300 „	
3. Konia—Bulgurlu (Bagdadbahn)	15 500 „	
(wovon 4 500 Fres. zur Deckung der Betriebskosten)		
4. Haidar Pascha—Ismid	} Anatolische Bahnen {	
5. Ismid—Angora		13 300 „
6. Eski Schehir—Angora höchstens bis }		15 000 „
6. Eski Schehir—Angora höchstens bis }	6 750 „	
7. des alten Netzes der Cassababahn (Smyrna—Ala Schehir mit Zweiglinien)	2 310 000 „	
(gewährleistete halbe Jahreseinnahme)		
8. der Cassababahn von Ala Schehir nach Afion Karahissar	18 880 „	
9. Rayak—Hamah	15 000 „	

Die Roheinnahmen der verschiedenen Bahnen und die vom Staate gewährleisteten Zuschüsse gestalteten sich im Jahre 1905 folgendermaßen:

1. Orientalische Eisenbahnen. Einnahmen	14 599 222,21 Fres.
7 000 Fres \times 264 km	8 848 000,00 „
Betrag der Roheinnahmen über 7 000 Fres.	5 751 222,21 „
Hiervon 45 $\frac{0}{10}$ zugunsten des Staates	2 588 049,99 „
„ 55 „ „ der Betriebsgesellschaft 3 163 172,21 „	

Es betragen somit die wirklichen Einnahmen der

Betriebsgesellschaft $8\,848\,000 + 3\,163\,172,21 = 12\,011\,172,21$ „

2. Salonich— (Konstantinopel) Dedeagatsch:

gewährleistete Mindesteinnahme 15 500 Fres.

$\times 510,5891$ km 7 914 131,05 „

wirkliche Roheinnahmen 2 170 787,38 „

daher Staatszuschuß 5 743 343,67 Fres.

3. Salonich—Monastir:

gewährleistete Mindesteinnahme 14 300 Fres.

$\times 218,866$ km 3 129 784,00 Fres.

wirkliche Roheinnahme 2 059 900,00 „

daher erforderlicher Staatszuschuß 1 069 884,00 Fres.

4. Konia—Bulgurlu (Bagdadbahn):

gewährleistete Mindesteinnahme 15 500 Fres.

$\times 200$ km 3 100 000,00 Fres.

wirkliche Einnahme 323 360,00 „

daher erforderlicher Staatszuschuß 2 776 640,00 Fres.

5. Anatolische Bahnen:

a) Linie Haidar Pascha—Angora, gewährleistete kilometrische Mindesteinnahme	14 252,83 Frcs.
die durchschnittliche Roheinnahme für je 1 km betrug	12 348,48 „
daher erforderlicher staatlicher Zu- schuß für jedes Kilometer	1 904,35 Frcs.
d. i. für 578,71185 km \times 1 904,35 Frcs.	1 102 069,91 „
b) Linie Eski Schehir—Konia, gewährleistete Mindesteinnahme für jedes Kilometer	13 823,40 „
bei einem höchstbegrenzten kilometrischen Zuschuß von	6 734,30 „
die durchschnittliche kilometrische Rohein- nahme betrug	7 339,06 „
daher erforderlicher Staatszuschuß	6 484,34 Frcs.
d. i. für 445,44325 km = 6 484,34 Frcs.	2 888 403,76 „
insgesamt betrug daher der staatliche Zu- schuß	3 990 454,32 Frcs.

6. Die durchschnittliche kilometrische Einnahme
der Linie Hamidié—Ada Bazar betrug
11 963,87 Frcs. \times 9 km

107 674,83 „

7. Smyrna-Cassababahn:

a) altes Netz. Roheinnahmen	4 372 029,08 „
hiervon kamen auf die Betriebsausgaben die Hälfte	2 186 014,54 „
die von dem festgesetzten staatlichen Zu- schuß von	2 310 000,00 „
in Abzug gebracht wurden; es war somit ein staatlicher Zuschuß zu leisten von	123 985,46 „
b) neues Netz (Linie Ala Schehir—Afion Kara- hissar): die gewährleistete Mindesteinnahme ¹⁾ betrug	208 799,79 Ltq. ²⁾
die wirklichen Roheinnahmen ergaben	57 350,84 „
daher erforderlicher Staatszuschuß	151 448,95 Ltq.
oder 3 442 021,66 Frcs. insgesamt betrug daher der staatliche Zuschuß	3 566 007,12 Frcs.

¹⁾ Die gewährleistete kilometrische Mindesteinnahme betrug 830,76 Ltq. \times 251,23588 km.

²⁾ 1 Ltq. (türkisches Pfund) = 22,70 Frcs. Nominalwert.

8. Aidin Railway:	
die Roheinnahmen betragen	8 260 464,00 Fres.
d. i. durchschnittlich für je 1 km	15 993,00 "
9. Damaskus—Hamah und Verlängerung:	
a) Beirut—Damaskus—M'zerib:	
Roheinnahmen	3 555 296,16 Fres.
b) Rayak—Hamah:	
gewährleistete Mindesteinnahme für 1 km	15 000,00 "
188,188 km \times 15 000 Fres.	2 822 820,00 "
wirkliche Roheinnahme	<u>927 159,95 "</u>
daher erforderlicher staatlicher Zuschuß	1 895 660,05 Fres.
c) Beirut—Hafen:	
die Roheinnahmen betragen	102 909,35 Fres.
d. i. durchschnittlich für je 1 km	46 683,00 "
die Gesamteinnahmen, einschließlich des staatlichen Zuschusses, betragen	6 481 025,51 "
10. Jaffa—Jerusalem:	
Roheinnahmen	854 013,66 "
d. i. durchschnittlich für je 1 km	9 816,25 "
11. Mersina—Tarsus—Adana:	
Roheinnahmen	620 085,00 "
d. i. durchschnittlich für je 1 km	9 255,00 "
12. Mudania—Brussa:	
Roheinnahmen	332 409,32 "
d. i. durchschnittlich für je 1 km	8 052,55 "
13. Hedschasbahn:	
Roheinnahmen unbekannt.	
Die Gesamteinnahmen aller Bahnen der Türkei	
bezifferten sich auf	50 003 966,11 "
und die staatlichen Zuschüsse insgesamt auf	19 042 007,60 "
Der Nationalität nach waren Eisenbahnen im Betrieb:	
1. türkisch:	die Hedschasbahn 734,000 km
2. deutsch:	die Linie Salonich—
	Monastir 219,000 km
	die Anatolischen Bahnen 1 033,711 "
	„ Bagdadbahn <u>200,000</u> "
	1 452,711 "
3. englisch:	„ Aidin Railway 516,588 "
4. österreichisch:	„ Orientalischen Eisenbahnen 1 264,000 "

5. französisch:	die Linien:		
	Salonich—Dedeagatsch	510,589	
	Smyrna — Cassaba —		
	Afion Karahissar .	517,000	
	Damaskus—Hamah	}	581,000
	Damaskus—Mzerib		
	Rayak—Hamah .		
	Hamah—Aleppo .		
			1 607,981 km
6. verschiedene:	Jaffa—Jerusalem	87,000	„
	Mersina—Adana	67,000	„
	Mudania—Brussa	41,280	„
	Bellovo—Vakarel	46,287	„
			<i>F. M.</i>

Die anatolischen Eisenbahnen in den Jahren 1905 und 1906.¹⁾

Das Geschäftsjahr der anatolischen Eisenbahnen fällt mit dem Kalenderjahr zusammen:

Das Betriebsnetz umfaßte in beiden Jahren an eigenen Linien 1032 km und 200 km der ersten Teilstrecke der Bagdadbahn.

Die kilometrischen Einnahmen betragen:

	1905	1906
1. auf der Stammlinie Haidar Pascha		
—Angora Fres.	12 363,69	12 140,00
2. auf dem Ergänzungsnetz Eski		
Schehir—Konia „	7 967,64	6 156,12
3. auf der Zweigbahn Hamidié—		
Ada Bazar „	11 963,87	14 271,45

Die gesamten Roheinnahmen betragen:

	1905	1906
1. auf der Stammlinie Haidar Pascha		
Angora Fres.	7 146 213,97	7 016 923,25
2. auf dem Ergänzungsnetz Eski		
Schehir—Konia „	3 545 599,62	2 739 473,26
3. auf der Zweiglinie Hamidié—		
Ada Bazar „	107 674,79	128 443,10

¹⁾ Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1906 S. 193.

	1905	1906
Die Betriebsausgaben betragen:		
im ganzen Fres.	4 304 582,91	4 453 596,95
davon kamen:		
auf Generalunkosten "	935 316,48	1 012 606,85
" Verkehrsdienst "	805 595,38	861 562,33
" Fahrdienst "	1 760 796,62	1 760 031,90
" Bahnerhaltungsdienst "	802 843,78	819 395,87
Insgesamt betragen durchschnittlich für je 1 km Bahnlänge:		
die Einnahmen Fres.	10 464,62	9 578,38
" Ausgaben "	4 171,11	4 315,50
somit bezifferte sich der Betriebs- überschuß auf "	6 293,51	5 262,88

Der Betriebskoeffizient auf dem ganzen Netze betrug demnach im Jahre 1905 39,859 und im Jahre 1906 45,055 v. H.

Die staatlichen Zuschüsse be-
trugen:

für die Stammlinie Haidar Pascha—

Angora Fres.

für die Ergänzungslinie Eski Schehir

—Konia Ltq.¹⁾

	1905	1906
für die Stammlinie Haidar Pascha— Angora Fres.	1 039 107,81	1 165 464,17
für die Ergänzungslinie Eski Schehir —Konia Ltq. ¹⁾	112 543,34	131 744,52

Im Jahre 1905 hatte der türkische Staat die für die Linie Eski Schehir—Konia gewährleistete Mindestroheinnahme von 131 744,52 Ltq. zum ersten male nicht voll zu leisten.

Zugverkehr. Die Züge haben Zug-
kilometer durchlaufen:

im ganzen

und zwar:

Personenzüge

gemischte Züge

Güterzüge

Sonderzüge

Arbeitszüge

	1905	1906
im ganzen	1 591 022	1 501 795
und zwar:		
Personenzüge	183 498	204 519
gemischte Züge	827 395	828 452
Güterzüge	552 638	431 630
Sonderzüge	3 294	13 498
Arbeitszüge	24 197	23 696

¹⁾ Türkisches Pfund, Nennwert 22,70 Fres.

Achskilometer wurden zurückgelegt:	1905	1906
von den Personenzügen	3 375 182	3 822 222
„ „ gemischten Zügen	31 314 256	29 984 866
„ „ Güterzügen	23 430 668	19 040 020
„ „ Sonderzügen	15 706	158 778
„ „ Arbeitszügen	423 694	538 190
zusammen	58 559 506	53 544 076
An Fahrzeugen waren vorhanden:		
Tenderlokomotiven	18	21
Lokomotiven mit Tender	61	62
Hilfstender	3	3
Schneepflüge	3	3
zweiachsige Personenwagen	213	213
vierachsige „	26	26
zweiachsige Gepäckwagen	37	37
vierachsige Gepäck- und Postwagen	4	4
Güterwagen	1 376	1 376

Die außerordentlichen Ausgaben für Verbesserungen und Ersatz bezifferten sich im Jahre 1905 auf 13 353,79 Ltq. und im Jahre 1906 auf 14 976,94 Ltq.

Allgemeines. Die Hafengesellschaft für den Hafenbau in Haidar Pascha unternahm den Bau eines neuen Silos von 10 500 t sowie eines großen Getreidespeichers von 7 500 t Fassungsvermögen. Diese Neubauten wurden im Jahre 1906 vollendet. Dagegen soll der Bau des neuen Bahnhofes in Haidar Pascha erst im Jahre 1908 fertig werden.

Finanzielles. Das Obligationskapital von 160 000 000 Frcs. wurde dem Amortisationsplan gemäß im Jahre 1905 auf 158 575 000 Frcs. und im Jahre 1906 auf 158 403 000 Frcs. vermindert.

Die Bahnanlagekosten bezifferten sich

	1905	1906
im ganzen auf Frcs.	179 009 122,46	179 292 027,84
der Wert der Fahrzeuge betrug . . „	13 651 840,04	13 840 661,35
„ „ des Inventars betrug . . „	1 677 550,47	1 796 924,88

	1905	1906
Roheinnahmen des Gesamtnetzes:		
aus dem Reiseverkehr Fres.	2 678 313,11	2 639 259,52
„ Gepäck- und Hundeverkehr. „	68 499,84	76 756,32
„ Eilgutverkehr „	356 768,94	301 816,01
„ Tierverkehr (Eil- und Frachtgut) „	91 263,53	124 533,93
„ Frachtgutverkehr „	7 586 729,55	6 722 293,72
sonstige Einnahmen „	17 913,11	20 180,06
zusammen „	10 799 488,88	9 884 839,61
Reiseverkehr Es wurden be-		
fördert:		
Reisende I. Klasse Fres.	94 576	88 096
„ II. „ „	595 063	598 847
„ III. „ „	1 235 386	1 375 627
Militärpersonen „	99 175	76 307
zusammen „	2 024 200	2 138 877
Im Jahre 1905 kamen von der Ge-		
samtzahl der Reisenden:		
auf den Stadtbahn- und Vorortverkehr		
Haidar Pascha—Pendik (25 km)	1 445 802	1 522 018
auf den Binnenverkehr Haidar Pascha—		
Ismid (ohne Stadtbahnverkehr)	171 803	186 321
auf den übrigen Verkehr	240 896	243 419
An Gepäck und Hunden wurden		
befördert:		
Gepäck t	2 941	3 323
Hunde Stck.	2 271	2 472
An Eilgütern wurden befördert:		
Kolli t	61	57
Güter „	13 174	10 006
Militärgüter „	477	45
Pferde Anz.	1 361	679
Wertsendungen „	65	52
„ Ltq.	182	217
Fuhrwerke Stck.	—	1
lebende Tiere „	13	809

An Frachtgütern wurden befördert:

	1905	1906
Güter I. Klasse t	11 154	16 326
„ II. „ „	1 599	1 602
„ III. „ „	1 139	1 880
„ auf Grund von Sondertarifen „	483 260	440 808
Militärtransporte „	1 753	1 296
Fuhrwerke Anz.	5	12
lebende Tiere Stck.	70 635	89 950

Hauptsächlich wurden folgende Güter befördert:

	1905	1906
Backsteine und Ziegel t	2 052,8	2 327,8
Eier „	3 432,0	5 120,0
Obst (außer Trauben). „	6 137,0	4 215,2
Gemüse, frisch „	1 281,0	1 713,7
„ trocken „	6 152,9	5 232,2
Getreide „	217 764,4	190 729,4
Holz (Bauholz) „	17 657,5	17 103,7
„ (Brennholz) „	1 386,3	1 330,6
Kokons und Seide „	617,2	1 231,0
Manufakturwaren „	4 915,9	5 092,7
Meerschaum „	163,7	180,3
Mehl „	4 235,4	4 528,9
Mineralien „	0,8	8 535,3
Opium „	84,1	171,9
Petroleum „	4 809,0	6 465,8
Salz „	3 441,7	3 411,8
Tabak „	3 472,9	3 129,1
Trauben „	3 209,4	789,4
Wolle „	6 303,0	7 150,8
Zucker „	5 508,5	8 294,5

Fr. M.

Die Eisenbahnen in der Kapkolonie.¹⁾ Über die Betriebsergebnisse der Staatsbahnen in der englischen Kolonie Kap der guten Hoffnung im Jahre 1906 finden sich in dem amtlichen Bericht der Kolonie, Report of the General Manager of Railways for the Year 1906, Cape Town 1906, die nachstehende Angaben:

Am 31. Dezember 1906 betrug die Gesamtlänge der im Betrieb befindlichen Staatsbahnen 3 191 englische Meilen (5 134 km). Von der Betriebslänge, im Jahresdurchschnitt 3 074 Meilen, entfallen auf:

das westliche Bahnnetz . . .	1 242 Meilen,
„ Mittelland- „ . . .	1 090 „ ,
„ östliche „ . . .	742 „ .

In diesem staatlichen Bahnnetz sind die Rhodesia-Eisenbahn und die Bahnen der Kolonien Oranje-River und Transvaal nicht mitenthalten.

Eröffnet im Jahre 1906 wurden 8 neue Bahnlinien von 206 Meilen Länge.

Nachstehend sind die hauptsächlichsten Betriebsergebnisse für die Jahre 1905 und 1906 übersichtlich zusammengestellt:

	1905	1906
Es betrug:		
Betriebslänge am Ende des Jahres . Meil.	2 987	3 191
„ im Jahresdurchschnitt „	2 808	3 074
Baukapital für die Betriebsstrecken . £	29 973 024	31 276 196
„ „ 1 Betriebsmeile . . . „	10 034	9 801
Verzinsung des Anlagekapitals . . . %	3,34	2,58
Gesamteinnahme £	4 047 065	3 772 770
Ausgabe „	3 076 920	2 981 350
Überschuß „	970 145	791 420
Verhältnis von $\frac{\text{Ausgabe}}{\text{Einnahme}}$ %	76,0	79,0
Einnahme aus dem Personenverkehr £	1 326 853	1 307 873
„ „ „ Güterverkehr . . . „	2 567 251	2 321 684
Nebeneinnahmen „	152 961	143 213
Auf 1 Betriebsmeile kommen:		
an Einnahme „	1 441	1 227
„ Ausgabe „	1 096	970
„ Überschuß „	345	257

¹⁾ Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1907 S. 264.

	1905	1906
Auf 1 Zugmeile kommen:		
an Einnahme d	104,2	98,3
„ Ausgabe „	79,2	77,7
„ Überschuß „	25,0	20,6
Beförderte Personen Anz.	20 611 384	20 691 686
„ Gütertonnen ¹⁾ t	1 836 946	1 716 682
Geleistete Zugmeilen Anz.	9 323 039	9 207 725
Anzahl der Betriebsmittel:		
Lokomotiven ²⁾ Stck.	667	653
Personenwagen ²⁾ „	781	794
Güterwagen ²⁾ „	12 237	12 127
sonstige Wagen „	528	504

Über den Anteil einzelner Waren am Güterverkehr finden sich nachstehende Angaben:

	1905	1906
Es wurden befördert:		
Frachtgut (General) t	546 012	538 965
Kohlen „	158 442	208 704
„ (eingeführte) „	57 778	53 108
Bauholz „	8 686	8 106
„ (eingeführtes) „	61 430	46 156
Getreide „	111 196	95 905
„ (eingeführtes) „	72 065	55 353
Wolle „	45 860	48 659
sonstige Erzeugnisse der Landwirtschaft „	157 300	167 325
An Vieh wurde befördert:		
im ganzen Stck.	1 031 542	1 148 405
Pferde „	84 885	55 292
Kälber „	8 783	8 262
Rinder „	96 700	97 274
Schafe „	821 944	961 247
Schweine „	13 539	16 470
Strauße „	5 554	9 845

¹⁾ Ohne Vieh.

²⁾ Außerdem für die Schmalspurbahnen 14 Lokomotiven, 31 Personen- und 315 Güter- und sonstige Wagen.

Über die auf den Staatsbahnen der Kapkolonie in den Jahren 1905 und 1906 vorgekommenen Eisenbahnunfälle finden sich nachstehende Zahlen:

	1905		1906	
	getötet	verletzt	getötet	verletzt
Durch Eisenbahnunfälle wurden:				
a) Reisende:				
ohne eigenes Verschulden	3	5	1	9
durch eigene Schuld	8	18	8	20
b) Bahnbedienstete:				
ohne eigenes Verschulden	8	201	4	203
durch eigene Schuld	9	104	7	107
c) sonstige Personen:				
ohne eigenes Verschulden	3	1	1	--
durch eigene Schuld	26	19	18	20
überhaupt	<u>57</u>	<u>348</u>	<u>39</u>	<u>359</u>
	405		398	

Rechtsprechung und Gesetzgebung.

Rechtsprechung.

Haftpflichtrecht.

Erkenntnis des Reichsgerichts, VI. Zivilsenats, vom 27. Juli 1907 in Sachen des vormaligen Bierführers F. in K., Klägers und Revisionsklägers, wider den Königlich Bayerischen Eisenbahnfiskus, vertreten durch die Eisenbahndirektion N., Beklagten und Revisionsbeklagten.

Zum Begriff des Betriebsunternehmers eines Anschlußgleises. Haftung der Eisenbahn für Unfälle auf einem Anschlußgleis.

Tatbestand.

Der Kläger fuhr am 14. November 1904 mit seinem Fuhrwerk zur Malzfabrik der B...er Mälzerei zu B. auf der Straße neben dem Anschlußgleis der Mälzerei. Ein auf diesem Gleis hinter ihm herkommender Eisenbahnzug des Beklagten brachte einen Güterwagen zur Mälzerei. Der Wagen streifte das Fuhrwerk des Klägers, der Kläger wurde herabgeschleudert und verletzt. Er hat den Beklagten verklagt, ihm eine lebenslängliche Rente, eventuell eine Kapitalabfindung zu bezahlen.

Die beiden Vorinstanzen haben die Klage abgewiesen, weil die Mälzerei und nicht der Beklagte Betriebsunternehmer der Eisenbahn auf dem Anschlußgleis gewesen sei.

Der Revision des Klägers ist stattgegeben worden aus folgenden

G r ü n d e n :

Das Berufungsgericht ist zwar zutreffend davon ausgegangen, daß Betriebsunternehmer einer Eisenbahn im Sinne des § 1 Haftpflichtgesetzes der sei, für dessen Rechnung der Betrieb unternommen wird. Es hat jedoch die rechtliche Bedeutung dieses Begriffs verkannt und sich durch die übliche, aber bei unterscheidungsloser Anwendung leicht irreführende Umschreibung, daß der Betrieb auf Rechnung dessen geht, dem das ökonomische Ergebnis zum Vorteil oder Schaden

gereicht, auf einen falschen Weg leiten lassen. Das Berufungsgericht meint, das ökonomische Ergebnis des Betriebs auf dem Anschlußgleis der Mälzerei komme nur dieser zugute, nur sie, nicht der Beklagte habe ein wirtschaftliches Interesse an dem Betriebe. Denn alle Frachtgüter, die von der Mälzerei auf dem Bahnweg bezogen oder versendet würden, bedürften der Beförderung durch die Staatsbahn, der es daher gleichgültig sein könne, ob die Güter auf dem Anschlußgleis unmittelbar oder auf der Achse zu und von der Mälzerei verkehren könnten. Das Berufungsgericht übersieht dabei vollständig, daß ohne die Ersparung an Fracht und Umladekosten durch ein Anschlußgleis viele gewerbliche Unternehmungen nicht errichtet würden, andere den Wettbewerb nicht bestehen oder sich nicht erweitern könnten, daß mithin durch die Anschlußgleise der Hauptbahn allerdings beträchtliche Beförderungsgebühren anfallen, die ihr ohne solche Verbindungen vielleicht nicht zufließen würden. Hier im Besondern ist nach dem Inhalt der vorgetragenen Akten des Magistrats zu B. die Malzfabrik erst, nachdem der Beklagte das Anschlußgleis bewilligt hat, erbaut worden, und mindestens hat der Beklagte auf eine Steigerung der Erzeugung und des Verbrauchs an Bahngütern bei der Mälzerei und damit der Frachteinnahmen durch das Anschlußgleis rechnen dürfen. Die Auffassung des Berufungsgerichts, daß das Anschlußgleis für den Beklagten ohne jede wirtschaftliche Bedeutung sei, ist daher schon aus diesem Grunde irrig. Allein es kommt hier für die Frage, wer der Betriebsunternehmer sei, auf das wirtschaftliche Interesse der beiden Beteiligten an dem Betrieb, so wie es von dem Berufungsgericht verstanden wird, gar nicht an, also auch nicht darauf, ob die Mälzerei oder der Beklagte sich aus der Ausnutzung des Gleises Gewinn versprochen und ob diese Erwartungen sich erfüllt haben oder nicht. Der Unternehmer hat vielmehr dann für seine Rechnung den Betrieb ausgeführt, wenn ihm die Betriebseinnahmen und die Betriebsausgaben zugefallen sind. Bei einem Anschlußgleis, wo die Frage auftreten kann, ob der Betrieb nicht bloß eine Dienstleistung für die angeschlossene Fabrik darstellt, wird noch zu prüfen sein, ob ihm die selbständige Verfügung über den Betrieb zustand.

Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts kann nun kein Zweifel sein, daß der Beklagte der Betriebsunternehmer auf dem Teil des Anschlußgleises war, wo der Unfall sich zugetragen hat. Der Beklagte hat mit seinen Betriebsmitteln den Betrieb bis zum Fabrikgebäude, wo nach dem Vertrag mit der Mälzerei die ankommenden Wagen abzustellen, die leeren oder abgehenden Wagen abzuholen waren, technisch ausgeführt. Er hat die Betriebseinnahmen in Gestalt der Zustreifegebühren bezogen und die sachlichen und persönlichen Aus-

gaben für den Betrieb getragen. Ganz verfehlt ist, wie keiner weiteren Ausführung bedarf, die Ansicht des Berufungsgerichts, daß die Mälzerei mittels der Entrichtung der Zustreifgebühren die Kosten des Betriebes bestritten habe. Sodann hat der Beklagte, wie aus jeder Bestimmung des Vertrags mit der Mälzerei erhellt (vgl. insbesondere § 4 und die Allgemeinen Bestimmungen § 7), nach eigenem Ermessen die Gestaltung und die Ausführung des Betriebs angeordnet, und die Mälzerei hatte sich seinen Bedingungen und Weisungen zu fügen. Der Betrieb auf dem Anschlußgleis war nicht etwa eine Dienst- und Hilfeleistung des Beklagten für die Mälzerei, der er die Betriebsmittel zur Verfügung gestellt hätte, sondern ein Teil und Ausfluß des Gesamtbetriebs der Staatsbahn.

Das Reichsgericht hat auch in ständiger Rechtsprechung — die von dem Berufungsgericht augenscheinlich mißverstanden worden ist — angenommen, daß auf einem Anschlußgleis bis zu dem Punkte, wohin von der Lokomotive der Hauptbahn die Wagen für das angeschlossene Werk gebracht, und wo sie wieder abgeholt werden, die Hauptbahn, jenseits dieses Punktes das Werk Unternehmer des Eisenbahnbetriebes sei, der jeweils von der Hauptbahn oder von dem Werk auf diesen Teilstrecken ausgeführt wurde (vgl. Eger, Eisenbahnrechtliche Entscheidungen III 73, V 34, VII 306, XII 197, Urteile des erkennenden Senats vom 16. Februar 1903, Rep. VI 320/02 — das in der J. W. 1903 S. 158 ganz verstämmelt abgedruckt ist — und vom 18. April 1907 Rep. VI 316/06).

Hiernach erscheint die Haftung des Beklagten aus § 1 des Haftpflichtgesetzes begründet. Da Kläger lediglich Ansprüche aus diesem Gesetz erhoben hat, so kommt das von ihm weiterhin behauptete Verschulden von Angestellten des Beklagten an dem Unfall nur in sofern in Betracht, als es die Betriebsgefahr der Eisenbahn erhöht haben und, falls ein eigenes Verschulden des Klägers, wie der Beklagte vorgibt, mitgewirkt hätte, bei der Abwägung der Ursachen des Unfalls gemäß § 254 B. G. B. zu beachten sein würde.

Scheidet aber die Inanspruchnahme des Beklagten aus § 831 oder § 823 B. G. B. aus, so braucht auf den zweiten Angriff der Revision, daß das Berufungsgericht in der Geltendmachung eines Verschuldens der Bahnbediensteten in der Berufungsinstanz mit Unrecht eine Klageänderung erblickt habe, weil die dieses Verschulden begründenden Tatsachen, wenn auch nicht in der Verhandlung erster Instanz vorgetragen, so doch schon in der Klageschrift enthalten seien, nicht eingegangen zu werden (vgl. hierzu die Urteile des Reichsgerichts J. W. 1893 S. 293¹, 1896 S. 431³, 1899 S. 432³, vom 11. Oktober 1906 Rep. VI 26/06).

Demgemäß war das Berufungsurteil aufzuheben und, da Beklagter,

wie erwähnt, ein Selbstverschulden des Klägers eingewendet und zu Beweis gestellt hat, die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückzuverweisen.

Erkenntnis des Reichsgerichts, VI. Zivilsenats, vom 26. September 1907 in Sachen des Milchpächters D. zu P., Klägers, Revisionsklägers und Anschlußrevisionsbeklagten, wider den Königlich Preußischen Eisenbahnfiskus, vertreten durch die Königliche Eisenbahndirektion in K., Beklagten, Revisionsbeklagten und Anschlußrevisionskläger.

Der Versuch, vor einem fahrenden Eisenbahnzug noch über das Gleis zu gelangen, stellt sich im Falle des Mißlingens als grobes eigenes Verschulden an dem Unfall dar.

Die gegen die Urteile der Vorinstanzen erhobene Revision des Klägers wurde zurückgewiesen aus folgenden

E n t s c h e i d u n g s g r ü n d e n :

I. Die fragliche Bahn war zur Zeit des Unfalls noch nicht in ihrer ganzen Strecke ausgebaut; es war aber die Teilstrecke B.—S., auf welcher der Unfall sich zugetragen hat, schon seit dem 2. Februar 1904 für den Kohlenzugverkehr der Schachanlage in B. freigegeben und wurde in diesem Verkehr auch befahren. Der Zug, von dem der Kläger überfahren wurde, war ein Arbeitszug, der nur aus der Maschine nebst dem (vorangestellten) Tender und einem Anhängewagen bestand. An dem Übergange des Verkehrsweges von K. nach M., welchen der Kläger befuhr, waren damals bereits Schranken angebracht, diese waren jedoch noch nicht im Gebrauche. Von den passierenden Zügen wurden Warnungssignale mittels Dampfpeife und einer Handglocke gegeben. Auch war in einiger Entfernung von dem Übergang, je 25 m vom Bahnkörper, eine Warnungstafel aufgestellt mit der Aufschrift: „Halt! wenn das Läutewerk der Lokomotive ertönt oder die Annäherung eines Zuges anderweitig erkennbar wird.“ Der Beklagte macht geltend, daß seitens der Bahn alle vorgeschriebenen oder erforderlichen Vorsichtsmaßregeln getroffen worden seien und daß der Unfall lediglich durch das eigene Verschulden des Klägers herbeigeführt worden sei. Beide Vorinstanzen sind davon ausgegangen, daß der Unfall sich bei dem Betrieb der Eisenbahn des Beklagten ereignet hat, daß dessen Haftung auf Grund von § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes und, was den Sachschaden betrifft, von § 25 des Preußischen Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 an sich begründet sei. Ein mitwirkendes eigenes Verschulden des Klägers hat der erste Richter nicht als erwiesen angenommen. Der Vorgang habe sich nach dieser Richtung nicht völlig klar stellen lassen. Das Berufungsgericht dagegen

erachtet den Beweis für ein Verschulden des Klägers als geführt. Der Kläger habe die Bahnstrecke an der Unfallstelle täglich überfahren und sei mit der Örtlichkeit genau vertraut gewesen, habe gewußt, daß Züge auf ihr verkehren. Es sei ihm auch der Umstand, daß die vorhandenen Schranken zufolge dienstlicher Vorschrift nicht geschlossen werden durften, wohlbekannt gewesen. Ebenso wenig habe ihm die aufgestellte Warnungstafel entgangen sein können. Auf dem von dem Kläger befahrenen Wege habe man die Bahnstrecke auf eine Entfernung von etwa 200 Schritt in der Richtung nach E. bereits 80 Schritt vor dem Bahndamm übersehen können. Der Kläger hätte daher bei Anwendung der erforderlichen Sorgfalt das Herannahen des Zuges so zeitig bemerken müssen, daß es ihm noch möglich gewesen wäre, vor dem Bahngleise halt zu machen, und zwar selbst dann, wenn von dem Zuge nicht geläutet und gepfiffen wurde und wenn der Zug die vom Sachverständigen berechnete Fahrgeschwindigkeit von 26 km in der Stunde gehabt hätte. Das Berufungsgericht sieht auch als erwiesen an, daß der Kläger in der Tat den Zug rechtzeitig bemerkt hat, daß er aber in Unterschätzung seiner Geschwindigkeit oder der Entfernungsverhältnisse des Glaubens gewesen ist, noch vor dem Zuge den Bahndamm passieren zu können, und daß er, um diesen Zweck zu erreichen, anstatt anzuhalten, sein Pferd zu um so größerer Eile angetrieben hat (indem er auf dieses einschlug). In diesem Verhalten erblickt das Berufungsgericht eine Außerachtlassung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt. Immerhin sieht es dieses Verschulden nicht als ein so schwerwiegendes an, daß es als die alleinige oder überwiegende Ursache des Unfalles zu gelten hätte, vielmehr sei der Unfall zu einem erheblichen Teil auch auf die den Eisenbahnunternehmungen eigentümliche Betriebsgefahr zurückzuführen. Bei Abwägung beider Faktoren nach § 254 des B. G. B. gelangt das Berufungsgericht dazu, dem Kläger den Anspruch auf Ersatz des halben Schadens zuzubilligen. Und zwar auch des hälftigen Sachschadens. Es wird nämlich die Bestimmung des § 254 B. G. B. als eine „grundsätzlich überall durchgreifende Vorschrift des neuen Rechtes“ auch für den Geltungsbereich des § 25 des Preußischen Eisenbahngesetzes als anwendbar betrachtet und demgemäß die gleiche Abschätzung zwischen Verschulden des Klägers und Betriebsgefahr hinsichtlich des Sachschadens wie in Ansehung des Personalschadens vorgenommen. Den Anspruch auf Schmerzensgeld dagegen weist das Berufungsgericht zurück, da dem Beklagten ein ursächliches Verschulden (B. G. B. §§ 831, 823) nicht zur Last falle. Ausscheiden müsse hier das Nichtschließen der Schranken, da die Bahn zur Zeit des Unfalles noch nicht als Vollbahn habe gelten können und diejenigen Schutzmaßregeln, welche für Bahnen von untergeordneter Bedeutung

vorgeschrieben sind, getroffen gewesen seien. Die Behauptung des Klägers, daß bei Annäherung des Zuges keine Läutesignale gegeben worden seien, wird als widerlegt angesehen. Eine schuldhafte Überschreitung der zulässigen Fahrgeschwindigkeit seitens des Zugpersonals sei nicht erwiesen.

II. Die Revision des Klägers führt aus, der Berufungsrichter habe unter Verkennung der Sachlage und Verletzung des § 254 B. G. B. sowie § 1 des Haftpflichtgesetzes zu Unrecht ein eigenes Verschulden des Klägers angenommen und ein Verschulden auf Seiten der Eisenbahn verneint. Die vom Berufungsgericht hervorgehobenen Umstände, welche eine Mitschuld des Klägers begründen sollen, seien bloße Möglichkeiten. Der erste Richter habe zutreffend angenommen, daß eine Aufklärung dieser Umstände nicht erfolgt sei. Das Berufungsgericht lasse außer acht, daß die immerhin als Einrichtung vorhandenen Schranken nicht benützt worden seien und daß die zweifellos durch das Gutachten des Sachverständigen nachgewiesene zu große Geschwindigkeit des Zuges eine andere Beurteilung erheische; — auf eine ziffermäßige Feststellung dieser größeren Fahrgeschwindigkeit komme es nicht an. Eine Absperrung durch Schranken wäre, wenn auch nicht durch das Reglement vorgeschrieben, doch durch die hier gegebenen Umstände erforderlich gewesen. Es handle sich um einen unregelmäßig — nach Bedürfnis — verkehrenden, rückwärts gestellten Arbeitszug, der hier zudem unzulässig rasch gefahren sei. Ein Läuten oder Pfeifen von dem Zug sei von einer größeren Anzahl der Zeugen nicht gehört worden. Den Sachschaden anlangend, so finde nach der neuerlichen Rechtsprechung des Reichsgerichts die Vorschrift des § 254 B. G. B. auf die Fälle des § 25 des Preußischen Gesetzes vom 3. November 1838 überhaupt keine Anwendung; danach müßte der Ersatzanspruch ganz dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt werden.

Diese Angriffe sind nach keiner Richtung als gerechtfertigt anzuerkennen.

Was den Sachschaden betrifft, so würde aus der Nichtanwendbarkeit des § 254 des B. G. B. auf die Bestimmung im § 25 des Preußischen Eisenbahngesetzes (Entscheidung des Reichsgerichts, Bd. 63, No. 67, S. 270 ff.) sich keineswegs die von der Revision gezogene Folgerung, vielmehr vom Standpunkte des Berufungsurteils aus die Hinfälligkeit des ganzen Ersatzanspruchs ergeben, sofern von dem Betriebsunternehmer der Eisenbahn der Nachweis geführt war, daß der Schaden durch die eigene Schuld des Beschädigten bewirkt worden ist. Dem Anspruche aus dem Reichshaftpflichtgesetze gegenüber kam in Verbindung mit § 1 dieses Gesetzes der § 254 B. G. B. zur Anwendung, wenn bei der Ent-

stehung des Schadens ein Verschulden des Verletzten mitgewirkt hat; und daß letzteres im vorliegenden Fall zutrifft, kann nicht im geringsten zweifelhaft sein. Die in Frage kommenden Umstände sind in dieser Richtung vom Berufungsgericht nicht als bloße Möglichkeiten angenommen, sondern positiv festgestellt, und ob eine bestimmte Feststellung hierwegen sich treffen ließe, war lediglich Sache der Beweiswürdigung. Die jetzt von der Revision hervorgehobenen Momente können nicht dazu dienen, ein eigenes Verschulden des Klägers auszuschließen — oder auch nur irgend erheblich zu mildern. Die schon vorhandenen, aber nicht benützten Schranken haben für die Frage eines Verschuldens des Klägers keine Bedeutung, wenn er gewußt hat, daß sie zu jener Zeit nicht geschlossen wurden —, zufolge dienstlicher Vorschrift gar nicht geschlossen werden durften. Darauf, ob der betreffende Zug regelmäßig verkehrte oder nicht, ob es ein Arbeitszug war, ob ein solcher grade im fraglichen Zeitpunkte zu erwarten war, kann hier gleichfalls nichts ankommen, wenn der Kläger den Zug gegen den Wegübergang heranfahren sah. Selbst wenn der Zug mit einer größeren, als der zulässigen Geschwindigkeit gefahren sein sollte, würde dies den Kläger nicht entschuldigen. Der Kläger konnte sich, mag er auch die angeblich größere Fahrgeschwindigkeit nicht erkannt oder die Entfernung unterschätzt haben, nicht darauf verlassen, daß es ihm gelingen würde, noch vor dem Zuge hinüber zu kommen; er hätte einfach, wie vorgeschrieben, vor der Bahnlinie anhalten müssen. Indes wäre es im vorliegenden Falle, da dem Kläger nach dem feststehenden Hergange offensichtlich ein verbotswidriges und fahrlässiges Verhalten zur Last fällt, seine Sache, den etwa zu seiner Exkulpation dienlichen Umstand, daß der Zug vorschriftswidrig rasch gefahren sei, zu erweisen. Um so mehr trifft den Kläger die Beweislast, soweit er zur Begründung eines Anspruchs aus §§ 823, 847 B. G. B. ein Verschulden des Beklagten oder der Bahnangestellten geltend macht; und in dieser Hinsicht ist nach Annahme des Berufungsgerichts keinerlei Beweis erbracht; namentlich auch nicht für eine schuldhafte Überschreitung der Fahrgeschwindigkeit. Daß in dem Nichtschließen der Schranken unter den gegebenen Verhältnissen kein Verschulden auf Seiten der Bahn zu finden sei, hat das Berufungsgericht ohne Rechtsirrtum angenommen. Die Behauptung des Klägers, es seien bei Annäherung des Zuges keine Läutesignale gegeben worden, wird im Berufungsurteil für widerlegt erklärt. Eine anderweite Handlungsweise des Zugpersonals, welche widerrechtlich die Schädigung des Klägers herbeigeführt hätte (B. G. B. § 831), ist gleichfalls nicht dargetan.

III. Die Anschlußrevision des Beklagten rügt ihrerseits Verletzung des § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes und des § 254 B. G. B., indem sie

die der Entscheidung des Berufungsgerichts zugrunde liegende Bewertung des eigenen Verschuldens des Klägers für ungerechtfertigt hält. Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts habe der Kläger den heranfahrenden Zug gesehen, aber — um noch vor dem Zug den Bahndamm zu passieren —, statt anzuhalten, noch auf sein Pferd eingeschlagen. Er habe sich also der Gefahr eines Zusammenstoßes mit dem nahen, in Bewegung befindlichen Bahnzuge geradezu wissentlich ausgesetzt. In einem solchen Falle liege schlechterdings kein Grund vor, die Eisenbahn für den Unfall haftbar zu machen. Alleinige Ursache des Schadens sei die Fahrlässigkeit des Klägers; jedenfalls trete gegen diese die Gefahr des Eisenbahnbetriebes weit zurück. — Der Anschließung mußte Folge gegeben werden. Die dem Kläger zur Last fallende Fahrlässigkeit erweist sich nach dem im Berufungsurteile tatsächlich festgestellten Hergang als eine grobe und nach der kausalen Bedeutung sehr schwer wiegende. Der Kläger mußte auch bei Anwendung des geringsten Maßes von Sorgfalt und Vorsicht die von einem Überfahren des Bahndammes angesichts des nahenden Zuges ihm drohende Gefahr erkennen; und er hätte diese Gefahr vermeiden können und müssen. Er hat dem ihm bekannten bahnpolizeilichen Verbot wissentlich zuwidergehandelt; denn er hatte den Zug rechtzeitig bemerkt, hat überdies, wie im Berufungsurteil noch als glaubhaft bekundet, angeführt ist, nachher selbst geäußert, er habe das Läutesignal zwar gehört, doch habe er noch herüberfahren wollen. Bei einem derartig grob fahrlässigen Verhalten des Verletzten könnte eine Teilung des Schadens, wie sie der Berufungsrichter vorgenommen hat, durch die (anscheinend allein von ihm in Rücksicht gezogene) allgemeine mit jedem Eisenbahnbetrieb verknüpfte Gefahr aus § 254 B. G. B. nicht begründet werden; vielmehr müßten hier schon besondere Umstände vorliegen, die bei der Abwägung zulasten des Eisenbahnunternehmens in die Wagschale fallen würden, entweder ein von diesem zu vertretendes unrichtiges Verhalten der Bahnbediensteten oder sonstige die Betriebsgefahr im konkreten Falle erhöhende Momente. Solche Umstände sind jedoch im Berufungsurteile nicht dargelegt, noch aus dem festgestellten Sachverhalt ersichtlich. Auch das Nichtschließen der Schranke an dem Wegübergang kommt bei den damals bestehenden Betriebsverhältnissen der fraglichen Bahnstrecke und den hierbei getroffenen anderweitigen Schutzvorkehrungen nicht als eine besondere Steigerung der Betriebsgefahr in Betracht. Die von der Revision des Klägers sonst noch aufgeführten Umstände sind zu einem Teil unerwiesen, zum anderen für den Unfall des Klägers ohne kausale Bedeutung. Bei dieser Sachlage ist eine Schadensersatzpflicht des Beklagten überhaupt nicht als begründet anzunehmen.

Demgemäß war die Revision des Klägers als unbegründet zurückzuweisen, dagegen auf die Anschließung des Beklagten die angefochtene Entscheidung, soweit zu Ungunsten des Beklagten erkannt ist (also zu Ziffer 2 des Urteilstenors, der weitergehende Anspruch des Klägers zur Hälfte dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt und die Sache zur weiteren Verhandlung und Entscheidung an das Landgericht zurückverwiesen ist), aufzuheben. Zum letzteren Teil war gemäß § 565 Abs. 3 No. 1 der Z. P. O. in der Sache selbst und zwar dahin zu erkennen, daß der Kläger mit seiner Klage im ganzen Umfange abgewiesen wird.

Rechtsgrundsätze aus den Entscheidungen des Reichsgerichts.¹⁾

Reichsrecht.

Bürgerliches Recht.

Bürgerliches Gesetzbuch § 611. Code civil §§ 1382, 1383. A. L. R. II, 10 §§ 88—90.

Erkenntnis des Reichsgerichts vom 26. Juni 1906.

Entscheidungen Band 63 S. 430.

Der Umstand, daß das Staatsbeamtenverhältnis öffentlich-rechtlicher Natur ist und durch einen einseitigen Akt der Staatsgewalt begründet wird, sowie daß, soweit jenes Verhältnis vertragliche Elemente enthält, diese jedenfalls nicht in einem privat-, sondern in einem öffentlich-rechtlichen Vertrag ihren Ursprung finden, schließt keineswegs aus, daß das Beamtenverhältnis nicht nur für den Beamten, sondern auch für den Staat privatrechtliche Wirkungen hervorbringt (insoweit also quasi kontraktlicher Natur ist), die, in Ermangelung positiver Gesetzesbestimmungen und aus der öffentlich-rechtlichen Natur des Beamtenverhältnisses sich ergebender

¹⁾ Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen, herausgegeben von den Mitgliedern des Gerichtshofs und der Reichsanwaltschaft. Band 63—65, Leipzig 1906—1907. Veit & Comp. — Vgl. zuletzt Archiv für Eisenbahnwesen 1907 S. 296 ff. Die Erkenntnisse vom 3. Mai 1906, betr. Auslegung des § 25 des preußischen Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 — Entscheidungen Bd. 63 S. 270 —, vom 14. Juni 1906, betr. Umfang der dem Betriebsunternehmer einer Privat-eisenbahn obliegenden Haftpflicht — Entscheidungen Bd. 63 S. 382 —, vom 18. September 1906, betr. Umfang der zu erstattenden Kosten eines Heilverfahrens — Entscheidungen Bd. 64 S. 86 —, vom 10. Oktober 1906, betr. Anwendung des § 77 der Eisenbahnverkehrsordnung, des Art. 31 des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr und des § 459 H. G. B. — Entscheidungen Bd. 64 S. 169 — und vom 14. November 1906, betr. Verjährung von Frachtzuschlägen — Entscheidungen Bd. 64 S. 284 — sind im Archiv für Eisenbahnwesen 1906 S. 1311 1907 S. 288, 556, 562 und 1016 ausführlich abgedruckt und deshalb hier nicht berücksichtigt.

Ausnahmen, nach Analogie des Dienstvertrages zu beurteilen sind. Dies gilt namentlich insoweit, als der Beamte eine Verletzung seiner Amtspflichten begeht und dadurch dem Staate Schaden zufügt, zu dessen Ersatz dann der Beamte dem Staate nach Analogie des Dienstvertrags und der Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuchs über Schadensersatz verpflichtet erscheint.

Die §§ 1382, 1383 Code civil, die die Haftbarkeit des Beamten in solchen Fällen aussprechen, sind durch Art. 89 Ziff. 2, preuß. Ausf.-Ges. zum B. G. B. aufgehoben und gelten auch im Gebiete des öffentlichen Rechts nicht mehr.

Die §§ 88—90 A. L. R. II, 10 besitzen in dem früher französisch-rechtlichen Teile der preußischen Rheinprovinz keine Geltung.

Handelsrecht.

Eisenbahnverkehrsordnung vom 26. Oktober 1899 §§ 51 und 7. Handelsgesetzbuch §§ 453 No. 1 und 471.

Erkenntnis des Reichsgerichts vom 26. September 1906.
Entscheidungen Band 64 S. 123.

Die Anwendung des Spezialtarifs 2 des deutschen Eisenbahngütertarifs vom 1. April 1902 bildet für Eichenfaßholz die Regel. Solches Holz fällt nur dann unter Spezialtarif 1, wenn die betreffende botanische Spezies in Mitteleuropa nicht betriebsmäßig eingeschlagen wird. Der tatsächliche Ursprung des verfrachteten Holzes ist hierbei gleichgültig. Wenn die Eisenbahnverwaltung für solches Holz die höheren Sätze des Spezialtarifs 1 erheben will, so hat sie nachzuweisen, daß die Voraussetzungen für dessen Anwendung gegeben sind, daß also das Holz von einer Baumart stammt, die in Mitteleuropa nicht betriebsmäßig eingeschlagen wird.

Haftpflichtrecht.

Bürgerliches Gesetzbuch § 254. Reichshaftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871 § 2.

Erkenntnis des Reichsgerichts vom 28. Mai 1906.
Entscheidungen Band 63 S. 332.

Die Anwendbarkeit des § 254 B. G. B. auf den Schadensersatzanspruch aus § 2 des Reichshaftpflichtgesetzes steht außer allem Zweifel. Die Gründe, aus denen das Reichsgericht die Vorschrift des § 254 auch für die aus dem Reichshaftpflichtgesetze entspringenden Schadensersatzansprüche als maßgebend erachtet und auf die Fälle des § 1 des letzt-

genannten Gesetzes in ständiger Rechtsprechung angewendet hat, treffen für den Fall des § 2 des Haftpflichtgesetzes gleichermaßen zu.

Reichshaftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871 §§ 1, 3. Bürgerliches Gesetzbuch § 844 Abs. 2.

Erkenntnis des Reichsgerichts vom 5. November 1906.

Entscheidungen Band 64 S. 350.

Auf die nach §§ 1, 3 des Reichshaftpflichtgesetzes und § 844 Abs. 2 B. G. B. zu gewährenden Entschädigungen sind zwar nicht Bezüge, die dem Verletzten oder den Hinterbliebenen des Getöteten auf Grund eines privaten Versicherungsvertrages zukommen, wohl aber gesetzliche Pensionen oder gesetzliche Witwen- und Waisengelder anzurechnen. Bei Bemessung der Rente für die Hinterbliebenen des Getöteten sind auch die Einkünfte aus dem gütergemeinschaftlichen Vermögen, das denselben durch den Tod des Ehemannes oder Vaters angefallen ist, in gewissem Umfange zu berücksichtigen. Die Witwe des Getöteten kann von dem Haftpflichtigen nicht dafür Ersatz verlangen, daß sie nunmehr den Kindern gegenüber unterhaltungspflichtig geworden ist.

Reichshaftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871 § 1.

Erkenntnis des Reichsgerichts vom 3. Dezember 1906.

Entscheidungen Bd. 64 S. 404.

Zusammenstöße zwischen Straßenbahnwagen und anderen Fuhrwerken sind zwar im allgemeinen als mit dem Straßenbahnbetrieb und seinen Gefahren in innerem Zusammenhang stehend von dem Betriebsunternehmer nach dem Haftpflichtgesetze zu vertreten. Wenn aber der Zusammenstoß erfolgt ist mit einem Wagen, der von führerlosen, scheu gewordenen und im vollen Laufe dahinrasenden Pferden gezogen wurde, ohne jedes menschliche Zutun und mit so starker Gewalt, daß ein Betriebsmittel, der Straßenbahnwagen, in seiner Längsseite durchbohrt wurde, was erst die Verletzung der Klägerin ermöglichte, so hat dies als höhere Gewalt zu gelten, wenn die schädigende Einwirkung auch durch die äußerste nach den gegebenen Umständen gebotene Vorsicht, durch alle vernünftigerweise dem Betriebsunternehmer zuzumutenden Vorkehrungen nicht abzuwenden und auch in ihren Folgen nicht unschädlich zu machen war.

Preußisches Eisenbahngesetz vom 3. November 1838 § 25.

Erkenntnis des Reichsgerichts vom 7. Januar 1907.

Entscheidungen Band 65 S. 69.

Der § 25 des preußischen Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 findet auf die Privatanschlußbahn einer Gewerkschaft keine Anwendung.

Dies gilt auch, wenn die Privatanschlußbahn eine unmittelbare Gleisverbindung mit einer Hauptbahn hat oder wenn sie durch Überschreitung einer belebten Provinzialstraße in Berührung mit dem öffentlichen Verkehr kommt.

Wegerecht.

Telegraphenwegegesetz vom 18. Dezember 1899 § 6.

Erkenntnis des Reichsgerichts vom 23. März 1906.

Entscheidungen Bd. 63 S. 88.

Die Telegraphenverwaltung hat die aus der Verlegung oder Veränderung der Telegraphenlinien oder aus der Herstellung erforderlicher Schutzvorkehrungen erwachsenden Kosten stets zu tragen, wenn ein Wegeunterhaltungspflichtiger entweder die Anlage selbst ausführt oder wenn er sein Interesse an der Ausführung durch Aufwendungen in einem gewissen Maße betätigt. Keineswegs ist aber Voraussetzung, daß der Wegeunterhaltungspflichtige, der die Anlage ausgeführt hat, sie auch betreibt oder am Betriebe durch Tragung eines Teils der Betriebskosten oder eines Teils des Risikos sich beteiligt.

Telegraphenwegegesetz vom 18. Dezember 1899 § 6.

Erkenntnis des Reichsgerichts vom 18. März 1907.

Entscheidungen Bd. 65 S. 304.

Der Unternehmer einer Kleinbahn kann Kostenfreiheit nach § 6 Abs. 2 Satz 1 des Telegraphenwegegesetzes nicht aus dem Grunde beanspruchen, weil zufolge der Ausführung der Kleinbahn die Wegeunterhaltungspflicht auf ihn übergegangen ist, denn die bezeichnete Bestimmung setzt voraus, daß der Unternehmer oder Mitunternehmer der späteren besonderen Anlage bereits wegeunterhaltungspflichtig ist. Dagegen kommt die Vergünstigung dem (alleinigen) Unternehmer der späteren besonderen Anlage, die auf dem Wege eines dritten Unterhaltungspflichtigen errichtet wird, hinsichtlich dieses Weges zugute, wenn sich die Gesamtanlage auch auf eigene Wege des Unternehmers erstreckt.

Preußisches Recht.

Beamtenrecht.

Preußisches Beamtenfürsorgegesetz vom 18. Juni 1887 § 1. Gewerbe-Unfallversicherungsgesetz vom $\frac{30. \text{ Juni}}{5. \text{ Juli}}$ 1900 § 1 No. 3.

Erkenntnis des Reichsgerichts vom 31. März 1905.

Entscheidungen Band 63 S. 124.

Der Dienst der Schalterbeamten der Eisenbahn unterliegt vermöge

der Eile, mit der die Fahrkartenausgabe an das andrängende Publikum in einer meist kurz bemessenen Zeit geschehen muß, und vermöge der Unruhe und Aufregung, von der das Publikum erfahrungsmäßig häufig ergriffen wird und die sich auf den Schalterbeamten leicht überträgt, besonderen Gefahren, die mit dem Betriebe der Eisenbahn im Zusammenhang stehen. Der Schalterdienst der Eisenbahn ist daher zu dem gesamten Betrieb der Eisenbahn im Sinne des Gewerbe-Unfallversicherungsgesetzes zu rechnen.

Enteignungsrecht.

Preußisches Enteignungsgesetz vom 11. Juni 1874 § 10 Abs. 2. Preußisches Fluchtliniengesetz vom 2. Juli 1875 § 11.

Erkenntnis des Reichsgerichts vom 27. Februar 1906.

Entscheidungen Bd. 63 S. 1.

Was bei der Enteignung zur Anlegung städtischer Straßen unter der „neuen Anlage“ zu verstehen ist, deren Einfluß auf den Wert des abzutretenden Grundstücks bei der Bemessung der Entschädigung nicht in Anschlag kommen soll, ist Tatfrage. In jedem einzelnen Falle hängt es von den besonderen, nötigenfalls unter Zuziehung von Sachverständigen zu prüfenden Verhältnissen ab, ob die Herstellung mehrerer Straßen eine Anlage bildet oder nicht. Von besonderer Bedeutung wird hierbei der zeitliche Zusammenhang der Ausführung sein. Zusammengehörige Straßen werden wohl in der Regel auch gleichzeitig oder unmittelbar nacheinander ausgeführt werden. Bleibt nach Herstellung der einen Straße die andere noch jahrelang zurückgestellt, so scheint dies gegen ein nahes Abhängigkeitsverhältnis zu sprechen.

Preußisches Fluchtliniengesetz vom 2. Juli 1875 § 13.

Erkenntnis des Reichsgerichts vom 20. April 1906.

Entscheidungen Band 53 S. 174.

Die Enteignungspflicht der Gemeinde nach § 13 Abs. 1 Ziff. 2 und 3 des preußischen Fluchtliniengesetzes besteht auch dann, wenn eine Baustelle durch die Fluchtlinie einer neuen Querstraße ganz oder bis auf einen unbebaubaren Rest in Anspruch genommen wird.

Preußisches Enteignungsgesetz vom 11. Juni 1874 § 8.

Erkenntnis des Reichsgerichts vom 24. April 1906.

Entscheidungen Bd. 63 S. 224.

Bei Berechnung der Enteignungsentschädigung nach dem Ertrage eines gedachten Neubaues darf der in der ortsüblichen Vorauszahlung

der Mieten für den Eigentümer liegende Vorteil nicht deshalb außer Betracht bleiben, weil zur Zeit der Enteignung auf dem Grundstück Hypotheken ruhen, deren während der Bauzeit auflaufende Zinsen den nach Fertigstellung des Neubaus zuerst zur Zahlung gelangenden Mietgeldern im Betrage gleichstehen. Es ist unzulässig, die bezeichneten Zinsen dem Baukapital hinzuzusetzen.

Preußisches Enteignungsgesetz vom 11. Juni 1874 § 10 Abs. 2.

Erkenntnis des Reichsgerichts vom 9. November 1906.

Entscheidungen Bd. 64 S. 262.

Unter der neuen Anlage im Sinne des § 10 Abs. 2 des Enteignungsgesetzes ist die Anlage zu verstehen, wie sie sich jedesmal nach dem festgestellten Plane als Grundlage des Unternehmens darstellt. Jede nachträgliche, in dem ursprünglichen und festgestellten Plane nicht vorgesehene Erweiterung des Unternehmens, die eine wiederholte Enteignung nötig macht, ist nicht noch als ein Teil der die erste Enteignung bedingenden Anlage, sondern als neue Anlage im Sinne des § 10 Abs. 2 anzusehen, auch wenn die wiederholte Enteignung noch auf Grund der unbeschränkten Königl. Verordnung erfolgen kann.

Preußisches Enteignungsgesetz vom 11. Juni 1874 § 36 Abs. 2. Bürgerliches Gesetzbuch § 197.

Erkenntnis des Reichsgerichts vom 29. Januar 1907.

Entscheidungen Bd. 65 S. 129.

Die nach § 36 Abs. 2 des preußischen Enteignungsgesetzes von der Entschädigungssumme vom Tage der Enteignung ab geschuldeten Zinsen unterliegen der vierjährigen Verjährung nach § 197 B. G. B.

Preußisches Enteignungsgesetz vom 11. Juni 1874 § 30.

Erkenntnis des Reichsgerichts vom 15. März 1907.

Entscheidungen Band 65 S. 299.

Wenn der Bezirksausschuß einen, den ursprünglichen Entschädigungsfeststellungsbeschluß ergänzenden Beschluß erlassen hat, der nicht nur eine bloße Beseitigung von Fehlern im Ausdruck, sondern eine Verbesserung oder Berichtigung des früheren Beschlusses enthält, so läuft die Frist zur Beschreitung des Rechtsweges gegen beide Beschlüsse erst von der Zustellung des zweiten Beschlusses an. Dies muß um so mehr gelten, wenn die Verwaltungsbehörde selbst in dem zweiten Beschlusse eine solche Auffassung zu erkennen gibt.

Wegerecht.**Polizeiverwaltungsgesetz vom 11. März 1850 § 3.**

Erkenntnis des Reichsgerichts vom 26. Mai 1906.

Entscheidungen Band 64 S. 6.

Wird ein eisenbahnfiskalischer Privatweg durch Vertrag zwischen dem Eisenbahnfiskus und einer Stadtverwaltung in eine öffentliche städtische Straße verwandelt, so hat die Stadtgemeinde kraft Gesetzes die Beleuchtungskosten zu tragen, auch wenn hierüber im Vertrage nichts bestimmt worden ist. Ob die Verwandlung des Weges in eine öffentliche städtische Straße eingetreten ist, muß nach dem Inhalt des Vertrages beurteilt werden.

Steuerrecht.**Preußisches Stempelsteuergesetz vom 31. Juli 1895 § 4 Buchst. e.**

Erkenntnis des Reichsgerichts vom 15. Januar 1907.

Entscheidungen Band 65 S. 94.

Die Befreiungsvorschrift des § 4 Buchst. e des preußischen Stempelsteuergesetzes findet keine Anwendung auf Kaufverträge, welche die Ausführung des Enteignungsunternehmens vorbereiten sollen, aber das Recht zum Eigentumserwerb an den veräußerten Grundflächen nicht für den zur Enteignung Berechtigten, sondern für eine Mittelsperson begründen.

Gesetzgebung.**Deutsches Reich.** Bekanntmachungen des Reichskanzlers:

Vom 15. Oktober 1907, betr. Änderung der Militär-Transportordnung.
(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 405. G.-S. S. 738.)

Vom 12. November 1907, betr. die dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr beigefügte Liste.
(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 421. R.-G.-Bl. S. 764.)

Staatsvertrag zwischen dem Deutschen Reich und Belgien vom 15. August 1903 wegen Herstellung von Eisenbahnverbindungen zwischen Löwen und Aachen sowie zwischen Malmedy und Stavelot.

(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 415.)

Preußen. Allerhöchste Urkunde vom 26. Januar 1907, betr. die von der Oschersleben-Schöninger Eisenbahngesellschaft beschlossene Vermehrung ihres Grundkapitals auf 2 660 000 *M* durch Ausgabe weiterer Stammaktien A im Betrage von 40 000 *M*.

(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 405.)

Erlasse des Ministers der öffentlichen Arbeiten:	E. V. Bl. Seite
Vom 15. Oktober 1907, betr. Freifahrtordnung	373
Vom 19. Oktober 1907, betr. Beaufsichtigung der Werkstätten	401
Vom 23. Oktober 1907, betr. Bezirkseisenbahnrat in Breslau	406
Vom 7. Dezember 1907, betr. Untersuchung der auf Zechen als Leihkessel verwendeten Lokomotiven von Privatan-schlußbahnen	425

Österreich-Ungarn. Gesetz vom 23. Oktober 1907, wirksam für das Erzherzogtum Österreich unter der Enns, betreffend finanzielle Sicherstellung der Lokalbahn Friedberg—Aspang.

(Veröffentlicht im Landes-Gesetz- und Verordnungsblatt für das Erzherzogtum Österreich unter der Enns, XXXI. Stück vom 20. November 1907, No. 133 und im Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Schifffahrt, No. 143 vom 10. Dezember 1907, S. 3365.)

Ungarn. Erlaß des Handelsministers vom 28. August 1907, betr. die Eisenbahn-Dienstordnung (Pragmatik) für die Eisenbahnen Ungarns.

(Veröffentlicht im Amtsblatt „Budapesti Közlöni“ vom 1. September 1907.)

In dem Gesetzartikel XLIX vom 16. August 1907 wird der Handelsminister angewiesen, im Verordnungswege über die Bedingungen der Verwendung von Bediensteten bei den auf ungarischem Gebiet betriebenen Maschinenbahnen für den allgemeinen Verkehr sowie auch über die Dienstordnung für sämtliche öffentliche Maschinen (Lokomotiv)bahnen — ihren Verhältnissen angemessen — Verfügung zu treffen.¹⁾ Auf Grund dieser Ermächtigung hat der Handelsminister die oben bezeichnete Eisenbahndienstordnung erlassen. Sie enthält 7 Abschnitte, und zwar behandelt:

Abschnitt I,	§§ 1—4,	allgemeine Bestimmungen,
„ II,	„ 5—9,	Bedingungen der Verwendung,
„ III,	„ 10—29,	Rechte und Pflichten der Bediensteten,
„ IV,	„ 30—34,	Dienstvergehen,
„ V,	„ 35—50,	Verfahren in Disziplinarfällen,
„ VI,	„ 51—55,	Auflösung des Dienstverhältnisses,
„ VII,	„ 56—58,	Schlußbestimmungen.

¹⁾ Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1907 S. 1414 ff., 1449/50.

§ 1 bestimmt, daß sich die vorliegende Dienstordnung auf sämtliche, in den Ländern der ungarischen Krone in Betrieb befindlichen, dem öffentlichen Verkehr dienenden Maschinenbahnen und deren Bedienstete erstreckt.

§ 2 teilt das Personal der Eisenbahnen in ständige und provisorische Bedienstete:

I. Ständige Beamte sind:

- a) die Beamten,
- b) die Jahresgehalt beziehenden übrigen Bediensteten,
- c) solche Monats- oder Tagesgehalt beziehende Bedienstete sowie solche Tagelöhner und Arbeiter, die mindestens seit drei Jahren ohne Unterbrechung im Dienste einer und derselben Eisenbahn stehen und den in den §§ 4 und 6 vorgeschriebenen Bedingungen entsprechen.

II. Provisorische Bedienstete sind:

- a) solche Monats- oder Tagesgehalt beziehende Bedienstete, sowie solche Tagelöhner und Arbeiter, die weniger als drei Jahre im Dienste einer und derselben Eisenbahn stehen,
- b) die mit besonderem Dienstvertrag angestellten Bediensteten.

Sowohl die ständigen als auch die provisorischen Bediensteten werden strafgesetzlich wie öffentliche Beamte behandelt.

§§ 3 und 4 behandeln die Führung der Personallisten, der Dienstabellen und Ranglisten und der Qualifikationstabellen.

§ 5 behandelt die Bedingungen für die Aufnahme in den Eisenbahndienst.¹⁾

§ 5 „Die Aufnahme in den Eisenbahndienst ist an folgende Bedingungen geknüpft: Es kann nur eine Person aufgenommen werden, die

- a) die ungarische Staatsangehörigkeit besitzt und der ungarischen Sprache mächtig ist,
- b) das 18. Lebensjahr schon vollendet, jedoch das 35. Lebensjahr zur Zeit der Aufnahme noch nicht überschritten hat,
- c) geistig und körperlich gesund und für den Eisenbahndienst tauglich ist,
- d) weder im Konkurs noch unter Vormundschaft steht,
- e) weder wegen Verbrechens noch wegen aus Gewinnsucht begangener Vergehen unter Anklage steht, noch überhaupt eine Freiheitsstrafe zu gewärtigen hat, die ferner wegen Verbrechens oder aus Gewinnsucht begangenen Vergehens nicht verurteilt ist, gegen die auch kein mit Amtsverlust verbundenen Urteil ergangen ist und gegen die in sittlicher Beziehung kein begründeter Einwand erhoben werden kann,
- f) die vorgeschriebene Schulbildung besitzt.“

In Kroatien-Slavonien wird von den Bediensteten, die während ihres Dienstes mit dem Publikum oder mit den dortigen Behörden zu verkehren berufen sind, auch die Kenntnis der kroatischen Sprache gefordert.

§ 6 bezieht sich auf die Aufnahme in die Reihe der ständigen Bediensteten.

Im § 7 wird angeführt, welche Befähigung für Beamtenstellen erforderlich ist.

¹⁾ Die Bestimmungen dieses Paragraphen waren es, die den kroatischen Abgeordneten Veranlassung gaben, gegen den Gesetzentwurf, dem die Eisenbahndienstordnung einverleibt war, zu obstruieren. Es sollen deshalb die Bestimmungen näher angegeben werden.

§ 8 bestimmt, daß der ständige Bedienstete den Diensteid, der provisorische Bedienstete das Dienstgelöbniß abzulegen hat, wobei die Formel des Dienstoides und des Dienstgelöbnisses angegeben wird.

Im § 9 wird der Zeitraum angegeben, innerhalb dessen der Dienstoid oder das Dienstgelöbniß, ferner in wessen Hände der Eid oder das Gelöbniß abzulegen ist.

Im Abschnitt III, der die §§ 10–29 umfaßt, werden die Rechte und Pflichten der Bediensteten aufgeführt. Die Paragraphen 10–25 behandeln die Pflichten.

Im § 26 wird bestimmt, daß die Bediensteten Anspruch auf eine entsprechende Ruhezeit haben. Der Durchschnitt der Dienstzeit darf im allgemeinen den Durchschnitt der Ruhezeit nicht überschreiten. Bei der Berechnung des Durchschnittes der Dienstzeit darf kein längerer Zeitraum als ein Monat zugrunde gelegt werden. Dienstleistung ohne Ablösung ist nur dann statthaft, wenn der Dienst sich zu einem Teile auf die Anwesenheit oder Bereitschaft beschränkt und wenigstens eine ununterbrochene sechsstündige Ruhezeit auf die Nacht fällt. Bei einem solchen Dienste ist einmal innerhalb zweier Wochen eine 24-stündige vollständige Ruhe zu gewähren.

In die Ruhezeit darf nicht eingerechnet werden die auf Grund des § 27 der Dienstordnung in Anspruch genommene Urlaubszeit, ferner bei dem Lokomotiv- und Zugpersonale die zur Übergabe und Übernahme des Dienstes sowie zu den Wegen von und zum Dienste erforderliche Zeit, diese in dem Falle, daß der Bedienstete nicht in der Nähe seines Dienstortes wohnen kann.

Die längste Dauer der ununterbrochenen Dienstzeit und die kürzeste Dauer der Ruhezeit setzt der Handelsminister auf Grund der obigen Grundsätze mit Rücksicht auf den Charakter der einzelnen Eisenbahnen, auf die örtlichen und Verkehrsverhältnisse der Linien sowie auf die Erfordernisse des Dienstes fest.

§ 27 behandelt den Urlaub. Nach einer gewissen Dienstzeit hat jeder Bedienstete — insofern nicht außerordentliche Verhältnisse entgegenstehen — Anspruch auf Urlaub und zwar in jedem Kalenderjahre

- a) die Beamten während der ersten 10 Dienstjahre auf 14 Tage, bis zum 20. Dienstjahre auf 21 Tage, nach einer Dienstzeit von mehr als 20 Jahren auf 28 Tage,
- b) die anderen, Jahresgehalt beziehenden Bediensteten während der ersten 10 Dienstjahre auf 8 Tage, bis zum 20. Dienstjahre auf 10 Tage, nach mehr als 20 Dienstjahren auf 14 Tage,
- c) die ein Monats- oder Tagesgehalt beziehenden Bediensteten, ferner die Tagelöhner und Arbeiter nach 3 jähriger Dienstzeit auf 8 Tage.

Im § 28 wird bestimmt, daß der Bedienstete seine gesetzmäßigen politischen Rechte — nach seiner eigenen Überzeugung — frei ausüben kann. Kein Vorgesetzter oder anderer Bediensteter darf einen Bediensteten auf irgend eine Weise beeinflussen in der Richtung, daß er sich irgend einer politischen Partei anschließe, dieser beitrete, an ihren Sitzungen teilnehme, für irgend einen Kandidaten stimme oder nicht stimme oder sich der Abstimmung enthalte; ferner darf der Bedienstete nicht verhindert werden, seine politischen Rechte nach seiner eigenen Überzeugung auszuüben. — Es ist strenge untersagt, einen Bediensteten deshalb, weil er seine politischen Rechte innerhalb der gesetzlichen Grenzen in einer bestimmten Richtung ausgeübt hat, durch Auferlegung irgend eines Nachteils zu strafen.

§ 29. Im Kreise der Bediensteten darf ein Verein — hierunter sind auch die im § 25 erwähnten Wohlfahrtseinrichtungen, Wohltätigkeitsvereine und Genossenschaften verstanden — nur mit vorhergehender Genehmigung des Handelsministers gegründet werden. Der Entwurf der Satzungen jedes Vereins ist durch Vermittelung der zuständigen Eisenbahndirektion, die sich gutachtlich zu äußern hat, dem Handelsminister zur Genehmigung vorzulegen. Der Handelsminister genehmigt die Satzungen im Einvernehmen mit dem Minister des Innern, in Kroatien-Slavonien im Einvernehmen mit dem Statthalter. Die Satzungen solcher Vereine, deren Wirkungskreis sich nur auf das Gebiet Kroatien-Slavoniens erstreckt, genehmigt der Statthalter im Einvernehmen mit dem Handelsminister. Dem Handelsminister steht das Oberaufsichtsrecht zur Wahrung der Interessen der Eisenbahnverwaltung gegenüber jedem solchen Vereine zu, und er ist berechtigt, sie, wenn sie in einer den Satzungen nicht entsprechenden Richtung wirken, im Einvernehmen mit dem Minister des Innern, in Kroatien-Slavonien mit dem Statthalter aufzulösen. Vereine, deren Satzungen vom Statthalter genehmigt werden, werden von diesem im Einvernehmen mit dem Handelsminister aufgelöst. Die Bediensteten dürfen nicht Mitglieder solcher Vereine sein, deren Bestrebungen vaterlands- oder volksfeindlich oder nach Ansicht des Handelsministers mit den Interessen des Eisenbahndienstes nicht vereinbar sind.

Der Abschnitt IV, die §§ 30—34 umfassend, behandelt die Dienstvergehen. Im § 30 wird ausgeführt, daß ein Dienstvergehen der Bedienstete begeht, der seine in der Dienstordnung, Dienstunterweisung, in den Vorschriften und Erlassen festgesetzte Dienstpflicht verletzt oder nachlässig versieht oder der im Dienste oder außerhalb des Dienstes ein seiner Stellung unwürdiges Betragen bekundet.

§ 31. Kleinere Dienstvergehen werden mit Ordnungsstrafen, schwerere Dienstvergehen mit Disziplinarstrafen geahndet.

I. Ordnungsstrafen sind:

- a) die Vermahnung;
- b) die Rüge;
- c) die Geldbuße, die 2% des Jahresgehaltes (Verdienstes) des Bediensteten nicht überschreiten darf.

II. Disziplinarstrafen sind:

- a) der Verweis;
- b) die Geldbuße, die 5% des Jahresgehaltes (Verdienstes) des Bediensteten nicht überschreiten darf;
- c) die Versetzung;
- d) die Verlängerung der Wartezeit bis zur Beförderung oder der Alterszulage, die nicht kürzer als ein halbes Jahr und nicht länger als zwei Jahre sein darf;
- e) die Dienstentlassung. Die Entlassung zieht den Verlust sämtlicher Bezüge, des Titels und sämtlicher mit dem Dienstverhältnis verbundenen übrigen Rechte nach sich, sonach auch der Ansprüche der Bediensteten und deren Angehörigen auf die Pension, Altersversorgung und Abfindung.

§ 32 behandelt die Ordnungsstrafen.

§ 33. Unter Disziplinarstrafe fallende Dienstvergehen sind insbesondere:

1. die vorsätzliche Verletzung der Dienstpflichten;

2. in Ausübung des Dienstes aus Unachtsamkeit begangene Handlungen und Unterlassungen, die
 - a) die Sicherheit des Betriebes der Bahn und deren Zubehör oder des Publikums gefährden;
 - b) sich nach Anwendung der strengsten Ordnungsstrafen wiederholen;
3. Teilnahme an Massenausständen oder die massenhaft sich zeigende laue Verrichtung des Dienstes zu dem Zwecke, den Verkehr zu erschweren oder ins Stocken zu bringen (passive Resistenz), sowie auch die Teilnahme an hierauf abzielenden Aufreizungen und Verabredungen;
4. Anstoß erregendes Benehmen;
5. Beeinflussung oder Beschränkung eines Bediensteten in der gemäß § 28 gesicherten freien Ausübung seiner politischen Rechte;
6. die Beeinflussung eines Bediensteten durch Drohung oder Gewalt zu dem Zwecke, ihn zum Eintritt in einen Verein oder zum Austritt aus einem solchen zu veranlassen.

§ 34. Die Entlassung der Bediensteten kann als Disziplinarstrafe nur in folgenden Fällen ausgesprochen werden:

1. wenn der Bedienstete bei seiner Aufnahme in den Dienst Umstände verheimlicht hat, die seiner Aufnahme entgegenstanden. Ein Bediensteter, seit dessen Aufnahme mindestens 19 Jahre verstrichen sind, und der während dieser Zeit seinen Dienst anstandslos versehen hat, kann wegen Mangels einer der im § 5 aufgeführten Bedingungen nicht entlassen werden;
2. wenn er den Gehorsam verweigert oder eine unter den § 33 Punkt 3 oder 4 fallende Handlung begeht;
3. wenn er in anderer Weise die Disziplin schwer verletzt oder seine Untergebenen mißhandelt;
4. wenn er vorsätzlich oder aus grober Fahrlässigkeit die Sicherheit des Betriebes gefährdet;
5. wenn er im Betriebsdienste betrunken angetroffen wird;
6. wenn ihm wiederholt ungerechtfertigte Kassenabgänge zur Last fallen;
7. wenn er irgend eine andere wesentliche Dienstpflicht wiederholt schwer verletzt;
8. wenn er ein Vergehen begangen hat, auf das laut Gesetz als Nebenstrafe die Unfähigkeit zur Bekleidung eines Amtes oder der Verlust des bekleideten Amtes oder der bekleideten Stelle folgt, oder wenn er sich eine Handlung zuschulden kommen läßt, die ihn seiner Stelle als unwürdig erscheinen läßt. Wenn die Entlassung des Bediensteten entgegen den Bestimmungen dieser Dienstordnung erfolgt ist, so kann der entlassene Bedienstete seine privatrechtlichen Ansprüche im Wege der Klage bei den ordentlichen Gerichten geltend machen.

Im Abschnitt V, die §§ 35–50 umfassend, wird das Disziplinarverfahren geregelt.

§ 35. Für die Behandlung der Disziplinarvergehen der Eisenbahndirektoren, Stellvertreter der Direktoren, Betriebsdirektoren und Betriebsleiter sind die besonderen Vorschriften der Eisenbahnen maßgebend. Zur Behandlung der Disziplinarangelegenheiten der sonstigen ständigen Bediensteten — mit Ausnahme der ständigen Tagelöhner und Arbeiter — sind bei den einzelnen Eisenbahnen in

entsprechender Anzahl Disziplinargerichte erster und je ein Disziplinargericht zweiter Instanz zu errichten. Über die Entlassung von ständigen Tagelöhnern und Arbeitern im Disziplinarwege entscheidet ein besonderes Disziplinargericht. Diese Gerichte erster Instanz bestehen außer dem Präsidenten zur Hälfte aus ernannten Mitgliedern, die die Eisenbahndirektion aus der Reihe der Bediensteten nimmt, zur anderen Hälfte aus gewählten Mitgliedern, die von den dem betreffenden Gerichte unterstehenden Bediensteten aus ihrer Mitte in geheimer Abstimmung gewählt werden. Die Präsidenten der Disziplinargerichte werden von der Direktion ernannt. Die zu wählenden Mitglieder des Disziplinargerichts werden von den Bediensteten nach Gruppen gewählt. Sollte die Wahl nicht rechtzeitig vorgenommen werden, so ist das Gericht durch Ernennung zu ergänzen. Die Mitglieder des Disziplinargerichts zweiter Instanz ernennt die Eisenbahndirektion aus dem Kreise ihrer Angestellten, den Präsidenten jedoch der Handelsminister aus der Reihe der Mitglieder der Generalinspektion für Eisenbahnen und Schifffahrt. — Die Dauer der Mitgliedschaft bei den Disziplinargerichten wird durch die Dienstordnung der einzelnen Eisenbahnen bestimmt.

§ 36. Die Mitglieder der Disziplinargerichte haben vor Antritt ihres Amtes einen Eid darauf zu leisten, daß sie in ihrem Richteramte im Sinne der Gesetze, der gesetzlichen Verordnungen und der Dienstvorschriften treu, gewissenhaft und unparteiisch vorgehen werden.

§ 41. Der Präsident verkündet die Entscheidungen sofort mündlich unter Anführung der wesentlicheren Punkte der Begründung. Das Urteil samt der Begründung ist spätestens innerhalb 8 Tage sowohl dem Beschuldigten, als der das Disziplinarverfahren anordnenden vorgesetzten Behörde in jedem Falle auch schriftlich zuzustellen.

§ 42. Die vorgesetzte Behörde und der Beschuldigte können gegen den Beschluß des Disziplinargerichts Berufung einlegen. Die Berufung muß 8 Tage nach Zustellung des Urteils eingereicht oder mündlich bei der Verkündung des Urteils bei dem Disziplinargericht angebracht werden. Wenn während der Dauer der Rechtsmittelfrist Berufung nicht eingelegt wird, so wird das Disziplinarurteil rechtskräftig. Gegen das Urteil des Disziplinargerichts für ständige Tagelöhner und Arbeiter ist keine Berufung gegeben, das Urteil wird mit der Verkündung rechtskräftig.

§ 44. Die Eisenbahndirektion hat die Entscheidung der Disziplinargerichte sofort, nachdem sie rechtskräftig geworden sind, zu vollziehen.

§ 48. Wenn die Sicherheit des Betriebs oder ein sonstiges dienstliches Interesse es erheischt, ist gleichzeitig mit der Anordnung oder im Laufe des Disziplinarverfahrens der betreffende Bedienstete vom Dienst zu suspendieren.

§ 50. Die Eisenbahndirektion kann ausnahmsweise Bedienstete, die sich das im § 33³ bezeichnete Dienstvergehen zuschulden kommen lassen, unter Absehung von dem ordentlichen Disziplinarverfahren sofort entlassen. — Nach Ablauf von 3 Monaten nach Verübung des Dienstvergehens kann die Entlassung auf solche Weise nicht mehr ausgesprochen werden. Die Entlassung muß durch einen schriftlichen Beschluß erfolgen, in dem der Grund der Entlassung anzugeben ist. Der Entlassungsbeschluß wird mit seiner Bekanntgabe rechtskräftig. Der Beschluß ist dem Bediensteten selbst zuzustellen. Wenn der Beschluß nicht zustellbar ist, so ist er in der für die Bekanntmachung der dienstlichen Verordnungen bei den einzelnen Eisenbahnen gebräuchlichen Weise zu veröffentlichen. Die auf Grund

dieses Paragraphen erfolgte Entlassung hat die gleichen Rechtsfolgen, wie die durch das Disziplinargericht ausgesprochene. Bedienstete, die wegen Dienstvergehens nach § 33³ als Anstifter, Aufwiegler oder Mitglieder des Organisationsausschusses entlassen worden sind, können überhaupt nicht mehr in den Eisenbahndienst aufgenommen werden.

In den §§ 51—54 sind die Bestimmungen über die Auflösung des Dienstverhältnisses enthalten. Ohne jedes weitere Verfahren ist von Amts wegen — im Sinne des § 54 — aus der Personalliste zu streichen:

1. wer sich weigert, den Diensteid oder das Gelöbnis zu leisten;
2. jeder Beamte oder Bedienstete mit Jahresgehalt, der sich ohne Erlaubnis vom Dienst entfernt und trotz einer an ihn ergangenen Aufforderung innerhalb 3 Tage nach erfolgter Zustellung sein Fernbleiben nicht rechtfertigt oder zur Dienstleistung nicht erscheint. Wenn die Aufforderung nicht zustellbar ist, so ist der Bedienstete im Wege der für die Bekanntmachung der dienstlichen Verordnungen bei den einzelnen Eisenbahnen gebräuchlichen Weise aufzufordern, sich zu melden, und es gilt dann der Tag der Veröffentlichung der Aufforderung als Zustellungstag;
3. alle unter 2 nicht angeführten Bediensteten, die — ohne Erlaubnis — 3 Tage vom Dienst fernbleiben;
4. Bedienstete, die aus einem verbotenen Verein, auf eine an sie ergangene Aufforderung hin, innerhalb 15 Tage nicht austreten.

Die auf Grund dieser Bestimmungen erfolgte Streichung aus der Personalliste hat hinsichtlich der Rechte und Ansprüche der Bediensteten dieselbe Rechtswirkung, wie eine im Disziplinarwege erfolgte Entlassung. Bedienstete, die das Gericht zum Amtsverlust oder zum Verlust der bekleideten Stelle verurteilt, ferner solche, die im Disziplinarwege oder auf Grund des § 50 zur Entlassung aus dem Dienste verurteilt werden, sind ebenfalls aus der Personalliste zu streichen.

§ 55. Wenn die Kündigung oder die Streichung aus der Personalliste vorschriftswidrig erfolgt ist, so kann der entlassene Bedienstete seine privatrechtlichen Ansprüche im Wege der Klage bei den ordentlichen Gerichten geltend machen.

Die §§ 56—58 enthalten Schlußbestimmungen.

§ 56. Jede Eisenbahn ist verpflichtet, binnen sechs Monaten nach Inkrafttreten dieser Dienstordnung eine ausführliche Dienstvorschrift auszuarbeiten und dem Handelsminister zu unterbreiten. Zur Gültigkeit der Dienstvorschrift sowie ihrer späteren Abänderungen ist die Genehmigung des Ministers erforderlich. Die Eisenbahnen können von den Bestimmungen dieser Dienstordnung nur mit Genehmigung des Ministers und nur insofern abweichen, als ihre Anordnungen mit ihr nicht im Widerspruch stehen, sondern sie nur ergänzen oder dem Personal größere Begünstigungen zuwenden. Eisenbahnen niederer Ordnung sowie solchen Eisenbahnen, zu deren Netze auch Linien außerhalb der Länder der ungarischen Krone gehören, kann der Handelsminister auch sonstige Abweichungen gestatten.

§ 57. Der Handelsminister kann über Eisenbahnen, die den Bestimmungen dieser Dienstordnung nicht nachkommen, in jedem Falle eine Ordnungsstrafe bis zu 4000 Kronen verhängen.

§ 58. Diese Dienstordnung tritt sogleich in Kraft und bleibt so lange gültig, bis in dieser Angelegenheit ein besonderes Gesetz ergeht.

Bücherschau.

Besprechungen.

Die Eisenbahntechnik der Gegenwart. Herausgegeben von Barkhausen, Blum, v. Borries, Courtin, Weiß. Wiesbaden 1908. C. W. Kreidels Verlag. II. Band, 2. Abschnitt: Oberbau und Gleisverbindungen. Zweite umgearbeitete Auflage. Bearbeitet von A. Blum, Schubert, Himbeck, Fraenkel. XIII S. und 145 bis 459 in gr. 8° mit 440 Abbildungen und 2 lithographischen Tafeln. Preis geb. 10,00 \mathcal{M} , in Halbfranz geb. 13,00 \mathcal{M} .

Das Buch hat gegenüber der ersten Auflage eine Reihe von Veränderungen erfahren. Die Abschnitte über Straßenkabelbahnen, Zahnstangenbahnen, Seilbahnen, Hochbahnen besonderer Art sowie über die besondere Gestaltung des Oberbaues für elektrische Bahnen sind weggefallen; dafür sind die Ausführungen über Weichen und Kreuzungen, Drehscheiben und Schiebebühnen hinzugekommen, die früher in den „Bahnhofsanlagen“ (II. Bd., 3. Abschnitt) behandelt wurden. Im übrigen ist die Anordnung des Stoffes im wesentlichen dieselbe geblieben; freilich ist mit Rücksicht auf die Erfahrungen des letzten Jahrzehntes so manchen Dingen nur ein kurzer Raum gegönnt worden, die früher ausführlicher besprochen werden mußten und umgekehrt. Der Langschwellenoberbau, dem einst mehr als 12 Seiten gewidmet waren, muß sich jetzt mit 7 Seiten begnügen; dagegen sind z. B. die Ausführungen über das Wandern der Schienen, über die Veränderungen des Planums bei ungenügender Höhe der Bettung usw. erheblich erweitert worden. In dem Abschnitt über die Stoßausrüstungen sind neuere Bauarten berücksichtigt worden, wie die Doppelschwellen, der Haarmannsche Starkstoß, der ruhende Blattstoß von Becherer-Knüttel, die Melaunsche Stoßdeckung u. A. Auch sonst haben sich manche Anschauungen gewandelt. Bei der Besprechung der Weichen sind diesmal erfreulicherweise die Bogenweichen ausführ-

licher behandelt, deren Anwendung auch in der Praxis mehr und mehr fortschreitet. Bei den Kreuzungen sind die sinnreichen Hohenegger'schen Kreuzungsstücke mit beweglicher Spitze berücksichtigt worden. Nicht erwähnt sind leider die Kreuzweichen der österreichischen Staatsbahnen, bei denen die Herzstücke innerhalb der Zungenvorrichtungen liegen, und die zur Verbindung von zwei sich unter 10° schneidenden Gleisen benutzt werden (vgl. z. B. Zentralbl. d. B. 1899 S. 85). In dem Abschnitt über Drehscheiben und Schiebebühnen wird als Beispiel für Drehscheibenbetrieb mit Spillanlagen der Güterschuppen in Frankfurt a. M. gebracht. Vielleicht findet sich in der nächsten Auflage des Buches die Gelegenheit zu erwähnen, daß die Abbildung längst nicht mehr dem heutigen Zustande entspricht und daß auch die Spillanlagen seit 1895 außer Betrieb gesetzt sind. Ferner enthält dieser Abschnitt eine große Reihe neuerer Bauarten, wertvolle Angaben über Bewegungswiderstände, Kraftantriebe und dergl. Die Abbildungen der Schiebebühnen sind z. T. in zu kleinem Maßstabe oder zu schematisch dargestellt, was allerdings nur der empfinden wird, der sie als Hilfsmittel zum Entwerfen ähnlicher Anlagen benutzen will.

Abgesehen von derartigen kleinen Mängeln kann das Werk auch in der zweiten Auflage als eine vortreffliche Darstellung des Oberbaues und der Gleisverbindungen der Gegenwart bezeichnet werden. *Oder.*

Lueger, Otto. Lexikon der gesamten Technik und ihrer Hilfswissenschaften. Im Verein mit Fachgenossen herausgegeben. Mit zahlreichen Abbildungen. Zweite, vollständig neu bearbeitete Auflage. Stuttgart und Leipzig. Deutsche Verlagsanstalt. Fünfter Band. Haustenne bis Kupplungen. Preis jeden Bandes in Halbfranz 30,00 M.

Der fünfte Band weist in der neuen Auflage eine Reihe wichtiger Ergänzungen auf, so u. a. auf dem Gebiete der Lasthebemaschinen. Von den Artikeln, die das Eisenbahnwesen betreffen, seien hier nur einzelne herausgegriffen. Unter dem Stichwort Kabelbahnen werden nur Förderanlagen für Fabriken, Lagerplätze usw. kurz genannt. Die Kabelbahnen für den Personentransport dagegen sind nicht einmal erwähnt; dagegen wird bei Kettenbahnen neben anderen eine weniger bekannte südamerikanische Bahn für Personenbeförderung beschrieben, die nach dem Prinzip der Kettenschiffahrt betrieben wird. In dem Artikel Kipper sind die neuesten Konstruktionen dargestellt, auch viele neuere Veröffentlichungen erwähnt, leider aber manche wichtige ältere Abhandlung

nicht aufgeführt. Die Kleinbahnen sind nur kurz behandelt, die angegebene Begriffsbestimmung kann als zutreffend nicht angesehen werden. Kletterweiche, Kohlenbahnhöfe und Kohlenbühnen sind kurz, aber zutreffend behandelt. Bei dem Stichwort Kreisel sind auch die Kreiselwirkungen der Eisenbahnfahrzeuge unter Anführung der einschlägigen Literatur kurz erörtert. Endlich werden in einem längeren Artikel die Krümmungsverhältnisse der Eisenbahnen behandelt; dabei fehlt indes der Hinweis, daß die Bahn der Fahrzeugschwerpunkte nicht mit der Gleismittellinie zusammenfällt, ein Umstand, der bei der genauen theoretischen Betrachtung nicht außer Acht gelassen werden darf. —r.

Biedermann, E. Die technische Entwicklung der Eisenbahnen der Gegenwart. V und 126 Seiten in 8° mit zahlreichen Abbildungen im Text. 144. Bändchen der Sammlung wissenschaftlich-gemeinverständlicher Darstellungen „Aus Natur und Geisteswelt“. Leipzig 1907. B. G. Teubner. Preis geb. 1,25 M.

In dem vorliegenden Bändchen soll als Ergänzung früherer in dieser Sammlung veröffentlichter Abhandlungen das Eisenbahnwesen allgemein in technischer Hinsicht dargestellt werden.

Nach einer kurzen Übersicht über den gesamten Behandlungsgegenstand wird zunächst die Entwicklung des Eisenbahnoberbaues von der ersten Einrichtung von Spurbahnen im Bergbau an bis zur Gegenwart besprochen. Dann folgen ausführlichere statistische Angaben über die Länge der Bahnen in den verschiedenen Ländern, die durch bildliche Darstellungen besonders veranschaulicht sind. Nicht unzweckmäßig sind diesem Abschnitt die entsprechenden statistischen Nachweisungen über den Bestand an Betriebsmitteln und über die Höhe der Anlagekosten und weiter kurze Mitteilungen über die bedeutenderen heutigen Weltverkehrsbahnen angegliedert. — Das nächste Kapitel behandelt an der Hand recht guter schematischer Skizzen die Entwicklung des Lokomotivbetriebes bis zu den neueren Dampflokomotiven einerseits und den Lokomotiven und Motorwagen für elektrischen Betrieb andererseits. Der letzte Abschnitt bringt Darlegungen über bauliche und betriebliche Grundsätze hauptsächlich der deutschen Eisenbahnen und zwar in Anlehnung an die hierfür erlassenen gesetzlichen Vorschriften über den Bau und die Ausrüstung der freien Strecke und der Bahnhöfe einschließlich der Sicherungsanlagen und über die Ausübung des eigentlichen Betriebes.

Das Büchelchen soll dem Nichtfachmann die Technik des Eisenbahnwesens in ihren Hauptzügen in gedrängter Form und doch erschöpf-

fend zur Anschauung bringen. Der Verfasser wird dieser Aufgabe durchaus gerecht. Das Werk ist so verständlich geschrieben und so gut bildlich erläutert, daß auch der Laie sich rasch und sicher über das fragliche Gebiet unterrichten kann. —t.

Kyser, Herbert, Dipl.-Ing. Die elektrischen Bahnen und ihre Betriebsmittel. Heft 9 der Elektrotechnik in Einzeldarstellungen. Braunschweig 1907. Friedrich Vieweg & Sohn.

Das vorliegende Bändchen befaßt sich damit, über den heutigen Stand der elektrischen Bahnen und ihrer Betriebsmittel Aufschluß zu geben. Es soll Studierenden und Ingenieuren, die sich mit dem Studium oder mit dem Entwerfen elektrischer Bahnen befassen, als Anhalt dienen. Der Verfasser macht keinen Anspruch darauf, ein vollständig erschöpfendes Werk auf diesem Gebiet, das zurzeit durch ausgedehnte Anwendung des Einphasenstroms für Nah- und Fernbahnen sich in der Entwicklung befindet und auf dem fortgesetzt Erfindungen gemacht und Neuerungen erprobt werden, geschaffen zu haben, sondern er hat nur beabsichtigt, den Leser über das Bestehende und das Wesentlichste auf diesem Gebiet der Elektrotechnik zu unterrichten.

Dem Verfasser, der in den einzelnen Abschnitten des mit sorgfältig ausgewählten Abbildungen und einer Reihe von Tafeln über Schaltungsschematas für die Triebwagen, die Kraftwerke usw. versehenen Werkes in sachlicher und verständlicher Weise die Einteilung der elektrischen Bahnen, die Stromzuführung, die Stromart und Spannung, die verschiedenen zur Anwendung kommenden Bahnmotoren, die Geschwindigkeitsregulierung, die Zugwiderstände, den Kraftbedarf, die Aufstellung des Fahrplans, die Leitungsanlagen und das Kraftwerk bespricht, ist die Aufgabe, die er sich gestellt hat, durchaus gelungen. Das Werk kann daher allen, die sich mit dem Studium und dem Entwerfen elektrischer Bahnen befassen, bestens empfohlen werden. *M.*

Bragstad, O. S., a. o. Professor an der großherzoglich technischen Hochschule Fridericiana in Karlsruhe. Konstruktionen und Schaltungen aus dem Gebiete der elektrischen Bahnen. Berlin 1907. Julius Springer.

Mit dem vorliegenden Werke übergibt der Verfasser zunächst seinen Studierenden, dann aber auch den jüngeren Elektroingenieuren zum Selbststudium eine Reihe von Konstruktionstafeln aus dem Gebiete des

elektrischen Bahnbaues. Die in neuerer Zeit ausgeführten Bahnmotoren der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft, der Siemens-Schuckert Werke und der General-Electric Comp. für Gleichstrom, Drehstrom und Einphasen-Wechselstrom sind in ihren Einzelheiten auf den ersten 4 Tafeln genau dargestellt. Es folgen dann eine Reihe von Konstruktionen der Anlaufkurven und Fahrkurven sowie von Schaltungsschematas ausgeführter Bahnmotoren. Die einzelnen Konstruktionen sind kurz in dem besonders beigelegten Texte beschrieben, soweit es für das Verständnis erforderlich ist. Die vorzügliche Darstellung auf den 31 mit großer Sorgfalt ausgeführten Konstruktionstafeln wird besonders den Studierenden der Elektrotechnik ein hervorragender Wegweiser beim Studium des elektrischen Bahnbetriebes sein. Das Werk kann nur bestens empfohlen werden.

r. H.

Krause, Rudolf, Ingenieur. Messungen an elektrischen Maschinen. 2. Auflage. Berlin 1907. Julius Springer. Preis 5,00 M.

Das vorliegende Werkchen hat sich bereits einen guten Eingang in die Praxis verschafft, so daß der Zweck, den der Verfasser mit ihm verfolgt, den Studierenden und jüngeren Elektrotechnikern ein Hilfsmittel bei den Maschinenmessungen auf dem Prüffelde zu sein, begonnen hat, sich zu erfüllen. Diesem Zwecke entsprechend ist für den Gebrauch des Werkes eine gute Kenntnis der Elektrotechnik im allgemeinen Vorbedingung. Über die Vorgänge in den elektrischen Maschinen und ihre Wirkungsweise ist in dem Buche daher nur das zum Verständnis der Meßmethoden Notwendige gesagt.

Die Gliederung des Buches in 8 Abschnitte ist so durchgeführt, daß zunächst die Meßinstrumente, ihre Wirkung und Schaltung beschrieben werden und dann zu ihrer Anwendung übergegangen wird. Die verschiedenen Arten der Messung von Stromstärke, Spannung, Widerstand und Leistung für Gleichstrom, einphasigen Wechselstrom und Drehstrom mit den gebräuchlichsten Instrumenten werden eingehend beschrieben. Genügende Berücksichtigung finden vor allen Dingen die schwierigen Messungen an den Wechselstrommaschinen.

Mehrere in der ersten Auflage noch beschriebene ältere Meßinstrumente, die heute keine Verwendung mehr finden, sind fortgelassen und dafür ist eine Reihe neuerer Apparate hinzugefügt. Auch sind einige neuere Untersuchungsmethoden in die zweite Auflage aufgenommen.

Mit seinem Umfange von 192 Seiten mit 178 Abbildungen (gegenüber 166 der ersten Auflage) bildet das Werk ein vorzügliches Lehr- und Handbuch, das jedem jungen Elektrotechniker empfohlen werden kann.

r. H.

Hering, Kurt. Das 200jährige Jubiläum der Dampfmaschine. 1706—1906. 58 S. in 4° mit 13 Figuren im Text. Heft 23 der Abhandlungen zur Geschichte der mathematischen Wissenschaften mit Einschluß ihrer Anwendungen. Begründet von Moritz Cantor. Preis geh. 1,60 M.

Den Hauptinhalt der vorliegenden kleinen Schrift bildet die Erfindung der Dampfmaschine durch Papin, die freilich noch so unvollkommen blieb, daß ihre praktische Verwendung nicht möglich war. Besonders interessant sind die Abbildungen der Maschine vom Jahre 1706, die aus einer lateinischen Schrift des Erfinders entnommen sind. Bemerkenswert sind ferner Mitteilungen aus den Briefen an Leibnitz, aus denen hervorgeht, daß Papin bereits an die Verwendung von Heißdampf dachte. Die weitere Entwicklung der Dampfmaschine wird dann auf 6 $\frac{1}{2}$ Seiten, ihre Bedeutung für das Wirtschaftsleben auf 13 Seiten abgehandelt. Diese Ausführungen können daher auf Vollständigkeit keinen Anspruch machen. Das Schriftchen dürfte in erster Linie Leser interessieren, die sich über die Urfänge der Dampfmaschine unterrichten wollen.

zur Nedden, F., Dipl.-Ing. Das praktische Jahr des Maschinenbau-Volontärs. Ein Leitfaden für den Beginn der Ausbildung zum Ingenieur. Berlin 1907. Julius Springer. Preis brosch. 4,00 M., geb. 5,00 M.

Für die erste Ausbildung zum Ingenieur ist eine praktische Tätigkeit in den verschiedenen Handwerken bei einer größeren Maschinenfabrik als Bedürfnis zu bezeichnen. Seit vielen Jahren fordert daher die Staatseisenbahnverwaltung von den Anwärtern für den Staatsdienst im Maschinenbaufache eine einjährige praktische Tätigkeit in einer Eisenbahnhauptwerkstätte oder in einer anerkannten größeren Maschinenfabrik. Dieser Anforderung haben sich vor einigen Jahren auch die technischen Hochschulen angeschlossen, indem sie bestimmten, daß alle, die die Prüfung zum Diplom-Ingenieur abzulegen beabsichtigen, vor Beginn ihres Hochschulstudiums eine praktische Tätigkeit von mindestens einem Jahre nachzuweisen haben. Diese praktische Tätigkeit gibt dem jungen Maschinenbau-Volontär und angehenden Ingenieur den ersten Einblick in die neue Welt, der sein Leben und Wirken zu widmen er sich entschlossen hat. Der erste Schritt auf dieser Laufbahn ist der wichtigste, und es heißt hier die Augen offen halten, um möglichst viel zu sehen und die kurze Zeit gut anzuwenden. Nachlässigkeit in dieser Zeit rächt sich bald und sehr bitter. Die größte Anzahl derer, die sich dem Ingenieur-

berufe zu widmen beabsichtigen, tritt in die Laufbahn ein, ohne ein klares Bild von ihr zu haben. Um sich dieses zu verschaffen, muß neben der praktischen Ausbildung in den verschiedenen Handwerken dem Volontär eine eingehende Erläuterung geboten werden. Im allgemeinen werden die Maschinenfabriken und ihre sehr beschäftigten Betriebsingenieure nicht in der Lage sein, auch in dieser Richtung sich um die Volontäre zu kümmern. In vielen Eisenbahnhauptwerkstätten könnte dieses wohl geschehen, doch erfolgt es auch nicht immer in ausreichender Weise. An diesem Mangel krankt noch die unentbehrliche Einrichtung des praktischen Jahres.

Gestützt auf eigene Erfahrung, hat der Verfasser des oben genannten Werkes es unternommen, diesem Übelstande abzuhelfen, indem er dem angehenden Ingenieur für die erste Ausbildung einen Leitfaden bietet.

In der Einleitung gibt er einen kurzen Überblick über den Beruf, die Tätigkeit und die Aussichten eines Ingenieurs. Darauf wendet er sich dem Maschinenbau-Volontär zu und gibt ihm für den ersten Schritt auf dem neuen Lebenswege einige gute Ratschläge, so besonders für die Auswahl der Fabrik, in der die praktische Ausbildung am vorteilhaftesten erfolgt. Sehr wichtig ist es, daß der Volontär alsbald mit den Pflichten vertraut gemacht wird, die er zu erfüllen hat, und daß er sich der Rechte bewußt wird, die er infolge seiner bevorzugten Ausbildung und Stellung vor den Arbeitern genießt. Diesen gegenüber aber stets ein richtiges und taktvolles Benehmen zu zeigen, um der Achtung würdig zu sein, die ihm gebührt, muß das eifrige Bemühen des Volontärs sein. Eingehend werden alle diese Fragen vom Verfasser behandelt.

In dem folgenden Abschnitte schildert er die Entstehung der Bestandteile einer Maschine und entwickelt den Leitgedanken der modernen Maschinenfabrikation, wobei ein Gang durch eine moderne Maschinenfabrik beschrieben wird. Auch der Sozialpolitik in der Maschinenfabrik und der Fabrikorganisation wendet er sich eingehend zu. Den Schluß des Abschnittes bilden einige Bemerkungen über das technische Zeichnen. Der dritte Teil behandelt die maschinentechnischen Baustoffe und schildert die Entstehung und Gewinnung der gebräuchlichsten Metalle und die Herstellung der Halbfabrikate (Profileisen, Schienen, Bleche usw.). Im vierten Teile wendet sich der Verfasser den einzelnen Handwerksbetrieben zu, diese in der Reihenfolge behandelnd, in der er den Beschäftigungsgang des Volontärs für den ersprießlichsten hält.

Glatte Stil und einfache Darstellung erleichtern das Lesen des Buches, das sowohl für den Maschinenbau-Volontär, den angehenden Ingenieur, als auch für den die Ausbildung des Volontärs leitenden Ingenieur von besonders hohem Werte ist. Für die eingehende Behandlung des

Stoffes gebührt dem Verfasser der Dank weiter Kreise. Das Werk verdient es nicht allein, jedem angehenden Ingenieur empfohlen, sondern jedem Volontär bei Beginn der praktischen Arbeit in die Hand gegeben zu werden.

r. H.

Eversheim, Dr. P., Privatdozent. Die Elektrizität als Licht- und Kraftquelle. Leipzig 1907. Quelle & Meyer.

Je mehr die Verwendung der elektrischen Energie zur Kraftübertragung und Beleuchtung sowie zu sonstigen Zwecken sich verbreitet, um so größer wird das Bedürfnis auch für den Nichtfachmann, sich über das Wissenswerte auf dem elektrischen Gebiete zu unterrichten. In größeren Städten wird den Einwohnern häufiger die Möglichkeit geboten, belehrende Vorträge aus dem Gebiet der Elektrizität anzuhören, aber nur ein ganz beschränkter Kreis kann an solchen Vorträgen teilnehmen. Die Mehrzahl ist auf das Selbststudium angewiesen. Es ist daher mit Freude zu begrüßen, daß in dem mit zahlreichen, leicht verständlichen Abbildungen ausgestatteten Werkchen „die Elektrizität als Licht- und Kraftquelle“ ein Buch erschienen ist, in dem der Nichtfachmann kurz und sachlich mit dem Wesen des elektrischen Stromes, seinem Entstehen und seiner Wirkung vertraut gemacht wird. Außer diesen Fragen hat der Verfasser noch die Wechselbeziehungen zwischen elektrischem Strom und Magnetismus, die Induktionserscheinungen, die Anwendung der Induktionsvorgänge, die Dynamomaschine, die Anwendung des elektrischen Stromes zur Kraftübertragung und zur Beleuchtung behandelt und zum Schluß den Leser auch mit dem Gebiete der Schwachstromtechnik, dem Telegraphen- und Fernsprechwesen sowie dem Telegraphieren ohne Draht vertraut gemacht.

Dem Verfasser ist es gelungen, dem Laien ein Hilfsmittel an die Hand zu geben, aus dem er sich in vorkommenden Fällen über Fragen, die das elektrische Gebiet und deren Nutzenanwendung betreffen, selbst zu unterrichten vermag.

M.

Bruno, Johannes. Kaiserlicher Postrat. Die Telegraphie in ihrer Entwicklung und Bedeutung. Leipzig 1907. B. G. Teubner. Preis geh. 1,60 M., geb. 1,95 M.

In diesem, dem 183. Bändchen der Sammlung wissenschaftlich-gemeinverständlicher Darstellungen: „Aus Natur und Geisteswelt“ gibt der Verfasser ein kurzes Bild der Entwicklung und Bedeutung der Telegraphie. Von den ersten akustischen und optischen Telegraphen, deren sich schon

die alten Griechen bedienten, geht er auf das Gebiet der elektrischen Telegraphie über, die, kaum 100 Jahre bestehend, in so mannigfacher Art zur Verwendung gelangt. Es ist nicht sein Zweck, die einzelnen Apparate und Systeme der Telegraphie zu beschreiben, vielmehr finden diese nur kurz insoweit Erwähnung, als es für das Verständnis unbedingt erforderlich ist.

Um die Telegraphie in fruchtbringender Weise verwenden zu können, war das Zustandekommen des internationalen Telegraphenvertrages von großer Bedeutung, der, aus dem deutsch-österreichischen Telegraphenverein hervorgegangen, bald zur Einführung mehrerer Gesetze führen mußte, nach denen das gesamte Telegraphenwesen geregelt wird und deren Durchführung es seine hohe Entwicklung zu verdanken hat. Der Entwicklung der Telegraphie schloß sich bald die des Fernsprechwesens an. Es folgte die Anlage großer Telegraphenlinien und der Unterseekabel, denen in neuerer Zeit ein scharfer Konkurrent in der Radiotelegraphie entstanden ist. Von besonderem Interesse werden den Lesern die am Schlusse gebrachten Tafeln über die Ausdehnung des Weltkabelnetzes, die Telegraphen- und Fernsprechstatistik sein.

Das 135 Seiten umfassende Bändchen bietet mit seiner schlichten und klaren Darstellung eine vollständige Übersicht über die gesamte Entwicklung der Telegraphie und kann bestens empfohlen werden.

r. H.

Thurn, H., Ober-Postpraktikant: Die Funkentelegraphie. Leipzig 1907.

B. G. Teubner. Preis geh. 1,00 M., geb. 1,25 M.

Neben der Entdeckung der Röntgenstrahlen ist es die Entwicklung der drahtlosen Telegraphie oder wie der Verfasser des oben genannten Werkes sagt, der Funkentelegraphie, die in weiten Kreisen das größte Interesse erregt. Zwar ist über die Funkentelegraphie in der Literatur schon manches Werk vorhanden, doch fehlt es gerade an einem solchen, das in möglichster Kürze das Wesentliche in für den Laien verständlicher Weise auseinandersetzt. Es ist selbstverständlich, daß in einem so kleinen Bändchen wie sie die Sammlung „Aus Natur und Geisteswelt“ bringt, unmöglich eine Beschreibung aller vorhandenen Apparate und Systeme erfolgen kann. Darum hat sich der Verfasser darauf beschränkt, hauptsächlich das deutsche System einer genauen Betrachtung zu unterziehen, dabei aber die Frage offen lassend, welches von den vorhandenen Systemen das beste ist. Mehr Wert, als auf die technische Darstellung, hat der Verfasser auf die Vorführung der wirtschaftlichen Entwicklung der Funkentelegraphie und auf die eingehende Darstellung des reichen Ver-

wendungsgebietes gelegt, das das gesteigerte Verkehrsbedürfnis unserer Zeit dem neuen Nachrichtenmittel nach kaum zehnjährigem Bestehen erschlossen hat.

Die Darstellung des 112 Seiten mit 53 Abbildungen umfassenden Werkchens ist leicht verständlich und klar. Allen denen, die sich schnell eine allgemeine Kenntnis und einen Überblick über Funkentelegraphie verschaffen wollen, kann es nur empfohlen werden. *v. H.*

Tietze, Walter, Dr. Die Oderschiffahrt. Studien zu ihrer Geschichte und zu ihrer wirtschaftlichen Bedeutung. Leipzig 1907. A. Deckert-sche Verlagsbuchhandlung (Georg Böhme). IV und 131 S. 8°.

Die Schrift ist eine willkommene Ergänzung der vom Verein für Sozialpolitik im Jahr 1897 beschlossenen und in den späteren Jahren herausgegebenen und leider nur unvollständig durchgeführten Untersuchungen über die wirtschaftlichen und sonstigen Verhältnisse der deutschen Wasserstraßen. Für die Bearbeitung der Oder hat sich damals Niemand gefunden. Das Buch Tietzes beruht auf fleißigen, quellenmäßigen Studien. Es beschäftigt sich in seinem größeren Teil, den ersten fünf Kapiteln, Seite 3–98, mit einer Beschreibung des Oderstromes, seinem Ausbau, seinen finanziellen, Betriebs- und Verkehrsverhältnissen. In diesem Abschnitte sind die tatsächlichen Vorgänge, besonders auch die statistischen Zahlen geschickt und übersichtlich bis zur Gegenwart zusammengestellt. Das sechste Kapitel (S. 98–117) behandelt das heikle Thema: Die Oderschiffahrt und die Eisenbahnen. Hier vermag ich dem Verfasser nicht zu folgen. Er wiederholt (zum wievielten Male?) die alten Klagen der Schiffahrtsinteressenten und einzelner Kreise des Handels und der Industrie, daß die Eisenbahnen den Umschlagsplätzen die Seehafen-Ausnahmetarife nicht gewähren. Er verlangt nicht nur diese Ausnahmetarife für die Umschlagsplätze, er geht noch ein Stück weiter. Er hält es für unbillig, daß die Einheitssätze des Rohstofftarifes für Entfernungen von mehr als 350 km nicht den Umschlagsplätzen Cosel und Breslau gewährt werden, die vom oberschlesischen Industriegebiet nur 65 und 141 km entfernt sind! Er scheint zu fordern, daß für die Umschlagsplätze mindestens der Durchschnittsfrachtsatz für Berlin (1,85 ₰ statt 2,2 ₰) gewährt wird. Die im Landtag, in der Presse mehrfach erörterten Gründe, mit denen die Eisenbahnverwaltung ihre Tarifpolitik den Wasserumschlagsplätzen gegenüber verteidigt hat, werden von dem Verfasser unbeachtet gelassen — fiskalische sind es wahrlich nicht — und es ist hier nicht der Ort, sie zu wiederholen. Die

vom Verfasser selbst mitgeteilten Zahlen heweisen, daß sich die Oder-schiffahrt auch beim Bestehen des Rohstofftarifs, der Seehafenausnahmetarife für Kohlen und des Erzeinfuhrtarifes ausgezeichnet entwickelt hat. Der von der Breslauer Handelskammer gewünschte Oderumschlagstarif für Sendungen überseeischer Güter nach Österreich-Ungarn usw. (S. 108 ff. der Schrift) ist seit dem 1. April 1907 eingeführt, nachdem der Landes-eisenbahnrat ihn in seiner Sitzung vom 6. Dezember 1906 befürwortet hatte. Übermäßige Erwartungen hatte man allerdings an den Tarif nicht geknüpft. Dies ist dem Verfasser entgangen. *A. v. d. L.*

Die Weltwirtschaft.¹⁾ Ein Jahr- und Lesebuch. Herausgegeben von E. von Halle. II. Jahrgang 1907. I. Teil: Internationale Übersichten. II. Teil; Deutschland. Leipzig und Berlin 1907. Preis 6,00 und 4,00 M.

Der zweite Jahrgang des für den Fachmann wie für den Laien gleich interessanten, inhaltreichen Werkes weist gegenüber dem ersten eine fast unveränderte, nur etwas erweiterte Form auf. Der erste Teil behandelt wieder die wirtschaftlichen Verhältnisse in den wichtigsten Kulturländern der ganzen Erde, während der zweite wie im Vorjahre die Entwicklung lediglich der deutschen Volkswirtschaft zum Gegenstande hat. Für die Benutzung des Werkes mag darauf aufmerksam gemacht werden, daß das Register nicht mehr für jeden Teil besonders bearbeitet ist, sondern für alle drei Teile am Schlusse des dritten erscheinen soll.

Von den Mitarbeitern des ersten Jahrgangs sind einige ausgeschieden, doch ist es dem Herausgeber gelungen, für die Bearbeitung der betreffenden Wirtschaftsgebiete andere geeignete Fachleute zu gewinnen. Die Zahl und der Gegenstand der im ersten Teil enthaltenen Aufsätze ist gegenüber dem vorigen Jahrgange unverändert geblieben, während in dem zweiten Teil drei neue Gebiete behandelt worden sind, nämlich die Eisenbahnen, die im Vorjahre nur im ersten Teil berücksichtigt waren, die Automobilindustrie und die Feinmechanik. Eine erheblich erweiterte Darstellung hat in der Übersicht über die innere und äußere Wirtschaftspolitik Deutschlands die Landwirtschaft erfahren, aber auch sonst sind in den einzelnen Aufsätzen an zahlreichen Stellen wertvolle Ergänzungen vorgenommen worden. Eigenartig, aber sehr anschaulich wirken die dem ersten Teile angeschlossenen Proben von Erzeugnissen der Zelluloseindustrie, die einen Ersatz für andere Fasererzeugnisse bieten sollen,

¹⁾ Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1906 S. 1351.

Steifleinen, Matratzenstoff, Tuch für Arbeitsanzüge, Handtuchstoff, Holzgarne und anderes mehr. Auch die dem ersten Teil beigefügten Abbildungen, in denen die Ergebnisse der Bodenheizungsversuche für Gemüsebau in der königlichen Gärtnerlehranstalt zu Dahlem dargestellt sind, werden die meisten Leser lebhaft interessieren.

Leider ist nach einer Mitteilung des Verlags eine Fortführung des Werkes nicht in Aussicht genommen. Im Interesse der Verbreitung volkswirtschaftlicher Kenntnisse in weiteren Kreisen kann dies nur lebhaft bedauert werden.

Beton-Kalender 1908. Taschenbuch für Beton- und Eisenbetonbau sowie die verwandten Fächer. Unter Mitwirkung hervorragender Fachmänner herausgegeben von der Zeitschrift „Beton und Eisen“. III. Jahrgang. Kl. 8° mit 950 in den Text eingedruckten Abbildungen und einer Tafel. I. Teil in Leinen geb., II. Teil geh. Preis 4 Mk. Berlin 1907. Wilh. Ernst und Sohn.

Auch bei der Bearbeitung des neuen Jahrgangs haben die Herausgeber des geschätzten Taschenbuchs wiederum vielfach Ergänzungen und Verbesserungen vorgenommen, um allen Ansprüchen im weitgehendsten Maße Rechnung zu tragen. Besonders hervorzuheben ist, daß die für die weitere Entwicklung des deutschen Eisenbetonbaues wichtigen neuen preußischen ministeriellen Bestimmungen für die Ausführung von Konstruktionen aus Eisenbeton im Hochbau vom 24. Mai 1907 aufgenommen worden sind und in den einschlägigen Kapiteln Berücksichtigung gefunden haben. Auszugsweise sind auch die neuen schweizerischen, französischen und englischen amtlichen Bestimmungen für den Eisenbetonbau mitgeteilt. Neubearbeitet sind die Angaben zur Kostenberechnung von Bauten, sowie die Kapitel: Treppen, Theater und Luxusbauten, Straßenbau, Wasserversorgung und Städteentwässerung.

Der Preis des Buches ist trotz des umfangreicheren Textes und der erheblich vermehrten Textabbildungen derselbe wie im Vorjahre geblieben. Wir zweifeln nicht, daß der Kalender bei der Reichhaltigkeit seines Inhalts in den Kreisen der Fachgenossen immer weitere Freunde gewinnen wird.

K.

ÜBERSICHT

der

neuesten Hauptwerke über Eisenbahnwesen und ans verwandten Gebieten.

Barzini, Luigi. Peking—Paris im Automobil. Leipzig 1908.

Colson, C. Cours d'économie politique. Livre sixième: Les travaux publics et les transports. Paris 1907.

Eisenbahnkalender:

Kalender für Eisenbahntechniker. Begründet von Edm. Heusinger von Waldegg, neubearbeitet von A. W. Meyer. 35. Jahrgang. Wiesbaden 1908.

Gehrkes Kalender, Taschen- und Jahrbuch für Eisenbahnbeamte auf das Jahr 1908. 35. Jahrgang. Leipzig.

Taschenkalender für Eisenbahnassistenten für das Jahr 1908. Berlin.

Jahrbuch für Wagenmeister und Anwärter deutscher Eisenbahnen für das Jahr 1908. Berlin.

Engelmanns Kalender für Bahnmeister, technische Kontrolleure und Betriebsingenieure des Deutschen Reichs. Berlin 1908.

— für Eisenbahnbeamte des Deutschen Reichs. Mit besonderer Berücksichtigung der preußisch-hessischen Staatsbahnen. Berlin 1908.

Kalender für Betriebsleitung und praktischen Maschinenbau. Leipzig 1908.

Finanz-Archiv. Zeitschrift für das gesamte Finanzwesen. Herausgegeben von Dr. Georg Schanz. 24. Jahrgang, zweiter Band. Stuttgart und Berlin 1907.

Grimshaw, Dr. Robert. La construction d'une locomotive moderne. Traduit, sur la deuxième édition allemande, par P. Poinsignon. Paris 1907.

Illustrierte technische Wörterbücher in sechs Sprachen. Band II: Die Elektrotechnik. München und Berlin 1908.

Kersandt, Friedrich, Dr. phil. Das Kleinbahnwesen in der Provinz Ostpreußen, vom volkswirtschaftlichen Standpunkt aus betrachtet. Berlin 1907.

Matschoß, C. Die Entwicklung der Dampfmaschine. 2 Bände. Berlin 1907.

Moser, Dr. Rob., Ingenieur. Eisenbahnprojekt Biasca — Greina — Chur. Greina-projekt mit tieferem Tunnel. Zürich 1907.

Petersen, Richard. Personenverkehr und Schnellbahnprojekte in Berlin. Berlin 1907.

Rosmanit, Dr. J. Zur Farbensinnprüfung im Eisenbahn- und Marinedienste. Wien und Leipzig 1907.

Schönhöfer, Robert, Dr. techn. Statische Untersuchung von Bogen- und Wölbtragwerken in Stein, Eisen, Beton oder Eisenbeton nach den Grundsätzen der Elastizitätstheorie unter Anwendung des Verfahrens mit konstanten Bogen-Größen. Berlin 1908.

Schulze, Dr. Ed. O., Professor. Die kommerzielle und volkswirtschaftliche Bedeutung der Ostalpenbahn. Gutachten über die Schrift von Rob. Bernhardt „Die schweizerische Ostalpenbahn in historischer, technischer, kommerzieller und volkswirtschaftlicher Bedeutung.“ St. Gallen 1906.

Stern, Ottokar, Ingenieur. Das Problem der Pfahlbelastung. Berlin 1908.

Zur Ostalpenbahnfrage. Erklärung des Greinaausschusses. Zürich 1907.

Zeitschriften.

Annalen des Deutschen Reichs für Gesetzgebung, Verwaltung und Statistik.
München—Leipzig.

40. Jahrgang. 1907. No. 11.

Gegen die preußischen Schiffsabgaben.

Annales des ponts et chaussées. Paris.

77. Jahrgang. Band III. 1907.

Voies navigables de la Grande Bretagne et d'Irlande.

Archiv für Post und Telegraphie. Berlin.

No. 23. Dezember 1907.

Deutsche Wasserstraßen und Eisenbahnen in ihrer Bedeutung für den Verkehr.

Der Bote für Finanzen, Industrie und Handel. (Wjestnik Finanssw, promyshlennosti i torgowli). St. Petersburg. (In russischer Sprache.)

1907. Heft 39—48.

(Heft 39:) Das Ergebnis des Astrachaner Fischhandels im Jahre 1906. — (Heft 39 u. 40:) Zur Frage der Einführung einer Handelsregistratur in Rußland. — (Heft 41:) Der Stand der Azetylen-Industrie. — (Heft 41 u. 42:) Der Außenhandel Rußlands in den ersten 6 Monaten des Jahres 1907. — (Heft 42:) Die Herstellung von physiko-mechanischen und chemischen Apparaten in Rußland. — (Heft 43:) Die Baumwolle im Welthandel (Schluß). — Der russische Handel in der Dshungarei. — Die Leistungen der sibirischen Bahn und die Technik der Butterbereitung in Sibirien. — (Heft 44:) Die Gewinnung von Pottasche im nördlichen Kaukasus. — (Heft 46:) Der Markt für Manufakturwaren im Jahre 1906. — (Heft 48:) Das Steigen der russischen Fonds zurzeit und die Veranlassung des niedrigen Standes in den Jahren 1904—1907. — Die Textilindustrie in Rußland und die Einfuhr von Maschinen zur Verarbeitung von Faserstoffen. — Die Naphthaindustrie im Jahre 1906.

Der Bote für die Verkehrsanstalten. (Wjestnik Putei Ssoobschtschenija). St. Petersburg. (In russischer Sprache.)

1907. No. 38—46.

(No. 38:) Eine Erklärung der Staatseisenbahnverwaltung über die Gründe zu den Güteransammlungen. — (No. 39:) Die Verantwortlichkeit der Eisenbahnen für das Fehlen von Gütern, die mit einem Begleiter befördert werden. — Ein Urteil des Kassationsdepartements des dirigierenden Senats. — (No. 40:) Wünschenswerte Änderungen der Regeln über die Aufbewahrung nicht abgenommener Güter und deren Verlust. — (No. 46:) Bau einer Eisenbahn durch die Mongolei.

Bulletin des internationalen Eisenbahnkongreß-Verbandes. Brüssel.

Band 21. No. 11. November 1907.

Beschreibung des von der belgischen Staatsbahn neu eingeführten Metallpfostens für Signaldrahtzüge. — Die elektrischen Stellwerke auf dem

Bahnhofs Schwere. — Versuche mit Eisenbetonschwellen in Amerika. — Ist das Zucken der Lokomotiven eine störende Bewegung? — Lokomotivversuchsstand bei der Pennsylvaniabahn zu Altoona. — Italienische Vierzylinder-Verbundlokomotiven nach der Prariebauart und ihre Aussichten.

Deutsche Bauzeitung. Berlin.

41. Jahrgang. No. 90, 92 u. 94. Vom 9., 16. u. 23. November 1907

Die neue Rheinbrücke zwischen Ruhrort und Homberg.

No. 93. Vom 20. November 1907.

Eisenbahnüberführungen in Eisenbeton.

Deutsche Eisenbahnbeamtenzeitung. Stuttgart.

X. Jahrgang. No. 44–50. Vom 31. Oktober bis 12. Dezember 1907.

(No. 44:) Die sächsische Kanalfrage. — Internationales Übereinkommen. — Beamtenausschüsse. — Der Beamtenetat der sächsischen Staatseisenbahnen auf die Finanzperiode 1908/1909. — (No. 45 u. 46:) Die sächsischen Eisenbahnen während des Feldzuges 1870/71. — (No. 45:) Reinigung und Staubentwicklung der (Stück)-Güterwagen. — (No. 47:) Zur Revision des badischen Gehaltstarifs. — (No. 48 u. 49:) Zur Frage der Dienst- und Ruhezeiten. — (No. 50:) Max Maria von Weber und seine Welt der Arbeit.

Eisenbahn und Industrie. Wien.

3. Jahrgang. No. 20 u. 21. Vom 20. Oktober und 5. November 1907.

Über elektrische Zugbeleuchtung.

No. 21. Vom 5. November 1907.

Die Kaschau-Oderberger Eisenbahn im Ausgleich mit Ungarn.

No. 22. Vom 20. November 1907.

Die verkehrspolitischen Vereinbarungen im österreichisch-ungarischen Ausgleich. — Zur Reform der österreichischen Staatsbahnverwaltung.

No. 23. Vom 5. Dezember 1907.

Rentabilität der einzelnen Verkehrszweige der deutschen Eisenbahnen. — Die erste elektrische Vollbahn in Österreich. — Die Eisenbahnverstaatlichung in Österreich. — Die k. k. österreichischen Staatsbahnen im Staatsvoranschlage.

Das Eisenbahnblatt. (Järnbanblad.) Stockholm.

1907. No. 19–22.

(No. 19:) Genomgående tåg Berlin–Genua. — Penningebelöningar till personal och arbetare vid de sachsiska statsbanorna. — Elektrisk järnväg öfver Kaukasus. — Den nya Quebec-brons vid Ottawa instörtande. — Jungfraubanens fortsoettelse. — (No. 19–21:) Sverige. Statens järnvägars fragtgodstrafik under år 1904. — (No. 20:) Sverige. Statens järnvägstrafiks pensionsinrättning. — Fraktafgifter för malm å statsbanan Luleå–Riksgränsen från Tuolluvara grufaktiebolag. — (No. 21:) Sverige. Trafiksäkerhetskommitténs utlåtande. — (No. 22:) Sverige. Fälttjänstföningarna 1907. — Danmark. Ny Lönningslov for Statsbanernes Personale. — Statsbanans genom Bohuslän bro öfver Göta älf.

Das Eisenbahnwesen (Sheljesnodoroshnoje Djelo). St. Petersburg. (In russischer Sprache.)

1907. Heft 31—41. Jahrgang XXVI.

(No. 31 u. 32:) Aus der Praxis des Dienstwagens No. 1200 der Nikolaibahn im Jahre 1907 und das Urteil der Maschinentechniker über den Apparat Liwtschak (zur Feststellung der Geschwindigkeit des Zuges, der Stelle, an der er sich im Augenblick befindet, und des Zustandes der durchfahrenen Strecke). — Einphasige elektrische Leitung von 15 000 V. Spannung. — Die Veranlassung zu den Getreideansammlungen. — (No. 33, 38 u. 39:) Über den Bau einer Eisenbahn im Kubangebiete. — Erläuterungsschrift zum Apparat Liwtschak. — (No. 34, 35, 38 u. 39:) Die Einführung des elektrischen Betriebes auf den schwedischen Staatsbahnen. — Organisation des Dienstes des Zugbegleitungs-personals in den Personenzügen. — (No. 36:) Das rollende Material für militärische und Übersiedelungszwecke. — (No. 37:) Nochmals der Überhitzer nach dem System W. W. Tabulewitsch. — Die Laternen von W. W. Tabulewitsch zur Erleuchtung auf weite Strecken und von Signalen. — (No. 38 u. 39:) Zur Beurteilung der Zweckmäßigkeit der Anwendung elektrischer Betriebskraft auf der Uferstrecke der Schwarzmeerlinie (Tuapse—Ssotschi—Ssuchum. — (No. 41:) Die Beleuchtung mittels Luftgases.

Elektrische Kraftbetriebe und Bahnen. Berlin-München.

5. Jahrgang. Heft 30. Vom 24. Oktober 1907.

Eine elektrische Lokomotivförderung für 2000 Volt Gleichstrom.

Heft 33. Vom 23. November 1907.

Die Kraftübertragungsanlage Toivehult-Westervik in Schweden. — Bestimmung von Bahnmotoren auf Grund der günstigsten Zahnradübersetzung.

Heft 34. Vom 4. Dezember 1907.

Städtische Verkehrsfragen. — Über elektrisches Bremsen mit Wechselstrom-Kollektormotoren mit kurzgeschlossenen Bürstenstützen.

Engineering. London.

Band 84. No. 2181—2188. Vom 18. Oktober bis 6. Dezember 1907.

(No. 2181:) The Quebec bridge. — (u. No. 2182 u. 2183:) The engineering and machinery exhibition, Olympia. — Ferro-concrete viaduct for the Cala Mineral Railway, Seville. — Canadian Railway progress. — British Railway economics. — Municipal tramways. — The Detroit river tunnel. — The Shrewsbury Railway accident. — (u. No. 2187 u. 2188:) Long Island City power station of the Pennsylvania Railroad Company. — (No. 2181:) British Railway returns. — (No. 2182:) The vacuum brake and slack brake gear. — (No. 2183:) 45-horse-power siddeley motor car. — The New Zealand Railways statement. — Accidents on the Metropolitan Railway. — Steam rail motor-car. — (No. 2184:) The Railway dispute. — The French Railway outlook. — (No. 2185 u. 2186:) The motor-car exhibition at Olympia. — (No. 2185:) Eight-coupled mineral locomotive for the Hull and Barnsley Railway. — Heavy rail sections in America. — (No. 2186:) The Italian approaches to the Simplon tunnel. — (No. 2187:)

The Birmingham Small Arms Company motor-car. — The E. J. Y. R. steam car. — The French motor-car industry. — (No. 2188:) Canadian Railway progress. — Express passenger Atlantic type locomotive for the North British Railway Company.

Engineering News. New York.

Band 58. No. 14 bis 21. Vom 3. Oktober bis 21. November 1907.

(No. 14:) Pusher locomotives of the Mallet duplex type for the Erie Railway. — The Southern Pacific Railway's new entrance to San Francisco. — (No. 15:) The Otavi Railway in South Africa: The longest 24-in. gage Railway in the world. — Fills made from cars running on a suspended cableway. — The Puy-de-Dome mountain Railway. — The Quebec bridge wreck. — (No. 16:) Single-phase electric traction on the Rochester division of the Erie R. R. — The annual convention of the Railway signal association. — (No. 17:) Convention of the American street and interurban Railway association. — The survey of the Madeira and Mamore Railroad in Brazil. — (No. 18:) The Detroit river tunnel. — Annual convention of the association of Railway superintendents of bridges and buildings. — The use of the T-rail for street Railway track in cities. — Theodore Cooper on the Quebec bridge and its failure. — (No. 19:) Some recent street Railway track construction. — The Southern Railway's freight yards at Atlanta, Georgia. — (No. 20:) A new belt Railway at Kansas City. — (No. 21:) Double-track construction on the Denver and Rio Grande Railway. — „Pay-as-you-enter“ cars for a New York city street Railway line. — The manufacture of steel rails and proposed changes in section. — Annual convention of the roadmasters' and maintenance of way association. — Earth slides on Railway work.

Giornale del Genio Civile. Rom.

45. Jahrgang Juli 1907.

Un nuovo sistema di ferrovia ad aderenza artificiale. — Gli apparecchi di sicurezza alla mostra ferroviaria di Milano.

August 1907.

Le concessioni di ferrovie. — La terza conferenza internazionale per l'unità tecnica delle ferrovie e l'applicazione del freno continuo ai treni merci. — Scuole di ingegneria e di amministrazione ferroviaria.

September 1907.

La 8a sessione del congresso ferroviario internazionale.

Oktober 1907.

La più lunga ferrovia a scartamento ridotto. — Il traforo dello Spluga.

Glasers Annalen für Gewerbe und Bauwesen. Berlin.

Band 61. Heft 9. Vom 1. November 1907.

Die elektrischen Bahnen der Vereinigten Staaten Amerikas (Schluß in Heft 10). — Die Beanspruchung der Kupplung einer Dampflokomotive.

Heft 10. Vom 15. November 1907.

Die Engländer und ihr Verkehrswesen.

Heft 11. Vom 1. Dezember 1907.

Die Lösung der Rauchschadenfrage. — Durch eingebohrte Löcher verursachte Achsenbrüche.

L'industrie des tramways et chemins de fer. Paris.

1. Jahrgang. No. 10. Oktober 1907.

Utilisation du matériel d'exploitation. — L'usure ondulatoire des rails.

L'ingegneria ferroviaria. Rom.

4. Jahrgang. No. 19. Vom 1. Oktober 1907.

Studio sull'applicazione dei motori a petrolio alle automotrici ferroviarie (Fortsetzung in No. 20 u. 22).

No. 20. Vom 16. Oktober 1907.

Carri automotori gruppo 60 delle ferrovie dello stato. — Accoppiamenti automatici per veicoli ferroviari.

No. 21. Vom 1. November 1907.

Il treno reale inglese. — I problemi meccanici nella trazione elettrica in teoria ed in pratica. — Questioni ferroviarie svizzere.

No. 22. Vom 16. November 1907.

Lavaggio a caldo delle caldaie delle locomotive a vapore. — Una nuova barriera ferroviaria automatica a comando elettrico. — Il traforo del Giura pel miglioramento delle comunicazioni sulla linea del Gottardo.

No. 23. Vom 1. Dezember 1907.

Scorrimento delle rotaie sulle linee ferroviarie. — La direttissima Genova—Milano. — Le recenti migllorie nel materiale rotabile delle ferrovie italiane.

The Journal of Political Economy. Chicago.

Band 15. No. 8. Oktober 1907.

The transportation phase of the oil industry.

Koloniale Zeitschrift. Berlin.

8. Jahrgang. No. 22. Vom 24. Oktober 1907.

Koloniale Eisenbahnen. — Die französische Bahn von Kayes zum Niger.

Mitteilungen des Vereins für die Förderung des Lokal- und Straßenbahnwesens. Wien.

15. Jahrgang. Heft 10. Oktober 1907.

Die elektrisch betriebene Great Northern, Piccadilly and Brompton-Röhrenbahn in London.

Heft 11. November 1907.

Zur Erneuerung des Gesetzes über Bahnen niederer Ordnung vom 31. Dezember 1894.

Monatsheft der Abteilung für Statistik und Kartographie des Ministeriums der Verkehrsanstalten (Jeshemjessjätšnuik otdjela statistiki i kartographii Ministerstva putei Ssoobschtschenija). 34. Jahrgang. St. Petersburg. (In russischer Sprache.)

1907. Heft VIII und IX.

(Heft VIII:) Das Programm für weitere Entwicklung der Arbeiten in

der statistischen und kartographischen Abteilung. — Die Eisenbahnwirtschaft Rußlands im Jahrzehnt 1896—1904 in der Beleuchtung durch den Sjesd der Vertreter von Handel und Industrie (Schluß). — Die Schleppschiffahrt auf den Kanälen, die zum Ladogasee führen. — (Heft IX:) Der Streik auf den Ladogakanälen und der Newa. — Der Amu-Darja und die Schiffahrt auf ihm.

Moniteur des intérêts matériels. Brüssel.

57. Jahrgang. No. 129. Vom 27. Oktober 1907.

Les commandes de matériel roulant de chemins de fer en France et en Belgique.

Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens. Wiesbaden.

44. Band. 1907. Heft 12.

Mammutpumpen im Eisenbahnbetriebe. — Die neuen Lokomotiven der englischen Westbahn. — Der Eisenbahnunfall bei Ottersberg.

Österreichische Eisenbahnzeitung. Wien.

30. Jahrgang. No. 28—35. Vom 28. Oktober bis 16. Dezember 1907.

(No. 28:) Der neue Zentralbahnhof in Pilsen. — Elektrische Bahnen. — (No. 29:) Staatsbahnverwaltung und Finanzprokuratur. — Rauchabführung. — Versuche mit hängendem Gasglühlicht in Personenwagen. — Die Eisenbahnfahren in den Vereinigten Staaten. — (No. 30:) Das Institut für Telegraphie und Signalwesen an der königlich sächsischen Technischen Hochschule in Dresden. — (und No. 32 u. 33:) Die Verkehrsmittel im Ausgleich. — (No. 31, 32, 34 u. 35:) Die Berechnung des Brennstoffverbrauches einer Lokomotive. — (No. 33:) Zum 25jährigen Bestande der Fortbildungsschule für Eisenbahnbeamte in Wien. — (No. 34:) Rheumatismus und Neurasthenie als Berufskrankheiten der Eisenbahner.

Osterreichisch-ungarisches Eisenbahnblatt. Wien.

12. Jahrgang. No. 43—50. Vom 24. Oktober bis 12. Dezember 1907.

(No. 43, 45 u. 47:) Die Eisenbahnfragen im Ausgleich. — (No. 43:) Die Betriebsverhältnisse und die Investitionsfrage bei der Staatseisenbahngesellschaft. — (No. 46:) Die Verkehrssteigerung und die Vorkehrungen für die Verkehrsabwicklung bei den Staatsbahnen. — Der Staatsbahnbetrieb im Budget des Eisenbahnministeriums. — Der Bedarf an Fahrbetriebsmitteln und die Staatseisenbahnverwaltung. — (No. 47:) Verzinsung des Anlagewertes der Staatsbahnen. — (No. 48:) Die Eisenbahnfragen im Ausgleichsausschusse. — Zur Frage der Reform der Gütertarife bei den Staatsbahnen. — (No. 49:) Die Fortsetzung der Verstaatlichungsaktion. — (No. 49 u. 50:) Die Verstaatlichungstrage und die Verkehrsverhältnisse bei der Staatseisenbahngesellschaft im Staatseisenbahnräte. — (No. 50:) Die Dalmatinischen Eisenbahnanschlüsse.

Proceedings of the American institute of electrical engineers. New York.

Band 26. No. 10. Oktober 1907.

Comparative performance of steam and electric locomotives.

Railroad Gazette. New York.**Band 43. No. 16. Vom 18. Oktober 1907.**

Rail sections and specifications. — Increase in weight of freight trains. — Wheel and rail sections. — A method of uniform signaling. — Railway signal association history. — Railway signal association. — Electrification, Rochester division of the Erie Railroad. — The Railroad problem. — Exhibits at the Railway signal association convention. — Effects of foreign current on automatic block signals. — Railroad commissioners' convention.

No. 17. Vom 25. Oktober 1907.

Rail corrugations. — Still better brakes. — Train accidents in September. — Convention of the superintendents of bridges and buildings. — Causes of defects and failures of steel tires. — Convention of the American street and interurban Railway association and affiliated association. — Exhibits at Street Railway conventions. — Gas engines in Street Railway service. — Bridge and buildings supply men's association. — Report on signal lamps. — Railway signal association.

No. 18. Vom 1. November 1907.

New psychology of Railroad investment. — The first steam superheaters. — Opening of the Washington Union station. — Standards of the American street and interurban Railway engineering association. — Union Pacific all-steel passenger car. — Causes of failures of steel tires.

No. 19. Vom 8. November 1907.

Failures of steel tires. — Competition and confiscation under the anti-trust law. — Curve and switch tables. — Pacific locomotive for the New York, New Haven and Hartford. — A new idea in car wheels. — Four wheel switching locomotive. — Some early royal Railroad journeys. — Railroad law in August. — American Railway association. — Car efficiency for April. — Commissioner Clark on the freight car situation. — Steam and trolley in Indiana. — Investigation of steel and structural members by the Watertown arsenal. — The bureau of explosives.

No. 20. Vom 15. November 1907.

Wheel pressures on curves. — Maintaining locomotive power by a standard of efficiency. — Progress toward better rails. — Audible distant signals on Great Western. — Lateral thrust of car wheels against the rail. — Relation between the condition of motive power and its repair. — Balanced compound Atlantic locomotive for the Chicago, Milwaukee and St. Paul. — Interurban fares. — Americanizing Brazilian Railroads.

No. 21. Vom 22. November 1907.

Settlement of threatened British strike. — Two types of rail sections. — Smoke abatement on Railroads. — Ten-wheel locomotive with superheater for the Canadian Pacific. — Automatic block signals on the Philadelphia and Western. — Electric locomotive for the Pennsylvania Railroad. — Proposed standard rail sections of the American Railway association. — The present status of mechanical refrigeration in Railroad work. — Keeping track in line and surface in the winter. — Massachusetts law requiring carriage of public school pupils at half price. — Light freight handling by electric lines.

No. 22. Vom 29. November 1907.

Waning supply of hardwood in the United States. — The liquidation in Railroads. — An equipment account for each car and locomotive. — Train accidents in October. — Third rail accidents in England. — Tank locomotive for Midland Railway. — New Haven suspended signals. — Concrete tower on the New Haven. — Home route slip bill. — Floral prices on the Boston and Maine. — The beech grove shops of the Big Four. — The Münster-Schlucht electric Railway. — Electric Railway and public service legislation. — Individual carowners' association. — African Railroads. — The maintenance of way painters' association. — Keeping track free of vegetation.

No. 23. Vom 6. Dezember 1907.

Car efficiency in prosperous times and dull. — A study in Railroad baiting. — Car service disturbances. — Readville locomotive shops. — Locomotives for South Manchurian Railway.

The Railway Age. Chicago.**Band 44. No. 16 bis 22.** Vom 18. Oktober bis 29. November 1907.

(No. 16–19:) Proposals for additional federal legislation affecting Railways. — (No. 16:) Vanadium steel. — Developments in Minnesota rate case. — The field for electricity on steam Railways. — The Railroad problem. — Western Railway club. — Steel hopper car for Haspe iron company. — National association of Railway commissioners. — Tolz locomotive superheater. — Railway signal association. — Railway superintendents of bridges and buildings. — Car surpluses and shortages. — (No. 17:) Box car doors and passing trains. — Railways area and population. — Virginia corporation commission on revenue of Railways. — The Railway crisis in England. — Motor car on the Great Western Railway of England. — Mechanical conventions for 1908. — The American street and interurban Railway association. — Machine molding. — New York Railroad club. — Modern turntables—II. — Analysis of the operating expenses of Railroads. — American association of general passenger and ticket agents. — National conference on trusts. — (No. 18:) Use of beech for ties. — Responsibility for the financial crisis. — Resolutions of conference on trusts. — American Railway association. — Bridge of Chicago and Northwestern, Pierre. — Discussion of car efficiency before traffic club of Chicago. — New depot at Washington opened. — (No. 19:) Electrification of steam roads. — Strength of timber. — Proposed investigation of steel and structural members by Watertown arsenal. — The London and Northwestern accident. — Steel coach for the Erie. — Sea worm on the Florida East Coast. — The Colorado and Southern and the Railway situation. — The Hayden locomotive stoker. — Union terminal station at Washington. — (No. 20:) The weight and safety of British passenger cars. — Proposals for additional federal legislation affecting Railways. — Increased governmental control of rates. — Proposed amendment of rate provisions of Interstate Commerce Act. — Comparative performance of steam and electric locomotives. — The classification of Railroad supplies. — New locomotives for New York, Chicago and St. Louis. —

Roadmasters' and maintenance of way association. — New outfit cars on the Atchison, Topeca and Santa Fé. — (No. 21:) The English strike settlement. — The Pennsylvania Railroad tests of lateral rail pressures. — Some recent decisions of the Canadian Railway commission. — Proposed new rail sections. — Portable Railway blacksmith shop. — Steel coach for the Union Pacific. — Freight car balance and performance. — Maintenance of way master painters' association. — New car hire agreement. — Electric switching locomotive for Bush terminal company. — (No. 22:) Inspection by commissions. — Future relations of steam and electric Railways. — Railway affairs at the national capital. — Four-cylinder de Glehn compound locomotive for the Paris-Orleans Railway of France. — Steel rails. — The iron horse. — Digest of reciprocal demurrage laws. — New special structural shapes. — New locomotive shops of the Grand Trunk at Stratford.

The Railway Engineer. London.

Band 28. No. 334. November 1907.

Combined block instrument; L. and North Western Railway. — Push-button signaling at Wath concentration sidings; Great Central Railway. — Notes on the erection of bridges. — New South Wales Government Railways, 1906/07. — The locomotive from cleaning to driving (Fortsetzung in No. 335). — New Zealand Government Railways 1906/07. — Siemens Bros.' „all—electric“ signalling and interlocking. — Waterford north station; Great Southern and Western Railway. — American Railway practice. — Recent signaling in America. — Preserving iron and steel work in Railway construction.

No. 335. Dezember 1907.

Cars for electric trains. — Kimball concrete steel sleepers. — Cost of power signaling plants and automatic signals. — Don'ts for permanent way men. — Distribution of current to trains of electric Railways. — Third class corridor carriage, East Coast Joint Stock. — American Railway practice. — Pneumatically operated route indication signal. — South Australian Railways 1906/07. — Vacuum automatic brake trials on the Austrian Imperial State Railways. — Bleyne-Ducouso „all—electric“ signaling and interlocking.

The Railway News. London.

Band 88. No. 2284—2292. Vom 12. Oktober bis 7. Dezember 1907.

(No. 2284—2287:) Amalgamated society of Railway servants. — (No. 2284:) Safety locking appliance. — British Railways and the visit of the Paris municipal council to London. — Price of coal. — Mexican Railway consolidation. — (No. 2285:) National free labour association. — Shrewsbury accident. — Coal output in 1906. — Metropolitan training school. — Irish Railways commission. — Mexico of the XXth century. — Capitalisation of American Railroads. — (No. 2286:) Railway strikes and the law. — Accidents through live rails. — Conciliation and arbitration boards. — (u. No. 2289, 2290:) Irish Railways commission. — (No. 2286:) Shrewsbury accident. — Channel ferry. — American Railways and waterways. — Prussian State Railways. — (No. 2287:) Profit sharing and trades unions. — Scottish

Railway strike of 1890—1. — Fruit traffic in Scotland. — Nationalization of British Railways. — Lock-and-block signalling. — (No. 2288:) Amalgamated society of Railway servants — Conciliation. — Railway employees' hours of labour. — Railway companies' accounts. — Queensland's Railways. — British and American Railroad methods. — (u. 2289, 2291:) History of traffic legislation. — (No. 2288:) Railway and canal commission. — (No. 2289:) Proprietors of British Railways. — (u. 2290:) Railway strikes and the law. — (No. 2289:) The Railway settlement. — Railways of the continent. — Railway clearing house. — Irish live stock traffic. — (No. 2290:) Effects of recognition. — Passenger traffic. — Metropolitan District Railway, new capital requirements. — Hampstead accident. — History of traffic legislation. — Statutory limitation of Railway companies' liability. — Australian engineering problems. — Victorian Railways. — Government and the Railways. — (No. 2291 und 2292:) Railway conciliation boards. — (No. 2291:) Irish Railways. — Railway servants hours of labour. — Mr. Dixon H. Davis on the Railway outlook. — Metropolitan training school. — Ton and passenger mile statistics. — (No. 2292:) Manchester ship canal. — Railwaymen's wages. — Great Northern and Great Central Railways. — Light Railways. — Railways of Egypt. — Great Central yard and Wath. — New South Wales Railways. — World's fuel supply. — Automatic cab-signaling on locomotives. — American Railways as investments. — American Government and Railways.

Railway World. Philadelphia-New York.

Band 51. No. 42 bis 48. Vom 18. Oktober bis 29. November 1907.

(No. 42:) Review of events in the Railway field. — The Railroad problem. — Justice of a legal tender car. — The Interstate Commerce Commission. — (No. 43:) Taxation of Railways, the shippers' point of view. — Effect of Ohio's two-cent fare law. — (No. 44:) The problem of car efficiency. — Development of the steam locomotive. — (No. 45:) Utility of traffic associations. — Standard time. — (No. 46:) Cordial cooperation essential to continued prosperity. — (No. 47:) Results of indiscriminate attacks upon corporate interests. — Steel rails. — (No. 48:) The farmer, the manufacturer and the Railroad.

Revue générale des chemins de fer et des tramways. Paris.

30. Jahrgang. 2. Halbjahr. No. 4. Oktober 1907.

Le matériel roulant des chemins de fer à l'exposition de Milau. — Ponts de chemins de fer à une travée et à voie normale. — Le métropolitain à marchandises de Chicago. — Résumé du rapport du board of trade sur la longueur, la situation financière et les résultats généraux de l'exploitation des chemins de fer du royaume uni pour l'année 1905.

No. 5. November 1907.

Travaux de réparation de tunnels. — Le matériel roulant des chemins de fer à l'exposition de Milan. — Statistique des chemins de fer suisses pour l'année 1905.

Schweizerische Bauzeitung. Zürich.

Band 50. No. 17. Vom 26. Oktober 1907.

Die Verfahren der elektrischen Bremsung von Seriomotoren für Gleich-

strom und Wechselstrom bei elektrischen Bahnen und besonders bei elektrischen Bergbahnen.

No. 19. Vom 9. November 1907.

Die Vierzylinder-Verbund-Lokomotive mit vier gekuppelten Achsen, Serie C $\frac{1}{5}$, der Gotthardbahn.

No. 20/21. Vom 16./23. November 1907.

Bau des zweiten Simplontunnels.

No. 21. Vom 23. November 1907.

Die Dienstbahn von Frutigen nach Kandersteg.

No. 22. Vom 30. November 1907.

Der Einsturz der Quebec-Brücke.

No. 23. Vom 7. Dezember 1907.

Le pont de Pyrimont.

Schweizerische elektrotechnische Zeitschrift. Zürich.

4. Jahrgang. Heft 44 bis 46. Vom 2., 9. u. 16. November 1907.

Die zentrale Weichen- und Signalstellung auf der Station in der Mitte des Simplontunnels und die Streckenblockeinrichtung Brig—Tunnelstation—Iselle.

Heft 49 u. 50. Vom 7. u. 14. Dezember 1907.

Der Streckenfernsprecher der preußisch-hessischen Eisenbahnen.

Heft 50. Vom 14. Dezember 1907.

Einphasenwechselstrom Locarno—Pontebrolla—Bignasco.

Technisches Wochenblatt (Teknisk Ugeblad). Kristiania.

1907. No. 41—49. Vom 11. Oktober bis 6. Dezember 1907.

(No. 41:) Kjöbenhavns nye banegaard. — (No. 41 und 42:) Bergensbanen. Bergen-Vossbanens ombygning. — (No. 44:) Impregnering af tra, specielt jernbanesviller. Rüpings metode. — Bevaegelig brobane paa Brooklynbroen i New York. — (No. 45:) Hovedbanens dobbeltspor till Lilleström. — (No. 47:) Gjøvikbanens nye godslokomotivtype. — (No. 48 und 49:) Om tømmerbefordring i Bosnien. Tømmerjernbaner. — (No. 49:) Anvendelsen af motorvogne paa jernbaner.

Zeitschrift des Ministeriums der Verkehrsanstalten (Shurnal ministerstva putei soobschtschenija). St. Petersburg. (In russischer Sprache.)

1907. Heft 7 und 8.

(Heft 7 und 8:) Die neuesten Grundsätze für den Bau steinerner Bogenbrücken. — (Heft 7:) Zum Kampf mit Schwemmschichten beim Eisenbahnbau. — Einige kritische Bemerkungen zur Abgrenzung der Begriffe: Arbeit und Energie. — Einige Erwägungen bezüglich des Betriebes der Eisenbahnen durch den Staat und durch Privatgesellschaften. — Über Wolkenbrüche und Regengüsse im europäischen Rußland. — Einige Ansprüche von Reisenden bezüglich des Baues von Personenwagen. — (Heft 8:) Auffindung der vorteilhaftesten Linienführung für geplante Eisenbahnen mit Rücksicht auf die Aufwendung der geringsten Bau- und der geringsten Betriebskosten. — Ersatz der Menschenkräfte bei der Schneereinigung durch mechanische Kraft und Vorkehrungen zur Verhütung von Schneeverwehungen auf den russischen Eisen-

bahnen. — Ausbiegung von Balken und von parabolischen Gewölben
(Fortsetzung).

Zeitschrift des österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereins. Wien.

59. Jahrgang. No. 45 u. 46. Vom 15. u. 22. November 1907.

Die elektrischen Bahnen Nordamerikas.

No. 46 u. 47. Vom 15. u. 22. November 1907.

Die dritte internationale Konferenz für technische Einheit im Eisenbahnwesen zu Bern, Mai 1907.

No. 50. Vom 13. Dezember 1907.

Ein Ministerium der öffentlichen Arbeiten.

Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure. Berlin.

Band 51. No. 43. Vom 26. Oktober 1907.

Untersuchung der Widerstände einer $\frac{3}{4}$ -gekuppelten Lokomotive.

No. 44. Vom 2. November 1907.

Das Lokomotivwesen bei der Great Central Railway of England.

No. 45. Vom 9. November 1907.

Die Eisenbahnbetriebsmittel auf der Ausstellung in Mailand 1906.

No. 47. Vom 23. November 1907.

Zugförderung mit mittlerer Reibschiene, Bauart Hanscotte.

No. 48. Vom 30. November 1907.

$\frac{1}{5}$ -gekuppelte Verbund-Güterzuglokomotive der italienischen Staatsbahn.

Zeitschrift für Binnenschifffahrt. Berlin.

14. Jahrgang. Heft 21. November 1907.

Die Aufhebung der Transportsteuer in Ungarn. — Der neue Tarif für die Benutzung des Teltow-Kanals.

Heft 22. Dezember 1907.

Dreißig Jahre deutscher Binnenschifffahrt.

Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport. Bern.

15. Jahrgang. No. 11. November 1907.

Zur Interpretation des Art. 6 (1) h des Internationalen Übereinkommens.
— Die internationalen Tarife und die Haftung der Eisenbahnen.

Zeitschrift für die gesamte Staatswissenschaft. Tübingen.

63. Jahrgang. 4. Heft. 1907.

Eisenbahnüberschüsse und Steuern im preußischen Staatshaushalte.

Zeitschrift für Eisenbahnhygiene. Leipzig-Wien.

3. Jahrgang. Heft 11. November 1907.

Einwirkung der Berufstätigkeit im Verkehrswesen auf die Gesundheit.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Berlin.

47. Jahrgang. No. 82—97. Vom 23. Oktober bis 14. Dezember 1907.

(No. 82:) Zur Neuausgabe der preußisch-hessischen Gütertarife. — Die Eisenbahnfragen im Ausgleich zwischen Österreich und Ungarn. — (No. 83:) Über die Tarifierung von Holz- und Holzwaren. — (No. 83 u. 95:) Die New

Yorker Straßenbahn unter Zwangsverwaltung. — Der Etat der sächsischen Staatseisenbahnen 1908/1909. — (No. 84 u. 85:) Beiträge zum Eisenbahnrecht im Großherzogtum Hessen. — (No. 84:) Die Ergebnisse der dritten internationalen Konferenz für die technische Einheit im Eisenbahnwesen in Bern im Mai 1907. — (No. 85:) Betriebszustände bei der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft. — Die preußischen Staatsbahnen in Thüringen. — (No. 86:) Eisenbahnunfälle und elektrischer Betrieb. — Der Mangel an Fahrmaterial und die Verstaatlichung in Frankreich. — Praktische Winke für die Personenbeförderung bei außergewöhnlich starkem Verkehr (Kaiserparaden usw.). — (No. 87:) Die Gruppierung der Signale im neuen Signalbuch. — Die Kongobahn Matadi—Stanleypool. — Der Schwarzmeer-baltische Wasserweg. — (No. 88:) Die Umwandlung von Schnellzügen in zuschlagfreie Eilzüge. — Überzählige Güter. — Was ist der Grund zu den Güteransammlungen auf den russischen Eisenbahnstationen? — (No. 89:) Benutzung von Signalen an Signalmasten auf Bahnhöfen für fahrplanmäßige und rangierende Züge. — Nachwiegung der Stückgüter. — New Yorks neues Lokomotivkesselgesetz. — Die Eisenbahnen von Venezuela. — (No. 90 u. 91:) Die Tunnelentwürfe der Großen Berliner Straßenbahngesellschaft im Lichte des Kemmannschen Gutachtens. — (No. 91 u. 92:) Die amtliche Denkschrift über die Wasserkräfte Bayerns. — (No. 92:) Die Verbreitung der einphasigen Wechselstrombahnen. — (No. 93:) Bahnhofswirtschaften und Gewerbeordnung. — Französische und deutsche Personentarife. — Zum Dampffährenverkehr zwischen Deutschland und Schweden. — (No. 94 u. 95:) Die planmäßige Dienst- und Ruhezeit des Eisenbahnpersonals. — (No. 94:) Ergebnisse des Verkehrs auf zusammengestellte Fahrscheinhefte des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen, Berichtsjahr 1906. — Ausschuß für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung. — Der geplante Umbau des Bahnhofs zu Oldenburg. — (No. 95:) Die neue Lokomotivwerkstätte in Schneidemühl. — (No. 96:) Die neue Eisenbahn-Fährverbindung Saßnitz—Trelleborg und ihre Wettbewerbslinie Warnemünde—Gjedser. — Jahresbericht der badischen Staatseisenbahnen. — (No. 97:) Personenverkehr und Schnellbahnprojekte in Berlin. — Die Verstaatlichungsfrage im österreichischen Staatseisenbahnrat.

Zentralblatt der Bauverwaltung. Berlin.

27. Jahrgang. No. 89, 91 und 94. Vom 2. bis 20. November 1907.

Der Einsturz der Brücke über den St. Lorenzstrom bei Quebeck.

No. 92. Vom 13. November 1907.

Auswechslung der Stadt- und Ringbahnbrücken über den Humboldthafen in Berlin.

No. 101. Vom 14. Dezember 1907.

Die Eisenbahnfrage des Hafens von Genua.



Verlag von Julius Springer in Berlin

Die Eisenbahnfrage in Italien.

Von
Dr. Costantino Bresciani,
Privatdozent in Pavia.

(Schluß.)¹⁾

III.

Das Gesetz vom 7. Juli 1907 über die Neuordnung des Staatsbetriebs.²⁾

Schon am 17. März 1904, als die Übernahme des Betriebs der italienischen Bahnen durch den Staat noch nicht beschlossen worden war, hatte der damalige Minister der öffentlichen Arbeiten Tedesco der Kammer einen Gesetzentwurf vorgelegt, der die Grundzüge eines etwaigen zukünftigen Staatsbetriebs enthielt.³⁾ Die parlamentarische Kommission erstattete darüber einen sehr ausführlichen Bericht am 30. Juni desselben Jahres.⁴⁾ Am 21. Februar des folgenden Jahres, als die Erneuerung der Verträge mit den Betriebsgesellschaften sich als aussichtslos erwiesen hatte, legte der Minister einen zweiten Gesetzentwurf über die Einführung des Staatsbetriebs auf den Eisenbahnen und die Organisation der neuen Eisenbahnverwaltung vor. Es ist an anderer Stelle⁵⁾ auf die Umstände

¹⁾ Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1907 S. 1067 ff.

²⁾ Der genaue Titel lautet: Legge 7 luglio 1907 n. 429 riguardante l'ordinamento dell'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse ad imprese private. Dieses Gesetz ist am 12. Juli 1907 in der Gazzetta Ufficiale veröffentlicht worden und nachstehend S. 273 ff. in Übersetzung abgedruckt. Von den in den früheren Aufsätzen angeführten parlamentarischen Drucksachen sind für die vorliegende Darstellung hauptsächlich die folgenden benutzt worden: Atti parlamentari, Legislatura XXII, Sessione 1904/1905, N 129-A; Sessione 1904 - 1907, N 640 und N 640-A.

³⁾ Atti parlamentari, Legislatura XXI, Documenti N 508.

⁴⁾ Atti parlamentari, Legislatura XXI, Documenti N 508-A.

⁵⁾ Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1905 S. 1049 ff.

hingewiesen worden, die eine Erörterung dieses Entwurfes vor dem Ablauf der Verträge unmöglich machten und die Regierung nötigten, einige Artikel herauszugreifen und sie zu einem kurzen Gesetzentwurf zu vereinigen, aus dem dann das Gesetz vom 22. April 1905 hervorging. Inzwischen wurde der Gesetzentwurf vom 21. Februar von einer Kommission eingehend geprüft, die ihre Bemerkungen in dem Bericht vom 15. Mai 1905 zusammenfaßte.

Dieser Gesetzentwurf gelangte aber auch später nicht zur Erörterung, teils weil der rasche Wechsel der Minister und andere parlamentarische Verhältnisse dies verhinderten, teils weil man abwarten wollte, wie sich die vorläufigen, im Gesetz vom 22. April enthaltenen Bestimmungen bewähren würden, um bei der Festsetzung der endgültigen Neuordnung die durch die Erfahrung gebotenen Abänderungen vornehmen zu können.

Schließlich arbeitete der Minister der öffentlichen Arbeiten Gianturco einen dritten Gesetzentwurf aus und brachte ihn am 9. Februar 1907 vor die Kammer. Der von der parlamentarischen Kommission darüber erstattete Bericht trägt das Datum des 9. Mai 1907. Er ist sehr ausführlich und bildet eine der wichtigsten Quellen für das Studium der neueren Eisenbahnfrage in Italien. Die Kommission schlug einige Änderungen vor, die aber die wesentlichen Vorschläge der Regierung nicht berührten und von dieser angenommen wurden, und über den hiernach abgeänderten Text wurde die Verhandlung in der Kammer eröffnet. Weder im Abgeordneten- noch im Herrenhaus stieß der Gesetzentwurf auf ernste Schwierigkeiten, und er wurde, nachdem noch weitere Artikel abgeändert worden waren, zum Gesetz vom 7. Juli 1907 erhoben.

2.

Die Bestimmungen des Gesetzes vom 7. Juli 1907 unterscheiden sich in vielen Punkten wesentlich von denen der früheren Gesetzentwürfe und des Gesetzes vom 22. April 1905, besonders in der Frage der rechtlichen Stellung der Eisenbahnverwaltung, den Beziehungen zwischen ihr und dem Minister und in der Abgrenzung der gegenseitigen Befugnisse des Generaldirektors und des Verwaltungsrats.

Dem von hervorragenden Persönlichkeiten gemachten Vorschlag Rechnung tragend,¹⁾ hat das Gesetz vom 25. April 1905 die „Autonomie“ der Staatsbahnverwaltung festgesetzt, um diese vor politischen Einflüssen möglichst sicherzustellen. In der Erkenntnis aber, daß die vollständige Durchführung dieses Gedankens mit den parlamentarischen Einrichtungen Italiens unvereinbar war, fügte das genannte Gesetz hinzu: „Die

¹⁾ Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1905 S. 1044.

Staatseisenbahnverwaltung übt ihre Tätigkeit unter der Verantwortlichkeit des Ministers der öffentlichen Arbeiten aus“ (Art. 4) und „Der Generaldirektor und der Verwaltungsrat sind dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten verantwortlich“ (Art. 5). Das Gesetz beschränkte sich jedoch auf diese ganz allgemeinen Bestimmungen, ohne die Beziehungen zwischen dem Generaldirektor und dem Minister näher zu regeln. Es erwähnt z. B. nicht einmal das Recht des Ministers, die ungesetzlichen Beschlüsse des Generaldirektors oder des Verwaltungsrats aufzuheben, und macht es diesen Behörden nicht zur Pflicht, dem Minister den Inhalt ihrer Beschlüsse mitzuteilen, so daß die Verantwortlichkeit des Ministers, dem eine Beeinflussung der Staatsbahnverwaltung nicht zugestanden wurde, lediglich dem Namen nach bestand. In der Tat genoß die Staatsbahnverwaltung in den ersten zwei Jahren eine große Freiheit, die ihr eine in verfassungs- und verwaltungsrechtlicher Hinsicht eigentümliche Stellung schuf. Das neue Gesetz bezweckt, diesem Zustand ein Ende zu machen und „nach einer Übergangsperiode, während der es natürlich und zweckmäßig erschien, der Staatsbahnverwaltung eine größere Freiheit einzuräumen, ihre Autonomie durch Maßregeln einzuschränken, die, ohne ihre Bewegungsfreiheit zu vermindern, ihre Stellung doch wieder in Einklang mit der Staatsverfassung bringen“.¹⁾ Das Gesetz bezweckt nach dem Wortlaut des parlamentarischen Berichts²⁾ eine Verwaltung zu schaffen, die, „ohne daß die politische Verantwortlichkeit der Regierung und das Aufsichtsrecht des Parlaments beeinträchtigt werden, sich freier bewegen und den Charakter einer gewerblichen Unternehmung annehmen kann, insofern die Rücksicht auf die bei der Verwaltung öffentlicher Gelder nötige, wenn auch möglichst vereinfachte Kontrolle es gestattet. Denn . . . der springende Punkt der Frage und das Geheimnis des Erfolges bestehen darin: der Eisenbahnverwaltung in all dem, was sich auf die Tätigkeit eines großen gewerblichen Transportunternehmens bezieht, einen privatwirtschaftlichen Charakter zu belassen und zu gleicher Zeit die Erreichung der wesentlichen wirtschaftlichen, rechtlichen und gesellschaftlichen Ziele eines staatlichen Betriebes zu sichern. Die Verwaltung muß insofern selbständig sein, als sie ihre eigenen verwaltungsrechtlichen Organe hat, die Unkosten direkt durch ihre Einnahmen deckt und den Überschuß an die Staatskasse abführt, und somit eine Bedeutung und eine rechtliche Stellung erhält, die man bei den anderen nichtindustriellen Verwaltungszweigen nicht findet; . . . man muß die staatlichen

1) Motive zu dem Gesetzentwurf vom 9. Februar 1907, S. 2.

2) Motive zu dem Gesetzentwurf vom 9. Februar 1907, S. 5 und 6.

Kontrollen den Eigentümlichkeiten einer großen industriellen Verwaltung anpassen . . .“ Jedermann sieht, daß die Durchführung dieses Gedankens, der in der Theorie leicht zu formulieren ist, in der Praxis auf große Schwierigkeiten stößt. Die Lösung, die das vorliegende Gesetz versucht und die ein Kompromiß zwischen verschiedenen Strömungen darstellt, kann nicht in allen Punkten als endgültig angesehen werden, und aus der Erfahrung der nächsten Jahre wird sich sehr wahrscheinlich wiederum die Zweckmäßigkeit einer Reform ergeben.

In den Art. 1 und 3 heißt es: „Der Staat betreibt direkt, durch eine autonome Verwaltung, die von ihm gebauten oder zurückgekauften Strecken . . .“ und „die autonome Verwaltung der Staatsbahnen sorgt unter der hohen Leitung und der Verantwortlichkeit des Ministers der öffentlichen Arbeiten für alles, was sich auf den Betrieb der Bahnen bezieht . . .“ Die Befugnisse des Ministers werden genau festgestellt:

1. er hat das Recht, sich durch Besichtigungen über den regelmäßigen Gang des Betriebes und der Verwaltung zu vergewissern. In bezug auf die finanzielle Verwaltung steht dieses Recht auch dem Finanzminister zu. (Art. 3.) Der Minister kann zu der äußersten Maßregel greifen, den Generaldirektor und die Mitglieder des Verwaltungsrats zu entlassen. Dies kann aber nur auf Grund eines königlichen Erlasses und nach Anhörung des Ministerrats geschehen. (Art. 4.) Eine Abschrift des Protokolls über die Sitzungen des Verwaltungsrats ist innerhalb 24 Stunden dem Minister vorzulegen;
2. der Generaldirektor ist außerdem verpflichtet, dem Minister über die von ihm innerhalb seiner gesetzlichen Befugnisse getroffenen Maßregeln, je nach ihrer Bedeutung ausführlich oder nicht, Mitteilung zu machen. Der Generaldirektor kann nur mit Genehmigung des Ministers andere ihm untergeordnete Beamte mit einem Teil seiner Befugnisse betrauen. (Art. 10);
3. der Minister hat das Recht, Beschlüsse oder Maßregeln des Generaldirektors und des Verwaltungsrats, die den Gesetzen oder den Verordnungen widersprechen, für null und nichtig zu erklären. (Art. 13.) Auf diese Weise wird es dem Minister ermöglicht, die Verantwortlichkeit für ungesetzliche Maßnahmen der Staatsbahnverwaltung abzulehnen. Die Interessenten aber, die den Beschluß des Ministers für ungerechtfertigt halten sollten, können selbstverständlich dagegen Berufung bei dem obersten Verwaltungsgericht (d. h. der IV. Abteilung des Staatsrats) einlegen;

4. außerdem kann der Minister die Ausführung von Beschlüssen oder Maßregeln des Generaldirektors und des Verwaltungsrats, wenn wichtige politische oder sonstige Gründe vorliegen, vorläufig aussetzen und sie dann auf Beschluß des Ministerrats durch einen mit Gründen versehenen Erlaß ganz aufheben. Der Minister muß den Generaldirektor und den Verwaltungsrat vorher hören, und jedenfalls beschränkt sich seine Befugnis auf die Aufhebung der betreffenden Maßnahme, er kann sie nicht durch eine andere ersetzen. (Art. 13);
5. die Beschlüsse des Verwaltungsrats, betreffend die Ernennung, die Beförderung, die Bestrafung, die Versetzung der höheren Beamten in den Ruhestand, bedürfen der Genehmigung des Ministers. (Art. 54);
6. der Generaldirektor legt dem Minister den Voranschlag der Staatsbahnverwaltung vor, schlägt die nötigen Abänderungen vor und stellt die Rentabilitätsberechnung zusammen. Der Voranschlag und die Abänderungen werden vom Parlament genehmigt. Die Rentabilitätsberechnung wird jährlich in den Anlagen des allgemeinen Berichts über die Staatsfinanzen veröffentlicht. Der Generaldirektor muß jährlich dem Minister in der Anlage zu dem Voranschlag einen Bericht über die Staatsbahnverwaltung überreichen. (Art. 8, 15, 9);
7. die Tarifiermäßigungen, die auf Grund der Spezialtarife zeitweise für gewisse Transporte gewährt werden und sich auf bestimmte Güter oder bestimmte Absendungs- und Bestimmungsorte beziehen, müssen vom Minister genehmigt werden. (Art. 39);
8. wenn wichtige Gründe vorliegen, kann der Minister auf Beschluß des Ministerrats die Einrichtung von internationalen Luxuszügen anordnen, auch wenn sie der Verwaltungsrat nicht für zweckmäßig erachtet. (Art. 51);
9. der Minister ist der Vorsitzende des allgemeinen Verkehrsrats (Consiglio generale del Traffico), wovon unten noch die Rede sein wird, und hat unter anderem das Recht, von diesem ein Gutachten über verschiedene Fragen einzufordern. (Art. 62 und 63.)

Durch diese Befugnisse des Ministers hat man die nötige Fühlung zwischen ihm und der Staatsbahnverwaltung, die in den ersten zwei Jahren gefehlt hatte, herstellen und der politischen Verantwortlichkeit des Ministers einen tatsächlichen Inhalt verleihen wollen. Sonst ist aber die Verwaltung in der Ausübung ihrer Tätigkeit selbständig.

Die Organe dieser Verwaltung sind, wie schon im Gesetz vom

22. April 1905 bestimmt, der Generaldirektor und der Verwaltungsrat, aber ihre gegenseitigen Befugnisse haben durch das neue Gesetz eine tiefgreifende Verschiebung erfahren. Nach dem früheren Gesetz (Art. 4) war der Generaldirektor das Hauptorgan der Verwaltung. Es hieß daselbst: „sie wird geleitet durch einen Generaldirektor unter Mitwirkung eines Verwaltungsrats von 6 Mitgliedern.“ In der Tat hatte der Generaldirektor ausgedehnte Befugnisse, um so mehr, als die 6 Mitglieder aus höheren Beamten der früheren Eisenbahnverwaltungen und des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten gewählt wurden und auf diese Weise sich in einer gewissen Abhängigkeit von dem Generaldirektor befanden. Diese allzugroße Macht des Generaldirektors, die in der Übergangszeit vom Privat- zum Staatsbetrieb, als eine neue Organisation von Grund aus geschaffen werden mußte, vielleicht erforderlich war, die aber gewiß Gefahren in sich barg, hat das vorliegende Gesetz nunmehr eingeschränkt, indem es die Bedeutung des Verwaltungsrats betont und in den Vordergrund schiebt. Schon der Unterschied in dem Wortlaut des Gesetzes im Vergleich zum früheren Gesetz ist bezeichnend. Es heißt nämlich im Art. 4: „Die Verwaltung der Staatsbahnen steht unter der Leitung eines Verwaltungsrats und eines Generaldirektors.“ Der Verwaltungsrat, der früher im wesentlichen nur ein beratendes Organ für den Generaldirektor war, ist jetzt zu einer beschließenden Körperschaft geworden, die in den Motiven zum Gesetzentwurf ausdrücklich als das „Hauptorgan der neuen Eisenbahnverwaltung“ bezeichnet wird. Die Zahl der Mitglieder beträgt 8, und von diesen werden nur zwei aus den höheren Beamten der Bahnverwaltung, drei aus der Zahl der anderen höheren Staatsbeamten und drei aus anderen, nicht im Staatsdienst stehenden Persönlichkeiten, die Beweise ihrer technischen und administrativen Fähigkeiten gegeben haben, gewählt. Auf diese Weise wird die persönliche Beeinflussung des Verwaltungsrats durch den Generaldirektor, die sich aus den dienstlichen Beziehungen ergibt, vermindert.

Die sehr weitgehenden Befugnisse des Verwaltungsrats sind im Art. 6 aufgezählt. Er faßt alle wichtigeren Beschlüsse, die die Tätigkeit der Staatsbahnverwaltung regeln. Er stellt also den Etatsvoranschlag zusammen, verteilt die darin eingetragenen Posten im Verhältnis zu den Bedürfnissen der einzelnen Verwaltungszweige, genehmigt die Verträge und die Vorschläge über die auf den Linien auszuführenden Arbeiten, regelt die Personalverhältnisse usw. Dagegen kann man sagen, daß dem Generaldirektor im wesentlichen die Exekutivgewalt zusteht. Er ist also vor allem das ausführende Organ des Verwaltungsrats. Um jedoch diesen zu entlasten und aus Rücksicht auf den besonderen Charakter der Eisen-

bahnverwaltung hat das Gesetz auch dem Generaldirektor einen eigenen Befugnisbereich eingeräumt. (Art. 10.) Er genehmigt die Ausführung von Arbeiten, deren Kosten 50 000 Lire nicht übersteigen, schließt in bestimmten Fällen Verträge über Arbeiten oder Lieferungen, ermächtigt die ihm unterstehenden Behörden zur Anstrengung von Klagen usw. und trifft im Notfalle alle diejenigen Maßnahmen, die für die Fortsetzung und Sicherheit des Betriebs nötig erscheinen. In diesem letzteren Falle muß er aber die Genehmigung des Verwaltungsrats nachträglich einholen.

Die notwendige Folge des autonomen Charakters der Staatsbahnverwaltung und die Gewähr dafür, daß diese Selbständigkeit nicht bloß dem Namen nach besteht, ist die finanzielle Selbständigkeit. Die praktische Gestaltung der finanziellen Selbständigkeit stößt aber in einem verfassungsrechtlichen Staate auf große Schwierigkeiten, deren Überwindung die verschiedenen Gesetzesvorlagen angestrebt haben, indem sie der grundsätzlich anerkannten finanziellen Selbständigkeit diejenigen Grenzen zogen, die aus Rücksicht auf die Staatsverfassung geboten erschienen. Der Gedanke, der Staatsbahnverwaltung eine so weitgehende Selbständigkeit zu gewähren, daß sie von jeder Aufsicht und von jeder Verantwortlichkeit vor den gesetzgebenden Körperschaften des Staates befreit würde, wurde natürlich ohne weiteres zurückgewiesen. Das Gesetz hält an diesen Grundsätzen fest: der Voranschlag der Staatsbahnverwaltung ist, wie bei allen anderen Staatsverwaltungen, den beiden Kammern zur Genehmigung vorzulegen. Die Aufsicht über die Einnahmen und die vorherige Kontrolle über die Ausgaben durch den Rechnungshof wird mit einigen wichtigen Einschränkungen, wovon unten die Rede sein wird, aufrecht erhalten; die endgültige (Konsuntiv-) Bilanz ist dem allgemeinen Bericht über das finanzielle Gebaren des Staates beizufügen und ebenfalls dem Parlament vorzulegen. (Art. 15, 23, 25, 26, 27.)

Auf diese Weise ist der theoretische Grundsatz der finanziellen Selbständigkeit, der warme Befürworter gefunden hatte, in Wirklichkeit wesentlich eingeschränkt worden; aber innerhalb der vom Gesetze notwendigerweise bestimmten verfassungsrechtlichen Garantien ist der Staatsbahnverwaltung eine solche Freiheit zugesichert, wie sie kein anderer Verwaltungszweig aufweist. Die beiden wichtigsten Ausnahmebestimmungen sind die der Art. 16 und 27. Der erstere ermächtigt die Staatsbahnverwaltung, die Einnahmen zu erheben und durch diese die Ausgaben zu bestreiten, so daß nur der Überschuß in die Staatskassen abgeliefert wird. Das allgemeine Gesetz über die Staatsbuchführung bestimmt dagegen, wie bekannt, daß alle Einnahmen bei der Schatzkasse gesammelt werden, und daß die von den einzelnen Ministern angeordneten

und vom Rechnungshofe geprüften und genehmigten Ausgaben aus der Schatzkasse selbst bestritten werden sollen.

Nach der Vorschrift des Art. 77 fällt die vorherige Prüfung des Rechnungshofs, wenn es sich um Verträge über Arbeiten, Lieferungen und Vorräte, deren Wert 50 000 Lire nicht übersteigt, fort. In dringenden Fällen darf der Verwaltungsrat durch einen mit Gründen versehenen Beschluß Verpflichtungen auch für höhere Beträge übernehmen. Ein Verzeichnis der ohne Vorprüfung eingegangenen Verpflichtungen wird monatlich bei dem Rechnungshof eingereicht.

Die Aufhebung der Kontrolle des Rechnungshofs in einer großen Anzahl von Fällen bedeutet eine wesentliche Erleichterung für die Bahnverwaltung, der, als einer industriellen Unternehmung, die nach ihren besonderen Verhältnissen erforderliche Freiheit in der Bewegung gewährt werden muß.

Die allgemeine Kontrolle des Ministers der öffentlichen Arbeiten über die Staatsbahnverwaltung äußert sich in der Einrichtung des „Consiglio generale del traffico“ (Verkehrsbeirat), dessen Vorsitz, wie bereits oben bemerkt, vom Minister geführt wird. Es besteht aus Vertretern der Bahn- und der anderen Staatsverwaltungen, der Handelskammern, der Schifffahrtsgesellschaften usw. und der Presse; die Mitglieder werden ebenfalls vom Minister ernannt. (Art. 63.) Dieser Verkehrsbeirat ist eine beratende Körperschaft, indem er Gutachten über alle wichtigen, den Eisenbahndienst betreffenden Fragen abgibt (Art. 6), und er hat die Aufgabe, die Bedürfnisse und Wünsche der Interessenten in bezug auf den Eisenbahnbetrieb zum Ausdruck zu bringen.

Es wird auch bei jeder Bezirksdirektion ein kleiner Verkehrsausschuß errichtet, dem im wesentlichen dieselben Aufgaben in bezug auf den Direktionsbezirk zustehen, wie dem Verkehrsbeirat in bezug auf das ganze Staatsgebiet. (Art. 67—71.)

Die allgemeine Kontrolle der Kammern über die Staatsbahnverwaltung wird durch einen parlamentarischen Ausschuß ausgeübt (Art. 72 bis 75), der aus 6 Abgeordneten und 6 Mitgliedern des Herrenhauses besteht.

3.

Im Vorstehenden ist in kurzen Umrissen unter Hinweis auf die betreffenden Artikel geschildert worden, wie das Gesetz den Grundsatz einer „selbständigen Staatsbahnverwaltung“ praktisch verwirklicht hat. Es bleibt noch übrig, auf andere wichtigere Bestimmungen des Gesetzes kurz einzugehen:

Bezirksdirektionen. Ein einziger Artikel (12) betrifft die Bezirksdirektionen, an deren ganz untergeordneter Rolle das vorliegende Gesetz nichts ändert. Sie unterstehen dem Verwaltungsrat und dem Generaldirektor und ihre Aufgaben bestehen im wesentlichen darin, die Beschlüsse und Anweisungen dieser Zentralorgane der Staatsbahnverwaltung auszuführen. Die Einzelheiten ihrer Tätigkeit sind aus dem genannten Artikel ersichtlich.

Art der Einnahmen und der Ausgaben. (Art. 18, 19, 20, 21.) Die Einteilung der Einnahmen und der Ausgaben in ordentliche und außerordentliche erfolgt nach dem Grundsatz, daß die ordentlichen Ausgaben aus den Roherträgen und den anderen laufenden Einnahmen der Verwaltung zu bestreiten sind, während die außerordentlichen Ausgaben durch die vom Schatzamt zur Verfügung gestellten Gelder gedeckt werden.

Lieferungen und Verträge. (Art. 31—35.) Die Vorschriften des Gesetzes über die Verträge, betreffend Arbeiten oder Lieferungen, weichen in einigen Punkten in bemerkenswerter Weise von den strengen, im allgemeinen Gesetz über die Staatsbuchführung enthaltenen Bestimmungen ab, indem sie es gestatten, daß die Staatsbahnverwaltung in bestimmten Fällen von einem öffentlichen Wettbewerb absieht und die Verträge auf Grund von privaten Verhandlungen schließt.

Wenn ein internationaler Wettbewerb für die Lieferung von Betriebsmitteln und Betriebsmaterial ausgeschrieben wird, muß bei gleichen Bedingungen der einheimischen Industrie der Vorzug gegeben werden.

Tarife und Fahrpläne. (Art. 38—52.) Hervorzuheben ist der Art. 38, der anordnet, daß innerhalb von drei Jahren seit der Veröffentlichung des Gesetzes die Bestimmungen über die Transporte nachgeprüft, vereinfacht und in Einklang mit denen des Berner Übereinkommens gebracht werden sollen. Man klagt in Italien, wie bekannt, über die allzu große Unklarheit der Gütertarife, in denen über 3000 Warengattungen verzeichnet sind, während nach Mitteilung des parlamentarischen Ausschusses der deutsche Tarif nur 1325 und der französische sogar nur 390 Güterbezeichnungen enthält. Eine Ermäßigung der Gütertarife, von denen die meisten höher sind als in mehreren fremden Staaten, ist auch sehr erwünscht, weil man dadurch einerseits die Ausfuhr von Erzeugnissen des Südens fördern und andererseits die Einfuhr von Rohstoffen für die Industrie erleichtern würde. Art. 40 bestimmt, daß alle 5 Jahre eine allgemeine Durchberatung der Tarife stattfinden soll. Art. 45 enthält eine in rechtlicher Hinsicht bemerkenswerte Ausnahmebestimmung, indem er erklärt, daß Klagen gegen die Staatsbahnverwaltung wegen Nichterfüllung der Beförderungsbedingungen oder unrichtiger Anwendung der Tarife oder Klassifikation der Güter nicht angestrengt werden

dürfen, bevor 40 Tage seit Einreichung der Beschwerde im Verwaltungswege verstrichen sind. Der Zweck dieses Artikels, der bereits im Gesetz vom 12. Juli 1906 enthalten ist, war, zu verhindern, daß während der unerfreulichen Zustände im Eisenbahnverkehr, infolge deren Gütersendungen sehr oft nach Ablauf der Lieferfristen abgeliefert wurden, die Eisenbahnverwaltung mit gerichtlichen Klagen überhäuft würde. Es sind sogar in verschiedenen Städten zahlreiche private Unternehmungen entstanden, die für Rechnung ihrer Auftraggeber die Anstrengung von Klagen gegen die Staatsbahnverwaltung übernahmen. Der erwähnte Artikel beschränkt natürlich keineswegs das Recht des Verfrachters auf Schadensersatz.

Die Bahnbediensteten. (Art. 53–60.) Diese Artikel bestätigen im wesentlichen die Bestimmungen des vorläufigen Gesetzes vom 22. April 1905 und der nachfolgenden Gesetze. Durch diese Gesetze hat der Staat die wirtschaftliche und rechtliche Lage der Eisenbahnbediensteten fortwährend verbessert. Nach den Berechnungen des parlamentarischen Ausschusses hat jeder Eisenbahnbedienstete im Durchschnitt aus der Einführung des Staatsbetriebs einen Vorteil von ungefähr 100 Lire im Jahre gehabt, und das durchschnittliche Gehalt, das im Jahre 1900 1 298 Lire und im Jahre 1904 1 405 Lire betrug, stellt sich für das Jahr 1907 auf 1 491 Lire.

Das vorliegende Gesetz hat im Art. 56 eine Bestimmung des Gesetzes vom 22. April 1905 aufgenommen, wonach alle Eisenbahnbediensteten, welches auch ihr Rang und Amt sein mögen, als „öffentliche Beamte“ anzusehen sind. Diese vielumstrittene Bestimmung hat den Zweck, einen Eisenbahnstreik zu verhindern, weil der Streik der öffentlichen Beamten nach den allgemeinen Gesetzen strafrechtlich verfolgt wird. Davon abgesehen, werden die streikenden Bediensteten nach dem Inhalt des Art. 56 entlassen, es sei denn, daß der Verwaltungsrat aus besonderen Gründen mildere Strafen anzuwenden vorzieht. Von diesem Artikel hat der Verwaltungsrat jüngst Gebrauch gemacht, als in einigen Städten eine Anzahl Bediensteter die Arbeit einstellte.

Von verschiedenen Seiten wird seit geraumer Zeit die Errichtung eines Schiedsgerichts für die Schlichtung der Streitigkeiten zwischen der Staatsbahnverwaltung und den Angestellten gefordert. Die Regierung hat es nicht für zweckmäßig erachtet, auf diese Forderung einzugehen, indem sie erklärte, daß der Vertrag zwischen dem Staate und seinen Angestellten einen öffentlich-rechtlichen Charakter habe und daß deshalb der Staat sich den Entscheidungen eines Schiedsgerichts unmöglich unterwerfen könne.

Bau von neuen Bahnen. (Art. 78.) Das Gesetz unterscheidet den Betrieb der Staatsbahnen von dem Bau der neuen Linien, und während in bezug auf den ersteren die Staatsbahnverwaltung selbständig ist, untersteht sie in bezug auf den letzteren unmittelbar dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten. Die Ausgaben für die betreffenden Arbeiten werden vom genannten Ministerium gedeckt und dürfen keineswegs mit den anderen Ausgaben der Staatsbahnverwaltung vermengt werden. Der Bau der neuen Linien wird nach den üblichen, die öffentlichen Arbeiten regelnden Verordnungen ausgeführt.

Die übrigen Artikel des Gesetzes (76, 77 und 79—88) enthalten Bestimmungen über die Enteignungen und regeln die Organisation der Vertretung der Bahnverwaltung vor Gericht und des Gesundheitsdienstes, die Gewährung von Freikarten usw.

Das Gesetz vom 7. Juli 1907 ist das Ergebnis von jahrelangen Erörterungen über die Organisation des italienischen Staatsbetriebs und befolgt im wesentlichen die Grundsätze, die von den angesehensten Parlamentariern und Fachmännern vertreten worden sind. Es bildet den wenigstens vorläufigen Abschluß der regen gesetzgeberischen Tätigkeit, die in diesen letzten Jahren auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens entfaltet worden ist.

G e s e t z ,

betreffend die Ordnung des Staatsbetriebs auf den nicht dem Privatbetrieb überlassenen Eisenbahnen in Italien, vom 7. Juli 1907.

(Veröffentlicht in der Gazzetta Ufficiale del Regno d'Italia vom 12. Juli 1907, No. 165, S. 4189 ff.)

I. Abschnitt.

Allgemeine Bestimmungen.

Artikel 1.

Der Staat betreibt unmittelbar durch eine selbständige Verwaltung die Eisenbahnen, die von ihm gebaut oder zurückgekauft sind, sowie diejenigen, die an Privatgesellschaften konzessioniert sind, deren Betrieb jedoch auf Grund früherer Gesetze der Staat zu führen hat oder deren Konzession abgelaufen ist, sowie außerdem auch die Schifffahrt über die Meerenge von Messina.

Die Verwaltung der Staatseisenbahnen wird ermächtigt:

- a) den Betrieb der Linien Rom — Viterbo und Varese — Porto Ceresio, die der italienischen Gesellschaft für die Mittelmeerbahnen konzessioniert sind, ferner der Linie Cerignola-Bahnhof — Cerignola-Stadt, die der Gemeinde Cerignola konzessioniert ist, weiterzuführen;

- b) den Betrieb der Linien, die der Gesellschaft für die römischen Nebenbahnen konzessioniert sind, weiterzuführen;
- c) den Betrieb der Linien Alessandria — Ovada, Desenzano — Gardasee und Livorno — Vada auf Grund der betreffenden Verträge, die durch Königliche Verordnungen vom 23. April 1903 No. 186, vom 23. April 1903 No. 211 und vom 8. September 1904 No. 566 genehmigt sind, zu übernehmen;
- d) den Betrieb der Linie Brescia — Iseo an die konzessionierte Eisenbahngesellschaft Iseo — Edolo abzutreten.

Die betreffenden Übereinkommen und Verträge werden, falls sie nicht Gegenstand früherer, durch Gesetze bestätigter Abmachungen sind, nach Anhörung des Staatsrats durch Königliche Verordnung bestätigt werden, die dem Parlament zur gesetzlichen Bestätigung vorgelegt werden muß.

Artikel 2.

Die Übernahme des Betriebs anderer Eisenbahnen durch den Staat, die infolge Ablaufs einer Konzession oder eines Betriebsüberlassungsvertrags nach den gesetzlichen oder vertraglichen Bestimmungen erfolgt, wird durch Königliche Verordnung bestätigt.

Die Königliche Verordnung wird vom Minister der öffentlichen Arbeiten in Gemeinschaft mit dem Schatzminister nach Beratung im Ministerrat vorgelegt und dem Parlament zur gesetzlichen Bestätigung unterbreitet.

In allen anderen Fällen wird die Übernahme des Betriebs durch den Staat oder die Fortdauer des Privatbetriebs, wenn sie von einer Konzession oder einem Verträge abhängt, durch besonderes Gesetz geregelt.

Wenn jedoch der Ankauf einer Linie von einer Kündigung abhängt, so hat die Regierung zu einem angemessenen Zeitpunkte dem Parlament die Vorschläge für den Ankauf zu unterbreiten.

In jedem Falle ist die Wirksamkeit der Kündigung im Interesse des Staates an die Zustimmung des Parlaments gebunden.

Wenn die Regierung den Ankauf nicht für zweckmäßig erachtet, hat sie zu einem angemessenen Zeitpunkte dem Parlament hiervon Mitteilung zu machen.

Artikel 3.

Der selbständigen Verwaltung der Staatsbahnen obliegt unter der obersten Leitung und Verantwortung des Ministers der öffentlichen Arbeiten die Führung aller der Geschäfte, die sich auf den Betrieb der in den vorstehenden Artikeln bezeichneten Eisenbahnlinsen und Schiffahrtstrecken beziehen. Durch die Ausübung ihrer amtlichen Tätigkeit begründet sie finanzielle Verpflichtungen für das Unternehmen.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten und, soweit sein Ressort berührt wird, der Schatzminister haben sich durch Revisionen von der ordnungsmäßigen Abwicklung des Betriebs und der Geschäftsführung zu überzeugen.

Die Grundsätze für diese Revisionen werden in einer Dienstanweisung festgesetzt, die auf Vorschlag des Ministers der öffentlichen Arbeiten und des Schatzministers sowie nach Anhörung des Staats- und Ministerrats durch Königliche Verordnung erlassen wird.

II. Abschnitt.

Verwaltungsbehörden.

Artikel 4.

An der Spitze der Verwaltung der Staatsbahnen steht ein Verwaltungsrat und ein Generaldirektor.

Die Mitglieder des Verwaltungsrats und der Generaldirektor werden auf Vorschlag des Ministers der öffentlichen Arbeiten und nach Anhörung des Ministerrats durch Königliche Verordnung ernannt.

Das Amt des Generaldirektors ist unvereinbar mit einer parlamentarischen oder sonst durch Wahlen erlangten Würde.

Durch Königliche Verordnung werden auf Vorschlag des Ministers der öffentlichen Arbeiten und des Schatzministers sowie nach Anhörung des Ministerrats Gehalt und Dienstaufwandsentschädigung für den Generaldirektor, für die Mitglieder des Verwaltungsrats und erforderlichenfalls für die Vizegeneraldirektoren und Unterdirektoren festgesetzt.

Der Generaldirektor und die Mitglieder des Verwaltungsrats können nur durch eine mit Gründen versehene Königliche Verordnung auf Vorschlag des Ministers der öffentlichen Arbeiten und nach Anhörung des Ministerrats aus dem Amte dauernd oder vorübergehend entfernt werden.

Artikel 5.

Der Verwaltungsrat der Eisenbahnen besteht aus dem Direktor als Vorsitzendem und acht Räten, von denen zwei aus der Reihe der höheren Eisenbahnbeamten, drei aus der Reihe der anderen Staatsbeamten und drei aus solchen nicht beamteten Staatsbürgern entnommen werden, die einen Beweis ihrer besonderen technischen und administrativen Befähigung erbracht haben.

Diese letzteren werden mit ihrer Ernennung Staatsbeamte und erhalten den Rang als Inspektoren des Geniekorps.

Abgesehen von den Eisenbahnbeamten, die auch weiterhin in ihrem Amte bleiben, scheidet die übrigen Beamten mit ihrer Ernennung zeitweilig aus ihren bisherigen Verwaltungsbehörden aus. Aber die in dem neuen Amte abgediente Zeit wird nach den gesetzlichen Bestimmungen über die Beförderung und Pensionierung angerechnet.

Die Vorschriften über die Geschäftsführung des Verwaltungsrats werden in einer Ausführungsverordnung zu diesem Gesetze erlassen.

Der Verwaltungsrat erneuert sich in jeder Gruppe besonders durch Auslösung: die Beamten der Staatsbahn zur Hälfte in jedem zweiten Jahre, sie können immer wieder von neuem ernannt werden; die Mitglieder der anderen beiden Gruppen zu einem Drittel in jedem Jahre, sie können nur einmal wieder ernannt werden.

Zur Beschlußfähigkeit des Verwaltungsrats ist die Anwesenheit von mindestens fünf Mitgliedern, und zur Gültigkeit der Beschlüsse die absolute Mehrheit der Anwesenden erforderlich.

Auf alle Mitglieder des Verwaltungsrats finden die durch die Gesetze für Staatsbeamte festgesetzten Beschränkungen in der Bekleidung anderer Stellen Anwendung; insbesondere darf keiner von ihnen an der Verwaltung oder recht-

lichen Vertretung anderer Transportunternehmungen oder Gesellschaften oder Firmen beteiligt sein, die mit den Staatsbahnen über Transporte, Lieferungen oder Leistungen in einem Vertragsverhältnisse stehen.

Artikel 6.

Der Verwaltungsrat hat folgende Obliegenheiten:

1. er bestätigt die allgemeinen Vorschriften für die einzelnen Dienstzweige und deren Änderungen;
2. er beschließt über den Entwurf des Etatsvoranschlags, über den endgültigen Etat und über die Schlußrechnung;
3. er bestätigt nach den Bedürfnissen der einzelnen Dienstzweige die Verteilung der durch den Etat oder durch besondere Gesetze bewilligten Mittel;
4. er genehmigt die Entwürfe für Arbeiten auf den Bahnstrecken und ihrem Zubehör sowie für Beschaffungen im Betrage von mehr als 50 000 Lire;
5. er genehmigt die Verträge, die auf Grund allgemeinen oder beschränkten Wettbewerbs abgeschlossen werden, wenn sie über einen höheren Betrag als 20 000 Lire lauten, ebenso die auf freihändiger Vergebung beruhenden Verträge über mehr als 5 000 Lire nach Maßgabe des Artikels 31;
6. er ermächtigt zur Erhebung von Klagen und genehmigt Vergleiche nach Einholung eines Gutachtens der allgemeinen staatlichen Anwaltskammer, soweit diese dafür zuständig ist, wenn der Wert des Streitgegenstands oder Vergleichs mehr als 10 000 Lire beträgt.

Der Direktor wird in jeder Sitzung dem Verwaltungsrat über alle Rechtsstreitigkeiten innerhalb der oben angegebenen Wertgrenzen, in die die Verwaltung verwickelt ist, Mitteilung machen, und über die Prozesse über Gegenstände von geringerem Wert eine kurze Übersicht geben;

7. er genehmigt die Verträge über Zulassung von Gleisanschlüssen, über Austausch und Vermietung von Betriebsmitteln, über die gemeinschaftliche Benutzung von Stationen, gemeinsame Betriebsführung und den Betriebsanschluß mit anderen Eisenbahnen oder Transportunternehmen zu Lande, zur See, auf Flüssen und Seen, sowie die Verträge über Rückvergütungen gegenüber den Tarifen, die an besondere Bedingungen gebunden sind;
8. er genehmigt die Verträge über zeitweilige Einräumung von dinglichen Belastungen und den Verkauf und Austausch von Geländeabschnitten und anderen zum Eisenbahnbesitz gehörenden Grundstücken, vorbehaltlich der Zustimmung der Domänenverwaltung, wenn der Wert des abzutretenden Teiles den Betrag von 5 000 Lire übersteigt. Über derartige Verkäufe und Austausche ist in dem nach Artikel 9 zu erstattenden Berichte Rechenschaft abzulegen;
9. er beschließt über die Organisationspläne und die das Personal betreffenden Grundbestimmungen, vorbehaltlich der Bestimmungen des Artikels 54;
10. er beschließt über die Ernennungen, Beförderungen, Gehaltserhöhungen, die Stellung zur Disposition oder auf Wartegeld und über die endgültige Versetzung in den Ruhestand, ferner über Hinausschiebung von Gehalts- oder Lohnerhöhungen, über Versetzung in ein niedrigeres Amt oder

Amtsenthebung des ständigen Personals, vorbehaltlich der Bestimmungen des Artikels 54;

11. er beschließt über die Beschwerden des Personals in den Grenzen und nach Maßgabe des Gesetzes und des Reglements;
12. er genehmigt die Belohnungen und Unterstützungen für das Personal, wenn sie nach dem Reglement die Zuständigkeit des Generaldirektors überschreiten;
13. er genehmigt die Bestimmungen über Vorschußzahlung von Gehalt oder Lohn an das Personal;
14. er beschließt nach Anhörung der Vorschläge des Generaldirektors über Ausgabe von Fahrkarten zu ermäßigten Preisen für Ausstellungen, Kongresse, Wallfahrten u. dgl.;
15. er beschließt über alle anderen Angelegenheiten, die der Vorsitzende ihm vorzulegen für zweckmäßig hält, und über andere Initiativanträge des Generaldirektors oder der Mitglieder des Verwaltungsrats;
16. er beschließt oder begutachtet auf Ersuchen des Ministers der öffentlichen Arbeiten alle anderen Gegenstände, die für eine gedeihliche Entwicklung der Verwaltung und des Eisenbahnbetriebs wichtig sind.

Die Beschlüsse, die in den Sitzungen des Verwaltungsrats gefaßt werden, müssen in Abschrift dem Minister der öffentlichen Arbeiten spätestens am folgenden Tage vorgelegt werden. Sie sind, vorbehaltlich der Bestimmungen des Artikels 13, vollstreckbar. Der Verwaltungsrat verkehrt durch Vermittlung des Generaldirektors mit dem Minister.

Artikel 7.

Die Generaldirektion hat ihren Sitz in Rom; jedoch können bestimmte nachgeordnete Dienstzweige und Behörden in anderen Städten des Königreichs ihren Sitz haben.

Die Einteilung und Gruppierung des Geschäftskreises der Generaldirektion werden nach gutachtlicher Äußerung des Verwaltungsrats durch Königliche Verordnung bestimmt.

Die Mitglieder der Hauptinspektion, die bei der Generaldirektion gebildet wird, haben gemäß dem Gesetz und dem Reglement eine beaufsichtigende und beratende Tätigkeit; es können ihnen vom Generaldirektor außerdem noch andere Geschäfte übertragen werden.

Zur Prüfung technischer Angelegenheiten von größerer Wichtigkeit können die Mitglieder der Hauptinspektion zu besonderen Ausschüssen vereinigt werden. Die Dauer und die Befugnisse dieser Ausschüsse und die Höhe des Wertes der ihnen zur Begutachtung überwiesenen Entwürfe und Angelegenheiten werden durch eine besondere Dienstanweisung festgesetzt.

Artikel 8.

Entsprechend den Beschlüssen des Verwaltungsrats unterbreitet der Generaldirektor dem Minister der öffentlichen Arbeiten:

- a) den Entwurf des vorläufigen Etats der Verwaltung, dessen spätere Änderungen und die endgültige Abrechnung;
- b) den Vorschlag zur Verausgabung von Beträgen aus dem Reservefonds für unvorhergesehene Ausgaben gemäß Artikel 24;

- c) die Maßnahmen und Vorschläge über Änderungen der Beförderungsbedingungen und Tarife;
- d) die Entwürfe von Arbeiten, für die im Sinne des Artikels 76 die Erklärung des öffentlichen Nutzens erforderlich ist.

Artikel 9.

Der Generaldirektor legt alljährlich nach Genehmigung des Verwaltungsrats dem Minister der öffentlichen Arbeiten zugleich mit dem Etatsvoranschlag einen Bericht über den gesamten Gang der Verwaltung vor. In diesem ist über die wichtigen abgeschlossenen Verträge und über die Beschlüsse über die Beförderungsbedingungen und Tarife Rechenschaft abzulegen, ferner sind darin die Einnahmen und Ausgaben genau nachzuweisen und die Änderungsvorschläge darzulegen, die nach den angestellten Prüfungen und gewonnenen Erfahrungen in der Verwaltung vorzunehmen sind.

Artikel 10.

Dem Generaldirektor obliegt:

- a) die Ausgaben innerhalb der Grenzen des genehmigten Etats und nach den Vorschriften der Gesetze und Reglements festzustellen;
- b) die Beschlüsse des Verwaltungsrats auszuführen;
- c) die Staatseisenbahnverwaltung Dritten gegenüber mit allen rechtlichen Wirkungen zu vertreten, vorbehaltlich der Bestimmungen der Artikel 12 (1) und 872 des Handelsgesetzbuches;
- d) in technischer und finanzieller Hinsicht die Entwürfe zu genehmigen, deren Ausführung nicht mehr als 50000 Lire und keine Enteignungen erfordert;
- e) die Ausführung von Arbeiten, Beschaffungen und Zahlungen in Höhe der vom Verwaltungsrat bewilligten Mittel zu genehmigen;
- f) die Werkverträge und Beschaffungen bis zum Betrage von 20000 Lire zu genehmigen, wenn sie auf öffentlichem oder beschränktem Wettbewerb, und bis zu 5000 Lire, wenn sie auf freihändiger Vergebung beruhen;
- g) die Ausführung der Regie- und Akkordarbeiten innerhalb der durch die Bewilligungen gezogenen Grenzen zu genehmigen;
- h) die Erhebung von Klagen und den Abschluß von Vergleichen zu genehmigen, wenn der Wert des Streitgegenstandes nicht mehr als 10000 Lire beträgt, und zwar nach Einholung eines Gutachtens der staatlichen Anwaltskammer in solchen Fällen, in denen es sich um Vergleiche über Patrimonialgrundstücke handelt und der Wert der Sache die prätorische Zuständigkeit übersteigt;
- i) Fahrpreisermäßigungen und Fahrerleichterungen bei Festen, Jahrmärkten u. dgl. zu gewähren;
- l) die Vorschläge zur Gewährung besonderer Auszeichnungen, Belohnungen oder Unterstützungen an die Bediensteten zu genehmigen, soweit sie nicht nach den Ausführungsbestimmungen dieses Gesetzes zur Zuständigkeit des Verwaltungsrats gehören;
- m) in dringenden Fällen den Beginn der Arbeiten und Beschaffungen zu genehmigen, die vom Verwaltungsrat zwar schon beschlossen, worüber

aber die betreffenden Verträge noch nicht genehmigt und eingetragen sind, sowie auch andere Maßnahmen zu treffen, die zur Fortführung und Sicherung des Betriebs erforderlich sind, vorbehaltlich der nachträglichen Genehmigung des Verwaltungsrats in seiner nächsten Sitzung;

- n) überhaupt alles anzuordnen, was für die Bedürfnisse der Verwaltung notwendig ist und weder die Mitwirkung des Verwaltungsrats noch des Ministers der öffentlichen Arbeiten erfordert.

Der Generaldirektor berichtet in den durch das Reglement bestimmten Zeitabschnitten an den Minister und den Verwaltungsrat über die wichtigsten Ereignisse und macht kurze Mitteilung über andere Maßregeln, die zu seiner Zuständigkeit und seinen Befugnissen gehören.

Im Einverständnis mit dem Verwaltungsrat und mit Genehmigung des Ministers können einzelne Befugnisse des Generaldirektors zeitweilig auf andere nachgeordnete Beamte übertragen werden.

Der Generaldirektor kann mit Zustimmung des Verwaltungsrats dem Minister Beamte, jedoch nicht mehr als vier, vorschlagen, denen es obliegen soll, mit dem Titel von Unterdirektoren einzelnen Verwaltungszweigen vorzustehen. Ein oder zwei dieser Beamten können in Abwesenheits- oder Behinderungsfällen zur Vertretung des Generaldirektors herangezogen werden.

Artikel 11.

Für den Betrieb werden Bezirksdirektionen eingesetzt, die der Generaldirektion unterstehen.

Die Zahl, der Sitz, der Umfang und die innere Einrichtung der Bezirksdirektionen werden nach Anhörung des Verwaltungsrats und des Ministerrats durch Königliche Verordnung festgesetzt.

Diese Verordnung, wie jede andere, die die Zahl oder den Sitz der Bezirksdirektionen ändert, muß ohne Verzug dem Parlament vorgelegt werden, damit sie mit Gesetzeskraft versehen wird.

Durch andere Königliche Verordnungen können die nötigen Anordnungen getroffen werden, um eine einheitliche und geordnete Geschäftsführung einzelner Bezirksdirektionen oder Dienststellen herbeizuführen.

Artikel 12.

Die Bezirksdirektionen haben im Bereich ihres örtlichen Geschäftskreises in Übereinstimmung mit den Gesetzen, den Reglements, den Anordnungen und Anweisungen des Generaldirektors folgende Obliegenheiten zu erfüllen:

1. sie vertreten innerhalb ihres örtlichen Geschäftskreises durch den im Reglement bezeichneten Beamten die Verwaltung Dritten gegenüber, vorbehaltlich der Bestimmung im Artikel 872 des Handelsgesetzbuchs;
2. sie haben nach den Anweisungen der Generaldirektion den praktischen Betriebsdienst zu leiten, nämlich Betrieb und Verkehr, Zugförderung und Materialverwaltung, Unterhaltung und Bewachung der Bahn, und überhaupt die technische, administrative und finanzielle Verwaltung des ihnen übertragenen Bahnnetzes zu führen, soweit sie nicht unmittelbar der Generaldirektion obliegt;
3. sie entscheiden über außergewöhnliche Erneuerungs- und Unterhaltungs-

- arbeiten und Arbeitsaufträge in den durch die allgemeinen Dienstvorschriften bestimmten Wertgrenzen;
4. sie entscheiden über die Verträge über Arbeiten und Beschaffungen auf Grund allgemeinen oder beschränkten Wettbewerbs, ebenso über andere Verträge, stets innerhalb der vom Verwaltungsrat und von der Generaldirektion festgesetzten Grenzen;
 5. sie beschließen über die Ausführung von Arbeiten in eigener Verwaltung oder durch Vergebung an Unternehmer und die Beschaffungen nach den festgesetzten Plänen;
 6. sie prüfen, soweit es nicht der Generaldirektion vorbehalten ist, die Entwürfe für Arbeiten und die Pläne für Beschaffungen, die nach Inhalt und Wert die in Ziffer 3 gezogenen Grenzen überschreiten, und legen sie vor;
 7. sie treffen in dringlichen Fällen die zur Fortführung und Sicherung des Betriebes notwendigen Maßregeln, von denen sie aber unverzüglich den Generaldirektor zu verständigen haben;
 8. sie genehmigen Vergleiche, erledigen Reklamationen und veranlassen die Erstattung von unrechtmäßig erhobenen Frachten und Gebühren nach den vom Verwaltungsrat und von der Generaldirektion aufgestellten Grundsätzen;
 9. sie prüfen und berichten der Generaldirektion über die Lage des Handels und der Produktion in ihrer Beziehung zu den Tarifen und Beförderungsbedingungen und machen Vorschläge zur Förderung des Verkehrs und überhaupt zur Verbesserung der Fahrpläne und des öffentlichen Verkehrsdienstes;
 10. sie bewilligen Sonderzüge zu den gewöhnlichen Tarifsätzen aus Anlaß von Märkten, Festen, Kongressen u. dgl.;
 11. sie erledigen alle sonstigen ihnen von der Generaldirektion übertragenen Arbeiten.

Artikel 13.

Vorbehaltlich der Vorschrift des Artikels 57 kann der Minister der öffentlichen Arbeiten von Amtswegen oder auf Antrag durch einen mit Gründen versehenen Erlaß jede Verfügung und jede Maßregel der Verwaltung, die den Gesetzen und Dienstvorschriften widerspricht, für ungesetzlich erklären.

Aus wichtigen Gründen kann der Minister der öffentlichen Arbeiten außerdem zeitweilig die Ausführung der Beschlüsse des Verwaltungsrats oder der Maßnahmen der Generaldirektion hindern und demnächst durch einen mit Gründen versehenen Erlaß und im Verfolg eines Beschlusses des Ministerrates gänzlich aufheben.

Abgesehen von besonders dringlichen Fällen muß der Minister, bevor er selbst nur die einstweilige Hemmung anordnet, und in jedem Falle vor der Beschlußfassung des Ministerrats die Einwendungen der Verwaltung hören. Der Erlaß des Ministers muß der Verwaltung ohne Verzug mitgeteilt werden.

Artikel 14.

Unbeschadet der durch die geltenden Gesetze festgesetzten Verantwortlichkeit sind die Mitglieder des Verwaltungsrats und der Generaldirektor dem Staate für die ihm oder unter seiner Regreßpflicht dritten Personen verursachten

Verluste und Schäden haftbar, wenn sie auf eine Verletzung der Gesetze oder Verordnungen oder auf grobe Fahrlässigkeit oder auf Mißbräuche zurückzuführen sind, deren sie sich bei der Ausübung ihrer amtlichen Obliegenheiten schuldig gemacht haben.

Frei von Verantwortung sind die Mitglieder des Verwaltungsrats, die aus zureichenden Gründen an den Beschlüssen nicht teilgenommen haben oder im Protokoll rechtzeitig ihre abweichende Meinung oder ihre Wünsche und Vorschläge zur Abwendung des Schadens haben niederlegen lassen.

Für die Entscheidung über die Feststellung und Erfüllung der Haftpflicht aller vorstehendgenannten Beamten ist nach den Bestimmungen der Artikel 67 und 69 des geltenden Gesetzes über die allgemeine Rechnungsführung des Staates der Rechnungshof zuständig.

Abschnitt III.

Etats- und Kontrollwesen

Artikel 15.

Der vorläufige Etat über die Einnahmen und Ausgaben wird als Anlage zum Ausgabenetat des Ministers der öffentlichen Arbeiten dem Parlament zur Genehmigung vorgelegt.

Mit dem Gesetz über die Genehmigung des Etats werden auch die Änderungen genehmigt, die an dem vorläufigen Etat vorgenommen werden müssen.

Die Schlußrechnung wird mit dem zugehörigen Beschlusse des Rechnungshofes als Anhang dem allgemeinen Bericht über den Staatshaushalt beigelegt und muß alle drei Jahre auch eine Zusammenstellung über die Roheinnahmen jeder Linie enthalten.

Artikel 16.

Die Staatseisenbahnverwaltung deckt ihre Ausgaben, indem sie die erforderlichen Summen aus ihren Einnahmen entnimmt.

Artikel 17.

Der Staatseisenbahnverwaltung wird ein Fonds zur Ausstattung der Lager mit Materialien und Verbrauchsgegenständen überwiesen, der alljährlich im Etatsgesetz festgestellt wird.

Dieser Fonds wird besonders verwaltet; seine Abrechnung wird der im Artikel 15 erwähnten Schlußabrechnung nach den Grundsätzen des Gesetzes vom 11. Juli 1897 (No. 256) als Anlage beigelegt.

Artikel 18.

Die Einnahmen werden in ordentliche und außerordentliche eingeteilt. Als ordentliche Einnahmen werden verrechnet: die Verkehrseinnahmen, die Erträge aus der Nutzung des Grundbesitzes, aus dem Gebrauch und Verkauf von Ausrüstungsmaterial, Betriebsmitteln und auf Betriebsfonds stehenden Gegenständen, die Rückzahlungen und Beiträge von Privatbahngesellschaften, anderen öffentlichen Verwaltungen oder dritten Personen für Wiederherstellungs- und Erneuerungsarbeiten oder für sonstige Leistungen, die Mieten für die Betriebsmittel und alle anderen auf den Betrieb bezüglichen Einnahmen.

Als außerordentliche Einnahmen werden verrechnet: die nach Artikel 22 für außerordentliche Ausgaben aus dem Staatsschatz bereitgestellten Beiträge, die Rückzahlungen und Beiträge der Privatbahngesellschaften, anderer öffentlicher Verwaltungen und dritter Personen für Leistungen und Lieferungen zur Vergrößerung des Eisenbahnbesitzums sowie der Ertrag aus Veräußerungen von Grundeigentum oder abgängigen Materialien, die zum Eisenbahnbesitz oder zum Dienstbereich der Schiffsverkehrsunternehmungen gehören.

Artikel 19.

Die Ausgaben werden eingeteilt in ordentliche Betriebsausgaben, Ergänzungs- und Nebenausgaben sowie in außerordentliche Ausgaben.

Im Ordinarium des Etats werden die ordentlichen Betriebsausgaben, die Ergänzungs- und Nebenausgaben verrechnet.

Im Extraordinarium werden die außerordentlichen Ausgaben verrechnet.

Artikel 20.

Zu den ordentlichen Betriebsausgaben gehören die Aufwendungen für das Personal, die Brennmaterialien, die gewöhnliche Unterhaltung der Bahn und ihres Zubehörs, die Unterhaltung der Betriebsmittel und überhaupt alle Ausgaben, die den Betrieb im eigentlichen Sinne betreffen.

Zu den Ergänzungsausgaben des Betriebs gehören die Aufwendungen für außergewöhnliche Unterhaltung, die notwendig ist, um durch höhere Gewalt verursachte Schäden auf der Bahn und ihrem Zubehör zu beseitigen oder zu verhindern, ferner die Kosten für Erneuerung des Oberbaumaterials und der Betriebsmittel und schließlich die Beträge, die alljährlich auf Grund des Etatsgesetzes für Verbesserung des Besitzums auszuwerfen sind.

Die Nebenausgaben umfassen:

- a) die Zinsen des Wertes der der Verwaltung am 1. Juli 1906 überwiesenen und später von ihr beschafften Betriebsmittel und Betriebsmaterialien, soweit zu diesem Zwecke nach dem Gesetz vom 22. April 1906 (No. 137) Kredite eröffnet worden sind;
- b) die Zinsen des Wertes der der Verwaltung am 1. Juli 1906 überlassenen Vorräte und der aus dem Staatsschatz zur Ergänzung des Fonds zur Ausstattung der Lager nach Artikel 17 dieses Gesetzes überwiesenen Beträge, soweit dadurch die Eröffnung besonderer Kredite nach dem Gesetz vom 22. April 1906 (No. 137) veranlaßt worden ist;
- c) die Zinsen und Amortisationsbeträge für die nach Artikel 21, Abs. b und e zur Vermehrung des Eisenbahnbesitzums überwiesenen Summen;
- d) der nach Artikel 24 dem Reservefonds überwiesene Betrag;
- e) die Einnahmeanteile, Beiträge u. dgl. für die Konzessionäre der vom Staate betriebenen Linien;
- f) die Tilgungsanteile für die vom Staatsschatze auf Grund der Abrechnung über die Betriebsführung von 1885 bis 1906 zu zahlenden Beträge und für die nach Absatz a und b dieses Artikels vorgeschossenen Beträge, die dem Etat der Eisenbahnverwaltung zur Last zu schreiben sind.

Artikel 21.

Die außerordentlichen Ausgaben umfassen:

- a) die Ausgaben für Leistungen, Lieferungen, Beförderungen, Abschätzungen,

- Beschaffungen und andere Kosten, die sich auf die erste Einrichtung der neuen Verwaltung beziehen;
- b) die Ausgaben für die Fortführung und Beendigung der Arbeiten und Lieferungen, die am 1. Juli 1905 auf den in den Staatsbetrieb übernommenen Linien im Gange waren, die Ausgaben für Fortsetzung und Abschluß der Arbeiten und Lieferungen auf den am 1. Juli 1906 in den Staatsbetrieb übergegangenen vormaligen Südbahnlinien und auf den Strecken Vicenza—Schio, Vicenza—Treviso und Padua—Bassano, soweit sie nach den einschlägigen Abmachungen dem Staate zur Last fallen;
- c) die Ausgaben, die für die Staatsbahnverwaltung zur Beseitigung der am 30. Juni 1905 am Oberbau und an den Betriebsmitteln vorhandenen Mängel erforderlich sind;
- d) die Ausgaben für Beschaffung neuer Betriebsmittel und Materialien, auch für den Schiffahrtsbetrieb, sei es um der Unzulänglichkeit der vorhandenen Fonds abzuhelfen, oder um die gemieteten Betriebsmittel zu ersetzen und dem durch Anwachsen des Verkehrs gesteigerten Bedürfnis zu genügen; ferner die Ausgaben für Verbesserung der Betriebsmittel, durch die deren Wert erhöht wird, einschließlich der im Artikel 20, Absatz 2 behandelten Verbesserungen;
- e) die Ausgaben für die zur Vermehrung des Eisenbahnbesitzums dienenden Beschaffungen von Oberbaumaterial, die zur Anlage neuer Gleise erforderlich sind; ferner die Aufwendungen für Ausbesserung der Strecken, Oberbauausrüstung und für die im Artikel 20, Absatz 2 behandelten Verbesserungen; die Ausgaben für neue Anlagen und für Erweiterung der bestehenden Anlagen, für neue Anlagen zum elektrischen Betrieb u. dgl., für die im Etat unter den ordentlichen Ausgaben für Verbesserungen im Sinne des Artikels 20 Mittel nicht vorgesehen sind.

Artikel 22.

Für jedes Etatsjahr überweist der Schatzminister auf Vorschlag des Ministers der öffentlichen Arbeiten der Staatseisenbahnverwaltung die erforderlichen Mittel für die im Artikel 21 genannten Ausgaben. Die Buchung dieser Beträge hat unter den außerordentlichen Einnahmen des Etats zu erfolgen.

Artikel 23.

In dem Entwurf des vorläufigen Etats und in dem endgiltigen Ausgabeetat werden sowohl die vom Generaldirektor vorgeschlagenen und vom Verwaltungsrat gefaßten Beschlüsse als auch die Änderungen, die der Minister der öffentlichen Arbeiten an ihnen vorzunehmen für zweckmäßig hält, mit ihrer Begründung bei den betreffenden Titeln des Etats aufgeführt.

Neue Bewilligungen und Erhöhungen gegenüber dem dem Parlament vorgelegten Etat müssen durch besonderes Gesetz genehmigt werden.

Artikel 24.

Aus jährlichen Rücklagen von zwei Prozent der Roheinnahmen wird ein „Reservefonds für unvorhergesehene Ausgaben“ gebildet.

Die zu diesem Fonds gehörenden Beträge werden dem Staatsschatz unverzinslich in laufender Rechnung überwiesen.

Die Überweisung hört auf, wenn der Fonds auf 30 Millionen Lire angewachsen ist, vorbehaltlich seiner weiteren Ergänzung, wenn die angesammelten Beträge unter die genannte Summe gesunken sind.

Der Fonds dient zur Bereitstellung der Mittel, die für unvorhergesehene Bedürfnisse des Betriebes erforderlich werden, für die aber die Zuweisungen aus dem Etat nicht hinreichen und die notwendigen Nachbewilligungen nicht rechtzeitig beantragt werden können.

Demselben Fonds können, unter Berücksichtigung seiner Bestände, ausnahmsweise auch Vorschüsse entnommen werden, um über den ordentlichen Etat hinaus Anschaffungen zu bewirken, deren Notwendigkeit anerkannt wird.

Die Entnahme von Beträgen aus dem Reservefonds für unvorhergesehene Ausgaben und ihre Buchung bei dem entsprechenden oder einem neuen Kapitel des Etats werden durch Königliche Verordnung auf Vorschlag der Minister der öffentlichen Arbeiten und des Schatzes bewirkt.

Diese Verordnungen werden dem Parlament zugleich mit der Schlußrechnung vorgelegt.

Der Reservefonds ist durch Bewilligungen in den Etats der folgenden Betriebsjahre in Höhe der ihm im Laufe des Jahres entnommenen Beträge wieder zu ergänzen.

Artikel 25.

Dem Rechnungsbureau der Staatseisenbahnverwaltung wird die Nachprüfung der Ordnungsmäßigkeit der die Zahlungen betreffenden Belege und ihrer Buchung sowie die Prüfung der Einnahmen, des Kassendienstes, der Magazin- und Lagerverwaltung, der Inventarien, sowie die Buchführung über Einnahmen und Ausgaben übertragen.

Die Beamten des Rechnungsbureaus bei der Generaldirektion und den Bezirksdirektionen und die mit der Zahlungsanweisung betrauten Beamten der Verwaltung sind dem Rechnungshofe disziplinarisch unterstellt.

Artikel 26.

Der Rechnungshof überwacht den Eingang der Einnahmen und prüft die Ausgaben der Staatseisenbahnverwaltung nach und hat zu diesem Zwecke das Recht, alle Belege, auf die sich Ausgaben gründen, einzufordern und in Empfang zu nehmen.

Die Obliegenheiten des Rechnungshofs werden durch eine besondere Abteilung bei der Staatseisenbahnverwaltung ausgeübt.

Die Vorschriften über die Geschäftsführung der genannten Abteilung werden durch ein Reglement festgesetzt, das auf Vorschlag der Minister der öffentlichen Arbeiten und des Schatzes und nach Anhörung des Staatsrats und des Rechnungshofs durch Königliche Verordnung zu erlassen ist.

Artikel 27.

Auf die Staatseisenbahnverwaltung findet das Gesetz über die allgemeine Rechnungsführung des Staates Anwendung, soweit nicht durch die Vorschriften dieses Gesetzes etwas anderes bestimmt wird.

Bei Verträgen über Leistungen, Lieferungen oder Beschaffungen ist die vorläufige Buchung nur erforderlich, wenn der Betrag 50 000 Lire übersteigt. Von

der vorläufigen Buchung sind ausgenommen die Verträge, die Beschaffung von Materialien und Vorräten und Zahlungsverbindlichkeiten für Arbeiten und sonstige Zwecke, die nach unanfechtbarem Urteil des Verwaltungsrats dringend erforderlich sind, um die Fortführung und Regelmäßigkeit des Betriebs zu sichern. Der Dringlichkeitsbeschluß muß begründet werden. Allmonatlich werden dem Rechnungshof die Verzeichnisse der ohne vorläufige Buchung übernommenen Zahlungsverbindlichkeiten, einschließlich der dringlichen, vorgelegt.

Artikel 28.

Durch die Vorschriften des nach Artikel 26 aufzustellenden Reglements wird bestimmt, wem die Befugnis zusteht, die festen Zahlungslisten, die Aufträge und Anweisungen zur Zahlung zu vollziehen. Durch dasselbe Reglement werden auch die Befugnisse und die Verantwortlichkeit des Rechnungsbureaus und die Form der Kassenbestätigungen festgesetzt.

Die Zahlung der Listen, Aufträge und Anweisungen wird nach Bedarf durch die Stationskassen nach den im genannten Reglement festzusetzenden Bestimmungen und Sicherheitsvorschriften erfolgen.

Dieses Reglement wird auch die erforderlichen Bestimmungen treffen, um, nötigenfalls unter Abweichung von den Vorschriften des vorigen Artikels, die Beitreibung zu niedrig berechneter Frachtgelder, die Anweisung der auf Frachtgütern ruhenden Nachnahmen, die Erstattung zu hoch berechneter Fahr- und Frachtgelder, die monatliche Nachweisung des Solls der Kassensführer und der Ein- und Ausgänge der Lager zu erleichtern und zu beschleunigen.

Artikel 29.

Der Generaldirektor kann nach Zustimmung des Verwaltungsrats durch Verfügungsaufträge Kredite eröffnen und zugunsten der ihm unterstellten Beamten vorläufige Anweisungen für Zahlungen ausstellen, die von der Verwaltung für Leistungen und Lieferungen zu entrichten sind.

Diese Anweisungen dürfen den Betrag von 50 000 Lire nicht übersteigen, und die darauf bezüglichen Monatsabrechnungen werden der Generaldirektion zur Prüfung durch das Rechnungsbureau und zur Nachprüfung durch den Rechnungshof vorgelegt. Die Verfügungsaufträge und vorläufigen Anweisungen müssen einem mit Stämmen versehenen Block entnommen werden.

Artikel 30.

In den vom Gesetz zugelassenen Fällen müssen alle Handlungen, die eine Verhinderung oder Verzögerung einer Zahlung zu Lasten des Etats der Staatseisenbahnverwaltung bezwecken, dem Generaldirektor mitgeteilt werden, der eine entsprechende Mitteilung auch an den mit der Zahlung betrauten Beamten gelangen läßt.

Der Gläubiger kann aber auch eine solche Mitteilung an den mit der Zahlung betrauten Beamten, Kassierer oder Bediensteten richten, der davon sofort den Generaldirektor in Kenntnis zu setzen hat.

Artikel 31.

Auf die mit der Staatseisenbahnverwaltung abzuschließenden Verträge und auf die von ihr ausgearbeiteten Entwürfe finden die Bestimmungen der Artikel 322,

337 und 362 des Gesetzes vom 20. März 1865 (No. 2248), Anlage F und die Änderungen hierzu — im Gesetz vom 15. Juni 1893 (No. 294) — keine Anwendung.

Auf die Verträge selbst, die Einnahmen oder Ausgaben der Staatseisenbahnverwaltung mit sich bringen, sind die Bestimmungen des Gesetzes über die allgemeine Rechnungsführung des Staates mit Ausnahme der Artikel 9, 10, 12, 14, 15 und 16 anzuwenden.

Indessen ist für jeden Vertrag die Vergebung im beschränkten Wettbewerb zulässig, sofern das Interesse der Verwaltung die Abweichung von dem sonst üblichen öffentlichen Wettbewerb rätlich erscheinen läßt.

Die freihändige Vergebung kann durch einen mit Gründen versehenen Beschluß für zulässig erklärt werden:

- a) wenn der Vertrag über höchstens 50 000 Lire lautet, oder über höchstens 10 000 Lire, falls es sich um jährliche Zahlungen handelt und die Zahlungsverpflichtung nicht mehr als fünf Jahresraten umfaßt;
- b) bei Verträgen, deren Geldwert sich im voraus nicht beziffern läßt, d. h. bei denen die Zahlung nach einer Gewichts- oder Maßeinheit bemessen ist;
- c) bei Beschaffung von Kohlen;
- d) bei anderen Beschaffungen in jeder Höhe, sofern das Interesse der Verwaltung die Anwendung des öffentlichen oder beschränkten Wettbewerbs nicht rätlich erscheinen läßt.

In den letzten beiden Fällen muß jedoch die freihändige Vergebung vom Minister der öffentlichen Arbeiten genehmigt werden.

Diese Genehmigung ist bei Lieferungen, Arbeiten und dazu gehörigen Beschaffungen in jeder Höhe nicht erforderlich, wenn nach einem mit Gründen versehenen Beschluß des Verwaltungsrats anerkannt ist, daß die Dringlichkeit oder die Notwendigkeit, die Sicherheit und Regelmäßigkeit des Betriebs zu gewährleisten, eine Hinausschiebung der Ausschreibung nicht zuläßt.

Die Beschaffungen können unmittelbar an den Erzeugungsorten und auf den wichtigsten ausländischen Märkten durch besonders abgeordnete Beamte bewirkt werden.

Die in Regie auszuführenden Leistungen, Arbeiten und Beschaffungen erfolgen nach den Vorschriften eines besonderen Reglements, das vom Minister der öffentlichen Arbeiten und dem Schatzminister nach Anhörung des Verwaltungs- und des Staatsrats erlassen wird.

Artikel 32.

Auf die genossenschaftlichen Erzeugungs- und Arbeitsvereinigungen, die den Vorschriften des Gesetzes vom 12. Mai 1904 genügen, werden bei Arbeiten und Lieferungen für die Staatseisenbahnverwaltung die Bestimmungen des genannten Gesetzes angewendet.

Den schon bestehenden oder zwischen den genossenschaftlichen Erzeugungs- und Arbeitsvereinigungen noch zu bildenden Verbänden kann auch durch freihändigen Vertrag die Ausführung der oben genannten Arbeiten übertragen werden, sofern der Vertragspreis das Doppelte des Betrags nicht übersteigt, für den einer einzelnen zum Verbands gehörigen Vereinigung nach den bestehenden Vorschriften Arbeiten übertragen werden können.

Es kann auch genehmigt werden, daß die Sicherheit durch Einbehaltung von 10% des Wertes jeder Lieferungsrate gebildet wird, die später nach Beendigung und Abnahme der Arbeit auszuzahlen ist.

Die in diesem Artikel bezeichneten Vergünstigungen werden gewährt, wenn nach dem unanfechtbaren Urteil der vertragschließenden Verwaltung die Genossenschaften oder Verbände durch ihre Leistungsfähigkeit, Zuverlässigkeit und Zahlungsfähigkeit ausreichende Sicherheit für die ordnungsmäßige Ausführung der zu vergebenden Arbeiten bieten.

Artikel 33.

Die Lieferungen des festen und beweglichen Materials, sowie der Oberbaumaterialien werden in der Regel an die einheimische Industrie im Wege des öffentlichen Wettbewerbes vergeben.

Die Generaldirektion der Staatseisenbahnen kann mit Zustimmung des Verwaltungsrats auch den beschränkten Wettbewerb oder freihändige Vergabung wählen, wenn es im Interesse der Verwaltung liegt oder zu dem Zwecke geschieht, die Lieferungen auf die gleichartigen Firmen in den verschiedenen Teilen des Königreiches nach den Bestimmungen des Artikels 16 des Gesetzes vom 8. Juli 1904 gleichmäßig zu verteilen.

Wenn das Ergebnis des öffentlichen oder beschränkten Wettbewerbes oder der freihändigen Vergabung ergibt, daß die Verhältnisse der einheimischen Industrie die Erzielung annehmbarer Preise nicht zulassen, so schreitet die Generaldirektion der Staatseisenbahnen nach Beschlußfassung des Verwaltungsrats und nach Genehmigung durch den Ministerrat zu internationalen Ausschreibungen, zu denen auch einheimische Firmen hinzugezogen werden.

Wenn die unverzügliche Beschaffung von festem oder beweglichem Material oder von Oberbaumaterial erforderlich ist, kann nach Genehmigung durch den Ministerrat ausnahmsweise der beschränkte Wettbewerb ausländischer Firmen oder die freihändige Vergabung an solche genehmigt werden.

Die Beschaffung von Materialien oder mechanischen Einrichtungen, deren Herstellung einem einzelnen vorbehalten ist oder die nur von Spezialfirmen geliefert werden, wird auf Beschluß des Verwaltungsrats von der Generaldirektion bewirkt.

In dem nach Artikel 9 zu erstattenden Jahresbericht hat der Generaldirektor eine genaue Nachweisung dieser Anschaffungen vorzulegen.

Artikel 34.

Bei sonst gleichen Bedingungen wird bei internationalen Ausschreibungen die einheimische Industrie bevorzugt.

Bei den im vorigen Artikel erwähnten Materialbeschaffungen soll nach Beschluß des Verwaltungsrats der einheimischen Industrie eine angemessene Vergünstigung gewährt werden, die jedoch niemals 5% vom Gebot der ausländischen Industrie zuzüglich der Zollkosten und Beförderungsgebühren nach dem Lieferungsort übersteigen darf.

Unter Gebot der ausländischen Industrie ist der Durchschnitt der niedrigeren Hälfte aller ausländischen, als gültig anerkannten Gebote zu verstehen. Wenn diese in ungerader Zahl vorhanden sind, so wird die Zahl der Gebote um eines vermehrt und hiervon die Hälfte genommen.

Wenn nur ein einziges ausländisches Gebot abgegeben ist, so wird die Beurteilung der Gleichheit der Bedingungen dem Verwaltungsrat überlassen.

Wenn die Beschaffung des für den Betrieb der Staatseisenbahnen erforderlichen normalen Materials besonders beschleunigt werden muß, so kann nach Genehmigung des Ministerrats ein beschränkter Wettbewerb unter den ausländischen Firmen oder die freihändige Vergebung an solche ausnahmsweise zugelassen werden.

Artikel 35.

Alle Verträge und Rechtsurkunden der Staatseisenbahnverwaltung, die sich lediglich auf den Betrieb selbst beziehen, unterliegen einer festen Stempelgebühr von 1 Lire, sind aber von einer nach dem Wert bemessenen Stempelsteuer befreit.

Artikel 36.

Die Bezirkskassen sammeln die verfügbaren Bareingänge der Stationen und alle anderen ordentlichen und außerordentlichen Einnahmen und besorgen die Zahlung der Ausgaben auf Grund von Anweisungen, sei es im Gesamtbetrage oder in Teilbeträgen oder auf Vorschuß oder auf Listen und Lohnanweisungen für die Bediensteten, die von der Verwaltung ausgegeben und vom Rechnungsbureau der Generaldirektion oder der Bezirksdirektionen beglaubigt sind.

Die den Tagesbedarf der Kasse übersteigenden Beträge werden an die Italienische Bank abgeführt.

Diese Beträge werden auf besondere laufende Rechnung gebucht, getrennt von der des Staatsschatzes und nach besonderen Vereinbarungen verzinst, die auf Vorschlag des Schatzministers nach Benehmen mit dem Minister der öffentlichen Arbeiten durch Königliche Verordnung genehmigt werden.

Der Generaldirektor ist befugt, Vorschüsse aus dieser besonderen laufenden Rechnung für die Bedürfnisse der Verwaltung durch Anweisungen zu entnehmen, die von dem Bevollmächtigten des Schatzamtes bei der Kassenverwaltung nach den Bestimmungen des Reglements gegengezeichnet sein müssen.

Die Vorschriften über den Kassendienst, über Einziehung, Aufbewahrung und Zahlung der Gelder werden durch Reglement festgesetzt.

Artikel 37.

Die Kassenbeamten sowie die ihnen unterstehenden Bediensteten, denen die Aufbewahrung von Geld oder Wertsachen obliegt, müssen zur Sicherstellung ihrer Amtsführung eine Kautionsleistung in der durch das Reglement bestimmten Höhe und Form leisten und sind in disziplinarischer Hinsicht dem Rechnungshofe nach Artikel 64 des Gesetzes vom 17. Februar 1884 unterstellt.

Abschnitt IV.

Tarife und Fahrpläne.

Artikel 38.

Die zurzeit auf den vom Staate betriebenen Eisenbahnen geltenden Beförderungsbedingungen und Tarife bleiben in Kraft.

Innerhalb dreier Jahre nach Erlass dieses Gesetzes wird in eine Prüfung der Beförderungsbedingungen eingetreten und, soweit es sich um die Beförderung

von Gütern handelt, auf ihre Anpassung an das Berner Übereinkommen und dessen Anlagen sowie auf eine Vereinfachung der Tarife Bedacht genommen werden.

Diese Prüfung, Anpassung und Vereinfachung wird durch Königliche Verordnung auf Vorschlag des Ministers der öffentlichen Arbeiten im Verein mit den Ministern des Schatzes, für Ackerbau, Gewerbe und Handel nach Anhörung des allgemeinen Verkehrsbeirats und des Ministerrats erfolgen.

Diese Verordnung wird ohne Verzug dem Parlament zur gesetzlichen Sanktion vorgelegt. Bis zur Veröffentlichung dieser Königlichen Verordnung bleiben die Bestimmungen des Artikels 2 des Gesetzes vom 12. Juli 1906 (No. 332) in Kraft.

Artikel 39.

Die Ermäßigungen der Tarife werden durch Königliche Verordnung auf Vorschlag des Ministers der öffentlichen Arbeiten, des Schatzministers, des Ministers für Ackerbau, Industrie und Handel nach Anhörung des allgemeinen Verkehrsbeirats und nach vorheriger Beschlußfassung des Ministerrats genehmigt.

Die Königliche Verordnung ist nach Ablauf eines Jahres, wenn sie nicht vorher außer Kraft gesetzt wird, dem Parlament vorzulegen, um mit Gesetzeskraft versehen zu werden.

Nach Durchführung der im vorigen Artikel erwähnten Tarifreform darf ohne gesetzliche Regelung kein Tarif erhöht und keine Beförderungsbedingung erschwert werden.

Ermäßigungen, die den Versendern auf Grund besonderer Vereinbarungen für zeitlich begrenzte Transporte, für Beförderung von Gütern in bestimmten Mengen, für Beförderung von Gütern besonderer Herkunft oder Bestimmung gewährt werden, werden nach Bestimmung des Verwaltungsrats vom Generaldirektor genehmigt. Die gleiche Vergünstigung muß unter gleichen Bedingungen jedermann auf Antrag gewährt werden.

Die Gewährung derartiger Vergünstigungen unterliegt der Genehmigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten im Einvernehmen mit dem Schatzminister. Diese Genehmigung gilt als erteilt, wenn innerhalb von acht Tagen nach Erstattung des Berichts an den Minister der öffentlichen Arbeiten dieser von einer abweichenden Auffassung der Verwaltung keine Mitteilung zugehen läßt.

Auf die Beförderung von Reisenden in Eil-, Personen- und gemischten Zügen, für die durchschnittlich nicht geringere Tarifiermäßigungen festgesetzt sind, als die im Artikel 5 des Gesetzes über den Nebenbahnbetrieb vom 9. Juni 1901 (No. 220) angegebenen, finden die Bestimmungen der Artikel 3 und 4 desselben Gesetzes Anwendung. Die im ersten Absatz dieses Artikels erwähnte Königliche Verordnung wird für diese Transporte die Höhe der Staatssteuer festsetzen, die im ersten Teil des Artikels 4 des genannten Gesetzes erwähnt ist.

Artikel 40.

Alle fünf Jahre wird eine allgemeine Prüfung des Warenverzeichnisses und der Güterklassifikation stattfinden.

Die sich aus dieser Prüfung ergebenden Änderungen werden durch Königliche Verordnung auf Vorschlag des Ministers der öffentlichen Arbeiten, des Schatzministers, des Ministers für Ackerbau, Handel und Gewerbe nach Anhörung

des allgemeinen Verkehrsbeirats und nach Beratung im Ministerrat festgesetzt. Die Verordnung muß unverzüglich dem Parlament vorgelegt werden, um mit Gesetzeskraft versehen zu werden.

Artikel 41.

Die Verwaltung der Staatseisenbahnen kann die Güter auch über einen anderen als den kürzesten Weg leiten, wenn sie nach Auflieferung der Sendungen imstande ist, sie auf ihren eigenen oder auf den von ihr betriebenen Linien an ihren Bestimmungsort oder an den nachfolgenden Frachtführer gelangen zu lassen. In jedem Falle ist jedoch die Fracht zu erheben, die sich über den kürzesten Weg ergibt, sofern dieser über eine an die Staatsbahnen angeschlossene Bahnstrecke gleicher Spurweite führt und die Lieferfristen gewahrt bleiben. Ausgeschlossen ist jede Beteiligung der Inhaber von Eisenbahnstrecken des kürzesten Weges an der Fracht für nicht durchfahrene Teilstrecken.

Die Frachtermäßigungen, die auf Grund von Ausnahmetarifen gewährt werden, werden auch im direkten Verkehr mit Privatbahnen angewendet, sofern diese der Maßnahme zustimmen und auf ihren Strecken die gleichen Tarife in Kraft sind, wie auf den Staatseisenbahnen. In den neuen Konzessionsbedingungen für Privatbahnen ist dem Unternehmer die Verpflichtung zur Herstellung direkter Tarife aufzuerlegen.

Artikel 42.

Die aneinander anschließenden Eisenbahnen sind zur Einrichtung direkter Verkehrsbeziehungen verpflichtet.

Von dieser Verpflichtung können die Sendungen des direkten Durchgangsverkehrs und die Reexpeditionssendungen von Zwischenstationen ausgenommen werden.

Wenn keine Verbindung zwischen der Eisenbahn und anderen Verkehrsmitteln besteht oder wenn aus anderen Gründen — unter Voraussetzung der Zustimmung des allgemeinen Verkehrsbeirats — die Einrichtung eines Verbandsverkehrs nicht für zweckmäßig erachtet wird, so muß doch mindestens ein Anschlußverkehr eingerichtet werden.

Die Verpflichtung zur Einrichtung von Verbands- oder Anschlußverkehr, je nach Lage des Falles, soll in jede neue Konzession aufgenommen oder von neuem vereinbart werden mit Unternehmungen für den Land- und Schiffahrtsverkehr, die vom Staate oder von örtlichen Körperschaften unterstützt und aus öffentlichen Mitteln unterhalten werden.

Artikel 43.

Wenn zur Überwindung großer Höhenunterschiede für die Beförderung von Personen oder Sachen ein anderer Bau oder Betrieb, als der der Reibungsbahnen notwendig ist, so wird für die betreffenden Teilstrecken in die Personen- und Gütertarife ein Zuschlag eingerechnet, der von Fall zu Fall auf Vorschlag des Generaldirektors und nach Zustimmung des Verwaltungsrats durch einen Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten festgesetzt wird.

Artikel 44.

Die Bedingungen und Grundsätze für Einrichtung des in den vorhergehenden Artikeln erwähnten Verbands- und Anschlußverkehrs, wie auch für den Be-

trieb von Gemeinschaftsstationen sind von der Staatseisenbahnverwaltung mit den anderen beteiligten Verwaltungen zu vereinbaren.

Wenn diese Vereinbarung innerhalb dreier Monate nach Stellung des Antrags durch die am meisten beteiligte Partei oder innerhalb von sechs Monaten nach Einlegung der Berufung einer der Parteien beim Generaldirektor der Staatsbahnen und bei der anderen Verwaltung nicht zustande kommt, so werden die Bedingungen und Grundsätze für den Betrieb von drei Schiedsrichtern festgesetzt, die im Einvernehmen unter den Verwaltungen oder von denen, in Ermangelung dessen, der eine vom Verwaltungsrat, der zweite von der anderen beteiligten Transportverwaltung und der dritte vom Präsidenten des Appellationsgerichtshofs in Rom ernannt wird.

Falls eine der Verwaltungen ihren eigenen Schiedsrichter nicht bestellt, so ernennt der Präsident des Appellationsgerichtshofs auf Ersuchen der am meisten beteiligten Partei oder eines andern Interessenten den oder die fehlenden Schiedsrichter.

Die Schiedsrichter füllen ihre Entscheidung nach freiem Ermessen.

Artikel 45.

Gegen die Staatseisenbahnverwaltung kann eine gerichtliche Klage wegen Nichterfüllung der Beförderungsbedingungen, wegen der Klassifikation der Güter oder wegen Anwendung der Tarife erst vierzig Tage nach Einbringung der Beschwerde im Verwaltungswege angestrengt werden.

Es können jedoch diejenigen Feststellungen, die in den Artikeln 402 und 71 des Handelsgesetzbuches erwähnt werden, schon verlangt werden, noch ehe die Beschwerde im Verwaltungswege eingebracht oder während sie anhängig ist.

Artikel 46.

Die allgemeinen Fahrpläne der Personenzüge werden auf Vorschlag des Generaldirektors vom Verwaltungsrat festgesetzt.

Artikel 47.

Der Betrieb einer Linie wird mit täglich drei Paaren von Personenzügen geführt, so lange die jährliche Roheinnahme aus dem Personen- und Eilgutverkehr 9000 Lire für 1 km nicht übersteigt.

Wenn diese Jahreseinnahme regelmäßig 9000 Lire für 1 km übersteigt, so muß ein viertes Personenzugpaar täglich eingelegt werden.

Für Linien, auf denen der Personen- und Eilgutverkehr eine jährliche Roheinnahme von mehr als 12000 Lire für 1 km bringt, kann der Verwaltungsrat auf mit Gründen versehenen Vorschlag des Generaldirektors anordnen, daß noch weitere Personenzugpaare eingelegt werden.

Der Generaldirektor ist befugt, zeitweise die Zahl der Personenzüge über das normale Maß hinaus zu vermehren.

Die Luxuszüge werden in die tägliche Zahl der ordnungsmäßigen Personenzugpaare der einzelnen Linien nicht mit eingerechnet.

Artikel 48.

Der Generaldirektor kann mit Rücksicht auf besondere örtliche Verhältnisse oder zur Förderung des Vorort-, Post- und ähnlichen Verkehrs für einige Linien

oder Teilstrecken zur Entlastung der gewöhnlichen Personenzüge leichtere Züge einlegen oder Automobilverkehr einrichten lassen. Hierbei sind die Bestimmungen des vorhergehenden Artikels zu beachten.

Artikel 49.

Für den Fall, daß die Beförderung der Personenzüge durch elektrische Kraft oder durch einzelne Motorwagen erfolgt, finden die im Artikel 47 angegebenen Grundsätze keine Anwendung. Die tägliche Zahl der Zugpaare wird vielmehr nach dem Verhältnis der Zahl der Reisenden festgesetzt, nur darf sie nicht geringer sein, als im Artikel 47 angegeben ist.

Artikel 50.

Wird eine Verminderung der Einnahmen aus dem Personen- und Eilgutverkehr festgestellt, so kann die tägliche Zahl der Personenzugpaare unter Zustimmung des allgemeinen Verkehrsbeirats nach den Grundsätzen des Artikels 47 verhältnismäßig verringert werden.

Die Zahl der Personenzüge, die auf jeder Linie auf Grund des gültigen Fahrplans zur Zeit des Inkrafttretens dieses Gesetzes gefahren wird, kann nur dann um ein Paar vermindert werden, wenn die Zahl der Personenzüge nach dem Fahrplan um zwei oder mehr Paare größer ist, als sie nach den Grundsätzen der Artikel 47 und 49 festzusetzen wäre. In solchen Fällen ist der allgemeine Verkehrsbeirat zu hören.

Artikel 51.

Wenn gewichtige Gründe es erfordern, kann der Minister der öffentlichen Arbeiten, nach vorgängiger Beschlußfassung des Ministerrats, die Einrichtung internationaler Luxuszüge anordnen, selbst wenn der Verwaltungsrat die Einrichtung solcher Züge nicht für zweckmäßig erachtet hat.

Artikel 52.

Auf Vorschlag des Generaldirektors hat der Verwaltungsrat Beschluß zu fassen:

- a) über die Umwandlung von Stationen in Haltepunkte und von Haltepunkten in Stationen;
- b) über die Einrichtung oder Aufhebung von Zughaltestellen.

Abschnitt V.

Personal.

Artikel 53.

Die Annahme, die Ernennung, das Gehalt und die Löhne, die Beförderung, die Disziplinierung, die Versetzung in den Ruhestand, die allgemeinen Dienstobliegenheiten und die besonderen Nebenbezüge des Personals der Staatseisenbahnen werden nach Grundsätzen geregelt, die nach Anhörung des Ministerrats durch Königliche Verordnung festzusetzen sind.

Innerhalb eines Jahres nach Ablauf des gemäß Artikel 85 dieses Gesetzes durch Königliche Verordnung festzusetzenden Zeitraums werden ebenfalls durch Königliche Verordnung nach Anhörung des Ministerrats Stammrollen für das

Personal der ersten sechs Klassen der bestehenden Rangstufen mit Festsetzung der Zahl der Stellen für jede Rangstufe aufgestellt.

Jede Änderung dieser Stammrollen muß unter denselben Förmlichkeiten und Garantien erfolgen.

Die Königlichen Verordnungen über die im Absatz 2 und 3 dieses Artikels behandelten Angelegenheiten müssen ohne Verzug dem Parlament vorgelegt werden, um mit Gesetzeskraft versehen zu werden.

Für die übrigen Rangstufen erfolgt die Festlegung der Zahl der Stellen für jede Stufe durch Beschluß des Verwaltungsrats, der der Genehmigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten unterliegt.

Der Ausgaberechnung über jedes Betriebsjahr ist eine ziffermäßige Übersicht des gesamten Personals, getrennt nach Rangstufen und Dienststellungen, zum Nachweis der betreffenden Ausgaben beizufügen.

Artikel 54.

Der Genehmigung durch den Minister der öffentlichen Arbeiten unterliegen die mit Gründen zu versehenen Beschlüsse des Verwaltungsrats über Ernennungen, Beförderungen, Stellung zur Disposition, Pensionierung und Entlassung der im Range der ersten der bestehenden Rangstufen oder höher stehenden Beamten.

Maßnahmen, die den Chef des Rechnungsbureaus betreffen, sind gemeinschaftlich vom Minister der öffentlichen Arbeiten und vom Schatzminister anzuordnen.

Artikel 55.

Unter Wahrung der Rechte, die den Unteroffizieren des königlichen Heeres und der Flotte vorbehalten sind, erfolgt die Annahme neuer Beamten im Wege der öffentlichen Ausschreibung. Ausgenommen hiervon sind die Lohnarbeiter und das nur vorübergehend angenommene Personal.

Artikel 56.

Alle Bediensteten der Staatseisenbahnen, welches auch ihr Rang und ihre Beschäftigung sein mögen, werden als öffentliche Beamte angesehen.

Unbeschadet der in den bestehenden Gesetzen vorgesehenen strafrechtlichen Abndung werden die Bediensteten, die absichtlich vom Dienste fernbleiben oder ihren Dienst nicht übernehmen oder dahin wirken, daß die Regelmäßigkeit und Ordnung des Betriebes unterbrochen oder gestört werden, als entlassen angesehen und ihre Stellen anders besetzt.

Der Generaldirektor kann jedoch auf Grund eines zustimmenden Beschlusses des Verwaltungsrats unter Berücksichtigung der besonderen Verhältnisse und der Verantwortlichkeit des Einzelnen an Stelle dessen die zeitweilige Entfernung vom Amt, die Hinausschiebung der Gehalts- oder Lohnerhöhung oder die Versetzung in ein niedrigeres Amt verfügen.

Artikel 57.

Gegen die endgültigen Verfügungen und Maßregeln, die das Personal betreffen, steht den Beteiligten die Berufung an die vierte Abteilung des Staatsrats nach Artikel 24 des Gesetzes vom 2. Juni 1889 (No. 6166) zu.

Gegen Verfügungen, die einen disziplinarischen Charakter tragen, ist diese Berufung im Fall der Hinausschiebung der Gehalts- oder Lohnerhöhungen, der Versetzung in ein niedrigeres Amt und der Entlassung zulässig.

Berufung hiergegen kann innerhalb von sechzig Tagen nach Zustellung der Verfügung nach dem allgemeinen Verwaltungsverfahren eingelegt werden.

Artikel 58.

Die Einkommensteuer auf Ruhegehälter und fortlaufende Unterstützungen, die dem vor dem 1. Juli 1905 in den Ruhestand versetzten Eisenbahnpersonal gezahlt werden, wird auch fernerhin bis zu deren Wegfall nach den damals gültigen Grundsätzen erhoben werden.

Die Einkommensteuer auf Ruhegehälter und fortlaufende Unterstützungen, die vom 1. Juli 1905 ab für die Beamten oder ihre Familien, sowohl zu Lasten der alten wie der neuen Eisenbahn-Pensionskasse zahlbar gemacht oder in Zukunft zahlbar zu machen sind, wird vom Tage des Inkrafttretens dieses Gesetzes an nach den Vorschriften der Artikel 11 und 54, Ziffer D, des Gesetzes vom 24. August 1887 (No. 4021) und des Artikels 2 des Gesetzes vom 22. Juli 1894 (No. 339) erhoben werden.

Für die seit dem 1. Juli 1905 in den Ruhestand versetzten Beamten, die Ruhegehälter oder fortlaufende Unterstützungen beziehen, übernimmt jedoch bis zum Ablauf des Zeitraums von drei Jahren, wie es im Artikel 59 vorgesehen ist, die Verwaltung der Staatseisenbahnen zu ihren Lasten, in besonderer Abrechnung, den höheren Steuerbetrag, wie er sich durch Zuweisung zur Kategorie D ergeben würde.

Befreit von der Einkommensteuer sind die lebenslänglichen Renten und die von Tag zu Tag fortlaufenden Unterstützungen, die von der zweiten Abteilung der Pensionskasse und von der Gesellschaft für gegenseitige Unterstützung gezahlt werden.

Artikel 59.

Binnen drei Jahren nach Ablauf des durch Verordnung festzusetzenden Zeitraums (zu vgl. Artikel 85 dieses Gesetzes) soll die Verwaltung befugt sein, die Beamten bis zur 9. Rangstufe, die ein Lebensalter von 50 Jahren oder eine Dienstzeit von 25 Jahren zurückgelegt haben, in den Ruhestand zu versetzen, sofern sie sich von ihrer weiteren Verwendung nach dem unanfechtbaren Urteil des Verwaltungsrats keinen Nutzen verspricht.

Soweit es sich jedoch um Beamte von dem Range der Dienststellenvorsteher oder von höherem Range handelt, ist die Genehmigung des Ministers nach den Bestimmungen des Artikels 54 erforderlich.

Bevor die Verwaltung die Versetzung eines Beamten in den Ruhestand förmlich in Erwägung zieht, hat sie dem Beteiligten hiervon Kenntnis zu geben, der berechtigt ist, innerhalb von zehn Tagen bei dem Verwaltungsrat schriftlich seine Einwendungen vorzubringen.

Artikel 60.

Den im vorhergehenden Artikel erwähnten Beamten wird je nach ihrer Dienstlaufbahn eine Rente gezahlt, die entweder nach ihren Dienstjahren nach den Grundsätzen der Gesetze über Staatspensionen oder nach den von ihnen

geleisteten Beiträgen nach den für die Eisenbahnpensionskassen gültigen Bestimmungen bemessen wird. Diese Rente darf jedoch nicht niedriger als zwei Drittel des zuletzt von dem Beamten bezogenen Gehaltes und nicht höher als die Pension sein, die ihm zustehen würde, wenn er Anspruch auf Versetzung in den Ruhestand hätte.

Den Beamten, die auf Grund des Artikels 7, vorletzter Absatz, des Gesetzes vom 12. Juli 1906 (No. 332) nur den Anspruch auf eine Entschädigung im Falle ihrer Versetzung in den Ruhestand haben, wird eine Rente in den im vorhergehenden Absatz festgelegten Grenzen gewährt.

Die erwähnten Renten werden zu lasten des Betriebsfonds geführt, so lange noch nicht die Altersbedingungen erfüllt sind, die die Reglements verlangen, in denen die Pensionen der genannten Beamten und Bediensteten je nach der von ihnen zurückgelegten Dienstlaufbahn geregelt sind, oder so lange noch nicht das 65. Lebensjahr erreicht ist, wenn es sich um die im vorigen Absatz erwähnten Bediensteten handelt. Wenn die genannten Altersgrenzen erreicht sind, tritt an Stelle der Renten ein Ruhegehalt.

Die Zahlungen an die Pensionskassen oder an die Staatskasse für die Bediensteten jeder Art werden auf Grundlage der letzten vollständigen Gehaltszahlung geleistet. Hierbei bleibt der die Rente übersteigende Mehrbetrag so lange zu lasten der Verwaltung, bis die für den Anspruch auf Ruhegehalt vorgeschriebenen Mindestaltersgrenzen erreicht sind und demnach das Ruhegehalt gezahlt werden kann und zwar für die früheren Privatbahnbeamten nach den statutarischen Bestimmungen der Pensionskasse, der der in den Ruhestand zu versetzende Bedienstete angehört, und für die Staatsbahnbeamten nach Maßgabe des zuletzt bezogenen Gehaltes.

In den Etat eines jeden Betriebsjahres sind in einem besonderen Kapitel die Beträge einzustellen, die zur Zahlung der nach den Bestimmungen des vorigen Artikels beschlossenen Ruherenten verwendet werden sollen.

Abschnitt VI.

Allgemeiner Verkehrsbeirat und Bezirksverkehrsausschüsse.

Artikel 61.

Beim Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Generaldirektion der Staats-eisenbahnen) wird ein allgemeiner Verkehrsbeirat und bei jeder Bezirksverwaltung ein Bezirksverkehrsausschuß eingesetzt.

Artikel 62.

Der allgemeine Verkehrsbeirat ist berufen zur Abgabe von Gutachten:

1. über Vorschläge der Generaldirektion, betreffend Erhöhung oder Ermäßigung der Eisenbahntarife;
2. über Aufhebung in Kraft befindlicher Tarife;
3. über die Einrichtung neuer versuchsweise einzuführender Tarife und nach Ablauf der Versuchszeit über die Zweckmäßigkeit ihrer Beibehaltung oder Aufhebung;
4. über Bezeichnung und Klassifikation der Güter;

5. über Auslegung der für Eisenbahntransporte festgesetzten Bedingungen und über etwaige Vorschläge zu ihrer Änderung;
6. über jede andere Frage, die ihm vom Minister der öffentlichen Arbeiten oder von der Verwaltung der Staatseisenbahnen über die Beziehungen zwischen Publikum und Eisenbahnen im inneren Verkehr, im Verbandsverkehr oder im Anschlußverkehr mit anderen Transportverwaltungen zu Lande oder zu Wasser unterbreitet wird;
7. über die Grundsätze und Bedingungen der besonderen, im Artikel 39 dieses Gesetzes berührten Zugeständnisse sowie über ihre etwaige Verlängerung oder Erneuerung.

Der allgemeine Verkehrsbeirat wird außerdem, auch unter Berücksichtigung der Arbeiten der Bezirksausschüsse, auf Ersuchen des Ministers oder des Generaldirektors oder auch aus eigenem Antriebe die Bedürfnisse der Landwirtschaft, der Industrie und des Handels in bezug auf Tarife, Beförderung und auf die allgemeinen Fahrpläne untersuchen und Anträge zu ihrer Befriedigung stellen.

Das Gutachten des allgemeinen Verkehrsbeirates muß eingeholt werden über die in den Punkten 1, 2, 3 und 7 dieses Artikels behandelten Gegenstände.

Artikel 63.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten führt den Vorsitz im allgemeinen Verkehrsbeirat, der sich zusammensetzt:

- a) aus dem Generaldirektor der Staatsbahnen als Vizepräsidenten;
- b) aus drei höheren Beamten des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten; aus je zwei höheren Beamten des Ministeriums des Schatzes und für Ackerbau, Gewerbe und Handel; aus je einem Beamten der Ministerien für Finanzen, Post und Telegraphie, des Krieges und der Marine, die einer Abteilung angehören, die mit der Eisenbahnbeförderung in dienstlichen Beziehungen steht;
- c) aus drei höheren Beamten der Staatsbahnen, die vom Verwaltungsrat gewählt werden;
- d) aus einem vom Verwaltungsrat der Königlich Sardinischen Bahnen zu wählenden Mitgliede; aus einem Mitgliede, das von der Vereinigung der Lokalbahnen und aus einem weiteren Mitgliede, das von der Vereinigung der italienischen Straßenbahnen zu wählen ist;
- e) aus einem Delegierten für jeden der örtlichen Ausschüsse, die in den Artikeln 67 bis 70 erwähnt sind; diese sind aus der Zahl ihrer gewählten Mitglieder abzuordnen;
- f) aus zwei vom obersten Handels- und Gewerbebeirat abgeordneten Vertretern und aus zwei vom obersten Beirat für Landwirtschaft gewählten Mitgliedern;
- g) aus sieben vom Minister der öffentlichen Arbeiten aus der Zahl der Personen bestimmten Mitgliedern, die besondere technische oder juristische Kenntnisse im Eisenbahnwesen besitzen;
- h) aus zwei Vertretern der bedeutendsten Schiffahrtsgesellschaften des Königreichs, die abwechselnd in der Reihenfolge nach dem Gründungsalter der Gesellschaften vom Minister der öffentlichen Arbeiten auf Grund eines Verzeichnisses, das im Einvernehmen mit dem Marineminister auf-

gestellt und alle vier Jahre nachgeprüft wird, und nach den durch das Reglement festgesetzten Grundsätzen ernannt werden;

- i) aus einem Vertreter der Vereinigung der italienischen Presse, der nach den im Reglement festgesetzten Grundsätzen gewählt wird;
- k) aus je zwei Vertretern der Handels- und der Landwirtschaftskammern des Königreichs;
- l) aus einem Vertreter des obersten Gesundheitsrats;
- m) aus zwei Vertretern, die von den Eisenbahnbediensteten aus ihrer Mitte nach den im Reglement bestimmten Grundsätzen gewählt werden.

Artikel 64.

Die Mitglieder des allgemeinen Verkehrsbeirats werden durch Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten ernannt.

Ihre Amtsperiode dauert vier Jahre; nach Ablauf dieses Zeitraums können die zu den Kategorien b und c gehörigen Mitglieder sogleich, alle übrigen erst nach zwei Jahren wiederernannt werden.

Artikel 65.

Der allgemeine Verkehrsbeirat tritt regelmäßig einmal in jedem Vierteljahr auf Einladung des Vorsitzenden zusammen, der auch außerordentliche Sitzungen ansetzen kann, wenn besonders dringliche Fragen zu behandeln sind.

Die Abstimmungen werden als gültig angesehen, wenn wenigstens zwei Drittel der Mitglieder anwesend sind und wenn die Mehrheit der Stimmen mindestens ein Drittel der Gesamtzahl der Mitglieder des Beirats bildet. In Fällen der Stimmgleichheit gibt die Stimme des Vorsitzenden den Ausschlag.

Artikel 66.

Vom allgemeinen Beirat können besondere Ausschüsse eingesetzt werden, denen vom Vorsitzenden oder von der Versammlung selbst der Auftrag zur Anstellung besonderer Untersuchungen erteilt werden kann, auf Grund deren später Beschlüsse gefaßt werden sollen.

Artikel 67.

Die Bezirksverkehrsausschüsse sind berufen zur Abgabe von Gutachten, Äußerung von Wünschen und zur Anstellung von Untersuchungen über die Tarife, die örtlichen Fahrpläne und die Verkehrsbedürfnisse des Bezirks.

Artikel 68.

Der Bezirksverkehrsausschuß besteht, abgesehen von dem Chef der Bezirksdirektion, der zugleich Vorsitzender des Ausschusses ist:

- a) aus zwei vom Generaldirektor bestimmten Beamten der Bezirksdirektion;
- b) aus vier Vertretern des im Bezirk ansässigen Gewerbes, Handels und Ackerbaus, von denen zwei von den Handelskammern und zwei von den Landwirtschaftskammern der Provinzen gewählt werden, die zu dem Dienstbereich der Bezirksdirektion gehören;
- c) aus zwei Mitgliedern, die vom Minister der öffentlichen Arbeiten unter den Personen ausgewählt werden, die nicht im Staatsdienst stehen, aber in Eisenbahnangelegenheiten bewandert sind.

Artikel 69.

Die Bezirksverkehrsausschüsse fassen ihre Beschlüsse mit absoluter Mehrheit der Anwesenden; in Fällen der Stimmgleichheit hat der Beschluß Gültigkeit, der die Zustimmung des Präsidenten findet.

Artikel 70.

Die Amtsdauer der Mitglieder der Bezirksverkehrsausschüsse währt zwei Jahre; die Mitglieder der Klasse a können sogleich, die der Klassen b und c erst nach einem Jahr wiedergewählt oder wiederernannt werden.

Artikel 71.

Die Mitglieder des allgemeinen Verkehrsbeirats, die nicht zu den Klassen b und c gehören, und die Mitglieder der Bezirksverkehrsausschüsse, die nicht zur Eisenbahnverwaltung gehören, können nicht durch andere Personen vertreten werden.

Abschnitt VII.

Parlamentarischer Überwachungsausschuß.

Artikel 72.

Zur Überwachung der Staatseisenbahnverwaltung wird ein ständiger parlamentarischer Ausschuß eingesetzt.

Dieser besteht aus sechs Senatoren, die vom Senat, und sechs Abgeordneten, die von Abgeordneten gewählt werden; die Amtsdauer der Mitglieder währt drei Jahre. Im Falle der Auflösung des Hauses der Abgeordneten bleiben diese im Ausschuß bis zur Ernennung neuer Mitglieder.

Der Überwachungsausschuß wählt aus seiner Mitte einen Vorsitzenden und einen Schriftführer.

Dem Ausschuß obliegt es, den Gang der Verwaltung und die Wirtschaftsführung der Eisenbahnen zu überwachen und dem Parlament wie der Regierung die Bedürfnisse und etwaigen Mängel des Eisenbahndienstes zur Kenntnis zu bringen.

Artikel 73.

Der Überwachungsausschuß prüft und erörtert den halbjährlichen Bericht, der ihm von der Generaldirektion der Staatseisenbahnen vorzulegen ist.

Der Ausschuß ist befugt, alle Untersuchungen und Erhebungen anzustellen, die er für erforderlich hält, um sich über den Gang der Verwaltung zu unterrichten.

Artikel 74.

Alljährlich im November wird der Ausschuß dem Parlament einen Jahresbericht erstatten.

Artikel 75.

Die Mitglieder des parlamentarischen Überwachungsausschusses dürfen dem Verwaltungsrat, dem allgemeinen Verkehrsbeirat und den Bezirksverkehrsausschüssen, die in den Artikeln 4, 61 und 63 dieses Gesetzes behandelt sind, nicht angehören.

Abschnitt VIII.

Allgemeine und Übergangsbestimmungen.

Artikel 76.

Für alle Arbeiten, die auf den vom Staate betriebenen Eisenbahnen erforderlich sind, wird für den Fall, daß die zu enteignenden Grundstücke innerhalb einer nicht weiter als fünfzig Meter von dem Bahngebiet entfernt liegenden Zone belegen sind, der öffentliche Nutzen durch einen Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten anerkannt nach vorheriger Billigung der betreffenden Entwürfe durch den Verwaltungsrat der Staatseisenbahnen.

Wenn die zu enteignenden Grundstücke außerhalb dieser Grenze liegen, so wird der öffentliche Nutzen der auf den vom Staate betriebenen Eisenbahnen erforderlichen Arbeiten durch einen Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten nach Anhörung des Staatsrats anerkannt, nachdem ebenfalls vorher die betreffenden Entwürfe die Billigung des Verwaltungsrats der Staatseisenbahnen gefunden haben.

Alle Arbeiten, die auf den vom Staate betriebenen Eisenbahnen notwendig werden, können durch Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten nach Anhörung des Verwaltungsrats der Eisenbahnen für dringlich und unaufschiebbar erklärt werden mit den Wirkungen des Artikels 71 des Gesetzes vom 25. Juni 1865 (No. 2359) in der durch Gesetz vom 18. Dezember 1879 (No. 5188) festgesetzten Fassung.

Artikel 77.

Auf alle Enteignungen, die in dieser Weise für Arbeiten auf den vorhandenen Linien wie für neue Eisenbahnbauten notwendig sind, finden die Bestimmungen der Artikel 12 und 13 des Gesetzes vom 15. Januar 1885 (No. 2892) über den Umbau der Stadt Neapel Anwendung.

In den Fällen jedoch, wo besondere gesetzliche Bestimmungen, die für die enteignenden Verwaltungen günstiger sind, bestehen, finden diese Bestimmungen auch auf die im Interesse der Staatseisenbahnverwaltung vorzunehmenden Enteignungen Anwendung.

Die erwähnten Bestimmungen sind auch anzuwenden auf den Bau neuer Eisenbahnen, die an private Unternehmer konzessioniert und vom Staate unterstützt werden.

Artikel 78.

Der Verwaltung obliegt, unter unmittelbarer Aufsicht des Ministers der öffentlichen Arbeiten, der Entwurf, die Leitung und die Überwachung der Arbeiten der für eigene Rechnung des Staates zu erbauenden neuen Eisenbahnen. Diese Aufgabe liegt außerhalb des eigentlichen Betriebs der Eisenbahnen.

Die hierfür erforderlichen Kosten werden aus den im Etat des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten ausgeworfenen Mitteln bestritten.

Die Arbeiten für den Bau neuer Eisenbahnen werden von der genannten Verwaltung ausgeführt, bezahlt und abgenommen unter Anwendung der allgemeinen Grundsätze für andere öffentliche Arbeiten des Staates.

Artikel 79.

Der Rechtsabteilung bei der Verwaltung der Staatseisenbahnen obliegt die Vertretung vor Gericht bei allen Streitigkeiten, die sich aus dem Beförderungsvertrag und aus Verfügungen, Anordnungen und Verträgen über Leistungen und Lieferungen für den Eisenbahnbetrieb ergeben, bei allen Streitigkeiten über Haftpflicht für Schädigungen, die dritten Personen aus Anlaß des Betriebs erwachsen sind, ebenso bei Streitigkeiten über Rechte und Pflichten der Eisenbahnbediensteten.

Für alle anderen Rechtsstreitigkeiten, die die Staatseisenbahnen berühren, sind die Königlichen Staatsanwaltschaften zuständig, die sie zu führen haben wie für jede andere Staatsverwaltung.

Wenn sich Zweifel über die Zuständigkeit zwischen den Königlichen Staatsanwaltschaften und der juristischen Abteilung der Eisenbahnen ergeben sollten, haben nach Anhörung des Generalstaatsanwalts und der Eisenbahnverwaltung die Minister der öffentlichen Arbeiten und des Schatzes Entscheidung zu treffen.

Falls die Staatseisenbahnverwaltung zugleich als Betriebsführerin und Eigentümerin verklagt werden sollte, wird die Vertretung den Königlichen Staatsanwaltschaften übertragen, die die erforderlichen Maßnahmen nach Benehmen mit den juristischen Abteilungen der Eisenbahnen zu treffen haben.

Wenn bei einem Rechtsstreit die Rechtsgültigkeit der Vertretung angefochten werden soll, so muß diese Einrede, um Rechtswirkung zu haben, in der ersten Instanz und, bevor in der Hauptsache verhandelt wird, vorgebracht werden.

Sofern ihre Dienststellung bekannt ist, bedürfen die Beamten, die zur Rechtsabteilung der Eisenbahnverwaltung gehören, keiner besonderen Vollmacht, um die Vertretung der Staatsbahnen vor irgend einer Behörde des Königreichs zu übernehmen.

Artikel 80.

An den Sitzen der Bezirksdirektionen wird die Vertretung der Verwaltung in der Regel den Rechtsabteilungen übertragen.

Außerhalb der Sitze dieser Behörden kann die Vertretung bei Rechtsstreitigkeiten, an denen die Eisenbahnen beteiligt sind, den in eine besondere Liste eingetragenen Bevollmächtigten übertragen werden. Diese Liste wird für jedes Amtsgericht, jeden Appellations- und Kassationshof geführt. Die Vertretung in den weiteren Instanzen kann von demselben Bevollmächtigten wahrgenommen werden, der den Prozeß in der ersten Instanz geführt hat.

Die Listen der bevollmächtigten Vertreter werden kraft dieses Gesetzes vom Verwaltungsrat nach dem Gutachten eines für den Sitz jeder Bezirksdirektion eingesetzten Ausschusses genehmigt.

Dieser Ausschuß besteht aus dem ersten Präsidenten und dem Generalanwalt des Appellationsgerichtshofs, dem Königlichen Staatsanwalt, dem Präsidenten der Anwaltskammer und dem Chef der Eisenbahnrechtsabteilung am Sitze der Bezirksdirektion.

Bei der Eintragung in die erwähnte Liste werden vorzugsweise die schon jetzt vorhandenen Anwälte für Eisenbahn- und allgemeine Staatsangelegenheiten berücksichtigt, die einen besonders guten Ruf in der Vertretung von Eisenbahnrechtsstreitigkeiten genießen. Die Anzahl der in die Liste aufzunehmenden An-

wälte wird nach dem Gutachten des genannten Ausschusses und nach den Erfordernissen des Dienstes bemessen. Wenn eine Stelle frei wird, ist dies öffentlich bekannt zu machen.

Die Grundsätze, nach denen sich die gerichtliche Vertretung durch Bevollmächtigte bei allen übrigen Staatsverwaltungen regelt, werden auch auf die Eisenbahnverwaltung ausgedehnt, im besonderen soweit sie Vorschriften enthalten über das Verbot, gegen andere Staatsverwaltungen Prozesse zu übernehmen, über die Verpflichtung, den Weisungen der auftraggebenden Behörde nachzukommen und die Zahlung der Gebühren, so wie sie von dieser Behörde angewiesen werden, anzuerkennen.

Den Vorsitzenden der Rechtsabteilungen obliegt es, von Fall zu Fall aus den Listen den Anwalt zur Vertretung jeder einzelnen Sache auszuwählen, die nicht zur direkten Vertretung durch die Rechtsabteilung geeignet ist, unter Berücksichtigung der besonderen Fähigkeiten jedes Einzelnen und unter Bedachtnahme auf eine gleichmäßige Verteilung der Aufträge.

Auf Vorschlag der Staatseisenbahnverwaltung kann der Minister der öffentlichen Arbeiten mit der Vertretung in besonders wichtigen Prozessen auch Anwälte der freien Gerichtsbarkeit betrauen.

Die Mitglieder des Parlaments dürfen solche Aufträge nicht übernehmen, auch nicht in die Liste der bevollmächtigten Vertreter aufgenommen werden.

Artikel 81.

Die Eisenbahnverwaltung wird binnen Jahresfrist nach Inkrafttreten dieses Gesetzes eine Neuordnung der Rechtsabteilungen vornehmen; die hierzu erforderlichen Beamten werden aus den Mitgliedern der vorhandenen Eisenbahnrechtsabteilungen entnommen, die außer der juristischen Doktorwürde diejenigen Eigenschaften besitzen, die durch das Gesetz vom 8. Juni 1874 (No. 1938) für die Ausübung der Anwaltschaft und des Richteramts zugleich mit der nötigen Fähigkeit für die Vertretung vor Gericht verlangt werden. Diejenigen, die im genannten Jahre diese Fähigkeiten nicht besitzen oder auch nicht erworben haben sollten, sind bei anderen Abteilungen zu verwenden.

Die infolge der erwähnten Neuordnung frei werdenden Stellen werden entweder durch öffentliche Ausschreibung nach dem vorletzten Absatz dieses Artikels oder durch Auswahl nach den durch besonderes Reglement festzusetzenden Bestimmungen aus den Beamten der Königlichen Staatsanwaltschaft und aus den Beamten des öffentlichen Dienstes, Tribunalrichtern, Prätoren und beigeordneten Richtern besetzt.

Im Sinne der durch diesen Artikel vorgeschriebenen Neuordnung werden auch der Vorsitzende der Rechtsabteilung bei der Generaldirektion und die Vorsitzenden der Rechtsabteilungen bei den Bezirksdirektionen aus der Zahl der im vorigen Abschnitt genannten Beamten und der Beamten der vorhandenen Abteilungen auf Grund ihrer vom Verwaltungsrat anzuerkennenden Fähigkeiten nach erfolgreicher Ausübung der Anwaltschaft und ohne Rücksicht auf das Dienstalder oder in Ermangelung solcher Beamten im Wege besonderer Ausschreibung bestellt.

Für die erforderliche Ergänzung der Anwärterliste und für künftige Bedürfnisse an Beamten wird durch Wettbewerb unter den genannten Rechtskundigen gesorgt, die nicht älter als 35 Jahre und mindestens seit einem Jahre in die Liste

der bei den Gerichten oder Tribunalen des Königreichs tätigen Anwälte oder Prokuratoren eingetragen sind und die auch tatsächlich die Tätigkeit als Anwalt ausgeübt haben.

Durch Königliche Verordnung werden nach Anhörung des Verwaltungsrats und des Staatsrats die Grundsätze für die Neuordnung und Geschäftsverteilung der Rechtsabteilung der Eisenbahnen sowie für die Beitreibung und Verteilung der der Gegenpartei zur Last fallenden Gebühren unter die Vertreter festgestellt werden.

Artikel 82.

Der Gesundheitsdienst der Staatseisenbahnverwaltung wird von der Generaldirektion geleitet. Das ärztliche Personal wird den einzelnen Bezirksdirektionen zugeteilt, um den Betrieb in gesundheitlicher Hinsicht zu überwachen, ärztlichen Rat zu erteilen und die gesundheitliche Tauglichkeit des Personals nach den durch besonderes Reglement zu bestimmenden Grundsätzen festzustellen und zu prüfen.

Die Bezirksärzte, die praktischen Ärzte, die Spezialisten und die Hilfsärzte haben keine Beamteneigenschaft. Die Ernennung der Bezirksärzte erfolgt durch besondere Ausschüsse für jede Bezirksdirektion, die wie folgt zusammengesetzt sind: aus dem Vorsitzenden der Bezirksdirektion, aus dem Vorsitzenden der Gesundheitsabteilung, aus zwei Professoren der klinischen und chirurgischen Abteilung der am Orte oder in der Nähe befindlichen Universität, die vorzugsweise aus den praktischen Ärzten gewählt werden, und aus dem Provinzialarzt am Sitze der Bezirksdirektion.

Für die Ärzte, die auf den Bahnstrecken ihre Tätigkeit ausüben haben, besteht die Entschädigung für ihre Verrichtungen in der Gewährung einer Freikarte auf bestimmten Strecken, außer den Fahrpreisermäßigungen, die für Beamte und deren Familien nach Artikel 83 vorgesehen sind, sofern nicht außerordentliche Anforderungen, die in Eisenbahnknotenpunkten oder in Fiebergegenden an die ärztliche Tätigkeit gestellt werden, die Gewährung einer besonderen angemessenen Entschädigung erheischen.

Ärzten, die ihre Tätigkeit mindestens zehn Jahre hindurch in anerkannter Weise ausgeübt haben und dann aus dem Dienst scheiden, kann die Freikarte und die weitere, oben erwähnte Fahrvergünstigung noch für einen längeren Zeitraum nach den Bestimmungen des Reglements belassen werden.

Die Ernennung, die Anstellungsbedingungen, die Amtsenthebung und Entlassung, die Verpflichtungen und die etwaigen Entschädigungen für die Ärzte, Hilfsärzte und Spezialisten werden durch besonderes Reglement geordnet, das vom Minister der öffentlichen Arbeiten nach Anhörung der Verwaltungsausschüsse der beteiligten Wohlfahrtsanstalten, der Generalsanitätsdirektion des Königreichs und des Verwaltungsrats der Staatseisenbahnen erlassen wird.

Artikel 83.

Freikarten und Fahrtausweise für einzelne Dienstreisen können nur an die Bediensteten der Staatseisenbahnverwaltung, an die Aufsichtsbeamten der Privateisenbahnen, soweit es ihre dienstliche Tätigkeit erfordert, sowie an diejenigen Beamten des Staates ausgegeben werden, die aus dienstlichen Gründen

zur Regelung der mit den Staatsbahnen in Verbindung stehenden Angelegenheiten häufige Reisen auf diesen unternehmen müssen.

Die Fahrtausweise für eine einzige Reise können nur an die Bediensteten der Staatseisenbahnverwaltung, an die Eisenbahnaufsichtsbeamten und deren Familien nach den durch Reglement festzustellenden Grundsätzen ausgegeben werden.

Die im Ruhestand befindlichen Beamten der Staatseisenbahnverwaltung, der Privatbahn-Aufsichtsbehörde sowie der früheren Gesellschaften für den Betrieb der Mittelmeer-, Adriatischen und Sizilischen Eisenbahnen und des aufgehobenen königlichen Aufsichtsamtes für Eisenbahnen haben für sich und ihre Familie in jedem Jahre den Anspruch auf eine Freifahrtskarte und eine Fahrkarte zu ermäßigtem Preise.

Das Reglement wird bestimmen, welchen im Ruhestand befindlichen Beamten höherer Rangklassen, die den vorher erwähnten Verwaltungen angehört haben, allgemeine Freikarten gewährt werden können.

Mit anderen Eisenbahnverwaltungen und mit größeren Schiffahrtsgesellschaften können Freifahrtausweise ausgetauscht werden.

Jede sonstige Gewährung von Freikarten oder von Fahrtausweisen zu ermäßigten Preisen wird durch königliche Verordnung festgesetzt, die dem Parlament vorzulegen ist, um mit Gesetzeskraft versehen zu werden.

Abgesehen von der strafrechtlichen Verfolgung wird jeder Beamte, der widerrechtlich Freikarten, Freifahrtausweise oder Karten zu ermäßigten Preisen ausgibt, mit zeitweiliger Entfernung aus dem Amte und mit einer Geldstrafe in Höhe des Gehalts für 10 Tage bis zu einem Monat bestraft; außerdem ist er verpflichtet, den tarifmäßigen Preis des ausgegebenen Fahrtausweises zu bezahlen. Im Wiederholungsfalle wird der schuldige Beamte aus dem Dienste entlassen.

Artikel 84.

Anspruch auf Freikarten für die Staatsbahnlinsen haben die Mitglieder des allgemeinen Verkehrsbeirats und der Bezirksverkehrsausschüsse, letztere jedoch nur für die in den betreffenden Bezirken belegenen Linien.

Die Mitglieder des allgemeinen Verkehrsbeirats, die ihren Wohnsitz nicht in der Hauptstadt des Königreichs haben, erhalten außerdem ein Tagegeld von zwanzig Lire, und die Mitglieder der Bezirksausschüsse, die nicht am Sitze der Bezirksverwaltung wohnen, ein Tagegeld von fünfzehn Lire.

Artikel 85.

Die beiden Häuser des Parlaments werden in den ersten nach Inkrafttreten dieses Gesetzes stattfindenden Sitzungen zur Ernennung der Mitglieder des Überwachungsausschusses schreiten.

Innerhalb zweier Monate nach Inkrafttreten dieses Gesetzes hören die Befugnisse des gegenwärtigen Verwaltungsrats auf, und der neue Verwaltungsrat ist zu bilden, der sofort seine Tätigkeit zu beginnen hat.

Der allgemeine Verkehrsbeirat und die Bezirksverkehrsausschüsse werden zu dem angegebenen Zeitpunkt nach den Bestimmungen des Artikels 63 ergänzt.

Durch königliche Verordnung wird der Ablauf der in den Artikeln 58 und 59 dieses Gesetzes vorgesehenen Fristen festgesetzt werden.

Die Fristen selbst müssen spätestens acht Monate nach Inkrafttreten dieses Gesetzes beginnen.

Artikel 86.

Nach Anhörung des Verwaltungsrats der Eisenbahnen, des Staats- und Ministerrats werden durch Königliche Verordnung die allgemeinen Ausführungsbestimmungen zu diesem Gesetz erlassen.

Artikel 87.

Die Gesetze vom 22. April 1905 (No. 137), vom 12. Juli 1906 (No. 332) und alle übrigen Gesetze und Bestimmungen, die sich auf den Betrieb der Staatseisenbahnen beziehen, werden, soweit sie den Bestimmungen dieses Gesetzes zuwiderlaufen, aufgehoben.

Artikel 88.

Nach Anhörung des Staats- und Ministerrats werden durch Königliche Verordnung die nicht aufgehobenen Bestimmungen der vorher erwähnten Gesetze mit denen dieses Gesetzes zu einem Gesetze vereinigt werden.

Die Eisenbahnen Mexikos.

Von

Peter Friedr. Kupka, Wien.

Mexiko ist ein etwa 2 Millionen Quadratkilometer umfassendes, zwischen zwei Weltmeeren günstig gelegenes, mineralreiches und teilweise fruchtbares Land, das im allgemeinen spärlich (13 Mill. Einwohner), im Süden etwas reichlicher bevölkert ist. Es hat eine auf niedrigerer Stufe stehende Bodenwirtschaft und Viehzucht, eine heute noch bescheidene Industrie und infolge der schwierigen topographischen Verhältnisse geringen Verkehr. Seit Jahrhunderten durch innere Wirren und politische Unruhen erschüttert, waren es Landfremde, die die ungemein reichen Schätze an Edelmetall ohne Rücksicht auf das Wohl und Gedeihen des Landes ausbeuteten.

Das Land zeigt große Verschiedenheit in den klimatischen Verhältnissen. In den heißen, feuchten, an 160 km breiten Küstenstrichen mit den guten und bösen Eigenschaften der heißen Zone gedeihen tropische und halbtropische Gewächse, wie Tabak, Zuckerrohr, Kaffee, Baumwolle, Kautschuk und dgl. In den trockenen, fast regenlosen hohen Lagen des Tafellandes finden sich verschiedene ausgezeichnete Holzgattungen, sowie niedriges Buschwerk und einige Kaktusarten, die — ein Segen für das Land und die Eisenbahnen — Bauholz und Brennstoff liefern, und im Gebirge, wo es von Quellen und Bächen durchzogen ist, Korn, Gemüse und Früchte. Notgedrungen lernte die Bevölkerung geeignete Leitungen und Staubecken für Bewässerungszwecke in den Bergen anzulegen. In diesen begünstigten Strichen gleichwie in der Ebene entstanden Farmen für die Viehzucht, sodann Orte und Städte als Handelsmittelpunkte. Ausgedehnte Landstriche im Süden, besonders in der Umgebung der Hauptstadt Mexiko, sind mit Maguey bepflanzt, aus dem das nationale berauschende Getränk Pulque gewonnen wird, das über 40% der Gesamttonnenzahl der Bodenerzeugnisse ausmacht, und fast die ganze Ernte wird im Lande verbraucht. Ebenso wird von der gewonnenen Baumwolle nichts ausgeführt. Obenan steht jedoch der Minenbau, der sich mit der Zeit wesentlich vervollkommnet hat. Im Nordwesten be-

finden sich die einzigen bisher erschlossenen Kohlenfelder und sehr ergiebige Erzlager. In verschiedenen Städten wurden Hochöfen zur Verarbeitung der reichen Erze, in Monterey ein Stahlwerk errichtet. Alle durch hohe Zölle geschützten Industrien erfreuen sich eines gedeihlichen Fortschrittes. Die Ausbeute der Goldminen ergibt jährlich im Durchschnitt etwa 22 Mill. Pesos,¹⁾ der Silberminen 80 Mill., der Kupferminen 25 Mill., dagegen beträgt der Wert der Bodenerzeugnisse 75 Mill., die Gesamtausfuhr des Landes ungefähr 200 Mill. und die Einfuhr 160 Mill. Pesos.

Ein großer Teil Mexikos ist hohes, von zwei mächtigen, nord-südlich streichenden Gebirgszügen, den Anden und der Sierra Madre, durchzogenes Tafelland, das im Norden, an der Grenze der Vereinigten Staaten, Höhenlagen von 400 bis 1 200 m, nach Süden sich verengend und südlich der Hauptstadt spitz zulaufend, dort eine mittlere Höhe von 2 300 m aufweist. Der Übergang ist nicht allmählich, sondern staffelförmig, gebildet durch eine Reihe von Plateaus, die schroff gegen das niedere Küstengelände abfallen.

Die Zahl der von der Natur wenig begünstigten Seehäfen ist eine verhältnismäßig geringe. Im Osten befindet sich der an einer Flußmündung gelegene, durch künstliche Dämme geschützte Hafen Tampico, der auf Staatskosten von der Mexican Central Railway angelegt worden ist, wobei für die Errichtung von Schutzbauten, Docks, Kais sowie Verbesserungen des Fahrwassers der ansehnliche Betrag von 4 Mill. Pesos verausgabt wurde. Weiter südlich liegt der schon seit der spanischen Eroberung für die Ausfuhr von Edelmetallen benutzte und durch gute Straßen zugängliche Hafen von Vera Cruz an der offenen Küste. Er hatte bis vor kurzer Zeit keine Schutzbauten, doch seine hohe Bedeutung als Aus- und Einfuhrhafen erheischte den Bau von Wellenbrechern, Kais, Landungsplätzen und dgl. für die Ausschiffung von Gütern, die früher durch Leichter an Land und an Bord gebracht werden mußten. An der Westküste Mexikos liegen die nur unzulänglich eingerichteten wichtigeren Häfen Guaymas, Mazatlan, Manzanillo und Acapulco. Sie betreiben einen immerhin wertvollen Küstenhandel, doch entbehren sie einer Schienenverbindung mit dem Hinterland, weshalb die Regierung sich veranlaßt sah, Bahnlinien vermessen zu lassen.

Als wirksamstes Mittel gegen die wirtschaftliche Rückständigkeit des Landes, und um die reichen mineralischen und forstlichen Erzeugnisse zu verwerten und den Häfen zuzuführen, war längst schon die

¹⁾ 1 Peso = 100 Centavos = 50 Cents Goldwährung der Vereinigten Staaten oder etwa 2 Reichsmark.

Anlage von Eisenbahnen erkannt, doch stellten sich dem Bahnbau große von der Natur bereitete Schwierigkeiten, also hohe Anlagekosten entgegen, und es ist daher nicht zu verwundern, wenn nur die bescheidensten Erwartungen in Erfüllung gingen. Auch ist die Geschichte der Eisenbahnen mit der des Landes innig verknüpft.

Vera Cruz, der wichtigste Hafen Mexikos, war schon längst durch eine vortreffliche, eigentlich die einzige, Handelshochstraße mit der Hauptstadt verbunden, und so sollte auch hier die erste Bahnlinie angelegt werden.

Die Mexican Railway. Die Konzession für diese Bahn von der Hauptstadt (2 266 m Seehöhe) östlich über Orizaba nach Vera Cruz wurde im Jahre 1837 erteilt. Der Bau war bei den ungünstigen Neigungsverhältnissen äußerst schwierig und kostspielig, so daß bis 1851 erst 11,5 km, von Vera Cruz bis San Juan, vollendet waren, als der Gesellschaft die Geldmittel ausgingen. Die Konzession wurde zurückgezogen, der Bau auf Staatskosten 13 km weitergeführt und schließlich im Jahre 1868 einer englischen Gesellschaft eine neue Konzession verliehen. Politische Ereignisse verzögerten und unterbrachen wiederholt die Arbeiten, und die Regierung, anstatt den Bau zu fördern, behinderte und verteuerte ihn durch maßlose, von einer kurzsichtigen Politik eingegebene Anforderungen. Sie verlangte beispielsweise, daß der Bau an beiden Enden gleichzeitig in Angriff genommen werde, was einen kostspieligen Materialtransport zur Folge hatte. Obschon in den an 96 km langen, schwierigen Gebirgsstrecken Neigungen bis 1:25 und Krümmungshalbmesser von 99 m zur Anwendung gelangten, erreichten die wirklichen Baukosten die doppelte Höhe des Kostenvoranschlages. Die Linie wurde im Jahre 1873, also nach einer mehr als 30jährigen Bauzeit, eröffnet. Die Gesellschaft genoß jedoch ein Monopol für den gesamten Ein- und Ausfuhrhandel und war daher trotz des teuren Betriebes bei starkem Verkehr und hohen Frachtsätzen in der Lage, gute Dividenden zu zahlen. Die Mexican Railway blieb für viele Jahre die einzige Bahn Mexikos. Der Eisenbahnbau war kostspielig, die Entfernungen groß, Mexiko vom kaufmännischen Standpunkte aus ein neues Land, die Regierung untätig, und daher gelangten andere geplante Linien nicht zur Ausführung.

Erst im Jahre 1877 tauchten mehrere von nordamerikanischen Kapitalisten entworfene Pläne auf, die im Hinblick auf die ungehobenen Schätze, das steigende Vertrauen in die industrielle Entwicklung des Landes, auf den Mangel an Verkehrsmitteln ein wahres Eisenbahnfieber erzeugten. Freilich wurde dabei auch ein politischer Zweck verfolgt, nämlich der, Mexiko in ein wirtschaftliches Abhängigkeitsverhältnis zu den Vereinigten Staaten zu bringen. Inzwischen hatte sich auch die Eisenbahnpolitik der mexikanischen Regierung gründlich geändert, denn an

Stelle der früheren Gleichgültigkeit trat jetzt lebhaftes Interesse. Die Regierung erblickte in den Eisenbahnen das Mittel, dem Volke Beschäftigung zu geben, den natürlichen Reichtum des Landes zu entwickeln, Verkehr und Industrie zu heben, den Frieden zu erhalten und die Staatsgewalt in allen Teilen zu stärken. Um den Unternehmungsgeist zu fördern, fremdes Kapital und kaufmännische Kräfte heranzuziehen, entschloß sich die Regierung, dem Eisenbahnbau besondere Begünstigungen zu gewähren. Im Jahre 1880 eröffnete der Präsident der Republik dem Kongreß, daß er mit verschiedenen Gesellschaften zum Zweck der Herstellung von Schienenstraßen in Unterhandlungen stehe, hierfür um eine Staatshilfe nachsuche und zu diesem Zweck einen Gesetzentwurf vorlege. Dieser bezog sich auf eine reichliche Unterstützung der Gesellschaften durch Zinsgewähr, Beihilfen, Landschenkungen, Steuer-, Zoll- und andere Befreiungen für die Dauer der Konzession, Festsetzung der Gebühren für Regierungstransporte, staatliche Regelung der Tarife u. a. Hiermit wurde die seither befolgte, den Bahnbau fördernde Eisenbahnpolitik eingeleitet. Auf Grund dieses Gesetzes von 1880 sind die meisten mexikanischen Eisenbahnen konzessioniert und erbaut worden. Bis 1881 wurden nicht weniger als 33 Konzessionen für 13 500 km und zumeist für einen Zeitraum von 99 Jahren erteilt. Nordamerikanische Kapitalisten und Ingenieure erbauten die hervorragendsten Linien, selbstredend nach amerikanischen Vorbildern. An vier Punkten stehen die mexikanischen Schienenstraßen mit den Netzen der Vereinigten Staaten in Verbindung.

Die Mexican Central (vollspurig) ist die erste auf Grund des Bahnförderungsgesetzes von 1880 konzessionierte und bereits 1884 eröffnete wichtige Linie. Sie erhielt eine staatliche Unterstützung von 15 000 Dollars für die Bahnmeile, fünfzigjährige Steuerfreiheit und zollfreie Einfuhr von Baumaterial zugebilligt. In El Paso am Rio Grande an das Netz der Atchison-, Topeka and Santa Fé Bahn anschließend, führt sie in südöstlicher Richtung über Chihuahua, Torreon, Zacatecas, Aguas Calientes, Leon, Irapuato, Celaya und Queretaro nach der Hauptstadt Mexiko (1 970 km). Die nach amerikanischer Art gut gebaute Linie mit kleinsten Krümmungen von 191 m folgt dem westlichen Hochplateau, erschließt gewerbe- und industriereiche Gegenden und verbindet bedeutende Städte. Sie wurde jedoch wegen ihrer dem Durchgangsverkehr eintrag tuenden Länge scharf getadelt. Und doch war ihr Gedeihen von der Entwicklung der durchzogenen Gebiete, d. h. des örtlichen Personen- und Güterverkehrs, abhängig, und diese Erwartung war auch keine unbegründete, denn der Durchgangsverkehr beträgt kaum 30 % des Ortsverkehrs, zu dem namentlich die östlichen Gebiete beisteuern.

Eine wichtige, 1890 eröffnete Zweiglinie führt von Aguas Calientes

östlich über San Luis Potosi, hierauf steil abfallend zu dem zweitwichtigsten Hafen Tampico (667 km), eine andere von Irapuato westlich über Guadalajara (349 km) gegen San Blas am Stillen Ozean. Von größter Bedeutung ist jedoch die in diesem Jahre zu eröffnende Querlinie, die Verbindung mit dem Hafen Manzanillo, wo die Regierung umfangreiche Hafendarbeiten ausführen läßt. Die Linie kreuzt im schwierigsten Gelände die große Sierra Madre, wird jedoch infolge der gleich sorgfältigen wie kostspieligen Anlage ebenso günstige Neigungs- und Krümmungsverhältnisse aufweisen wie die Hauptbahn. Interessant sind die Höhenangaben einiger Stationen. Die Bahn zweigt in Guadalajara, 1566 m über dem Meeresspiegel, ab, führt westlich über Tlajomuleo, 1580 m, (30 km), Sacoalco, 1352 m, (90 km), Sayula, 1304 m, (135 km), südlich über Zapotlan, 1507 m, (165 km) nach Tuxpan, 1138 m, (190 km), von hier durch eine Reihe von Tunnel, dann westlich an dem Tuxpanfluß entlang und über Carpintero, 529 m, (238 km), San Joaquin, 633 m, (250 km), Colima und in westlicher Richtung längs der Küste nach Manzanillo (360 km).

Die Mexican National, jetzt National Railway of Mexico, wurde 1880 konzessioniert und im November 1888 als Meterspurbahn eröffnet. Sie wurde von Interessenten der Denver & Rio Grande Railway und anderer Schmalspurbahnen, mit denen sie in ein Netz zusammengefaßt werden sollte, und als kürzere Verbindung mit der Hauptstadt ins Leben gerufen. Mit starken Neigungen und scharfen Krümmungen führt sie von Laredo am Rio Grande, wo natürlich ein Umladen der Güter von und nach den Texasbahnen notwendig war, südlich nach Monterey (495 m Seehöhe), dann nach San Luis Potosi (1878 m), wo sie die Mexican Central kreuzt und über Acambaro nach Mexiko, 1352 km. Sie ist gewissermaßen eine Parallelbahn zur Mexican Central, mit der sie auch im Wettbewerb steht. Der Vorteil, daß sie kürzer als eine andere nach dem Osten der Vereinigten Staaten führende Linie ist, wird, was den Durchgangsverkehr betrifft, durch die Verschiedenheit der Spurweite wieder aufgewogen. Dies veranlaßte die Gesellschaft zum Umbau zu einer Vollbahn, der in den letzten Jahren ausgeführt ist. Von Monterey führt eine Zweiglinie südöstlich über Linares nach Tampico, 388 km, womit dieser Hafen die zweite Eisenbahnverbindung erhielt.

Die Mexican International (Vollspur) wurde 1881 konzessioniert. Sie führt von Eagle Pass am Rio Grande auf der Hochebene vorerst südwestlich, dann westlich über Torreon (1150 m), wo sie die Mexican Central kreuzt, nach dem wichtigen Bergbauggebiet von Durango (2100 m Seehöhe), 870 km. Minenerzeugnisse bilden jetzt ihre Hauptfracht. Eine Zweigbahn führt von Durango in nordwestlicher Richtung nach Santa

Catarina. Viele Jahre hindurch war diese Linie in der Tat nur Zubringerin für die Mexican Central, die auf Grund von Betriebsverträgen sich so ein bequemes und kürzeres Ausfallstor von und nach den Vereinigten Staaten schuf.

Die Sonora Railway (Vollspur), im Nordwesten Mexikos, zweigt in Fairbank von der Southern Pacific ab, überschreitet die Staatengrenze bei Nogales und führt südlich über Hermosillo am Rio Sonora nach dem Hafen Guaymas, 500 km. Sie wurde 1882 eröffnet.

Die Interoceanic ist jetzt vollspurig. Der ungemein lebhafte Verkehr von und nach Vera Cruz veranlaßte englisches Kapital, auf Grund der siebenten im Jahre 1885 für diese Linie erteilten Konzession, eine zweite Verbindung zwischen der Hauptstadt Mexiko und Vera Cruz zu erbauen. Sie hat mit der alten Mexican Railway die Endpunkte gemein und läuft in gewissem Sinne parallel zu dieser, zieht sich jedoch weiter südlich, um auf einem größeren Umwege Puebla, das bisher nur durch eine Zweigbahn erreicht wurde, anzuschließen. Obschon der Bau ungemein schwierig war — sie hat auf etwa 120 km fast ununterbrochene Neigungen von 2% mit Krümmungshalbmessern von 88 m — betrug die Anlagekosten nur etwa die Hälfte der der Mexican Railway. Ihre Eröffnung erfolgte im Jahre 1891. Während der letzten Jahre war die Linie nicht mehr imstande, den großen Verkehr zu bewältigen, und der Verwaltung blieb daher nur die Wahl, entweder die Stationen und Gleisanlagen wesentlich zu erweitern und die Betriebsmittel zu vermehren, oder aber die Linie auf Vollspur umzubauen. Sie wählte ohne Zögern den kostspieligeren Ausweg und zwar infolge der eindringlichen Empfehlung der National Railway, die schon Erfahrungen in dieser Hinsicht gesammelt hatte. Die Bahn erhöhte hierdurch bedeutend ihre Leistungsfähigkeit und erhielt gleichzeitig die direkte Verbindung mit den Netzen der Mexican Central und National, deren Verschmelzung die Regierung bereits genehmigt hatte.

Die Vera Cruz & Pacific durchzieht in südlicher Richtung das reiche tropische Küstenland und schließt an die den Isthmus kreuzende Tehuantepec National an¹⁾. Den Bau dieser 310 km langen Linie, die dem Zug der vom Kapitän Eads seinerzeit in Vorschlag gebrachten Schiffseisenbahn von Coatzacoaleos am Golf von Mexiko nach Salina Cruz am Stillen Ozean folgt, übernahm die mexikanische Regierung, die sich hiermit dem Staatsbahnbau zuwandte.

Aus dieser flüchtigen Aufzählung der wichtigsten Eisenbahnen geht das berechtigte Bestreben hervor, Mexiko mit den Bahnen der Vereinigten

¹⁾ Näheres über die Tehuantepec Nationalbahn siehe im Archiv für Eisenbahnwesen 1907, S. 1239 ff.

Staaten, von denen die mexikanischen bis zu einem gewissen Grade abhängig blieben, zu verbinden, denn die Linien zeigen zumeist eine nord-südliche Richtung. Jetzt bildet das Hauptziel die Erreichung des Stillen Ozeans. Die einzige heutige Verknüpfung von Küste zu Küste ist die Tehuantepec National, die nächste wird die Linie Vera Cruz—Manzanillo sein, der mächtige Gebirgszüge Hindernisse bereiten.

Die Entwicklung der Bahnen wurde ungünstig beeinflusst durch die Verschiedenheit der Spurweite der Hauptlinien, die ungemein hohen Bau- und Betriebskosten, schließlich die unrichtige, den Durchgangsverkehr auf Kosten des Lokalverkehrs begünstigende Tarifpolitik, die es oft lohnend machte, Güter über den Bestimmungsort hinaus und wieder zurückzubefördern. Der Personenverkehr und die Einnahmen sind gering, da zumeist die III. Klasse benutzt wird, und teilweise bilden heute noch Maultier und Esel das billigste Beförderungsmittel. In der jüngsten Zeit haben die Mexican Central und die Mexican National die Fahrpreise II. Klasse und die Wagen III. Klasse abgeschafft und befördern die Reisenden in Wagen II. Klasse zu Fahrpreisen III. Klasse bei Gewährung von 60 kg Freigepäck.

Der Bau wird in der Regel an Unternehmer vergeben, die wieder kleine Lose an Firmen oder Personen abtreten. Nun hält es oft schwer, die nötigen Arbeitskräfte zu erlangen. Die gewöhnlichen Arbeiter (Peones) sind ein schlecht genährtes, also wenig leistungsfähiges, überdies gering bezahltes (50 Centavos bis 1 Peso) Material ohne persönlichen Ehrgeiz. Sie werden in Zelten untergebracht, sorgen für ihre bescheidene Ernährung, binden sich jedoch nicht durch Verträge, um nach Belieben kommen und gehen zu können. Der Mangel an Arbeitern führt naturgemäß zur Erhöhung der Löhne, und diese hat wieder unregelmäßige Arbeit zur Folge, da dann die Arbeitstage verringert werden. Denn der Peon ist zufrieden, wenn er seinen Lebensunterhalt verdient, ohne für den morgenden Tag zu sorgen, weil er Ersparnisse zu sammeln als schlechte Finanzwirtschaft betrachtet.

Die Erdbewegung geschieht zumeist mit Spaten und Korb, der auf dem Kopfe oder den Schultern getragen wird, wohl auch mit Karren, die von Maultieren gezogen werden. Bei der Einführung von Schiebkarren wurden diese beladen auf die Schultern gehoben und weggetragen. Bohrlöcher für Sprengungen wurden mit der Hand hergestellt, bei größeren Arbeiten findet die Maschine Verwendung.

Gleichwie beim Bau fanden sich die in den Vereinigten Staaten geschulten Ingenieure und Beamten auch beim Betriebe ihnen bislang unbekanntem Schwierigkeiten gegenüber, hervorgerufen durch die natürlichen und nationalen Eigentümlichkeiten. Eine der größten Schwierigkeiten war die Wasserbeschaffung. Lange Strecken der Bahn führen

durch trockene Gebiete, wo Regen nur selten fällt. Es mußten daher alle Anstrengungen gemacht werden, um Quellen zu finden, Leitungen und Sammelbecken anzulegen, und trotzdem ist es nötig, Wasser zur Speisung der Maschinen und Stationen, besonders in den südwestlichen Teilen des Landes, durch Tender zuzuführen. Desgleichen ist Brennstoff wegen seiner Seltenheit nur schwer und teuer zu beschaffen. Abgesehen von den an der International im nordöstlichen Mexiko gelegenen Kohlenfeldern ist der Bahnbetrieb auf die aus den Vereinigten Staaten oder aus England zugeführten Kohlen angewiesen. In den ersten Betriebsjahren mußte die Mexican Central die Kohle von El Paso bis zu ihrem südlichen Endpunkte über eine Strecke von mehr als 1 900 km verfrachten. Das verteuerte nicht nur die Kohle, sondern beeinflusste im Verein mit der Wasserzufuhr auch ungünstig die Leistung der Linien. Viele Lokomotiven wurden für Holzfeuerung eingerichtet, doch tritt auch in dieser Hinsicht bereits ein Mangel ein, der durch die Anlage von Zweigbahnen in Waldgebiete behoben werden soll. Mit der Aufschließung von Ölfeldern bei San Luis versuchte die Mexican Central mit Erfolg die Verwendung von Rohöl für Heizzwecke. Die Zugkraft ist daher bei sonst billiger Arbeit eine teure.

Das Verhältnis der Ausgaben zu den Einnahmen stellt sich bei den vier wichtigsten Bahnen, nämlich der Mexican Railway auf 61,4 0/0, Mexican Central auf 67,4 0/0, National of Mexico 64,9 0/0 und der International auf 58,7 0/0. Von der 1906 beförderten Gesamttonnenzahl kommen bei der

	Mexican Railway 0/0	Mexican Central 0/0	National of Mexico 0/0	Mexican Inter- national 0/0
auf mineralische Erzeugnisse	26,3	54,0	46,3	75,5 ¹⁾
„ landwirtschaftliche Erzeugnisse	41,5	21,9	22,4	—
„ Forsterzeugnisse	—	11,0	16,0	—
„ Durchgangsgüter	34,8	27,1	—	—

Nach dem von der mexikanischen Regierung veröffentlichten Bericht gestaltete sich der Verkehr zwischen den Vereinigten Staaten und Mexiko über den Rio Grande vom 1. Juli bis 31. Dezember 1906 in Tonnen wie folgt:

Über . . .	Laredo	Eagle Pass	El Paso	Nogales
auf der . .	National of Mexico	Mexican International	Mexican Central	Sonora
nach Mexiko	261 713	124 234	63 591	20 453
von „	9 056	3 855	45 858	15 756
zusammen	270 769	128 089	109 449	36 209.

¹⁾ Hierunter an Kohle allein 57 0/0.

Während dieser sechs Monate gelangten 20 590 Wagen mit 469 991 t Fracht aus den Vereinigten Staaten nach Mexiko und 8 749 Wagen mit 74 525 t Fracht aus Mexiko nach den Vereinigten Staaten.

Die Verschmelzung oder vielmehr Aufsaugung von Bahnen ging von der Mexican Central aus, die durch Ankauf kleinerer Bahnen, wohl auch durch den Bau von Zweiglinien ihr ursprünglich 1 970 km zählendes Netz auf 4 800 km im Jahre 1903 ausdehnte. In diesem Jahre verbreitete sich das Gerücht, daß gewisse Interessenten der Mexican Central im Verein mit der berüchtigten Standard Oil Company auch die National of Mexico ankaufen wollten, um so die Kontrolle über ein ausgedehntes Netz zu erlangen, und daß auch noch andere Pläne betrieben würden. Zu dieser Zeit wurden auch Vermessungen für eine kurze Linie nach den Vereinigten Staaten mit dem Zielpunkte San Antonio, Texas, vorgenommen. Diese Linie wäre nicht nur in die Kohlenfelder des nordwestlichen Mexiko eingedrungen, sie hätte auch die Schwierigkeiten, unter denen die Gesellschaft litt, nämlich den Durchgangsverkehr auf großen Umwegen über El Paso führen zu müssen, vollständig beseitigt, was bis jetzt, wie bereits erwähnt, teilweise durch den Abschluß von Betriebsverträgen mit der International gelang.

Um jeden fremden Einfluß auszuschalten, griff die Regierung hier tatkräftig ein durch Ankauf von Aktien der National of Mexico sowie der kleinen, aber wichtigen Mexican International und der Interoceanic, die unter dem Namen „Nationale Linien“ zu einem System vereinigt wurden, dessen Ausdehnung ungefähr der der Mexican Central gleichkommt. Die Regierung übernahm jedoch nicht die Betriebsführung, sondern überließ diese den bisherigen Besitzern und übt nur ihren Einfluß auf die Eisenbahnpolitik aus. Das ist sonach keine eigentliche Verstaatlichung, sondern nur eine Staatskontrolle auf Grund des Aktienbesitzes. Weiter wurde die Konzession für die von der Mexican Central geplante Linie nach den Vereinigten Staaten, die den Rio Grande zwischen der National (Laredo) und der International (Eagle Pass) überschreiten sollte, verweigert, da ein ausschließliches Privilegium bereits den beiden genannten Gesellschaften zugesichert sei. Damit war nun allen weiteren Machenschaften der ausländischen Aktionäre ein Halt geboten und gleichzeitig die Richtung angezeigt, in der die Regierung ihr Ziel — die Wohlfahrt des Landes zu sichern und dieses gegen die Willkür von Privatgesellschaften zu schützen — erblickt. Die Vorkommnisse in den Vereinigten Staaten dienten hier als Warnung und die Regierung wollte einschreiten, bevor die Gesellschaften zu mächtig würden.

Am 13. Mai 1899 wurde ein neues Eisenbahnförderungsgesetz erlassen, das Anfang 1900 in kraft trat, womit der Staat die Bahnen unter

seinen Schutz stellt, andererseits aber seine Rechte wahrt. Es wies alle guten Eigenschaften des früheren auf, ergänzt durch einige, infolge langjähriger Erfahrungen gebotene Änderungen. Nach wie vor sollte der Bahnbau durch Geldunterstützungen, Steuerbefreiungen für einen bestimmten Zeitraum u. dgl. gefördert, gleichzeitig aber auch der Betrieb insofern erleichtert werden, als die Bildung von Pools (Verkehrsteilung), Abschlüsse von Betriebsverträgen und für Frachtanteile, die jedoch der staatlichen Genehmigung unterliegen, gestattet, andererseits der Bau nutzloser Parallelbahnen, die gegenseitige Unterbietung der Fahrgelder und Frachtsätze sowie alle Arten von Begünstigungen und Zugeständnissen an die Verfrachter verboten wurden. Fahrgelder und Frachtsätze unterliegen der staatlichen Genehmigung und einer Revision nach Ablauf von je 3 Jahren. Die Staatspost wird unentgeltlich, die anderen Regierungstransporte werden zu festgesetzten Gebühren befördert. Studien, Lagepläne und Profile sind der Begutachtung und Genehmigung der Regierung zu unterbreiten. Diese, sowie die Aufnahme des Geländes in Streifen auf 1 km Entfernung zu beiden Seiten der Linie sind in dem nunmehr gültigen Metersystem zu bearbeiten. Das Gesetz sichert schließlich dem Staate das unentgeltliche Heimfallsrecht der Bahn, außer Betriebsmitteln und dem anderen Zubehör, nach Ablauf der 99jährigen Konzessionsdauer zu. Da viele Linien vermessen wurden, die entweder nicht zur Ausführung gelangten oder auch als Grundlagen für spätere Zeiten dienen sollten, häufte sich ein Besitz sehr wertvoller Angaben über die Bodengestaltung und den physischen Charakter des Landes auf.

Es sei beiläufig erwähnt, daß bis Ende 1906 die Staatszuschüsse in barem Gelde, als verzinsliche oder rückzahlbare Beihilfen die Ziffer von 109,5 Mill. Dollars erreichten.

Das Land hatte sich allmählich an die Neuordnung der Dinge gewöhnt, als überraschenderweise im Dezember 1906 angekündigt wurde, die Regierung habe sich durch Ankauf von Aktien an der Mexican Central beteiligt und beabsichtige, diese mit den bereits ihrer Kontrolle unterstehenden Nationallinien zu vereinigen. Für diese Entschlüsse waren nach den Ausführungen des Finanzministers im Kongreß eigentlich drei Gründe maßgebend. Erstens wollte sie die sonst unvermeidliche Reibung unter den miteinander im Wettbewerb stehenden Linien hintanhaltend, zweitens die vollständige Aufsaugung der Mexican Central durch eine Gesellschaft der Vereinigten Staaten verhindern und drittens die durch diese Zusammenlegung ermöglichte wirtschaftlichere Gebarung zur Durchführung bringen. Unmittelbar oder mittelbar unterstehen somit dem Einfluß der Regierung die drei hervorragendsten, zur Grenze der Vereinigten Staaten führenden Linien, die Linien zum Hafen von Tampico,

die Interoceanic, die im Bau befindliche Bahn zum Hafen Manzanillo, die Tehuantepec und die Verbindungslinie nach Vera Cruz.

Es lag im staatlichen Interesse, neben der Mexican National sich auch deren Wettbewerbsbahn, der Mexican Central zu versichern, um so mehr, als es sich hier um ein überkapitalisiertes Unternehmen handelte, das vielleicht früher oder später nicht mehr in der Lage ist, die Zinsen voll zu bezahlen, sehr wohl aber einen verderblichen Wettbewerb aufrecht erhalten kann.

Diese Maßnahmen der mexikanischen Regierung zeugen von Voraussicht und Tatkraft und verdienen volle Aufmerksamkeit. Hier wurde dem Privatrust ein Staatstrust entgegengesetzt. Nun beabsichtigt die Regierung noch einen Schritt weiter zu tun und die Hauptbahnen in ein großes Netz von Nationalbahnen unter dem unmittelbaren Einfluß der Nationalregierung zu vereinigen. Es betrifft etwa 11 000 km Bahnen mit sehr hohen Anlagekosten, rund 520 Mill. Doll., wobei noch in Betracht zu ziehen ist, daß hier an 2 200 km Schmalspurbahnen inbegriffen sind, die jedenfalls bedeutende Verbesserungen erheischen.¹⁾

Einen wunden Punkt bildet der Wechselkurs des Silberpeso gegenüber der Goldwährung anderer Staaten. Er hat einen sehr wesentlichen günstigen oder ungünstigen Einfluß auf die Bahnen, je nachdem diese Geld im eigenen oder fremden Lande ausgeben. Die Einnahmen sind in Pesos, und in dieser Währung werden auch gewisse Ausgaben, wie Löhne, Betriebskosten, Steuern u. a. bestritten. Andererseits sind die Bahnen auf Grund der Goldwährung finanziert, so daß die Zinsen wie auch alle aus dem Auslande bezogenen Materialien in Gold bezahlt werden müssen. Auf jedes Prozent Disagio kommt bei einer Million Pesos ein Aufgeld von 10 000 Pesos. Nimmt eine Eisenbahn fremdes Geld auf, wenn das Silber niedrig steht, so erhält sie hierfür mehr Silberpesos und auch eine größere Arbeitsleistung im eigenen Lande. Anfangs der 90er Jahre stieg das Aufgeld bis auf 10 0/0. Der Silberpeso sank dann stetig, von 83 cents (Vereinigte Staaten Währung) im Jahre 1891 bis auf 37 cents im Jahre 1902, und stieg auf 50 cents im Jahre 1905. Nach sorgfältigen Studien bahnte die Regierung in diesem Jahre eine Münzreform auf Grundlage der Goldwährung an, und seither schwankt der Preis des Peso nur wenig um 50 cents.

Diese damit erreichte Stetigkeit sichert dem Lande Kredit, ermutigt das Kapital und belebt den Handel.

¹⁾ Neueren Nachrichten zufolge beabsichtigt die mexikanische Regierung nicht, diesen Plan in seinem gesamten Umfange durchzuführen. Anm. d. Redaktion.

Wirtschaftliche Vorteile einer großen Zugkraft.

Von

Oberingenieur F. Zezula.

Die in der letzten Zeit in die Öffentlichkeit gelangten Berichte über Einnahmen und Ausgaben der Eisenbahnen lauten im ganzen wenig befriedigend. Den Mehreinnahmen auf einzelnen Linien stehen zumeist bedeutende Mehrausgaben gegenüber, welche die Aussichten auf einen größeren Betriebsgewinn in vielen Fällen mehr als zweifelhaft erscheinen lassen. Noch schwieriger gestalten sich die Verhältnisse für diejenigen Eisenbahnunternehmungen, die im laufenden Betriebsjahre Mindereinnahmen zu verzeichnen haben, während die Ausgaben gegenüber dem Vorjahre ganz bedeutend gestiegen sind. So betragen, um nur ein besonders kennzeichnendes Beispiel anzuführen, die Einnahmen der 1 478 km langen österreichischen Südbahn (österr. Linien) für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Juli 1907 nur 51 865 194 \mathcal{M} (1 Krone mit 0,85 \mathcal{M} gerechnet) gegen 53 775 050 \mathcal{M} für den gleichen Zeitraum des Vorjahres. Der Mindereinnahme von 1 909 856 \mathcal{M} stehen nun bis Ende August 1907 Mehrausgaben in Höhe von 3 145 000 \mathcal{M} gegenüber, ohne daß Hoffnung vorhanden wäre, daß sich dieses Verhältnis im Laufe der Zeit etwas bessern werde. Im Gegenteil werden die erhöhten Personalkosten den Etat der Südbahn vom 1. Oktober 1907 an um etwas mehr als 2 550 000 \mathcal{M} jährlich belasten, weil mit diesem Tage auf den österreichischen Linien der genannten Eisenbahn die Gehalts- und Beförderungsgrundsätze der österreichischen Staatseisenbahnen eingeführt wurden. Dagegen wird die Wirkung der gleichzeitig in Kraft tretenden Erhöhung der Südbahntarife auf höchstens 2 380 000 \mathcal{M} geschätzt.

Bei den anderen österreichischen Eisenbahnen stehen ebenfalls Mehrausgaben in Aussicht. Bei der österreichischen Nordwestbahn war für den 2. Oktober, bei der österreichischen Staatseisenbahngesellschaft tags darauf eine Aufsichtsratssitzung anberaumt, die über die den Angestellten zu gewährenden Zugeständnisse beschließen sollte. Zudem muß diese Eisenbahngesellschaft an der Strecke Wien—Prag mehrfache Verbesserungen durchführen, die auf einige Hunderttausend Mark veranschlagt sind, während das Eisenbahnministerium gleichzeitig Tarif-

ermäßigungen auf einigen der Staatseisenbahngesellschaft gehörigen Kleinbahnen verlangt. Auch von den schweizerischen, und nicht zuletzt auch den deutschen Bahnen kommen Nachrichten über namhafte Erhöhungen der Personalkosten.

Im übrigen sind es diese Kosten nicht allein, die das bisherige Verhältnis der Ausgaben zu den Einnahmen stark zu verschieben geeignet sind. Es scheint, als ob eine jede Zeile des Buchungsschemas, allerdings nur in dem die Ausgaben umfassenden Teil, eine Erhöhung des Eisenbahnetats bringen müßte; neben den Wohlfahrtseinrichtungen, die infolge der erhöhten Personalbezüge von den Verwaltungen größere Zuschüsse in diese Fonds erfordern, erfahren die Bahnbewachung und Bahnunterhaltung, die Zugbeförderung und die Instandhaltung der Betriebsmittel eine beträchtliche Vermehrung der Kosten, weil die Preise der verschiedensten Rohstoffe in den letzten Jahren ganz bedeutend gestiegen sind. Dazu kommt, daß die Bestimmungen über die Heranziehung des Erneuerungsfonds zu Instandhaltungsarbeiten vielfach, namentlich in der Schweiz, verschärft worden sind, so daß so manche Arbeiten, die bisher aus diesem Fonds bestritten wurden, nunmehr aus dem Betriebe gezahlt werden müssen.

Wohl wenige Eisenbahnunternehmungen sind in der glücklichen Lage, diese Mehrausgaben in ihren Etat einzustellen, ohne daß sich dadurch ihre Bilanz mehr oder weniger ungünstig gestalten würde. In der Tat hört man in Österreich bereits von einzelnen Eisenbahnunternehmungen, denen in ihrer bedrängten Lage die beteiligten Gemeinden, teilweise auch der Staat, Hilfe bringen sollen. Ob und inwieweit eine solche erfolgen dürfte, entzieht sich selbstverständlich jeder Beurteilung. Nur so viel ist schon heute klar, daß eine Tariferhöhung, die sich mit Rücksicht auf Handel und Gewerbe ja auch nur in bescheidenen Grenzen bewegen kann, den Eisenbahnen keine so bedeutenden Mehreinnahmen bringen wird, daß dadurch die erhöhten Mehrkosten aufgewogen würden. Das zeigt die Erfahrung der österreichischen Südbahn deutlich genug.

Die Eisenbahnen werden daher im großen ganzen auf Selbsthilfe angewiesen bleiben, und da es nicht in ihrer Macht liegt, alle Ausgaben den Einnahmen anzupassen, so muß versucht werden, wenigstens denjenigen Teil der Betriebskosten zu vermindern, auf den die Verwaltungen einen Einfluß ausüben können. In der Unterhaltung der Bahnanlagen und des Fuhrparkes werden sich größere Ersparnisse mit Rücksicht auf die Betriebssicherheit nur sehr schwer erzielen lassen, es bleibt daher nur ein Gebiet, auf dem eine weise Sparsamkeit sich noch beträchtliche Erfolge versprechen kann: die wirtschaftliche Ausgestaltung des Zugverkehrs. So wie die Aufstellung des Fahrplanes in den meisten Fällen

von entscheidender Wirkung auf die Betriebseinnahmen ist, so hängt auch die Höhe der Betriebsausgaben zum großen Teil von einem, den Verhältnissen nach jeder Richtung hin Rechnung tragenden Zugverkehr ab. Denn nicht in jedem Falle bringen die Züge Geld ein, aber in jedem Falle kosten die Züge Geld, so daß ein unpraktischer Fahrplan den Betriebskoeffizienten ungemein in die Höhe schrauben wird.

Vor allem muß man sich mit der Tatsache befreunden, daß eine häufige, über das vorhandene Bedürfnis hinausgehende Fahrgelegenheit nur sehr selten den Verkehr in einer Weise zu beleben vermag, daß die Mehreinnahme die Selbstkosten deckt oder noch einen Betriebsgewinn ergibt. Die Weglassung der am schwächsten besetzten Züge bei einzelnen Verwaltungen beweist, daß auf dem Wege der Zugvermehrung das wirtschaftliche Ergebnis einer Bahn nicht gebessert werden kann. So schreibt die Württembergische Eisenbahngesellschaft zu Stuttgart in ihrem Geschäftsbericht für das Jahr 1905 über die Linie Gaildorf—Untergröningen:

„Unser zwei Jahre lang durchgeführter Versuch, den Personenverkehr durch Einlegung eines vierten Zugpaares in den Sommermonaten zu heben, hat leider keinen Erfolg gehabt. Wir werden nunmehr versuchen, durch Verminderung der Zugleistungen die Ausgaben zu vermindern und haben daher für den Sommer 1906 nur drei Personenzüge in den Fahrplan aufgenommen. Die Ausgaben sind um 1 241 *fl.* gestiegen, der Reingewinn ist um 2 265 *fl.* niedriger als im Vorjahre“.

Ebenso schreibt die Straßburger Straßenbahngesellschaft in ihrem Geschäftsberichte:

„Eine Vermehrung der Zugzahl vorzunehmen erschien unmöglich, weil diese Maßregel eine beträchtliche, die erzielbare Mehreinnahme übersteigende Erhöhung der Betriebsausgaben verursachen würde“.

Auch auf der Appenzeller Straßenbahn wurde ein Zug weggelassen, weil ein Bedürfnis für ihn nicht vorhanden war.

Neben der Weglassung der weniger benutzten Züge wird sich die Bildung von nur schweren Zügen bei möglichster Ausnutzung der Zugkraft als notwendig erweisen. Zur Überwindung örtlicher Steigungen müssen dabei Vorspann- oder Schiebelokomotiven verwendet werden. Auch auf schmalspurigen Rampen empfiehlt sich die gleichzeitige Anwendung von Zug- und Schiebelokomotiven, weil das Einbuffersystem dem Nachschieben der Züge nicht nur kein Hindernis entgegengesetzt, sondern es geradezu begünstigt. Wo die bisherige Zugkraft zu gering wäre, ist die Beschaffung möglichst leistungsfähiger Lokomotiven wirtschaftlich richtig.

Die Ersparnisse, welche die Bildung von schweren Zügen mit sich bringt, erscheinen auf den ersten Blick zwar ziemlich unbedeutend, sie erreichen aber im Jahre einen Betrag, der einen ziemlich großen Prozentsatz der Betriebsausgaben bildet. Es darf nicht übersehen werden, daß eine Lokomotive in der Horizontalen das 30fache, in der Steigung von 14 ‰ das 7fache, in der Steigung von 25 ‰ das 4fache, in der Steigung von 35 ‰ noch das 3fache ihres Reibungsgewichtes befördert. Bei einem Achsdrucke von z. B. 6 000 kg wird eine Lokomotive mit 4 Triebachsen über 14 ‰ Steigung ein angehängtes Zuggewicht von 168 t befördern, während eine Lokomotive mit 3 Triebachsen und demselben Achsdrucke nur 126 t über eine solche Rampe ziehen kann. Hieraus erfolgt eine bedeutende Ersparnis an Zugkilometern, somit:

1. Minderverbrauch an Brenn- und Schmiermaterial, sowie an Wasser;
2. geringerer Bedarf an Lokomotivpersonal;
3. Ersparnis an Unterhaltungskosten der Lokomotiven;
4. größere Schonung des Oberbaues, daher Verminderung der Bahnunterhaltungskosten.

Zu 1. Der Grundwiderstand der Lokomotiven in der geraden und wagerechten Strecke beträgt im Durchschnitt 7,0 kg für eine Tonne Dienstgewicht, während der Grundwiderstand der Wagen auf 1,3—2,5 kg ermittelt worden ist. Es ist daher erklärlich, daß eine Lokomotive von 40 t Dienstgewicht für jedes Kilometer Fahrt unter Berücksichtigung der sonstigen Zugwiderstände rund 6 kg zu ihrer eigenen Fortbewegung bedarf, während die angehängte Zuglast für jedes Wagenachskilometer bei 4 t Bruttogewicht beiläufig 0,45 kg Kohle erfordert. Weiter können für das Schmieren von 4achsigen Lokomotiven im Mittel 4 kg Mineralöl für 100 km geheizter Fahrt, für das Schmieren von Gelenklokomotiven 5,7 kg gerechnet werden, was einem Aufwande von etwa 1—1,4 ₣ für ein Nutzkilometer entspricht. Bei gleicher Anzahl der fortzuschaffenden Wagen und gleichen Steigungsverhältnissen wird die Leistung an Nutzkilometern um so kleiner, daher die Ersparnis an Lokomotiv-, Feuerungs- und Schmierkosten um so größer werden, je größer die Zugkraft der Lokomotiven gewählt wurde.

Zu 2. Von der geringeren Leistung an Nutzkilometern hängt auch der geringere Bedarf an Lokomotivpersonal ab. Eine recht interessante Unterlage zur Schätzung der unter 1 und 2 angeführten Ersparnisse liefern die Ergebnisse der meisten mit Dampf betriebenen Reibungsbahnen in der Schweiz, wengleich der Satz: keine Regel ohne Ausnahme, auch hier zu Recht besteht. Im Jahre 1905 betrug die Kosten des Materialverbrauches der Lokomotiven, sowie die Kosten des Lokomotivpersonals:

Name der Bahn	mittlere Steigung ‰	größte Steigung ‰	kleinster Krümmungshalbmesser m	mittleres Reibungsgewicht der Lokomotiven t	geleistete Nutz-kilometer	geleistete Wagen-achs-kilometer
Gürbetalbahn und Sihltalbahn	5,71	22,00	180	30,9	189 941	2 125 568
Emmentalbahh und Val-de-Travers	6,01	15,00	250	27,7	275 480	3 705 751
Thunerseebahn und Önsingen—Balstal	6,24	15,00	180	31,2	249 883	4 514 388
Bern—Neuenburg und Spiez—Erlenbach	6,95	18,00	288	37,8	292 933	4 165 382
Huttwil—Wolhusen Seetalbahn	7,15	15,00	200	32,4	55 214	551 610
Langental—Huttwil und Saignelégier—Chaux-de-fonds . . (schmalspurig)	12,30	25,00	250	25,4	110 670	1 344 812
Ponts—Chaux-de-fonds (schmalsp.) Bern—Muri—Worb (schmalspurig) und Tramelan—Tavannes (schmalsp.)	12,31	37,00	160	25,4	342 341	3 336 050
Appenzeller Bahn (Winkeln— Herisau—Appenzell), schmal- spurig und Brenets—Locle (schmalspurig) .	11,76	23,00	300	24,6	64 456	902 948
Rhätische Bahn (schmalspurig) . Jura—Neuchatel und Saignelégier—Glovelier	12,80	40,00	100	23,4	107 177	903 264
Ütlibergbahn und Rigi—Scheidegg (schmalspurig) .	15,98	40,00	75	15,6	68 417	513 036
	15,89	36,00	50	15,0	60 571	481 684
	15,12	40,00	80	11,4	33 408	256 572
	17,37	37,00	84	20,0	156 335	2 376 180
	17,45	30,00	150	14,9	33 350	202 440
	17,80	45,00	100	32,9	915 383	12 722 558
	19,84	27,00	270	39,3	370 228	5 067 706
	19,29	25,00	200	31,8	94 261	575 969
	44,66	70,00	135	23,9	80 810	131 192
	31,86	50,00	105	15,8	7 781	32 165

auf 1 km Betriebslänge kommen Wagenachsenkilometer	auf ein Nutz-kilometer kommen Wagenachsen	der Materialverbrauch der Lokomotiven beträgt M	die Kosten des Lokomotivpersonals betragen M	Summe der Material- und Personalkosten		der Unterschied beträgt daher		die gesamten Betriebsausgaben betragen M	die Ersparnis beträgt in Prozent der Betriebsausgaben
				im ganzen M	für ein Wagenachsenkilometer M	für ein Wagenachsenkilometer M	im ganzen M		
62 701	11,19	65 221	34 970	100 191	4,71	0,74	15 729	291 390	5,4
49 923	8,33	29 851	21 576	51 427	5,45	—	—	—	—
87 606	13,45	56 485	48 042	104 527	2,82	1,40	51 881	450 335	11,5
68 438	9,59	16 245	23 087	39 332	4,29	—	—	—	—
148 990	18,06	113 704	60 788	174 492	3,87	1,79	80 808	575 982	14,0
57 120	6,45	8 182	5 090	13 272	5,06	—	—	—	—
97 095	14,23	125 774	62 992	188 766	4,53	0,61	26 658	551 936	4,8
47 966	9,99	19 301	9 225	28 526	5,17	—	—	—	—
53 155	12,15	28 049	12 691	40 740	3,03	—	—	—	—
66 865	9,74	83 529	42 982	126 461	3,79	—	—	—	—
64 039	14,01	19 729	7 449	27 178	3,01	1,83	16 975	124 870	13,6
34 085	8,43	25 522	18 652	44 174	4,89	—	—	—	—
31 475	7,50	15 086	8 471	23 557	4,59	—	—	—	—
49 658	7,95	11 230	9 434	20 664	4,29	1,02	4 913	39 996	12,3
29 156	7,63	6 722	6 911	13 633	5,31	—	—	—	—
93 184	15,20	41 955	28 198	70 153	2,95	2,14	50 850	249 123	20,4
47 079	6,07	5 511	4 808	10 319	5,09	—	—	—	—
73 840	13,90	332 802	222 034	554 836	4,36	1,33	167 938	1 840 339	9,1
127 972	13,69	178 708	101 631	280 339	5,53	—	—	—	—
23 225	6,11	22 109	10 599	32 708	5,68	—	—	—	—
14 260	4,26	11 458	10 780	22 188	16,91	—	—	—	—
4 801	4,13	1 722	3 344	5 066	15,75	—	—	—	—

Die Ersparnisse, die durch Verwendung entsprechend starker Lokomotiven beim Feuerungs- und Schmiermaterial, sowie beim Lokomotivpersonal erzielt werden können, schwanken hiernach zwischen 4,8 und 20,4 % der gesamten Betriebsausgaben, und würden bei einem stärkeren Verkehr auf den betreffenden Bahnlinien naturgemäß noch schärfer zum Ausdruck gelangen.

Selbst die mit durchschnittlich 44,66 ‰ ansteigende Ütlibergbahn verbraucht, dank der größeren Leistungsfähigkeit ihrer Lokomotiven, für ein Wagenachskilometer nicht mehr Material als die Rigi-Scheideggbahn, obschon diese im Mittel mit nur 31,86 ‰ ansteigt (Ütlibergbahn 16,91 \mathcal{A} , Rigi-Scheideggbahn 15,75 \mathcal{A} .)

Daß die in der obigen Tabelle ermittelten Ersparnisse nicht auf einer willkürlichen Gegenüberstellung beruhen, sondern durch Verwendung von entsprechend leistungsfähigen Lokomotiven tatsächlich und leicht erzielt werden können, beweisen die auf der Rhätischen Bahn mit verschiedenen Lokomotivbauarten gemachten Erfahrungen.

Die Rhätische Bahn besitzt:

14 Mogul-Lokomotiven mit einem Reibungsgewicht	
von	25,7- -27,98 t,
im Mittel 27 t (Heizfläche 61,1—65,0 qm),	
12 Mallet-Lokomotiven mit einem Reibungsgewicht	
von	40,5—41,77 „
im Mittel 41,3 t (Heizfläche 79,0—80,2 qm),	
4 zweizylindrige Verbund-Lokomotiven mit einem	
Reibungsgewicht von je	40,94 „
(Heizfläche 117,6 qm),	
2 zweizylindrige Verbundnaßdampf-Lokomotiven	
mit einem Reibungsgewicht von je	42,6 „
(Heizfläche 131,4 qm),	
2 zweizylindrige Zwillingheißdampf-Lokomotiven	
mit einem Reibungsgewicht von je	42,6 „
(Heizfläche 133,0 qm).	

Der Kohlenverbrauch dieser verschiedenen Lokomotivbauarten stellte sich im Jahre 1906 für je 1000 Bruttotonnenkilometer, und der Ölverbrauch für ein Lokomotivkilometer wie folgt:

Mogul-Lokomotiven	163,71 kg Preßkohlen, 41,8 g Öl,
Mallet-Lokomotiven	157,97 „ „ , 69,1 „ „ ,
zweizylindrige Verbundlokomotiven	129,90 „ „ , 57,1 „ „ ,

zweizylindrige Verbundnaßdampf-

Lokomotiven 116,99 kg Preßkohlen, 57,0 g Öl,

zweizylindrige Zwillingsheißdampf-

Lokomotiven 115,85 " " , 60,8 " "

Mit der zunehmenden Leistungsfähigkeit der einzelnen Bauarten sinkt demnach der Kohlenverbrauch stetig; der Unterschied zwischen den Mogul- und den Zwillingsheißdampf-Lokomotiven erreicht für je 1000 Bruttotonnenkilometer bereits 47,86 kg oder volle 29,2⁰/₀, das heißt, die Rhätische Bahn hätte bei ausschließlicher Verwendung der Heißdampf-Lokomotiven an Feuerungskosten, die im Jahre 1906 im ganzen 342 426 *ℳ* betragen, 99 988 *ℳ* erspart (1 Frcs. = 0,80 *ℳ* gerechnet).

Im Geschäftsberichte der Rhätischen Bahn findet sich folgende Bemerkung: „Der Kohlenverbrauch der Heißdampf-Zwillingslokomotiven war gegenüber den in den Hauptabmessungen gleich gehaltenen Naßdampf-Verbundlokomotiven im Jahresdurchschnitt annähernd derselbe. Erst bei voller Ausnutzung ihrer größeren Leistungsfähigkeit, die bisher nicht stattgefunden hat, würde die Heißdampflokomotive auch in dieser Beziehung im Vorteil sein.“ Die Ersparnis an Lokomotivfeuerungskosten würde bei voller Ausnutzung der Zugkraft demnach den oben ermittelten Betrag von 99 988 *ℳ* noch übersteigen.

An Schmiermaterial haben die Heißdampflokomotiven allerdings um 19 g für ein Lokomotivkilometer mehr verbraucht als die Mogul-Lokomotiven. Wird jedoch berücksichtigt, daß die Mogul-Lokomotiven über die mit 45⁰/₀ ansteigenden Rampen der Rhätischen Bahn Züge von 45 t, die Heißdampflokomotiven aber Züge von 75 t befördern, so erhellt, daß durch die Ersparnis an Nutzkilometern der Mehrverbrauch an Schmiermaterial reichlich aufgewogen wird. Auf tausend Bruttotonnenkilometer umgerechnet, erfordert das Schmieren der Mogul-Lokomotiven 0,857 kg, das der Heißdampflokomotiven nur 0,512 kg Öl für diese Einheit.

Zu 3. Die Lokomotiven mit größerer Zugkraft erfordern, selbst wenn das erhöhte Reibungsgewicht eine Vermehrung der Triebachsen zur Folge hätte, unter gewöhnlichen Verhältnissen schon deshalb keine größeren Unterhaltungskosten, weil sich diese auf die erhöhten Zugbelastungen verteilen. Bei den zu unserer Zusammenstellung des Lokomotivverbrauches benutzten Eisenbahnen ist die Unterhaltung der Lokomotiven von den übrigen Betriebsmitteln leider nicht getrennt nachgewiesen; es erscheinen daher diese Angaben für unsere Zwecke weniger geeignet, obschon auch sie zum Teil für die Richtigkeit des Satzes sprechen. Die auf ein Wagenachskilometer bezogenen Unterhaltungskosten des gesamten Fahrparkes sind bei den Bahnen mit schwereren Lokomotiven vielfach

nicht höher als die Unterhaltungskosten bei den Bahnen mit schwächeren Lokomotiven.

So kostete beispielsweise im Jahre 1905 die Unterhaltung der Betriebsmittel für ein Wagenachskilometer bei der

Gürbetalbahn	1,035 ₰,
Sihltalbahn	1,012 „
Emmentalbahn	0,729 „
Val-de-Travers	1,894 „
Thunerseebahn	1,019 „
Oensingen—Balstal	1,851 „
Bern—Neuenburg	0,967 „
Spiez—Erlenbach	1,084 „
Huttwil—Wolhusen	0,592 „
Seetalbahn	0,668 „
Laugental—Huttwil	0,662 „
Saignelégier—Chaux de fonds	1,058 „.

Allerdings sind diese Ziffern auch aus dem Grunde nicht beweiskräftig genug, weil die Einrichtung der Werkstätten und die Möglichkeit, die gesamten Ausbesserungen darin zu bewirken, die Unterhaltungskosten wesentlich beeinflussen. Eine weit brauchbarere Unterlage bieten die Angaben der Rhätischen Bahn über die Unterhaltungskosten der verschiedenen Lokomotivbauarten. Hier erforderte die Instandhaltung der Mogul-Lokomotiven, die im Mittel 10,8 Jahre im Betriebe sind,

für ein Nutzkilometer	16,2544 ₰,
„ „ Wagenachskilometer	1,5504 „
„ 1000 Bruttotonnenkilometer	2,600 ₰,

die Instandhaltung der Mallet-Lokomotiven, die im Mittel 7,6 Jahre im Betriebe sind,

für ein Nutzkilometer	22,8104 ₰,
„ „ Wagenachskilometer	1,5640 „
„ 1000 Bruttotonnenkilometer	2,616 ₰.

Von den Mallet-Lokomotiven der Rhätischen Bahn besitzen zwei Stück eine hintere, 8 Stück eine vordere Laufachse mit einem Gesamttrastande von 6,600—7,010 m, die Mogul-Lokomotiven einen Gesamttrastand von 4,500—4,700 m. Auf eine Mallet-Lokomotive kommen im Durchschnitt 4 Triebachsen und 0,83 Laufachsen, auf eine Mogul-Lokomotive drei Triebachsen und eine Laufachse. Trotzdem sind die Unterhaltungs-

kosten beider Bauarten für ein Wagenachskilometer wie für 1000 Bruttotonnenkilometer gleich.

Zu 4. Die Oberbauunterhaltungskosten werden durch die Richtungs- und Neigungsverhältnisse, sowie durch die Größe des Verkehrs beeinflusst. Grundbedingung ist ein günstiges Verhältnis zwischen Raddruck und der Kraft, die das Rad durch die Schiene auf die Schwellen überträgt. Vorteilhaft sind in dieser Beziehung daher tunlichst große Radstände, durch die auch die schädlichen Einwirkungen des Schlingerns der Lokomotive auf die Gleislage wenigstens teilweise aufgehoben werden.

Die Vergrößerung der Leistungsfähigkeit der Lokomotiven durch Vermehrung der Triebachsen, somit Vergrößerung des Radstandes ist also für die Gleiserhaltung nicht nur nicht schädlich, sondern im Gegenteil vorteilhaft, zumal die Richtungsverhältnisse einer Bahn beim Bau von Lokomotiven mit bedeutenden Radständen gar nicht mehr mitsprechen. Nur die älteren Eisenbahningenieure werden sich noch jener Zeiten erinnern, wo eine für die damaligen Verhältnisse recht leistungsfähige Lokomotive mit ihrem 8 m langen Radstande auf einer schmalspurigen Linie Bogen über 200 m Halbmesser gerade richtete, während sie weit schärfere Bogen anstandslos durchfuhr, weil in diesen auf jeder Schwelle Unterlagsplatten eingelegt waren, was in den flacheren Bogen naturgemäß nicht der Fall war. So wird es auch für die Bahnunterhaltungsingenieure der Gotthardbahn ein wahrer Trost gewesen sein, daß die Verbundlokomotive dieser Bahn mit 6 gekuppelten Achsen und einem Reibungsgewicht von 87 t, von deren ungünstigem Einfluß auf den Oberbau seinerzeit mehrfach die Rede war, im Jahre 1894 nur 84 Tage im Dienst, dagegen 245 Tage oder 67,1 % des Jahres in der Werkstätte stand, während andere Lokomotiven nur 28,2 % des Jahres in der Werkstätte zurückgehalten wurden. Auch der Öl- und Kohlenverbrauch dieser Lokomotive befriedigten in der ersten Zeit nicht. Heute sind diese Schwierigkeiten, man möchte fast sagen, diese Kinderkrankheiten im Bau von schweren Lokomotiven mit großen Radständen glücklich überwunden, wozu allerdings die rasche Ausbreitung der schmalspurigen Eisenbahnen viel beigetragen hat. So besitzt die auch in diesem Aufsätze erwähnte Heißdampf-Zwillingslokomotive der Rhätischen Bahn bei 47 t Dienstgewicht und 133 qm Heizfläche einen Radstand von 6,1 m, deren Achsdruck 10 650 kg beträgt, somit hart an der Grenze der vom schweizerischen Eisenbahndepartement für den Oberbau der Rhätischen Bahn zugestandenen Höhe von 10 980 kg steht. Trotz alledem wird der leichtere und ruhigere Gang dieser Lokomotive und die damit verbundene größere Schonung der Gleise gegenüber den anderen Lokomotivbauarten rühmend hervorgehoben.

Ebenso sprechen die Ergebnisse der sonstigen schweizerischen Eisenbahnen aus dem Jahre 1905 auch bei der Bahnunterhaltung nicht zuungunsten der Lokomotiven mit größerem Reibungsgewichte. Lassen wir die Ziffern in der nachstehenden Tafel, zu der nur Bahnen mit gleicher Verkehrsstärke und ähnlichen Richtungs- und Neigungsverhältnissen herangezogen wurden, selbst sprechen:

	mittlere	größte	kleinster
	Steigung		Krümmungs-
	‰		Halbmesser
			m
Gürbetalbahn	5,71	22,00	180
und			
Sihltalbahn	5,79	25,00	135
Emmentalbahn	6,01	15,00	250
und			
Val-de-Travers	6,14	16,50	125
Bern—Neuenburg	6,95	18,00	288
Spiez—Erlenbach	7,15	15,00	200
und			
Önsingen—Balstal	6,65	12,00	250
Spiez—Frutigen	11,17	15,50	300
und			
Porrentruy—Bonfol	9,87	28,00	245

Es ist gewiß kein zufälliges Zusammentreffen, daß die Bahnunterhaltung für ein Wagenachskilometer gerade auf den Bahnen billiger ist, deren Lokomotiven zwar ein größeres Gewicht besitzen, dafür aber die wenigsten Nutzkilometer gefahren haben. Die Unterhaltungskosten des Oberbaues hängen eben von der Größe der einwirkenden Kraft ab, und je weniger die Lokomotiven mit ihrem, das Wagengewicht ganz bedeutend übersteigenden Dienstgewicht und ihrem mehr oder weniger unruhigen Gange über das Gleis rollen, desto geringere Ausgaben wird die Bahnunterhaltung verursachen. Das kann aber nur geschehen, wenn die Lokomotiven eine möglichst große Zugkraft erhalten und die Züge voll belastet werden.

Auf den schweizerischen Reibungsbahnen betragen:

die reinen Bahnunterhaltungskosten	13,2 0/0
der Materialverbrauch der Lokomotiven	16,0 „
die Bezüge des Lokomotivpersonals	13,5 „
zusammen	42,7 0/0

aller Betriebskosten.

Reibungs- gewicht der Lokomotiven t	Auf 1 km Betriebslänge kommen:		die Züge bestanden im Durchschnitt aus Wagenachsen	die Bahn- unterhaltungs- kosten betragen für ein Wagen- achskilometer s
	Lokomotiv- Nutzkilometer	Wagen- achskilometer		
30,9	5 608	62 701	11,19	0,89
24,0	5 995	49 923	8,33	1,47
27,7	6 513	87 606	13,45	1,65
16,8	7 187	68 438	9,52	2,25
37,6	6 828	97 095	14,22	0,87
32,4	4 801	47 966	9,59	1,47
25,7	8 861	57 120	6,45	1,67
42,6	4 588	37 420	8,16	2,10
29,5	3 686	26 520	7,20	2,45

Mit Einschluß der Unterhaltungskosten der Lokomotiven hängt also beiläufig die Hälfte der reinen Betriebsausgaben von der Leistungsfähigkeit der Lokomotiven ab, es werden demnach die Eisenbahnen am billigsten arbeiten können, deren Lokomotiven die größte Zugkraft besitzen und deren Zugkraft am besten ausgenutzt wird. Das beweisen die auf 1000 Bruttotonnenkilometer (reine Zuglast ohne Lokomotivgewicht) umgerechneten Betriebsergebnisse der schweizerischen Eisenbahnen für das Jahr 1905, wie die nachstehende Tafel zeigt:

Name der Bahn	mittlere	größte	kleinster	mittleres	spezifischer Wagen- verkehr
	Steigung		Krüm- mungs- halb- messer	Reibungs- gewicht der Lokomo- tiven	
	‰		m	t	Achskm
Gürbetalbahn	5,71	22,00	180	30,9	62 701
Sihltalbahn	5,79	25,00	135	24,0	49 923
Emmentalbahh	6,01	15,00	250	27,7	87 606
Val-de Travers	6,11	16,50	125	16,8	68 438
Thunerseebahn	6,24	15,00	180	31,2	148 990
Önsingen—Balstal	6,65	12,00	250	25,7	57 120
Bern—Neuenburg	6,95	18,00	288	37,8	97 095
Spiez—Erlenbach	7,15	15,00	200	32,4	47 966
Sensetalbahn	8,37	32,00	160	34,7	27 998
Spiez—Frutigen	11,17	15,50	300	42,6	37 420
Porrentruy—Bonfol	9,87	28,00	245	29,5	26 529
Huttwil—Wolhusen	12,30	25,00	250	25,4	58 155
Seetalbahn	12,81	37,00	160	25,4	66 855
Erlenbach—Zweisimmen	13,83	25,00	200	42,6	44 485
Urikon—Bauma	14,85	28,20	170	26,9	23 967
Ütlibergbahn	44,66	70,00	135	23,9	14 260
Rigi—Scheidegg (schmalspurig) .	31,86	50,00	105	15,8	4 801

Der Unterschied in den Betriebskosten ist um so erheblicher, je größer die den Zügen beigegebene Achsenzahl war. So kosten 1 000 Bruttotonnenkilometer auf der Eisenbahn Huttwil—Wolhusen, deren Züge aus durchschnittlich 12,15 Achsen bestanden, um 4,33 *M* weniger als auf der Seetalbahn, deren Lokomotiven zwar das gleiche Reibungsgewicht besitzen, aber nur 9,74 Achsen lange Züge geführt haben. Ähnlich liegen die Verhältnisse auf der Eisenbahn Spiez—Erlenbach und der Sensetalbahn. Ebenso ist der Unterschied zwischen den Betriebskosten der Eisenbahn Spiez—Frutigen und Porrentruy—Bonfol nur ein geringer, weil das Reibungsgewicht von 42,6 t der ersteren Eisenbahn im Vergleich zu der letztgenannten Bahn nicht genügend ausgenutzt worden ist. Dagegen beträgt der Unterschied in den Betriebskosten bei der Gürbetalbahn, der Thunerseebahn und der Eisenbahn Spiez—Erlenbach mehr als die Hälfte der Betriebsausgaben.

Es läßt sich allerdings nicht bestreiten, daß diese Ziffern nur einen

die Züge bestanden im Mittel aus Wagen- achsen	geleistete Brutto- tonnenkilometer (reines Zuggewicht)	die reinen Betriebskosten betragen		der Unterschied beträgt daher	
		im ganzen <i>M</i>	für je 1000 Bruttotonnen- kilometer <i>M</i>	für je 1000 Bruttotonnen- kilometer <i>M</i>	im ganzen <i>M</i>
11,19	13 855 120	253 588	18,308	20,092	278 377
8,33	5 378 400	142 252	26,449		
13,45	18 820 501	390 596	20,754		
9,52	4 076 347	156 514	38,395		
18,06	26 681 657	509 139	19,082	10,875	290 168
6,45	1 346 276	40 331	29,957		
14,22	25 686 198	489 246	19,047		
9,99	3 648 217	75 570	20,715	11,531	42 068
6,36	2 067 421	66 666	32,246		
8,16	3 411 259	89 186	26,438	2,573	8 777
7,30	1 572 272	45 614	29,011		
12,15	7 420 936	139 870	18,843	4,535	32 670
9,74	15 263 535	353 862	23,183		
9,51	6 358 832	151 878	23,884	3,406	21 658
6,29	2 925 278	79 831	27,290		
4,28	403 681	73 307	181,596		
4,13	44 731	26 036	582,056		

annähernden Vergleichswert besitzen, weil die Betriebsverhältnisse der einzelnen Bahnlinien immerhin fast überall so verschieden sind, daß die Betriebsausgaben nicht mit einem und demselben Maßstabe gemessen werden können. Daß aber eine große Lokomotivzugkraft in allen Fällen auf die Betriebskosten von einschneidendster Bedeutung ist, erhellt schon aus dem Umstande, daß die Bahnen, deren Lokomotiven ursprünglich mit einem geringen Reibungsgewicht gebaut worden waren, im Laufe der Zeit immer leistungsfähigere Lokomotiven beschafft haben. Diese durch die Wirtschaftlichkeit des Betriebes gebotene Maßregel tritt besonders scharf bei den schmalspurigen Eisenbahnen hervor, weil hier der Lokomotivbau noch vor verhältnismäßig wenigen Jahren in den Kinderschuhen steckte und erst der sprunghaft steigende Verkehr unsere Maschineningenieure zum Bau immer leistungsfähigerer Lokomotiven aneiferte. Ihre mannigfachen Bauarten bilden fast eben so viele Marksteine in der Geschichte des schmalspurigen Eisenbahnwesens, sie kennzeichnen

aber auch die Schwierigkeiten, mit denen der Betrieb auf schmalspurigen Eisenbahnen nicht nur in den ersten Anfängen zu kämpfen hatte, so daß die Betriebsergebnisse manchen Fachmann zu einem vernichtenden Urteil über die schmale Spurweite verleiten konnten.

Es ist wohl nicht unbekannt, daß auf der ehemaligen Bosnabahn (Spurweite 76 cm) anfangs Lokomotiven von 5,7 und 6,5 t Reibungsgewicht den Zugverkehr vermittelten, und daß erst nach Maßgabe des Fortschritts im Maschinenbau Lokomotiven von 12,1 und 20,0 t Reibungsgewicht beschafft werden konnten, welche die Betriebsausgaben in ein immer günstigeres Verhältnis zu den Einnahmen brachten. Ebenso haben die königlich württembergischen Staatseisenbahnen auf ihren schmalspurigen Linien das Reibungsgewicht der Lokomotiven mit anfänglich 3 gekuppelten Achsen von 19 und 21 t durch Übergang zu Lokomotiven mit 4 Triebachsen auf 28 und 30 t erhöht, während die königlich sächsischen Staatseisenbahnen in gleicher Weise das ursprüngliche Gewicht ihrer schmalspurigen Lokomotiven von 15,45 t allmählich bis auf 41,50 t gesteigert haben. Der Einführung der verschiedenen Lokomotivbauarten auf der Rhätischen Bahn mit ihrer immer mehr zunehmenden Zugkraft wurde bereits oben gedacht.

Selbstverständlich lassen sich alle Vorteile, welche die Erhöhung der Lokomotivzugkraft für den Betrieb einer Eisenbahn mit sich bringt, nur sehr schwer ziffermäßig nachweisen, schon aus dem einfachen Grunde, weil die Beschaffung umfassender Daten ein Ding der Unmöglichkeit ist. Daß aber die vorstehend angeführten Eisenbahnverwaltungen den von ihnen einmal eingeschlagenen Weg der Erhöhung der Leistungsfähigkeit ihrer Lokomotiven nicht mehr verlassen haben, ist ein Beweis für die wirtschaftlichen Erfolge ihres Vorgehens. Auch darf nicht übersehen werden, daß den meisten Ausgaben eine anhaltende Neigung zum Steigen innezuwohnen scheint, daß daher die größtmögliche Verminderung der Betriebskosten bald eine Lebensfrage so mancher Eisenbahn werden wird. Kein Mittel, das zu diesem Ziele führt, darf unbeachtet bleiben. Auch die Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Lokomotiven verdient von den maßgebenden Kreisen auf Grund der Betriebsverhältnisse der eigenen Bahnlinie einer eingehenden Prüfung unterzogen zu werden.

Die Eisenbahnen Deutschlands, Englands und Frankreichs in den Jahren 1902 bis 1904.¹⁾

Die nachfolgende vergleichende Darstellung entspricht im wesentlichen den seit einer Reihe von Jahren regelmäßig im Archiv für Eisenbahnwesen veröffentlichten. Eine Änderung ist diesmal insofern eingetreten, als bei den Längenangaben nicht nur, wie bisher, die Haupt- und Nebenbahnen, sondern auch soweit als möglich die nebenbahnähnlichen Kleinbahnen berücksichtigt sind, wodurch ein genaueres Bild über die Ausstattung der Vergleichsländer mit Eisenbahnen gewonnen wird.

Am Ende des Betriebsjahrs 1904 waren in den in der Überschrift genannten Staaten — in Deutschland und Frankreich²⁾ unter Berücksichtigung der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen, d. h. solcher Bahnen, die hauptsächlich den örtlichen Personen- und Güterverkehr innerhalb eines Gemeindebezirkes oder benachbarter Gemeindebezirke vermitteln — an Eisenbahnen vorhanden:

1) Vergl. Archiv 1907 S. 169 ff.: Die Eisenbahnen Deutschlands, Englands und Frankreichs in den Jahren 1901 bis 1903.

2) Die Angaben hierüber sind für Deutschland der deutschen Kleinbahnstatistik, für Frankreich der französischen Eisenbahnstatistik, Teil II, entnommen. Die englischen Light Railways sind in den zur Verfügung stehenden Statistiken im allgemeinen mit den Tramways zusammengefaßt, so daß sie nicht mit zum Vergleich herangezogen werden können. Die Light Railways Irlands dagegen sind in den Railway Returns berücksichtigt, die sich im übrigen nur auf die eigentlichen Eisenbahnen beziehen. Die englischen Light Railways haben eine sehr viel geringere Ausdehnung als die tramways pour voyageurs et marchandises in Frankreich und die nebenbahnähnlichen Kleinbahnen in Deutschland. Nach dem jüngsten Jahresbericht des englischen Kleinbahnamtes sind seit Erlaß des dortigen Kleinbahngesetzes vom 14. August 1896 nur etwa 885 km dem Verkehr übergeben worden.

	überhaupt		auf 100 qkm Grundfläche		auf je 10 000 Einwohner	
	im einzelnen	im ganzen	im einzelnen	im ganzen	im einzelnen	im ganzen
	Kilometer		Kilometer		Kilometer	
1. in Deutschland:						
a) vollspurige Hauptbahnen . . .	33 031	63 142	6,105	11,677	5,362	10,632
b) " Nebenbahnen . . .	20 791		3,845		3,501	
zusammen . . .	53 822		9,953		9,063	
c) schmalspurige Nebenbahnen	1 995		0,369		0,336	
zusammen Haupt- und Nebenbahnen	55 817		10,322		9,399	
d) nebenbahnähnl. Kleinbahnen	7 325	1,355	1,233			
2. in England:						
eigentliche Eisenbahnen (mit Einschluß der Light Railways Irlands)	—	36 418	—	11,398	—	8,786
3. in Frankreich:						
a) Lignes d'intérêt général . . .	39 355	50 273	7,336	9,371	10,101	12,903
b) " " local . . .	6 418		1,196		1,607	
c) Tramways pour voyageurs et marchandises	4 500		0,839		1,155	

Seit 1902 sind dem Betriebe übergeben worden:

in Deutschland:

- 379 km vollspurige Hauptbahnen,
- 1 479 " " Nebenbahnen,
- 116 " schmalspurige " und
- 1 062 " nebenbahnähnliche Kleinbahnen,

zusammen 3 036 km Eisenbahnen;

in England:

zusammen 775 km Eisenbahnen;

in Frankreich:

- 461 km lignes d'intérêt général,
- 658 " " " local,
- 804 " tramways pour voyageurs et marchandises,

zusammen 1 923 km Eisenbahnen.

Gegen 1902 hat somit das Eisenbahnnetz in Deutschland einen Zuwachs von 5,05 ‰, in England einen solchen von 2,18 ‰ und in Frankreich einen solchen von 3,98 ‰ erfahren.

Die nachstehenden Angaben über die Hauptbetriebsergebnisse der Eisenbahnen (ausschließlich der Kleinbahnen)¹⁾ sind amtlichen Quellen entnommen und zwar:

1. der im Reichs-Eisenbahn-Amt bearbeiteten Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands,
2. den Parlaments-Berichten des englischen Board of Trade (Railway Returns),
3. der vom französischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten herausgegebenen französischen Eisenbahnstatistik.²⁾

Bei den deutschen Bahnen beziehen sich — der als Quelle benutzten Statistik entsprechend — die Angaben über die Bahnlänge, das verwendete Anlagekapital und den Bestand an Betriebsmitteln auf sämtliche der Aufsicht des Reichs unterliegende Haupt- und Nebenbahnen mit Einschluß der schmalspurigen Nebenbahnen, dagegen die Angaben über die Leistungen der Betriebsmittel nur auf die Haupt- und die vollspurigen Nebenbahnen, und die Angaben über die Verkehrsverhältnisse, die Einnahmen, Ausgaben usw. auf die Vollspurbahnen und solche schmalspurigen Nebenbahnen, die zusammen mit Vollspurbahnen in ungetrennter Rechnung verwaltet werden.

Bei den Angaben über die französischen Eisenbahnen sind die Schmalspurbahnen durchweg berücksichtigt. Außer Betracht gelassen sind die Industrie- (Privatanschluß-) und Straßenbahnen. In der englischen Statistik fehlen Angaben über Art und Spurweite der Bahnen.

Bei der Darstellung der Verkehrsergebnisse und der Verkehrseinnahmen hat, um einigermaßen vergleichsfähige Zahlen zu gewinnen, eine von der deutschen Statistik abweichende Ordnung Platz greifen müssen. Im übrigen sind bei der Vergleichung der gegebenen statistischen Zahlen zu berücksichtigende Unterschiede, soweit möglich, durch Anmerkungen kurz erläutert worden.

Das Betriebsjahr umfaßt bei einem Teile der deutschen Bahnen die Zeit vom 1. April bis zum 31. März, im übrigen zumeist das Kalenderjahr.

Bei der Umrechnung sind 1 £ = 20 *ℳ*, 1 Frc. = 0,80 *ℳ*, 1 mile = 1,609 km und 1 ton = 1 016 kg angenommen worden.

1) Vgl. Anmerkung 2 auf Seite 331.

2) Der letzte Band dieser Statistik für 1904 ist erst Anfang 1908 erschienen.

Gegenstand	Deutschland			England		
	1902	1903	1904	1902	1903	1904
1. Ausdehnung und						
Bahn- (Eigentums-) Länge km	53 883	55 017	56 059	35 643	36 098	36 418
davon sind:						
Staatsbahnen "	48 259	50 051	50 956	—	—	—
in Proz. der Bahnlänge . %	89,6	91,0	90,9	—	—	—
doppel- und mehrgleisig . km	18 580	18 812	19 124	19 871	20 113	20 257
in Proz. der Bahnlänge . %	34,4	34,2	34,1	55,7	55,7	55,6
schmalspurig km	1 879	1 961	1 995	.	.	.
in Proz. der Bahnlänge . %	3,5	3,6	3,6	.	.	.
Betriebslänge:						
am Jahreschluß km	1) 54 122	1) 55 042	1) 56 087	35 643	36 098	36 418
im Jahresdurchschnitt . . "	52 437	53 259	54 497	2) 35 583	2) 35 870	2) 36 258
für den Personenverkehr "	51 369	52 152	53 189			
" " Güterverkehr . . "	52 271	53 088	54 322			
Verwendetes Anlagekapital:						
überhaupt Mill. M	13 577	13 953	14 326	24 337	24 901	25 370
für 1 km Bahnlänge . . . M	251 980	253 611	255 547	682 805	689 805	696 631
Von dem verwendeten Anlagekapital sind beschafft:						
a) bei den Staatsbahnen:						
durch Staatsanleihen und aus außerordentlichen Fonds usw. Mill. M	12 867	13 370	13 719	—	—	—
b) bei den Privatbahnen:						
durch Ausgabe						
von Aktien "	345	247	255	3) 17 855	3) 18 202	3) 18 543
" Obligationen "	276	246	253	6 482	6 699	6 827

1) Bei der Betriebslänge der deutschen Eisenbahnen am Jahreschluß sind die schmalspurigen Nebenbahnen sämtlich berücksichtigt, dagegen bei der Betriebslänge im Jahresdurchschnitt nur insoweit, als sie mit Vollspurbahnen in ungetrennter Rechnung verwaltet werden.

2) Die Betriebslänge im Jahresdurchschnitt geht aus der englischen Statistik nicht

Frankreich			Zunahme oder Abnahme in 1904 gegen 1902						
1902	1903	1904	Deutschland		England		Frankreich		
			Betrag	in %	Betrag	in %	Betrag	in %	
Anlagekapital.									
44 654	45 223	45 778	+ 2 176	+ 4,0	+ 775	+ 2,2	+ 1 119	+ 2,5	
2 780	2 780	2 780	+ 2 697	+ 5,6	—	—	—	—	
6,3	6,2	6,1	+ 1,3	+ 1,5	—	—	— 0,2	— 3,2	
16 553	16 669	16 731	+ 544	+ 2,9	+ 386	+ 1,9	+ 178	+ 1,1	
37,1	37,0	36,8	— 0,3	— 0,3	— 0,1	— 0,2	— 0,5	— 1,3	
5 189	6 006	6 590	+ 116	+ 6,2	.	.	+ 1 401	+ 27,0	
11,6	13,3	14,4	+ 0,1	+ 2,9	.	.	+ 2,3	+ 24,1	
44 696	45 233	45 833	+ 1 965	+ 3,6	+ 775	+ 2,2	+ 1 137	+ 2,5	
44 086	45 051	45 611	+ 2 060	+ 3,9	+ 675	+ 1,9	+ 1 525	+ 3,5	
			+ 1 820	+ 3,5					
44 086	45 015	45 565	+ 2 051	+ 3,9			+ 1 479	+ 3,4	
14 162	14 327	14 506	+ 749	+ 5,5	+ 1 033	+ 4,2	+ 343	+ 2,4	
317 143	316 800	316 891	+ 3 467	+ 1,4	+ 13826	+ 2,0	— 252	— 0,1	
.	.	.	+ 852	+ 6,6	—	—	.	.	
*) 1 238	*) 1 238	*) 1 237	— 90	— 26,1	+ 688	+ 3,9	— 1	— 0,1	
10 575	10 703	10 811	— 23	— 8,3	+ 345	+ 5,3	+ 236	+ 2,2	

hervor. Es ist deshalb der Durchschnitt der Betriebslänge am Schlusse des Vorjahrs und des Betriebsjahrs als durchschnittliche Betriebslänge des letzteren angenommen worden.

*) Als Aktien sind das ordinary, guaranteed und preferential capital zusammengefaßt, während loans and debenture stocks als Obligationen nachgewiesen sind.

*) Diese Angabe bezieht sich nur auf die französischen Hauptbahnen.

Gegenstand	Deutschland			England		
	1902	1903	1904	1902	1903	1904
2. Betriebsmittel und						
I. Bestand.						
Lokomotiven und Triebwagen Stück	1) 20 748	1) 21 309	1) 21 900	22 130	22 385	22 443
auf 10 km Betriebslänge am Jahresschluß "	3,83	3,87	3,90	6,21	6,20	6,18
Personenwagen "	42 356	43 265	44 528	49 858	50 495	50 728
auf 10 km Betriebslänge am Jahresschluß "	8,01	8,05	8,13	13,98	13,99	13,93
Gepäck-, Güter- und sonstige Wagen "	432 783	436 742	446 042	750 090 2)	757 240 2)	762 425 2)
auf 10 km Betriebslänge am Jahresschluß "	80,90	81,03	79,79	210,45	209,77	209,82
Postwagen "	2 332	2 361	2 351	(bei den Personenwagen)		
II. Leistungen						
der eigenen und fremden Fahrzeuge auf eigener Bahn.						
a) Lokomotiven und Triebwagen.						
1. Zugkm:						
in Schnell- und Personenzügen Mill.	253,6	268,3	285,4	367,3	378,9	386,2
in gemischten Zügen "	53,3	55,6	57,6	2,9	3,1	2,9
„ Güterzügen "	194,7	206,0	216,3	273,0	257,0	249,3
„ Arbeits- und Materialzügen "	5,4	5,4	6,0	.	.	.
überhaupt "	507,0	535,3	565,3	643,2	634,0	638,4
auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge "	9 800	10 186	10 554	18 077	17 674	17 619

1) Hier sind nur die im Eigentum der Eisenbahnen stehenden Lokomotiven, Trieb-, Personen-, Güter- und sonstige Wagen nachgewiesen. Unter Berücksichtigung der von Dritten überwiesenen Fahrzeuge standen zur Verfügung:

	1902	1903	1904
Lokomotiven und Triebwagen	20 748	21 327	21 918
Personenwagen	42 666	43 612	44 855
Gepäck-, Güter- und sonstige Wagen	442 219	446 213	456 341

Frankreich			Zunahme oder Abnahme in 1904 gegen 1902					
1902	1903	1904	Deutschland		England		Frankreich	
			Betrag	in %	Betrag	in %	Betrag	in %
11 822	12 026	12 236	+ 1 152	+ 5,5	+ 313	+ 1,4	+ 414	+ 3,5
2,65	2,66	2,67	+ 0,07	+ 1,8	— 0,05	— 0,3	+ 0,02	+ 0,5
30 459	30 817	30 934	+ 2 172	+ 5,1	+ 870	+ 1,7	+ 475	+ 1,6
6,32	6,31	6,75	+ 0,12	+ 1,5	— 0,05	— 0,4	— 0,07	— 1,0
307 591	311 484	315 822	+ 13 259	+ 3,1	+ 12 335	+ 1,6	+ 8 231	+ 2,7
68,52	68,82	68,96	— 0,51	— 0,6	— 1,10	— 0,5	+ 0,16	+ 0,2
(bei den Gepäckwagen)			+ 19	+ 0,3				
190,6	190,6	192,7	+ 31,3	+ 12,5	+ 18,9	+ 5,1	+ 2,1	+ 1,1
49,6	51,9	55,1	+ 4,3	+ 8,1	—	—	+ 5,5	+ 11,1
118,6	116,4	109,5	+ 21,3	+ 11,2	— 23,2	— 8,5	— 9,1	— 7,7
1,9	1,9	1,7	+ 0,6	+ 11,1			— 0,2	— 10,5
360,7	360,7	359,0	+ 58,5	+ 11,5	— 4,3	— 0,7	— 1,7	— 0,5
8 181	8 005	7 871	+ 754	+ 7,7	— 458	— 2,5	— 310	— 3,3

²⁾ Darunter an Güterwagen (waggon's of all kinds used for the conveyance of live stock, minerals or general merchandise): 1902 = 711 059, 1903 = 717 694, 1904 = 722 256 Stück.

³⁾ Diese Angaben beziehen sich nur auf die vollspurigen Haupt- und Nebenbahnen Deutschlands.

Gegenstand	Deutschland			England		
	1902	1903	1904	1902	1903	1904
2. Nutzk ^m Mill.	531,4	562,4	595,9	.	.	.
3. Lokomotiv ^{km} „	800,2	847,7	902,7	.	.	.
auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge „	15 466	16 131	16 850	.	.	.
b) Wagen.						
1. in Schnell-, Personen- und gemischten Zügen „	<u>Wagenachskilometer</u>			.	.	.
	6 284,3	6 647,9	7 046,0	.	.	.
2 Güter- und Arbeitszügen „	12 922,3	13 636,8	14 317,0	.	.	.
zusammen „	19 206,8	20 284,7	21 363,0	.	.	.
auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge „	371 210	386 011	398 747	.	.	.
Auf 1 km durchschnittlicher Be- triebslänge kommen geförderte Züge durchschnittlich auf 1 Tag	26,83	27,91	28,92	49,53	48,42	48,37
Durchschnittliche Stärke:						
der Schnell-, Personen- und ge- mischten Züge „	<u>Wagenachsen</u>			.	.	.
	20,5	20,5	20,5	.	.	.
der Güter- und Arbeitszüge „	64,6	64,5	64,3	.	.	.
aller Züge „	37,9	37,9	37,8	.	.	.
III. Leistungen						
der eigenen Lokomotiven						
und Triebwagen auf eigener						
und fremder Bahn:						
überhaupt Mill. km	800,8	848,6	904,0	.	.	.
auf ein Fahrzeug km	40 028	41 324	42 662	.	.	.

1) Diese Angabe bezieht sich nur auf die französischen Hauptbahnen.

Frankreich			Zunahme oder Abnahme in 1904 gegen 1902					
1902	1903	1904	Deutschland		England		Frankreich	
			Betrag	in %	Betrag	in %	Betrag	in %
.	.	.	+ 64,5	+ 12,1	.	.	.	.
426,6	428,7	440,1	+ 102,5	+ 12,5	.	.	+ 18,5	+ 3,2
9 678	9 522	9 650	+ 1 384	+ 8,9	.	.	— 28	— 0,3
Wagenkilometer								
2 420,2	2 388,2	2 453,4	+ 761,5	+ 12,1	.	.	+ 33,2	+ 1,4
4 117,0	4 149,6	4 023,8	+ 1 394,7	+ 10,8	.	.	— 93,2	— 2,2
6 537,2	6 537,8	6 477,2	+ 2 156,2	+ 11,2	.	.	— 60,0	— 0,9
148 283	145 120	142 000	+ 27 537	+ 7,4	.	.	— 6 274	— 4,2
22,41	21,93	21,56	+ 2,07	+ 7,7	— 1,20	— 2,5	— 0,34	— 3,5
Wagen								
10,1	9,8	9,9	—	—	.	.	— 0,2	— 2,0
34,2	35,1	36,2	— 0,3	— 0,5	.	.	+ 2,0	+ 5,3
18,1	18,1	18,3	— 0,1	— 0,3	.	.	+ 0,2	+ 1,1
1) 406,0	1) 402,5	1) 400,0	+ 103,2	+ 12,9	.	.	— 6,0	— 1,5
40 317	38 930	38 729	+ 2 634	+ 6,6	.	.	— 1 578	— 3,9

Gegenstand	Deutschland			England		
	1902	1903	1904	1902	1903	1904
8. Verkehrs-						
Personenverkehr.						
Beförderte Personen Mill.	1) 891,0	1) 957,7	1) 1 029,3	2) 1 188,2	2) 1 195,3	2) 1 198,7
Personenkm "	21 092	22 497	23 825	.	.	.
auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge	410 597	481 372	447 936	.	.	.
auf 1 Zugkm	68,7	69,5	69,5	.	.	.
Durchschnittliche Fahrt einer Person km	23,67	23,49	23,11	.	.	.
Durchschnittsertrag:						
für 1 Person M	0,62	0,62	0,60	0,6044	0,6045	0,601
„ 1 Personenkm M	2,63	2,63	2,39	.	.	.
Güterverkehr						
(ohne Eil- und Postgut und ohne den Tierverkehr).						
Beförderte Tonnen Mill.	4) 336,3	4) 364,3	4) 380,6	443,6	451,1	457,0
Tonnenkm "	33 573,9	36 246,0	37 972,0	.	.	.
auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge	642 309	682 820	699 019	.	.	.
Durchschnittliche Beförderungs- strecke einer Gütertonne . km	99,82	99,49	99,76	.	.	.
Durchschnittsertrag:						
für 1 Gütertonne M	3,50	3,49	3,30	2,39	2,38	2,36
„ 1 Tonnenkm. M	3,51	3,50	3,51	.	.	.

1) Diese Angaben beziehen sich auf die vollspurigen Haupt- und Nebenbahnen sowie auch auf solche schmalspurigen Nebenbahnen, die mit Vollspurbahnen in ungetrennter Rechnung verwaltet werden. Die Zahl der Personenkilometer auf 1 Zugkilometer bezieht sich nur auf Vollspurbahnen.

2) Ohne die Inhaber von Zeitkarten (für 1902 = 592 570, für 1903 = 618 005 und für 1904 = 643 873). — Die bedeutende Abnahme der Anzahl gegen frühere Jahre beruht darauf, daß die Zeitkarten usw. bisher ohne Rücksicht auf die Gültigkeitsdauer nur nach der Stückzahl angegeben waren, während sie von 1902 ab auf die volle Jahresdauer berechnet werden.

Frankreich			Zunahme oder Abnahme in 1904 gegen 1902					
1902	1903	1904	Deutschland		England		Frankreich	
			Betrag	in %	Betrag	in %	Betrag	in %
526,8	577,1	607,8	+ 188,3	+ 15,5	+ 10,5	+ 0,9	+ 81,0	+ 15,4
13 538,5	13 627,0	14 003,3	+ 2 733	+ 13,0	.	.	+ 466,8	+ 3,4
307 047	302 506	307 184	+ 37 389	+ 9,1	.	.	+ 137	+ 0,0
57,1	57,3	57,8	+ 0,8	+ 1,2	.	.	+ 0,7	+ 1,2
29,3	29,7	30,0	— 0,33	— 2,2	.	.	+ 0,3	+ 0,7
0,77	0,74	0,71	— 0,02	— 3,2	.	.	— 0,06	— 7,8
2,95	3,02	2,98	— 0,04	— 1,5	.	.	+ 0,03	+ 1,0
128,3	135,6	136,2	+ 44,3	+ 13,2	+ 13,4	+ 3,0	+ 8,0	+ 6,2
16 292,0	16 710,7	16 673,7	+ 4 398,1	+ 13,1	.	.	+ 381,7	+ 2,3
369 551	371 225	365 933	+ 56 710	+ 8,5	.	.	— 3 618	— 1,0
127,12	123,25	122,40	— 0,06	— 0,1	.	.	— 4,72	— 3,7
4,82	4,59	4,53	—	—	— 0,03	— 1,3	— 0,29	— 6,0
3,79	3,73	3,70	—	—	.	.	— 0,09	— 2,4

ergebnisse.

*) Über die auf der Pariser Untergrundbahn zurückgelegten Personenkilometer enthält die französische Eisenbahnstatistik keine Angaben. Der Verkehr dieser Bahn ist daher nur bei der Zahl der beförderten Personen und beim Durchschnittsertrage für 1 Person berücksichtigt.

*) Bei den deutschen Bahnen ist Frachtgut, Militärgut und frachtpflichtiges Dienstgut nachgewiesen.

Gegenstand	Deutschland			England		
	1902	1903	1904	1902	1903	1904
Tierverkehr						
(bei Frankreich insoweit, als er mit Güterzügen bedient wird).						
Beförderte Tonnen ¹⁾ Mill.	3,6	3,8	3,7	.	.	.
Tonnenkm "	443,9	474,7	467,2	.	.	.
Durchschnittliche Beförderungsstrecke einer Tonne . . . km	123,01	126,53	126,77	.	.	.
Durchschnittsertrag:						
für 1 Tonne <i>M</i>	9,99	10,16	10,10	.	.	.
„ 1 Tonnenkm <i>K</i>	8,12	8,03	7,97	.	.	.
In besondere:						
Kohlenverkehr²⁾						
(beim Güterverkehr bereits berücksichtigt).						
Beförderte Tonnen Mill.	.	.	.	.	.	.
Tonnenkm . . . . . "	.	.	.	.	.	.
Durchschnittliche Beförderungsstrecke einer Tonne . . . km	.	.	.	.	.	.
Durchschnittsertrag:						
für 1 Tonne <i>M</i>	.	.	.	.	.	.
„ 1 Tonnenkm <i>K</i>	.	.	.	.	.	.

1) Das Tiergewicht wird nach Durchschnittssätzen berechnet, die betragen

nach der
deutschen französischen
Statistik

für Pferde, Maultiere, Esel kg	450	400
„ Ochsen und Stiere "	600	600
„ Kühe, Rinder (Fersen) "	400	600
„ Kälber "	60	90
„ fette und magere Schweine "	100	90
„ Ferkel "	20	90
„ Schafe, Lämmer, Ziegen "	40	30
„ Gänse, Puten "	5	—
„ Enten und kleines Geflügel "	2	—

Frankreich			Zunahme oder Abnahme in 1904 gegen 1902					
1902	1903	1904	Deutschland		England		Frankreich	
			Betrag	in %	Betrag	in %	Betrag	in %
2,3	2,5	2,5	+ 0,1	+ 2,8	.	.	+ 0,2	+ 8,7
298,3	311,0	321,3	+ 23,3	+ 5,2	.	.	+ 28,5	+ 9,7
126,07	126,03	127,45	+ 3,76	+ 3,1	.	.	+ 2,38	+ 1,9
10,41	10,41	10,07	+ 0,11	+ 1,1	.	.	— 0,34	— 3,3
8,33	8,26	7,90	— 0,15	— 1,8	.	.	— 0,43	— 5,2
37,2	39,2	39,2	.	.	.	.	+ 2,7	+ 7,3
3 818,3	3 914,6	4 004,4	.	.	.	.	+ 185,6	+ 4,9
102,67	99,79	100,47	.	.	.	.	— 2,30	— 2,1
2,73	2,71	2,59	.	.	.	.	— 0,16	— 5,8
2,68	2,71	2,58	.	.	.	.	— 0,10	— 3,7

2) Mit Einschluß der Fahrzeuge.

3) Den Angaben über den französischen Kohlenverkehr können vergleichsfähige Mitteilungen über den gesamten deutschen Kohlenverkehr nicht gegenübergestellt werden. Es sind deshalb auf S. 351/352 wenigstens die Hauptzahlen des Kohlenverkehrs auf den preußisch-hessischen Staatsbahnen angeführt. Wegen der gleichfalls in die obige Übersicht schwer einzuordnenden Angaben über den englischen Kohlenverkehr vgl. S. 362.

Gegenstand	Deutschland			England		
	1902	1903	1904	1902	1903	1904
4. Finanzielle						
I. Verkehrseinnahmen.						
1. Personenbeförderung . Mill. \mathcal{M}	554,7	589,0	616,6	792,4	799,7	801,3
auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge \mathcal{M}	10 798	11 294	11 593	22 271	22 294	22 100
auf 1 Zugkm der Schnell-, Personen- und gemischten Züge "	1,81	1,82	1,80	2,14	2,12	2,06
in Proz. der Verkehrseinnahmen %	29,57	29,35	29,32	38,32	38,79	38,60
2. Gepäck ¹⁾ Mill. \mathcal{M}	18,0	19,3	20,3			
3. Hunde "	0,7	0,8	0,8			
4. Nebenerträge des Personen- und Gepäckverkehrs . . Mill. \mathcal{M}	4,0	4,2	4,5			
5. Gesamteinnahme des Personen- und Gepäckverkehrs (1-4) Mill. \mathcal{M}	577,4	613,3	642,1			
auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge \mathcal{M}	11 239	11 760	12 072	155,4	159,7	166,5
in Prozenten:						
der Verkehrseinnahmen "	30,78	30,46	30,43			
" Gesamteinnahmen . "	28,46	28,32	28,27			
6. Postgut Mill. \mathcal{M}	1,7	2,1	2,0			
7. Eilgut ²⁾ "	48,4	53,5	58,8			
8. Lebende Tiere:						
mit Personenzügen "	} 36,0	38,1	37,2	29,7	29,6	28,3
" Güterzügen "						
9. zusammen 5-8. "	663,5	707,0	740,1	977,5	989,0	996,1
auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge \mathcal{M}	12 654	13 274	13 581	27 472	27 571	27 470
10. Frachtgut Mill. \mathcal{M}	1 177,3	1 270,0	1 333,0	1 063,7	1 072,6	1 079,7
auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge \mathcal{M}	22 522	23 926	24 539	29 331	29 903	29 779
1) An Gepäck wurden befördert:				1902	1903	1904
auf den deutschen Bahnen Mill. t				1,091	1,059	1,119
" " französischen Hauptbahnen "				1,084	1,155	1,198
darunter zahlungspflichtig "				0,427	0,446	0,464

Frankreich			Zunahme oder Abnahme in 1904 gegen 1902					
1902	1903	1904	Deutschland		England		Frankreich	
			Betrag	in %	Betrag	in %	Betrag	in %
407,3	424,5	433,3	+ 61,9	+ 11,3	+ 8,9	+ 1,1	+ 26,0	+ 6,4
9 237	9 422	9 509	+ 795	+ 7,4	- 171	- 0,8	+ 272	+ 2,9
1,70	1,75	1,75	- 0,01	- 0,6	- 0,08	- 3,7	+ 0,05	+ 2,9
34,23	34,80	35,20	- 0,35	- 1,3	- 0,32	- 0,6	+ 0,97	+ 2,8
13,9	14,3	15,3	+ 2,3	+ 12,3			+ 1,6	+ 11,5
1,0	1,0	1,1	+ 0,1	+ 14,3			+ 0,1	+ 10,0
4,1	4,9	5,2	+ 0,5	+ 12,5			+ 1,1	+ 26,3
426,3	445,3	455,1	+ 64,7	+ 11,3			+ 28,3	+ 6,3
9 672	9 883	9 978	+ 833	+ 7,4	+ 11,1	+ 7,1	+ 306	+ 3,2
35,34	36,50	36,97	- 0,35	- 1,1			+ 1,13	+ 3,2
35,23	35,89	36,38	- 0,19	- 0,7			+ 1,15	+ 3,3
34,8	36,9	38,0	+ 0,3	+ 17,6			+ 3,2	+ 9,2
68,7	69,4	75,6	+ 10,4	+ 21,5			+ 7,1	+ 10,3
9,6	9,4	9,3	+ 1,3	+ 3,3			- 0,3	- 3,1
24,4	25,7	25,4			- 1,4	- 4,7	+ 1,0	+ 4,1
563,3	586,6	603,6	+ 76,6	+ 11,5	+ 18,6	+ 1,9	+ 39,3	+ 7,1
12 789	13 021	13 234	+ 927	+ 7,3	- 2	- 0,0	+ 445	+ 3,5
617,9	622,9	617,6	+ 155,7	+ 13,2	+ 16,0	+ 1,3	- 0,3	- 0,1
14 017	13 837	13 554	+ 2 017	+ 9,0	+ 448	+ 1,3	- 463	- 3,3

2) An Eilgut wurden befördert:

	1902	1903	1904
auf den deutschen Bahnen Mill. t	2,741	3,026	3,209
„ „ französischen Hauptbahnen	2,130	2,158	2,332

23*

Gegenstand	Deutschland			England		
	1902	1903	1904	1902	1903	1904
in Prozenten:						
der Verkehrseinnahmen <i>ℳ</i>	62,76	63,08	63,16	52,11	52,03	52,02
„ Gesamteinnahmen „	58,04	58,64	58,70	48,58	48,36	48,37
11. Nebenerträge des Güterverkehrs „	34,9	36,3	37,3	.	.	.
12. zusammen Verkehrseinnahmen Mill. <i>ℳ</i>	1 875,7	2 013,3	2 110,4	2 041,3	2 061,6	2 075,5
auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge <i>ℳ</i>	35 770	37 803	38 725	57 365	57 414	57 250
auf 1 Zugkm „	3,67	3,74	3,71	3,17	3,35	3,35
in Prozenten der Gesamteinnahme „	92,47	92,96	92,93	93,33	92,96	92,81
II. Sonstige Einnahmen . Mill. <i>ℳ</i>	1) 152,7	1) 152,5	1) 160,5	2) 148,3	2) 156,3	2) 160,9
III. Gesamteinnahmen „	2 028,4	2 165,8	2 270,9	2 189,4	2 217,9	2 236,7
auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge <i>ℳ</i>	38 684	40 666	41 671	61 529	61 828	61 688
Gesamtausgaben:						
überhaupt Mill. <i>ℳ</i>	4) 1 314,6	4) 1 360,7	4) 1 436,3	1 356,8	1 371,3	1 383,5
für 1 km durchschnittlicher Betriebslänge <i>ℳ</i>	25 070	25 548	26 356	38 131	38 228	38 156
in Prozenten der Betriebseinnahme %	64,81	62,82	63,25	61,97	61,83	61,85
Überschuß:						
im ganzen Mill. <i>ℳ</i>	713,8	805,1	834,6	832,6	846,5	853,2
für 1 km durchschnittlicher Betriebslänge <i>ℳ</i>	13 614	15 118	15 315	23 398	23 600	23 532
in Proz. des Anlagekapitals %	5,40	5,95	6,00	3,42	3,40	3,36
„ „ der Roheinnahme „	35,19	37,18	36,75	38,03	38,17	38,13

1) Darunter:

	1902	1903	1904
für Überlassung von Bahnanlagen und für Leistungen zu gunsten Dritter Mill. <i>ℳ</i>	49,0	48,3	49,6
für Überlassung von Fahrzeugen „	80,1	80,3	81,6
Erträge aus Veräußerungen „	46,8	46,7	48,0

2) Zu den „sonstigen Einnahmen“ rechnen die englischen Bahnen u. a. Pächte und Mieten sowie die Erträgnisse der Schifffahrt und der Fähranstalten.

Frankreich			Zunahme oder Abnahme in 1904 gegen 1902					
1902	1903	1904	Deutschland		England		Frankreich	
			Betrag	in %	Betrag	in %	Betrag	in %
51,94	51,06	50,17	+ 0,40	+ 0,6	- 0,09	- 0,3	- 1,77	- 3,4
51,06	50,32	49,36	+ 0,66	+ 1,1	- 0,31	- 0,6	- 1,70	- 3,3
8,0	10,3	9,8	+ 2,4	+ 6,9	.	.	+ 1,8	+ 22,5
1 189,7	1 219,8	1 231,0	+ 234,7	+ 12,5	+ 34,6	+ 1,7	+ 41,3	+ 3,5
26 987	27 076	26 990	+ 2 955	+ 8,3	- 115	- 0,3	+ 8	+ 0,0
3,30	3,38	3,43	+ 0,04	+ 1,1	+ 0,08	+ 2,3	+ 0,13	+ 3,9
98,30	98,34	98,40	+ 0,46	+ 0,5	- 0,42	- 0,5	+ 0,10	+ 0,1
3) 20,3	3) 20,6	3) 20,1	+ 7,8	+ 5,1	+ 12,7	+ 8,6	- 0,4	- 2,0
1 210,3	1 240,4	1 251,1	+ 242,3	+ 12,0	+ 47,3	+ 2,2	+ 40,9	+ 3,4
27 453	27 533	27 430	+ 2 987	+ 7,7	+ 159	+ 0,3	- 23	- 0,1
670,3	669,0	659,3	+ 121,7	+ 9,3	+ 26,7	+ 2,0	- 10,9	- 1,6
15 204	14 849	14 455	+ 1 286	+ 5,1	+ 25	+ 0,1	- 749	- 4,9
55,38	53,93	52,70	- 1,36	- 2,4	- 0,12	- 0,3	- 2,63	- 4,8
540,0	571,4	591,8	+ 120,8	+ 16,9	+ 20,6	+ 2,5	+ 51,8	+ 9,6
12 249	12 684	12 975	+ 1 701	+ 12,5	+ 134	+ 0,6	+ 726	+ 5,9
3,81	3,99	4,03	+ 0,60	+ 11,1	- 0,06	- 1,8	+ 0,27	+ 7,1
44,62	46,07	47,30	+ 1,36	+ 4,4	+ 0,12	+ 0,3	+ 2,63	+ 6,0

3) Die „sonstigen Einnahmen“ der französischen Bahnen setzen sich hauptsächlich zusammen aus Leihgeld für Lokomotiven und Wagen und dem Saldo aus der Wagenmietabrechnung mit fremden Bahnen, den Erträgen der Bestatterei, Pächten und Mieten, den Anteilen fremder Eisenbahnen an den Betriebskosten gemeinschaftlicher Bahnhöfe, Zinsen, Fahr- und Brückengeldern usw.

4) Mit Einschluß der Kosten erheblicher Ergänzungen und der Beschaffung ganzer Fahrzeuge.

Aus den vorstehenden Übersichten ergibt sich folgendes über Zunahme an Bahnlänge, Anlagekapital, Betriebsmittel und Verkehr.

Das Eisenbahnnetz Deutschlands übertraf am Ende des Jahres 1904 mit 56 059 km Bahnlänge das Englands um 19 641 km und
 „ Frankreich „ 10 286 „ .

Die Zunahme der Bahnlänge in den drei Jahren 1902 bis 1904 betrug:

für Deutschland	2 176 km	oder	4,0 %
„ England	775 „	„	2,2 „
„ Frankreich	1 119 „	„	2,5 „

Der Umfang des Staatsbahnnetzes¹⁾ stellte sich Ende 1904:

für Deutschland auf 50 956 km = 90,9 % der Bahnlänge,
„ Frankreich „ 2 780 „ = 6,1 „ „ „

Die Zunahme betrug im Jahre 1904 (gegen 1902) bei den Staatsbahnen:

für Deutschland 2 697 km oder 5,6 %; in Frankreich hat eine Erweiterung des Staatsbahnnetzes nicht stattgefunden.

Bei den doppel- und mehrgleisigen Strecken ergab sich im Jahre 1904 (gegenüber 1902) eine Zunahme:

in Deutschland von	544 km	oder	2,9 %
„ England „	386 „	„	1,9 „
„ Frankreich „	178 „	„	1,1 „

Die Zunahme beim Anlagekapital²⁾ beträgt für 1902 bis 1904:

bei den deutschen Eisenbahnen	5,5 %
„ „ englischen „	4,2 „
„ „ französischen „	2,4 „

Für die Betriebsmittel stellt sich die Zunahme im Jahre 1904 (gegen 1902), wie folgt:

a) bei den Lokomotiven und Triebwagen:

für Deutschland auf	5,5 %	(1 152 Stück),
„ England „	1,4 „	(313 „),
„ Frankreich „	3,5 „	(414 „),

b) bei den Personenwagen:

für Deutschland auf	5,1 %	(2 172 Stück),
„ England „	1,7 „	(870 „),
„ Frankreich „	1,6 „	(475 „),

¹⁾ Die englischen Eisenbahnen sind sämtlich Privatbahnen.

²⁾ Das kilometrische Anlagekapital ist bei den deutschen Bahnen um 1,4 %, bei den englischen Bahnen um 2 % gestiegen, bei den französischen Bahnen dagegen um 0,1 % zurückgegangen.

c) bei den Gepäck- und Güterwagen:

für Deutschland auf	3,1 0/0	(13 259 Stück),
„ England „	1,6 „	(12 335 „),
„ Frankreich „	2,7 „	(8 231 „).

Die Zahl der beförderten Personen ist in den Jahren 1902 bis 1904 gestiegen: bei den deutschen Eisenbahnen um 15,5 0/0,

„ „ englischen „ „	0,9 „
„ „ französischen „ „	15,4 „

wobei allerdings berücksichtigt werden muß, daß in der Zahl der auf den englischen Bahnen beförderten Personen die Zeitkarteninhaber nicht enthalten sind. Rechnet man auf jede Jahreszeitkarte der englischen Bahnen ebenso wie in der deutschen Statistik täglich eine Hin- und Rückfahrt, so ergibt sich für die englischen Bahnen bei der Zahl der beförderten Personen eine Steigerung von 2,9 0/0.

Die Zahl der Personenkilometer¹⁾ hat

bei den deutschen Bahnen um	13,0 0/0,
„ „ französischen „ „	3,4 „

zugenommen. Auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge für den Personenverkehr beträgt die Steigerung bei den deutschen Bahnen 9,1 0/0, bei den französischen Bahnen nur 0,04 0/0. Die Steigerung auf 1 Zugkm beträgt sowohl in Deutschland als auch in Frankreich 1,2 0/0. Die durchschnittliche Fahrt eines Reisenden ist in Deutschland von 23,67 auf 23,14 km = 2,2 0/0 zurückgegangen, in Frankreich dagegen von 29,8 auf 30,0 km = 0,7 0/0 gestiegen.

Der Durchschnittsertrag für 1 Person ist überall infolge der stärkeren Zunahme des Verkehrs in den niedrigeren Klassen zurückgegangen.

Von je 100 Reisenden benutzten:

auf den deutschen Bahnen	1902	1903	1904
die 1. Klasse	0,38	0,37	0,36
„ 2. „	9,16	9,02	9,06
„ 3. „	56,26	56,28	56,18
„ 4. „	34,20	34,33	34,40
auf den englischen Bahnen (ohne die Zeitkarteninhaber)			
die 1. Klasse	2,94	2,93	2,91
„ 2. „	6,11	6,19	5,95
„ 3. „	90,95	90,88	91,14

¹⁾ Die englischen Bahnen veröffentlichen keine Angaben über Personen- und Gütertonnenkilometer.

auf den französischen Hauptbahnen

die 1. Klasse	4,84	4,73	4,53
„ 2. „	27,38	26,29	25,49
„ 3. „	67,78	68,98	69,98.

Die Durchschnittseinnahme für 1 Personenkm ist bei den deutschen Eisenbahnen um 1,5% zurückgegangen, bei den französischen Eisenbahnen um 1% gestiegen. Der Rückgang entspricht der stärkeren Zunahme des Verkehrs in den niedrigeren Wagenklassen. Die bei den französischen Eisenbahnen trotz dieses Umstandes eingetretene Steigerung der Durchschnittseinnahme ist auf Tarifierhöhungen zurückzuführen.

Im Güterverkehr sind die beförderten Gütermengen bei den deutschen, englischen und französischen Eisenbahnen gestiegen.

Die Zahl der beförderten Gütertonnen und Tonnenkilometer betrug 1904:

bei den deutschen Eisenbahnen rund	380,6 Mill. t (37 972,0 Mill. tkm),
„ „ englischen „ „	457,0 „ „ ¹⁾
„ „ französischen „ „	136,2 „ „ (16 673,7 „ „).

Die beförderten Gütertonnen und gefahrenen Gütertonnenkilometer¹⁾ sind gestiegen:

in Prozenten:

bei den deutschen Eisenbahnen . . . %	13,2	13,1
„ „ englischen „ . . . „	3,0	— ¹⁾
„ „ französischen „ . . . „	6,2	2,3

	Gütertonnen	Gütertonnenkm
bei den deutschen Eisenbahnen . . . %	13,2	13,1
„ „ englischen „ . . . „	3,0	— ¹⁾
„ „ französischen „ . . . „	6,2	2,3

Auf den englischen Bahnen wurden befördert:

Kohlen und Erze Mill. t	325,2	349,5	355,1
sonstige Güter „ „	118,4	101,6	101,9

Die französischen Eisenbahnen beförderten:

Getreide und Mehl „ „	9,2	10,1	10,1
Wein, Essig, Sprit usw. „ „	8,8	8,8	8,0
Lebensmittel u. dgl. „ „	6,6	6,7	6,3
Metalle und Metallwaren „ „	8,3	9,3	9,5

	1902	1903	1904
Kohlen und Erze Mill. t	325,2	349,5	355,1
sonstige Güter „ „	118,4	101,6	101,9
Getreide und Mehl „ „	9,2	10,1	10,1
Wein, Essig, Sprit usw. „ „	8,8	8,8	8,0
Lebensmittel u. dgl. „ „	6,6	6,7	6,3
Metalle und Metallwaren „ „	8,3	9,3	9,5

¹⁾ Die englischen Bahnen veröffentlichen keine Angaben über Personen- und Gütertonnenkilometer.

	1902	1903	1904
Rohstoffe Mill. t	13,1	14,2	14,6
Baustoffe " "	17,7	19,2	18,5
Düngemittel " "	7,1	7,5	7,9
Kohlen, Koks und andere Brenn- stoffe " "	37,2	39,2	39,9
sonstige Güter " "	19,5	21,1	21,4

Auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge für den Güterverkehr sind die Tonnenkilometer bei den deutschen Eisenbahnen um 8,8% gestiegen, bei den französischen Eisenbahnen dagegen um 1,0% zurückgegangen.

Die durchschnittliche Beförderungstrecke einer Gütertonne ist bei den deutschen Eisenbahnen um 0,6 km oder 0,1% bei den französischen Eisenbahnen um 4,72 km oder 3,7% zurückgegangen.

Im Tierverkehr hat die Zahl der beförderten Tonnen in Deutschland um 2,8%, in Frankreich um 8,7% zugenommen. Auf den französischen Eisenbahnen wurden befördert:

	1902	1903	1904
Pferde, Maultiere, Esel Stck.	329 368	341 668	354 201
Ochsen, Kühe, Stiere "	2 532 909	2 529 189	2 569 683
Kälber, Schweine "	4 020 433	4 295 530	4 517 390
Schafe, Ziegen "	5 740 164	5 364 472	5 193 637

Die Zahl der Tonnenkilometer stieg in Deutschland um 5,2%, in Frankreich um 9,7%. Die durchschnittliche Beförderungstrecke ist in Deutschland von 123,01 auf 126,77 km oder 3,1%, in Frankreich von 125,07 auf 127,45 km oder 1,9% gestiegen. Die Durchschnittseinnahme für 1 t und 1 tkm ist in beiden Ländern nahezu gleich; sie betrug 1904 für 1 t in Deutschland 10,10 \mathcal{M} , in Frankreich 10,07 \mathcal{M} ; für 1 tkm in Deutschland 7,97 \mathcal{M} , in Frankreich 7,90 \mathcal{M} .

Den aus der französischen Statistik entnommenen Angaben über den Kohlenverkehr können vergleichsfähige Angaben der deutschen Statistik nicht gegenübergestellt werden. Es sei deshalb hier nur bemerkt, daß im Kohlenverkehr der preußisch-hessischen Staatsbahnen im Rechnungsjahre 1904 betragen hat:

die Zahl der gegen Frachtberechnung beförderten Tonnen	98 249 223,
die Zahl der Tonnenkilometer	11 142 442 687,
„ durchschnittliche Beförderungsstrecke	113,41 km,
„ Einnahme für 1 tkm	2,53 \mathcal{M} .

Die Verkehrseinnahmen haben in ihrer Gesamtheit für 1902 bis 1904 überall und zwar:

bei den deutschen Bahnen um rund 234,7 Mill. \mathcal{M} oder 12,5 %,	
„ „ englischen „ „ „ 34,6 „ „ „ 1,7 „	
„ „ französischen „ „ „ 41,3 „ „ „ 3,5 „	

zugenommen. Die kilometrische Einnahme ist bei den deutschen Bahnen um 8,3 % gestiegen, bei den französischen Bahnen nahezu unverändert geblieben, dagegen bei den englischen Bahnen um 0,9 % zurückgegangen. Auf 1 Zugkm ergab sich eine Steigerung der Verkehrseinnahmen von 1,1 % bei den deutschen, von 2,5 % bei den englischen und von 3,9 % bei den französischen Bahnen.

Die Personenbeförderung erbrachte — im ganzen genommen — eine Mehreinnahme

von 61,9 Mill. \mathcal{M} oder 11,2 % bei den deutschen Bahnen,	
„ 8,9 „ „ „ 1,1 „ „ „ englischen „ „	
„ 26,0 „ „ „ 6,4 „ „ „ französischen „ „	

Auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge ergab sie für die deutschen Bahnen eine Steigerung von 795 \mathcal{M} oder 7,4 % und für die französischen Bahnen eine solche von 272 \mathcal{M} oder 2,9 %, dagegen für die englischen Bahnen einen Ausfall von 171 \mathcal{M} oder 0,8 %. Die Durchschnittseinnahme für 1 Zugkm der der Personenbeförderung dienenden Züge hat sich nur in Frankreich und zwar um 2,9 % günstiger gestaltet; in Deutschland ist sie um 0,6 % und in England sogar um 3,7 % zurückgegangen.

Faßt man den Personen-, Gepäck-, Post-, Eilgut- und Tierverkehr, also die Verkehrszweige, die zum größten Teile von den Personenzügen, einschließlich der gemischten Züge bedient werden, zusammen, so ergibt sich eine Mehreinnahme

von 76,6 Mill. \mathcal{M} oder 11,5 % für die deutschen Bahnen,	
„ 18,6 „ „ „ 1,9 „ „ „ englischen „ „	
„ 39,8 „ „ „ 7,1 „ „ „ französischen „ „	

Auch die kilometrischen Einnahmen dieser Verkehrszweige sind bei den deutschen und französischen Bahnen gestiegen, während bei den

englischen Bahnen der Ausfall an den Einnahmen aus der Personenbeförderung nahezu ausgeglichen wird.

Der Frachtgutverkehr erbrachte für die deutschen Bahnen eine Mehreinnahme von 155,7 Mill. \mathcal{M} oder 13,2⁰/₀ und für die englischen Bahnen eine solche von 16,0 Mill. \mathcal{M} oder 1,5⁰/₀, dagegen für die französischen Bahnen eine Mindereinnahme von 0,3 Mill. \mathcal{M} oder 0,1⁰/₀. Die Einnahme auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge ist bei den deutschen Bahnen um 2017 \mathcal{M} oder 9⁰/₀ und bei den englischen Bahnen um 448 \mathcal{M} oder 1,5⁰/₀ gestiegen, dagegen bei den französischen Bahnen um 463 \mathcal{M} oder 3,3⁰/₀ gefallen.

Die Gesamteinnahmen haben sich — der im ganzen günstigen Entwicklung der Verkehrseinnahmen entsprechend — überall vermehrt und zwar

bei den deutschen Bahnen	um 242,5 Mill. \mathcal{M}	oder 12,0 ⁰ / ₀ ,
„ „ englischen	„ „ 47,3 „ „	2,2 „
„ „ französischen	„ „ 40,9 „ „	3,4 „

Ein Rückgang der kilometrischen Einnahmen ist nur bei den französischen Bahnen und zwar um 23 \mathcal{M} oder 0,1⁰/₀ eingetreten; bei den deutschen Bahnen sind diese Einnahmen um 2987 \mathcal{M} oder 7,7⁰/₀ und bei den englischen Bahnen um 159 \mathcal{M} oder 0,3⁰/₀ gestiegen.

Die Ausgaben haben sowohl im ganzen als auch auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge bei den deutschen und englischen Bahnen zu-, dagegen bei den französischen Bahnen abgenommen. Der Unterschied zwischen 1904 und 1902 beträgt:

ü b e r h a u p t :

bei den deutschen Bahnen	+ 121,7 Mill. \mathcal{M}	= 9,3 ⁰ / ₀ ,
„ „ englischen	„ „ + 26,7 „ „	= 2,0 „
„ „ französischen	„ „ — 10,9 „ „	= 1,6 „

a u f 1 k m B e t r i e b s l ä n g e :

bei den deutschen Bahnen	. . + 1 286 \mathcal{M}	= 5,1 ⁰ / ₀ ,
„ „ englischen	„ . . + 25 „	= 0,1 „
„ „ französischen	„ . . — 749 „	= 4,9 „

Wie sich die kilometrischen Ausgaben in den drei Vergleichsjahren auf die verschiedenen Verwendungszwecke verteilen, ergibt die nachstehende Übersicht:

Gegenstand	1902	
	überhaupt M	% der Gesamt- ausgabe
Deutschland.		
1. Besoldungen (Gehälter), Wohnungsgeldzuschüsse, Stellen- und andere persönliche Zulagen der etatsmäßigen Beamten und Bediensteten	6 462	25,78
2. Monats- oder Tagegehälter der ohne Anstellung verwendeten Beamten oder Bediensteten	635	2,53
3. Tage- und Akkordlöhne der Arbeiter, ausschließlich derjenigen der Bahnunterhaltungs- und Werkstättenarbeiter	2 806	11,20
4. Tagegelder, Reise- und Umzugskosten sowie andere Nebenbezüge	1 040	4,13
5. Außerordentliche Belohnungen	26	0,10
6. Wohlfahrtszwecke	882	3,52
zusammen (1—6) persönliche Ausgaben	11 853	47,28
7. Unterhaltung und Ergänzung der Ausstattungsgegenstände sowie Beschaffung der Betriebsmaterialien	3 496	13,94
darunter: Brenn-, Schmier-, Putz- und sonstige Betriebsmaterialien	(2 847	11,26)
8. Unterhaltung, Ergänzung und Erneuerung der baulichen Anlagen	4 632	18,48
9. Unterhaltung, Ergänzung und Erneuerung der Betriebsmittel und der maschinellen Anlagen	3 587	14,31
darunter: Löhne der Werkstättenarbeiter und Beschaffung der Werkstattematerialien	(2 440	9,73)
10. Für Benutzung fremder Bahnanlagen und für Dienstleistungen fremder Beamten	381	1,52
11. Für Benutzung fremder Betriebsmittel	548	2,17
12. Verschiedene Ausgaben	578	2,30
darunter:		
Steuern, Gemeindeabgaben und öffentliche Lasten	(260	1,04)
Entschädigungen auf Grund des Haftpflichtgesetzes	(136	0,54)
Ersatzleistungen	(62	0,25)
zusammen (7—12) sächliche Ausgaben	18 217	52,72
im ganzen	25 070	100,00

1903		1904		1904 gegen 1903 mehr (+) oder weniger (-)	
überhaupt M	% der Gesamt- ausgabe	überhaupt M	% der Gesamt- ausgabe	überhaupt M	%
Deutschland.					
6 494	25,42	6 634	25,17	+ 172	+ 2,7
650	2,54	606	2,30	- 30	- 4,7
2 928	11,46	3 100	11,76	+ 292	+ 10,4
1 062	4,24	1 114	4,33	+ 74	+ 7,1
26	0,10	80	0,30	+ 54	+ 207,7
921	3,61	949	3,60	+ 67	+ 7,6
12 101	47,37	12 482	47,36	+ 629	+ 5,3
3 498	13,69	3 655	13,37	+ 159	+ 4,5
(2 630	11,03)	(2 951	11,20)	(+ 104	+ 3,7)
4 628	18,11	4 679	17,37	- 53	- 1,1
3 705	14,50	3 988	15,13	+ 401	+ 11,3
(2 491	9,75)	(2 594	9,34)	(+ 154	+ 6,3)
496	1,94	384	1,46	+ 3	+ 0,3
538	2,11	566	2,15	+ 23	+ 4,2
582	2,30	702	2,66	+ 124	+ 21,5
(278	1,09)	(338	1,22)	(+ 73	+ 28,1)
(115	0,45)	(119	0,45)	(- 17	- 12,5)
(65	0,25)	(132	0,50)	(+ 70	+ 112,9)
13 447	52,63	13 874	52,64	+ 657	+ 4,3
26 548	100,00	26 356	100,00	+ 1286	+ 5,1

Gegenstand	1902	
	überhaupt M	% der Gesamt- ausgabe
England.		
1. Allgemeine Kosten	1 440	3,78
2. Betriebskosten	11 361	29,80
3. Kosten der Zugkraft	10 500	27,54
4. Bahnunterhaltung	5 737	15,04
5. Unterhaltung und Erneuerung der Betriebsmittel	3 091	8,11
6. Entschädigungen für Verletzung oder Tötung von Reisenden	80	0,21
7. Entschädigungen an Bedienstete	81	0,21
8. Entschädigungen für verlorene oder beschädigte Güter	272	0,71
9. Abgaben und Steuern	2 376	6,23
10. Verschiedene sonstige Ausgaben	1 400	3,67
zusammen (1—10)	36 888	95,80
11. Für Dampfschiffe, Häfen und Kanäle	1 793	4,70
im ganzen	38 681	100,00
Frankreich.		
1. Allgemeine Verwaltung	1 580	10,06
2. Bahnunterhaltung	2 792	18,36
3. Betriebsdienst	4 999	32,59
4. Zugförderungsdienst, einschließlich der Unterhaltung der Betriebsmittel	5 585	36,40
5. Verschiedenes	348	2,29
zusammen	15 204	100,00

Im Verhältnis zu den Einnahmen haben sich die Ausgaben durchweg günstiger gestaltet. Der Betriebskoeffizient ist gesunken:

in Deutschland	von 64,81 auf 63,25 oder 2,4 %
„ England	61,97 „ 61,85 „ 0,2 „
„ Frankreich	55,38 „ 52,70 „ 4,8 „

Die nachstehende Zusammenstellung gibt einen vergleichenden Überblick über die prozentuale Zu- oder Abnahme der Einnahmen, der Ausgaben und des Überschusses für den Gesamtverkehr in den Jahren 1902—1904:

1903		1904		1904 gegen 1902 mehr (+) oder weniger (-)	
überhaupt M	% der Gesamt- ausgabe	überhaupt M	% der Gesamt- ausgabe	überhaupt M	%
England.					
1 444	3,78	1 455	3,81	+ 15	+ 1,0
11 358	29,71	11 300	29,61	- 61	- 0,5
10 314	26,98	10 190	26,71	- 310	- 3,0
5 869	15,35	5 844	15,32	+ 107	+ 1,9
3 113	8,14	3 108	8,13	+ 12	+ 0,4
88	0,23	74	0,19	- 6	- 7,5
87	0,23	90	0,23	+ 9	+ 11,1
243	0,61	222	0,58	- 50	- 18,4
2 505	6,56	2 613	6,85	+ 237	+ 10,0
1 424	3,73	1 456	3,83	+ 56	+ 4,0
36 445	95,34	36 347	95,26	+ 9	+ 0,0
1 783	4,66	1 809	4,74	+ 16	+ 0,9
38 228	100,00	38 156	100,00	+ 25	+ 0,1
Frankreich.					
1 510	10,17	1 470	10,17	- 60	- 3,9
2 759	18,58	2 654	18,36	- 138	- 4,9
4 861	32,73	4 761	32,91	- 288	- 4,8
5 363	36,12	5 189	35,90	- 346	- 6,3
356	2,40	881	2,63	+ 33	+ 9,5
14 849	100,00	14 455	100,00	- 749	- 4,9

Es betrug der prozentuale Unterschied:

bei den deutschen Bahnen %
 „ „ englischen „ „
 „ „ französischen „ „

für		
Einnahme	Ausgabe	Überschuß
+ 12,0	+ 9,3	+ 16,9
+ 2,2	+ 2,0	+ 2,5
+ 3,4	- 1,6	+ 9,6

Für das Jahr 1904 bezifferten sich Einnahme, Ausgabe und Überschuß (in abgerundeten Zahlen), wie folgt:

	Einnahme	Ausgabe	Überschuß
Millionen Mark			
Es betrug im Jahre 1904:			
bei den deutschen Bahnen . . .	2 270,9	1 436,3	834,6
„ „ englischen „ . . .	2 236,7	1 383,5	853,2
„ „ französischen „ . . .	1 251,1	659,3	591,8

Der kilometrische Überschuß hat sich in den Jahren 1902—1904

bei den deutschen Eisenbahnen um . . .	1 701 <i>M</i>	oder 12,5 ‰
„ „ englischen „ . . .	134 „	0,6 „
„ „ französischen „ . . .	726 „	5,9 „

vermehrt.

Die durchschnittliche Verzinsung des Anlagekapitals ist in der Zeit von 1902—1904

bei den deutschen Bahnen um . . .	11,1 ‰
„ „ französischen „ . . .	7,1 „ gestiegen,
dagegen „ „ englischen „ . . .	1,8 „ zurückgegangen.

Außer den in der vorstehenden Übersicht angeführten Zahlen sind in der englischen Statistik noch folgende Angaben über Verzinsung und Höhe des Anlagekapitals, sowie über den Umfang und die Ergebnisse des Betriebes usw. der englischen Eisenbahnen für das Jahr 1904 enthalten:

Die Durchschnittsdividende stellte sich

für Stammaktien	auf 3,25 ‰
„ garant. Kapital (3,99 ‰) u. Vorzugsaktien (3,43 ‰) „	3,58 „
„ Anleihen (4,11 ‰) und Obligationen (3,42 ‰) . . .	3,46 „
„ Gesamtkapital	3,42 „

Die einzelnen Schuldtitel verzinsten sich (mit Zinsen und Dividenden) wie folgt:

Es wurden gezahlt:

Prozentsatz der gezahlten Dividende und Zinsen	Stammaktien (Ordinary)		Vorzugsaktien (Preferential)		Garantiertes Kapital (Guaranteed)		Anleihen und Obligationen (Loans and Debenture Stock)	
	£	%	£	%	£	%	£	%
0 % auf	62 449 665	13,0	22 857 485	6,9	100 859	0,1	629 582	0,2
nicht über 1 " "	26 015 546	5,4	509 490	0,2	—	—	1 254 555	0,1
von . 1—2 " "	30 463 870	6,3	130 959	0,0	1 351 180	1,1	80 647	0,0
" . 2—3 " "	128 209 552	26,7	100 255 600	30,4	24 792 023	21,1	184 215 848	54,0
" . 3—4 " "	84 620 661	17,6	155 060 507	47,4	52 122 337	44,4	101 709 019	29,4
" . 4—5 " "	8 917 457	1,9	47 695 415	14,5	35 500 592	31,1	51 898 998	15,2
" . 5—6 " "	130 833 760	27,2	1 863 814	0,6	2 608 200	2,2	1 562 144	0,4
" . 6—7 " "	6 626 746	1,4	—	—	2 000	0,0	—	—
" . 7—8 " "	487 600	0,1	—	—	—	—	5 400	—
" . 8—9 " "	796 003	0,2	—	—	—	—	—	—
" . 9—10 " "	869 172	0,2	—	—	—	—	—	—
zusammen	480 290 032	100,0	329 373 270	100,0	117 477 191	100,0	341 354 188	100,0
			927 140 493					
			oder in Mark 1)					
			18 542 809 860				6 827 083 760	
			25 369 893 620					

1) 1 £ = rand 20 Mk gerechnet.

Nachstehende Zusammenstellung bietet einen Überblick über den Personenverkehr der englischen Bahnen (beförderte Personen, erzielte Personengeldeinnahme) in den Jahren 1902, 1903 und 1904:

Jahr	I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse und ermäßigte (Parlaments-) Züge	Zusammen	Zeitkarten (mit Arbeiter- wochenkarten)
------	-----------	------------	----------------------------------------------------------	----------	--------------------------------------------------

a) beförderte Personen (in Tausenden):

1902 . . .	34 982	72 612	1 060 625	1 188 219	1) 593
1903 . . .	35 069	73 991	1 086 205	1 195 265	1) 618
1904 . . .	34 930	71 294	1 092 549	1 198 773	1) 644

b) erzielte Personengeldeinnahme (in Tausenden £):

1902 . . .	3 559	3 295	29 054	35 908	3 714
1903 . . .	3 528	3 332	29 273	36 133	3 852
1904 . . .	3 429	3 265	29 382	36 076	3 990

Hiervon kommen auf England und Wales im Jahre 1904:

a) von den beförderten Personen (in Tausenden):

1904 . . .	27 769	67 561	957 060	1 052 390	555
(in %) . . .	79,3	94,8	87,6	87,8	86,2

b) von der erzielten Personengeldeinnahme (in Tausend £):

1904 . . .	2 855	3 021	25 008	30 884	3 537
(in %) . . .	83,3	92,3	85,1	85,6	88,6

Über die Verteilung des Güterverkehrs der englischen Eisenbahnen in den Jahren 1902–1904 auf die Hauptklassen der Güter und die drei Vereinigten Königreiche geben nachfolgende Zahlen Aufschluß.

1) Die auffallende Abnahme der Anzahl gegen die Vorjahre beruht darauf, daß die Zeitkarten usw. bisher ohne Rücksicht auf die Gültigkeitsdauer nur nach der Stückzahl angegeben waren, während vom Jahre 1902 ab diese Karten auf die volle Jahresdauer berechnet werden.

Es wurden befördert an Kohlen und Erzen, Frachtgütern und Vieh in abgerundeten Zahlen:

	1902		1903		1904	
	Gewicht	Erzielte	Gewicht	Erzielte	Gewicht	Erzielte
		Ein- nahme		Ein- nahme		Ein- nahme
	t	ℳ	t	ℳ	t	ℳ
(auf Millionen abgerundete Zahlen)						
a) Kohlen und Erze:						
überhaupt	325,2	469,7	349,5	507,0	355,1	513,4
davon kommen:						
auf England und Wales	272,1	401,8	295,7	437,8	300,2	448,4
b) Frachtgüter:						
überhaupt	118,4	594,0	101,6	565,6	101,9	566,3
davon kommen:						
auf England und Wales	101,6	506,1	85,3	476,9	85,3	476,8
c) Vieh:						
überhaupt	—	29,7	—	29,6	—	28,3
davon kommen:						
auf England und Wales	—	18,1	—	18,5	—	17,6
d) Gesamtgüterver- kehr:						
überhaupt	443,6	1 093,4	451,1	1 102,2	457,0	1 108,0
davon kommen:						
auf England und Wales	374,2	926,1	381,0	933,2	385,5	937,8
„ Schottland	64,0	131,3	64,5	132,1	65,8	133,1
„ Irland	5,4	35,8	5,6	36,9	5,7	37,1

Hiernach berechnet sich die Einnahme für die Tonne Kohlen und Erze und für Frachtgut in den Jahren 1902—1904, wie folgt:

Es betrug	1902	1903	1904
Einnahme für die Tonne Kohlen und Erze ℳ	1,44	1,45	1,45
„ „ „ „ Frachtgut	5,02	5,56	5,56

Die Einnahme aus dem Güterverkehr¹⁾ betrug für 1 km durchschnittlicher Betriebslänge und für 1 Zugkm:

Es betrug	1902		1903		1904	
	Einnahme für		Einnahme für		Einnahme für	
	1 km durchschnittl. Betriebslänge	1 Zugkm	1 km durchschnittl. Betriebslänge	1 Zugkm	1 km durchschnittl. Betriebslänge	1 Zugkm
	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>
für England und Wales	37 748	4,00	37 416	4,33	37 452	4,49
„ Schottland	22 830	3,81	22 409	4,00	22 480	4,08
„ Irland	6 914	4,15	7 012	4,20	7 018	4,42
Vereinigtes Königreich	30 676	3,99	30 534	4,28	30 559	4,44

Über den englischen Kohlenverkehr macht die Statistik folgende Angaben:

Es wurden	1902	1903	1904
	tons		
im ganzen gefördert	227 095 000	230 334 000	232 428 000
mit der Eisenbahn nach London verfrachtet	7 361 000	7 102 000	7 142 000
im Küstengebiete verschifft	19 215 000	19 408 000	20 066 000
nach dem Auslande ausgeführt	43 159 000	44 950 000	46 256 000
von den am Auslandsverkehre beteiligten Dampfern zum eigenen Gebrauch aufgenommen	15 147 000	16 799 000	17 191 000

Die Durchschnittspreise für Kohlen (an den Gruben) und die durchschnittlichen Ausführpreise für Kohlen, sowie Eisen- und Stahlschienen und dgl. in England in den Jahren 1902—1904 sind nachstehend zusammengestellt:

¹⁾ In Güterzügen (ohne gemischte Züge).

J a h r	Durchschnittspreis der Kohlen an den Gruben (nach der Kohlenstatistik)	Durchschnittliche Ausführpreise (nach Menge und Wert der Ausfuhr geschätzt)	
		für Kohlen	für Eisen- und Stahl- schienen u. dgl.
		für die engl. Tonne ¹⁾	
1902	8 sh 2½ d (8,35 M)	12,19 sh (12,39 M)	5,44 £ (110,54 M)
1903	7 " 8 " (7,66 ")	11,58 " (11,70 ")	5,32 " (106,40 ")
1904	7 " 2½ " (7,32 ")	11,02 " (11,04 ")	4,84 " (96,80 ")

1) Die Klammerzahlen beziehen sich auf die Durchschnittspreise in Mark und Tonnen (= 1000 kg). 1 sh = 1 M rund.

Die Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen und die Wilhelm-Luxemburg-Bahnen¹⁾

im Rechnungsjahr 1906,

d. i. in der Zeit vom 1. April 1906 bis 31. März 1907.

(Nach dem Verwaltungsbericht der Kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.)

1. Ausdehnung des Bahnunternehmens.

a) Eigentumslänge.

Im Eigentum des Deutschen Reichs haben am Schlusse des Berichtsjahrs 1 815,90 km Eisenbahnen gestanden. Davon kamen 1 328,86 km auf vollspurige Hauptbahnen, 409,38 km auf vollspurige Nebenbahnen und 77,66 km auf Schmalspurbahnen. Von den vollspurigen Bahnen waren 988,89 km zweigleisig und 9,61 km viergleisig ausgebaut. Außerdem waren 21,60 km Verbindungskurven vorhanden. Die Länge der Gleise belief sich auf 2 834 km Hauptgleis und 1 367 km Nebengleis, im ganzen auf 4 201 km. Gegenüber dem Vorjahre hat die Bahnlänge um 1,64 km zugenommen, nämlich um 0,78 km vollspurige und 0,86 km schmalspurige Strecken, während die Gleislänge um 175 km gestiegen ist.

Verpachtet waren von den Eigentumslinien wie im Vorjahre 1,04 km vollspurige Hauptbahnen.

b) Gepachtete Bahnstrecken.

Gepachtet waren von der Reichseisenbahnverwaltung im ganzen 201,01 km Bahnstrecken, wovon 195,74 km der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahngesellschaft gehörten. Vollspurige Hauptbahnen waren davon 189,72 km, vollspurige Nebenbahnen 11,29 km. Zweigleisige Strecken befanden sich darunter 60,62 km. Die Länge der Gleise betrug 262 km Hauptgleis und 176 km Nebengleis, im ganzen also 438 km. Gegenüber dem Vorjahr ist eine Verschiebung in dem Besitze gepachteter Strecken nicht eingetreten.

¹⁾ Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1907 S. 422.

c) Betriebslänge.

Die gesamten, für Rechnung des Reichs betriebenen Bahnstrecken hatten am Schlusse des Berichtsjahres eine Länge von 2 015,87 km, und zwar waren hiervon 1 517,54 km vollspurige Hauptbahnen, 420,67 km vollspurige Nebenbahnen und 77,66 km Schmalspurbahnen. Von den vollspurigen Bahnen waren 1 048,47 km zweigleisig und 9,61 km viergleisig ausgebaut. Hinzugekommen sind gegenüber dem Vorjahr 0,78 km vollspurige und 0,86 km schmalspurige, im ganzen 1,64 km Bahnstrecken.

Die mittlere Jahresbetriebslänge stellte sich auf 1 938,01 km vollspurige und 77,66 km schmalspurige Bahnstrecken, im ganzen somit auf 2 015,67 km gegen 2 014,23 km im Vorjahr. Mithin Zunahme: 1,44 km. Nach Verkehren getrennt betrug die mittlere Betriebslänge: 1 904,51 km im Personenverkehr der vollspurigen Bahnen, 1 938,01 km im Güterverkehr der vollspurigen Bahnen und 77,66 km in beiden Verkehren der Schmalspurbahnen.

d) Stationen.

Stationen waren 520 vorhanden gegen 517 im Vorjahr. Sie setzten sich aus 395 Bahnhöfen und 125 Haltepunkten zusammen. An Bauwerken und betrieblichen Anlagen befanden sich auf denselben:

- 44 Verwaltungsgebäude,
- 1 333 Dienst- und Mietwohngebäude für Beamte und Arbeiter,
- 481 Empfangsgebäude und 106 besondere, bedeckte Warteräume,
- 86 Bahnsteighallen,
- 463 Güter- und 7 Wagenschuppen,
- 97 Lokomotivschuppen mit 711 Ständen,
- 104 Werkstattsgebäude,
- 133 Wasserstationen,
- 2 327 Kohlenschuppen, Wirtschafts-, Magazin- und Abortgebäude,
- 5 Gasanstalten und 10 Elektrizitätswerke,
- 628 Laderampen, Ladebühnen und Ladevorrichtungen für Kohlen und Erze,
- 488 Lastkrane und 436 Brückenwagen,
- 32 Schiebebühnen, 107 große und 337 kleine Drehscheiben.

e) Inbetriebnahme neuer Bahnstrecken und Bahnhöfe.

Am 3. Juli 1906 wurde der neue Rangierbahnhof Hausbergen sowie das 3. und 4. Gleis Straßburg—Vendenheim dem Betriebe übergeben.

Am gleichen Tage fand die Betriebseröffnung auf der verlegten Bahnlinie Straßburg—Kehl statt.

Die neuhergestellte Verbindungsbahn Ückingen—Flörchingen wurde am 24. November 1906 in Betrieb genommen.

2. Anlagekapital.

Das vom Reiche auf die im Betriebe befindlichen Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen verwendete Anlagekapital stellte sich im Durchschnitt des Rechnungsjahres 1906 auf 684 305 703 \mathcal{M} . Es enthält den Preis für die im Jahre 1871 und später im Wege des Kaufs erworbenen Strecken, die Aufwendungen für den Ausbau und die Verbesserung dieser Strecken, die Kosten für den Bau neuer Eisenbahnlinien und die Beschaffung der Betriebsmittel. Im Vorjahre bezifferte sich das Anlagekapital auf 660 340 702 \mathcal{M} . Es hat sich somit im Berichtsjahr um rund 24 Mill. \mathcal{M} erhöht.

Der Preis der gekauften Strecken übersteigt deren Herstellungskosten um 93 883 744 \mathcal{M} . Wird dieser Betrag von dem vorstehenden Anlagekapital abgesetzt und andererseits zugesetzt, was aus Landesmitteln, von Gemeinden usw. an Bauzuschüssen geleistet worden ist, so ergeben sich die Herstellungskosten der elsäß-lothringischen Bahnen, nämlich 637 279 094 \mathcal{M} .

Das Anlagekapital für die Pachtstrecke St. Johann—Basel betrug 3 608 100 \mathcal{M} , für die gepachteten Strecken der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahnen 60 090 251 \mathcal{M} , für alle Pachtstrecken 63 698 351 \mathcal{M} . Von dem auf die Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahnen fallenden Anlagekapital sind 13,4 Millionen aus Mitteln des Deutschen Reichs bestritten worden. Für den Bau der verpachteten Strecke Saargemünd—preußische Grenze wurden 1 231 289 \mathcal{M} verausgabt.

Für die sämtlichen von der Reichseisenbahnverwaltung betriebenen Bahnstrecken belief sich hiernach das durchschnittliche Anlagekapital auf 746 772 765 \mathcal{M} , d. i. auf rund 24,8 Mill. \mathcal{M} mehr als im Vorjahr.

Für reichseigene Bahnstrecken usw., die sich am Ende des Berichtsjahrs noch nicht im Betriebe befanden, standen 56 281 511 \mathcal{M} zu Buch.

3. Betriebsdienst.

a) Betriebsmittel:

Am Schlusse des Rechnungsjahres waren
vorhanden:

Lokomotiven:

	1905	1906
für Vollspurbahnen	893	919
„ Schmalspurbahnen	14	14
Gesamtzahl der Achsen	5 339	5 616

	1905	1906
Personenwagen:		
für Vollspurbahnen	1 613	1 688
„ Schmalspurbahnen	37	37
Gesamtzahl der Plätze	72 770	76 897
„ „ Achsen	3 929	4 178
Gepäckwagen:		
für Vollspurbahnen	600	609
„ Schmalspurbahnen	11	11
Gesamtladegewicht t	3 115	3 143
Gesamtzahl der Achsen	1 445	1 477
Güterwagen:		
für Vollspurbahnen	19 235	19 442
„ Schmalspurbahnen	151	156
Gesamtladegewicht t	238 051	242 218
Gesamtzahl der Achsen	40 106	40 581

b) Leistungen der Betriebsmittel:

Auf den eigenen Bahnstrecken haben eigene und fremde Betriebsmittel geleistet:

Lokomotiven:

im Zug- und Vorspanndienst . . km	28 397 844	30 411 551
in Leerfahrten „	1 236 755	1 242 932
zusammen Lokomotivkm	29 634 599	31 654 483
mithin in 1906 mehr . . . %	—	6,8
im Reservedienst Stund.	192 743	205 323
„ Rangierdienst „	799 823	1 059 182
Personenwagen Achskm	224 683 851	237 138 940
mithin in 1906 mehr %	—	5,5
Gepäckwagen Achskm	79 290 143	85 627 939
mithin in 1906 mehr %	—	8,0
Postwagen Achskm	14 429 919	15 373 621
mithin in 1906 mehr %	—	6,5
Güterwagen Achskm	721 873 970	779 638 949
mithin in 1906 mehr %	—	8,0
zusammen Wagenachskm	1 040 277 883	1 117 779 449
mithin in 1906 mehr %	—	7,4

Den Mehrleistungen der Wagen mit 7,4 % steht eine Mehrleistung der zurückgelegten Zugkilometer um 6,3 % gegenüber, so daß sich für das Jahr 1906 eine stärkere Belastung der Züge ergibt als für 1905.

Die eigenen Betriebsmittel legten auf eigenen und fremden Bahnen zurück:

Lokomotiven:

im Zug- und Vorspanndienste . km
in Leerfahrten "

zusammen . . Lokomotivkm
mithin in 1906 mehr . . %

Personenwagen Achskm
mithin in 1906 mehr %

Gepäckwagen Achskm
mithin in 1906 mehr %

Güterwagen Achskm
mithin in 1906 mehr %

Die durchschnittliche Leistung des einzelnen eigenen Fahrzeuges betrug bei den:

Lokomotiven Nutzkkm
mithin in 1906 mehr %

überhaupt km
mithin in 1906 mehr %

Personenwagen für die Achse . . km
mithin in 1906 mehr %

Gepäckwagen für die Achse . . . km
mithin in 1906 mehr %

Güterwagen für die Achse . . . km
mithin in 1906 mehr %

c) Betriebsunfälle auf den Vollspurbahnen:

Es betrug:

die Zahl der Entgleisungen:

auf freier Bahn
in Stationen

zusammen

	1905	1906
im Zug- und Vorspanndienste . km	27 991 515	30 006 500
in Leerfahrten "	1 209 103	1 199 819
zusammen . . Lokomotivkm	29 200 618	31 206 319
mithin in 1906 mehr . . %	—	6,4
Personenwagen Achskm	192 469 002	213 677 051
mithin in 1906 mehr %	—	11,0
Gepäckwagen Achskm	74 900 938	84 604 606
mithin in 1906 mehr %	—	13,0
Güterwagen Achskm	624 093 589	673 235 417
mithin in 1906 mehr %	—	7,9
Lokomotiven Nutzkkm	31 416	32 616
mithin in 1906 mehr %	—	3,9
überhaupt km	32 773	33 920
mithin in 1906 mehr %	—	3,5
Personenwagen für die Achse . . km	49 491	52 708
mithin in 1906 mehr %	—	6,5
Gepäckwagen für die Achse . . . km	55 938	57 909
mithin in 1906 mehr %	—	3,5
Güterwagen für die Achse . . . km	15 639	16 443
mithin in 1906 mehr %	—	5,1

	1904	1905	1906
auf freier Bahn	3	7	6
in Stationen	7	23	9
zusammen	10	30	15

	1904	1905	1906
die Zahl der Zusammenstöße:			
auf freier Bahn	—	2	5
in Stationen	18	15	18
zusammen	18	17	23
die Gesamtzahl der Entgleisungen und Zusammenstöße:			
auf freier Bahn	3	9	11
in Stationen	25	38	27
zusammen	28	47	38
die Zahl der sonstigen Unfälle:			
auf freier Bahn	33	30	33
in Stationen	46	76	53
zusammen	79	106	86
die Zahl der Unfälle überhaupt:			
auf freier Bahn	36	39	44
in Stationen	71	114	80
zusammen	107	153	124
Es kamen mithin Betriebsunfälle auf:			
100 km durchschnittlicher Betriebslänge	5,61	7,90	6,40
1 Million Lokomotivkilometer	3,82	5,23	3,97
1 Million Wagenachskilometer aller Art	0,11	0,15	0,11

Personen sind im Berichtsjahr verunglückt:

	getötet oder innerhalb 24 Stunden gestorben	verletzt
Reisende:		
unverschuldet bei Zugunfällen usw.	—	9
infolge eigener Unvorsichtigkeit.	2	3
zusammen	2	12
Bahnbeamte und Bahnarbeiter im Dienst:		
bei Zugunfällen	1	21
infolge eigener Unvorsichtigkeit usw.	30	23
zusammen	31	44

	getötet oder innerhalb 24 Stunden gestorben	verletzt
Post-, Steuer-, Telegraphen-, Polizei- und sonstige im Dienst befindliche Beamte:		
unverschuldet	—	3
infolge eigener Unvorsichtigkeit . . .	—	1
zusammen . .	—	4
Fremde Personen:		
durch falsche Handhabung der Wege- übergangsschranken usw.	2	2
infolge eigener Unvorsichtigkeit beim Betreten der Bahn	16	10
zusammen . .	18	12
Gesamtzahl der getöteten und verletzten Personen	51	72
	123	

Es kamen daher verunglückte Personen auf:

1 Million Zugkilometer	4,41	(1905: 4,72),
1 „ Wagenachskilometer aller Art	0,11	(1905: 0,12).

4. Verkehrsergebnisse.

a) Personen- und Gepäckverkehr.

Im Personen- und Gepäckverkehr hat sich die Einnahme von 23 869 665 \mathcal{M} im Vorjahr auf 25 085 888 \mathcal{M} , also um 1 216 223 \mathcal{M} = 5,1 % erhöht.

Die Gesamtzahl der beförderten Personen (einschließlich Militär) ist von 36 014 049 auf 38 187 261, also um 2 173 212 = 6,0 %, die dafür erzielte Einnahme von 22 499 646 \mathcal{M} auf 23 656 042 \mathcal{M} , also um 1 156 396 \mathcal{M} = 5,1 % gestiegen. Die kilometrische Leistung der Personenwagen steigerte sich demgegenüber von 224 683 851 auf 237 138 940 Achskilometer, mithin um 12 455 089 Achskilometer = 5,5 %. Diese günstige Entwicklung des Verkehrs ist in der Hauptsache auf den andauernden wirtschaftlichen Aufschwung in Elsaß-Lothringen zurückzuführen.

Der Gepäckverkehr ergab eine Einnahme von 1 275 904 \mathcal{M} gegen 1 215 113 \mathcal{M} im Vorjahr, also eine Zunahme von 60 791 \mathcal{M} = 5,0 %.

Im einzelnen wurden im Personenverkehr folgende Ergebnisse erzielt:

Wagen- klasse	Zahl der beförderten Personen		Zurück- gelegte Personen- kilometer	Jede Person hat durch- schnitt- lich zurück- gelegt km	Auf 1 km Bahn- länge trafen durch- schnitt- lich Per- sonen- kilo- meter	Einnahme		Jede Person hat durch- schnitt- lich an Fahrgeld ent- richtet M	Für jedes Per- sonen- kilo- meter sind durch- schnitt- lich verein- nahmt worden M
	überhaupt	in %o				überhaupt	in %o		
I . . .	323 866	0,55	23 438 304	72,37	11 825	1 793 656	7,55	5,54	7,96
II . . .	3 429 645	8,93	130 373 161	38,31	65 773	5 696 369	24,08	1,66	4,37
III . . .	31 882 750	83,49	628 345 200	19,71	316 999	15 006 894	63,44	0,47	2,39
IV . . .	1 417 000	3,71	31 002 537	21,58	156 407	611 935	2,59	0,48	1,97
Militär . .	1 134 000	2,97	54 718 848	48,25	27 606	547 188	2,31	0,48	1,00
zusammen	38 187 261	—	867 878 050	22,73	578 610	23 656 042	—	0,62	2,73
im Vorjahr	36 014 049	—	815 412 156	22,64	469 913	22 499 646	—	0,62	2,76

Im Durchschnitt wurden täglich befördert:

im Jahre 1906 104 623 Personen auf 2 377 748 km
 „ „ 1905 98 669 „ „ 2 234 006 „
 mithin in 1906 mehr . . . 5 954 Personen auf 143 742 km.

Die Einnahme betrug:

auf 1 Achskilometer der Personenwagen durchschnittlich . . . 9,98 M
 (1905: 10,01 M)
 „ 1 km der durchschn. Betriebslänge für den Personenverkehr 11 934 M
 (1905: 11 359 „)
 „ den Tag durchschnittlich 61 811 „
 (1905: 61 643 „).

Auf die drei Gruppen des Personenverkehrs verteilt, zeigte die Ein-
 nahme folgendes Bild:

	1905	1906
Binnenverkehr	16 368 534 M	17 037 920 M
Verbandsverkehr	4 808 278 „	5 107 662 „
Durchgangsverkehr	1 322 834 „	1 510 460 „

Die Benutzung und der Ertrag der Schnellzüge gestalteten sich
 folgendermaßen:

	1905	1906
Personenzahl	3 728 831	3 767 421
Personenkilometer	192 893 788	193 286 468
Einnahme in Mark	8 580 033	8 787 154.

Darnach kamen auf die Schnellzüge:

von der Gesamtpersonenzahl	9,87 ‰
	(1905: 10,35 „)
„ „ Anzahl der Personenkilometer	22,27 „
	(1905: 23,66 „)
„ „ Gesamteinnahme	37,14 „
	(1905: 38,13 „).

Auf Rückfahrkarten (ausschl. Zeitkarten) wurden 18 060 248 Personen befördert und 459 406 775 Personenkilometer zurückgelegt, gegen 17 501 702 Personen und 435 155 271 Personenkilometer im Vorjahr. Die dabei erzielte Einnahme betrug 13 630 577 ₰ gegen 12 924 028 ₰ im Jahre 1905. Somit trafen auf Rückfahrkarten:

von der Gesamtpersonenzahl	47,29 ‰
	(1905: 48,60 „)
„ „ Anzahl der Personenkilometer	52,93 „
	(1905: 53,37 „)
„ „ Gesamteinnahme	57,52 „
	(1905: 57,44 „).

Zeitkarten wurden ausgegeben:

a) zur Fahrt in allen fahrplanmäßigen Zügen	63 787 Stück,
	(1905 . . . 58 642 „),
b) für Schüler	27 105 „
	(1905 . . . 25 837 „),
c) für Arbeiter	167 970 „
	(1905 . . . 154 978 „).

Die Einnahme belief sich:

zu a) auf	625 978 ₰	(1905: 578 919 ₰),
„ b) „	106 876 „	(1905: 97 246 „),
„ c) „	538 755 „	(1905: 486 750 „).

Auf zusammengestellte Fahrscheinhefte wurden 149 123 Personen befördert und 31 369 421 Personenkilometer zurückgelegt, gegen 140 184 Personen und 30 716 770 Personenkilometer im Vorjahr. Die Einnahme aus dem Verkauf zusammengestellter Fahrscheinhefte stieg von 1 384 690 ₰ im Jahre 1905 auf 1 530 601 ₰.

An Reisegepäck wurden befördert:

im Jahre 1906	66 380 t	mit einer Einnahme von 1 275 904 ₰,
„ „ 1905	60 131 „	„ „ „ „ 1 215 905 „
mithin in 1906 mehr	6 249 „	„ „ „ „ 59 999 „.

Jede beförderte Person, ausschließlich der Militärpersonen, zahlte an Gepäckfracht durchschnittlich 3,44 ₰ (1905: 3,48 ₰). Auf jedes Achs-

kilometer der Gepäckwagen wurden 44,46 kg Gepäck befördert mit einem Ertrag von 1,54 \mathcal{M} (1905: 43,78 kg und 1,53 \mathcal{M}).

Die durchschnittliche Einnahme auf 1 km Bahnlänge aus dem Gepäckverkehr, einschließlich der Beförderung von Hunden, belief sich auf 721 \mathcal{M} gegen 692 \mathcal{M} im Vorjahr.

b) Güterverkehr.

Im Güter- und Tierverkehr ist eine Einnahme von 84 386 801 \mathcal{M} aufgekomen, die das Ergebnis des Vorjahres von 77 574 928 \mathcal{M} um 6 811 873 \mathcal{M} , d. i. um 8,8%, überstieg. Die Steigerung betraf fast alle Tarifklassen. Nur in der Tarifklasse des Holzausnahmetarifs war ein Rückgang von 2,4% zu verzeichnen. Der starke Aufschwung des Verkehrs ist durch die andauernde Besserung der allgemeinen wirtschaftlichen Lage, insbesondere durch die vermehrte Tätigkeit der Eisenindustrie und des Baugewerbes herbeigeführt worden. Die Mindereinnahme für Holzsendungen hatte ihren Grund darin, daß infolge des langanhaltenden und schneereichen Winters die Arbeiten in den Wäldern und im Baugewerbe in ungewöhnlichem Maße behindert waren.

Im einzelnen stellten sich die Ergebnisse des Güterverkehrs wie folgt:

T a r i f k l a s s e n	Beförderte Tonnen	Zurückgelegte Tonnen- kilometer	E i n n a h m e	
			im ganzen \mathcal{M}	in %
Eil- und Expresgut	112 070	14 194 148	2 274 059	2,69
Stückgut	769 148	49 906 390	6 090 788	7,22
Wagenladungen:				
Roheisen, Eisenerze, Steine, Rohstoffe	11 024 177	646 149 138	16 206 593	19,22
Steinkohlen und Koks	12 481 587	983 402 162	25 152 352	29,81
sämtliche übrigen Wagen- ladungen	10 527 434	810 928 594	31 524 095	37,35
Militär-, Bau- und Dienstgut	778 881	71 381 139	456 871	0,54
Tiere, einschließlich Pferde	—	6 787 317	733 417	0,87
Fahrzeuge, Postgut, Leichen	—	1 050 502	97 366	0,11
Nebenerträge	—	—	1 851 260	2,19
zusammen	35 643 297	2 583 799 390	84 386 801	100,00
im Vorjahr	32 295 733	2 350 895 155	77 574 928	—
Mithin in 1906 mehr	3 347 564	232 904 235	6 811 873	—

An Einnahme kamen:	1905	1906
auf die mit Frachtberechnung abgefertigte		
Tonne M	2,37	2,38
„ 1 Tonnenkilometer M	3,28	3,25
„ 1 Achskilometer der Güterwagen „	10,85	10,91
„ 1 beladenes Achskilometer „	15,96	16,13
„ 1 km durchschnittlicher Betriebslänge für den Güterverkehr . M	38 513	41 855.

In den drei Gruppen des Güterverkehrs betragen die Einnahmen:

	1905	1906
im Binnenverkehr M	19 523 268	20 710 371
„ Verbandsverkehr „	44 862 389	47 543 484
„ Durchgangsverkehr „	13 189 271	16 132 946.

Die Zahl der Tonnenkilometer auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge belief sich auf 1 269 326 gegen 1 155 634 im Vorjahr, die der Tonnen auf 17 683 gegen 16 034 im Vorjahr. Eine Tonne Gut hat durchschnittlich durchfahren 70,44 km gegen 72,79 km im Vorjahr.

Die Belastung des Güterwagenachskilometers (beladen und leer) — ohne Tiere, Fahrzeuge und Leichen — stellte sich auf 3 351,40 kg, gegen 3 301,40 kg im Vorjahr, die des beladenen Achskilometers auf 4 956 kg, gegen 4 854,48 kg im Vorjahr.

Von den beförderten Gütern bewegten sich:

innerhalb der Reichs- und Wilhelm-Luxemburgbahnen
nach den angrenzenden deutschen Gebieten und der Prinz Heinrich-Bahn
von den angrenzenden deutschen Gebieten und der Prinz Heinrich-Bahn
nach dem Zollaushande
von dem Zollaushande
im Durchgangsverkehr

	1905	1906
Tonnen		
	7 922 159	8 040 072
	8 235 196	9 061 121
	7 815 162	8 642 114
	2 765 641	2 707 727
	1 631 215	1 617 279
	3 926 360	5 574 984
zusammen	32 295 733	35 643 297

5. Zahl und Bezüge der Beamten und Arbeiter.

a) Kopfzahl des Personals.

Dienstzweig	Im Jahresdurchschnitt betrug die Zahl der			
	etatsmäßigen Beamten	nichtetatsmäßigen Beamten	Arbeiter	sämtlichen Beamten und Arbeiter
im Verwaltungsdienst . 1905	818,25	233,90	129,62	1 181,77
1906	831,41	225,23	142,96	1 199,60
im Bahnunterhaltungs- u. Bahnwachungs- dienst 1905	1 722,03	103,08	6 535,39	8 360,75
1906	1 759,08	111,34	6 617,20	8 487,62
im Bahnhofs-, Abfertigungs- und Zugbegleitungs- dienst . . 1905	5 795,57	962,48	5 559,23	12 317,83
1906	6 028,24	981,67	5 887,05	12 896,96
im Zugförderungs- und Werkstättendienst . 1905	1 712,44	293,50	6 055,91	8 061,85
1906	1 811,17	354,50	6 157,07	8 322,74
im ganzen . 1905	10 048,34	1 592,91	18 280,93	29 922,20
1906	10 429,90	1 672,74	18 804,29	30 906,93

Die Vermehrung des Personals ist in der Zunahme der Verkehrs- und Betriebsleistungen begründet.

b) Besoldung der Beamten.

Dienstzweig	Besoldungsaufwand für die			
	etatsmäßigen Beamten im Jahre		nichtetatsmäßigen Beamten im Jahre	
	1905	1906	1905	1906
im Verwaltungsdienst M	2 801 653	2 839 978	438 570	430 418
im Bahnunterhaltungs- und Bahnwachungs- dienst "	2 297 272	2 506 211	107 370	125 663
im Bahnhofs-, Abfertigungs- und Zugbegleitungs- dienst "	9 842 053	10 765 261	1 149 365	1 189 198
im Zugförderungs- und Werkstättendienst "	3 035 559	3 317 399	327 995	402 855
im ganzen M	17 976 537	19 428 849	2 023 300	2 148 134

Das Anwachsen der Ausgabe ist die Folge der Vermehrung des Personals. Zum Teil haben auch Erhöhungen des Dienstinkommens dazu beigetragen.

c) Löhnung der Arbeiter.

Dienstzweig	Lohnausgabe im Jahre		Durchschnittsverdienst des einzelnen Arbeiters im Jahre	
	1905	1906	1905	1906
	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ
im Verwaltungsdienst	149 525	165 947	1 150	1 160
im Bahnunterhaltungs- und Bahn- bewachungsdienst	4 822 262	5 292 082	738	800
im Bahnhofs-, Abfertigungs- und Zugbegleitungsdienst	5 693 078	6 467 183	1 024	1 100
im Zugförderungs- und Werk- stättendienst	6 952 072	7 707 522	1 148	1 252
im ganzen	17 616 937	19 632 734	964	1 044

Das Steigen der Lohnausgabe ist einerseits in der Vermehrung des Personals, andererseits in der Erhöhung des Durchschnittsverdienstes begründet. Diese wiederum folgt aus der im Rechnungsjahr 1906 durchgeführten allgemeinen Aufbesserung der Arbeiterlöhne.

6. Wohlfahrtseinrichtungen für das Personal.

Wie in den früheren Jahren, so hat sich auch im Jahre 1906 die Verwaltung der Reichseisenbahnen die Pflege der Wohlfahrt des ihr unterstehenden Personals in hohem Maße angelegen sein lassen. Welche Einrichtungen sie zu diesem Zwecke getroffen hat, sei in nachstehendem kurz dargelegt:

Beschaffung von Wohnungen für Beamte und Arbeiter.

Am Schluß des Jahres waren insgesamt 2 611 bahneigene und 23 gemietete, zusammen 2 634 Wohnungen vorhanden. Davon wurden 1 855 als Dienstwohnungen und 779 als Mietwohnungen benutzt. Die aus besonderen Mitteln des Reichs zur Verbesserung der Wohnungsverhältnisse der Beamten und Arbeiter erbauten Mietwohnungen befanden sich an solchen Orten, wo die Bediensteten Wohnungen überhaupt nicht, oder nur unter ungünstigen Bedingungen erhalten konnten. Die Zahl der

Wohnungen dieser Art betrug am Schlusse des Jahres 493. Außerdem waren 8 Arbeiterwohnhäuser mit je 12 Wohnungen in Bischheim, Diedenhofen und Montigny vorhanden, die aus Mitteln der Arbeiterpensionskasse für die Reichseisenbahnen erbaut wurden.

Die Inhaber der Dienstwohnungen entrichteten eine Vergütung, die sich belief:

in Orten von mehr als	50 000 Einwohnern auf	10,0 %	} des Dienst- einkommens.
" " " 10 000 bis zu	50 000 " "	7,5 "	
" " " weniger als	10 000 " "	5,0 "	

Die Mietpreise für die aus besonderen Mitteln des Reichs beschafften Mietwohnungen waren so bemessen, daß eine angemessene Verzinsung der Herstellungskosten erzielt wurde; für alle sonstigen Mietwohnungen entsprach die Miete den ortsüblichen Preisen.

Bahnärztlicher Dienst.

Dem größten Teil der im Bureau- und äußeren Dienst beschäftigten mittleren und unteren Beamten und deren Angehörigen wurde der Arzt unentgeltlich, d. i. auf Kosten der Verwaltung gestellt. Im Berichtsjahr betrug die Zahl der Bahnärzte 125. Ihre Bezüge beliefen sich auf 82 188 \mathcal{M} .

Badeanstalten.

Badeanstalten bestanden auf den größeren Bahnhöfen und in den Werkstätten. Ihre Zahl betrug 36 mit 158 — größtenteils auch Brauseeinrichtung besitzenden — Wannensäubern und 65 Brausebädern. Die unentgeltliche Benutzung der Badeeinrichtungen war allen im Betriebsdienst, bei der Bahnunterhaltung, auf den Güterböden und in den Werkstätten beschäftigten Beamten und Arbeitern gestattet, die im Hinblick auf ihren Dienst der körperlichen Reinigung und Erfrischung in besonderem Maße bedurften, ferner denjenigen Bediensteten, denen der Gebrauch der Bäder vom Arzt zur Wiederherstellung ihrer Gesundheit verordnet worden war. Die übrigen Bediensteten hatten eine mäßige Vergütung (15 \mathcal{M} für das Wannensäubern und 10 \mathcal{M} für das Brausebad) zu entrichten.

Fürsorge für die Bediensteten während der Dienst- und Arbeitspausen.

Durch Einrichtung zweckmäßiger Übernachtungs- und Aufenthaltsräume war für die Unterkunft derjenigen Bediensteten gesorgt, die benötigt sind, die Dienst- und Arbeitspausen außerhalb ihrer Häuslichkeit zu verbringen. Den Streckenarbeitern wurde, sofern nicht Strecken- oder Wärterbuden benutzt werden konnten, durch Herrichtung einfacher Unter-

kunftsräume oder durch Aufstellung tragbarer Zelte und Hütten Schutz gegen die Unbilden der Witterung gewährt. Ebenso war zur Erwärmung oder Zubereitung von Speisen auf jede mögliche Weise Gelegenheit geschaffen. In den Haupt- und Nebenwerkstätten bestand die Einrichtung, daß besonders hierfür bestellte Arbeiter auf Kosten der Verwaltung die Speisen erwärmten oder zubereiteten, so daß die Bediensteten sofort nach Arbeitsschluß ihre Mahlzeiten einnehmen konnten.

Abgabe von Getränken usw.

Das auf einer ununterbrochenen Fahrt von mindestens 4 Stunden befindliche Zugförderungs- und Zugbegleitpersonal der Güterzüge, ebenso das Rangierpersonal erhielt bei strenger Kälte warme Getränke auf Kosten der Verwaltung. Verabreicht wurden aus diesem Anlaß im Berichtsjahr 2 653 Portionen Kaffee, Tee und Fleischbrühe.

Um den im Dienst befindlichen Beamten und Arbeitern gesunde Getränke zu möglichst billigen Preisen zu verschaffen und zugleich die Durchführung des für alle Bediensteten bestehenden Verbots des Genusses alkoholischer Getränke während des Dienstes zu erleichtern, hat die Verwaltung eine größere Zahl von Kaffee-, Milch- und Mineralwasserausgaben eingerichtet, die sich des lebhaftesten Zuspruchs erfreuten. Ausgegeben wurden von diesen Ausgabestellen im Berichtsjahr: 274 970 Portionen Milch, 465 412 Portionen Zucker, 1 111 891 Portionen Kaffee, 483 024 Flaschen Selterswasser, 515 349 Flaschen Limonade.

Aufstellung von Automaten zum Verkauf von Lebensmitteln.

In den Aufenthalts-, Übernachtungs- und Speiseräumen des Verwaltungsbereichs waren Automaten aufgestellt, die Maggisuppenwürfel und Bouillonkapseln zum Stückpreise von 10 ₰ enthielten und denen je eine vollständige Geschirrausrüstung zur unentgeltlichen Benutzung beigegeben war. Infolge dieser Einrichtung war das Personal in der Lage, bei einem kurzen Aufenthalt auf den Stationen sich schnell einen Teller warmer Suppe zu bereiten, wovon ein sehr reger Gebrauch gemacht wurde.

Arbeiterkrankenkassen.

Zur Durchführung der Krankenversicherung bestehen zwei Krankenkassen: die Krankenkasse der Reichseisenbahnen und die der Wilhelm-Luxemburg-Bahnen. Beide Kassen gehen in ihren Leistungen nicht unbedeutend über das gesetzliche Mindestmaß der Krankenversicherung hinaus und gewähren freie ärztliche Behandlung, Arzneilieferung sowie Krankengeld auf die Dauer eines vollen Jahres. Das Krankengeld be-

trägt zwei Drittel, bei der luxemburgischen Kasse die Hälfte des durchschnittlichen Tagesverdienstes. Das Sterbegeld ist auf 120 M für verheiratete und auf 90 M für unverheiratete Kassenmitglieder festgesetzt. Die Angehörigen der Kassenmitglieder erfahren auf die gleiche Dauer wie diese freie ärztliche Behandlung; außerdem werden die Arzneikosten für sie zur Hälfte von den Kassen getragen sowie im Falle ihres Ablebens Sterbegelder gezahlt.

Arbeiterpensionskasse.

Es bestehen zwei Arbeiterpensionskassen: die Pensionskasse für die Arbeiter der Reichseisenbahnverwaltung und die Pensionskasse für die Arbeiter der Wilhelm-Luxemburg-Bahnen.

Die erstgenannte Kasse zerfällt in die Abteilung A und B. Die Abteilung A ist vom Bundesrat als besondere Kasseneinrichtung im Sinne des Invalidenversicherungsgesetzes anerkannt. Ihr gehören die im Dienste der Reichs-Eisenbahnverwaltung stehenden versicherungspflichtigen Personen an. Sie gewährt Invaliden-, Kranken- und Altersrenten nach den gesetzlichen Bestimmungen. Ebenso entsprechen die Beiträge der Arbeiter und der Verwaltung den Vorschriften des Invalidenversicherungsgesetzes. Die Abteilung B umfaßt die ständigen Arbeiter. Sie gewährt Zuschüsse zu den Invalidenrenten bis zum Höchstbetrag von 336 M jährlich, Witwengelder bis zum Betrage von 275,40 M , Waisengelder bis zur halben Höhe des Witwengeldes und Sterbegelder von 60 M für jeden Todesfall. Die Beiträge werden wie bei der Abteilung A zur Hälfte von der Eisenbahnverwaltung bestritten.

Der luxemburgischen Pensionskasse gehören sämtliche Arbeiter an, auf den im Großherzogtum Luxemburg liegenden, von der Reichs-Eisenbahnverwaltung betriebenen Bahnstrecken dauernd beschäftigt sind. Die Kassenleistungen bestehen in Pensionen bis zum Höchstsatz von 540 M jährlich, in Witwengeldern von zwei Fünfteln der Pension und in Waisengeldern bis zur halben Höhe des Witwengeldes. Auch hier entrichtet die Eisenbahnverwaltung die Hälfte der Beiträge.

Eisenbahn-Töchterhort.

Eine sehr wohltätige Einrichtung ist der im Jahre 1902 ins Leben gerufene Eisenbahn-Töchterhort. Er umfaßt die Beamten und Arbeiter der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen und der Reichseisenbahnen. Seine Aufgabe ist es, unverheirateten Töchtern verstorbener Beamten und Arbeiter im Falle der Hilfsbedürftigkeit und Würdigkeit, insbesondere zum Zwecke der Ausbildung und der Förderung ihrer Erwerbsfähigkeit

Beihilfen zu gewähren. Im Berichtsjahre sind solche Unterstützungen in 803 Fällen mit 51 224,23 \mathcal{M} bewilligt worden, wovon 36 Fälle mit 1 705 \mathcal{M} auf das Personal der Reichs-Eisenbahnverwaltung kamen. Die Einnahmen der Stiftung bestehen in freiwilligen Spenden des Personals und erreichten im Jahre 1906 die Höhe von 108 805,22 \mathcal{M} .

7. Finanzielle Ergebnisse.

a) Betriebsrechnung.

Nähere Bezeichnung des Ergebnisses	Betrag für		Mithin Zunahme	
	1905 \mathcal{M}	1906 \mathcal{M}	\mathcal{M}	%
Einnahmen:				
aus dem Personenverkehr	23 869 665	25 085 888	1 216 223	
„ „ Güterverkehr	77 574 928	84 386 801	6 811 873	
„ sonstigen Quellen	7 566 471	8 153 138	586 667	
Gesamteinnahme . .	109 011 064	117 625 827	8 614 763	7,9
Ausgaben:				
persönliche (die Löhne der Bahn- unterhaltungs- und Werkstätten- arbeiter sind in den sächlichen Ausgaben euthalten)	35 418 418	38 688 890	3 270 472	
sächliche (ausschließlich der Pacht- ausgabe)	41 730 541	43 622 910	1 892 369	
Summe der reinen Betriebsausgaben	77 148 959	82 311 800	5 162 841	
Pächte für fremde Bahnstrecken . .	3 300 359	3 294 548	— 5 811	
Gesamtausgabe . .	80 449 318	85 606 348	5 157 030	6,4
Überschuß der Einnahme:				
über die reinen Betriebsausgaben .	31 862 105	35 314 027	3 451 922	
„ „ Gesamtausgaben	28 561 746	32 019 479	3 457 733	12,1

Auf die Leistungseinheiten der Betriebsmittel sowie die Einheit der durchschnittlichen Betriebslänge bezogen, stellten sich die Einnahmen und Ausgaben wie folgt:

E s k a m e n	auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge (2 015,67)		auf 1 Loko- motivnutzkm (30 411 551)	auf 1 Wagen- achskm (1 117 779 449)
	ℳ	₰	ℳ	₰
an Einnahmen	58 355	70	3,96	10,3
„ Ausgaben ausschließ- lich der Pacht	40 835	95	2,70	7,4
„ Überschuß	17 519	75	1,16	3,1
„ Ausgaben einschließ- lich der Pacht	42 470	42	2,81	7,6
„ Überschuß	15 885	28	1,05	2,9

In Hundertteilen der reinen Betriebsausgaben betragen:

die persönlichen Ausgaben (38 688 890 ℳ)	47,0
die sächlichen „ (43 622 910 „)	53,0

b) Betriebskoeffizient.

Das Verhältnis der reinen Betriebsausgaben, d. i. der Ausgaben abzüglich der Pachtzahlung für fremde Bahnen, zur Einnahme betrug 70% gegen 70,8% im Vorjahr, das Verhältnis der Gesamtausgabe zur Einnahme 72,8% gegen 73,8% im Vorjahr. Es ist somit eine Verbesserung des Betriebskoeffizienten eingetreten. Im einzelnen gestaltete sich die Inanspruchnahme der Einnahme zu Betriebsausgabezwecken wie folgt:

Es kamen:

auf:

- 16,5% Besoldungen der etatsmäßigen Beamten (Tit. 13),
- 9,9 „ Besoldungen der nichtetatsmäßigen Beamten und Bezüge der Betriebsarbeiter (Tit. 14) sowie Stellen- und Teuerungszulagen (Tit. 14a und b),
- 2,7 „ Reise- und Umzugskosten sowie Fahrgelder und Prämien des Zugbegleitungs- und Zugförderungspersonals (Tit. 15),
- 0,3 „ Vergütungen und Unterstützungen (Tit. 16 bis 16c),
- 3,5 „ Ausgaben für Wohlfahrtszwecke (Tit. 17),
- 11,1 „ Ausstattungsgegenstände und Betriebsmaterialien (Tit. 18),
- 11,3 „ Unterhaltung usw. der baulichen Anlagen (Tit. 19),
- 10,6 „ Unterhaltung usw. der Betriebsmittel und maschinellen Anlagen (Tit. 20),

4,1 % sonstige sächliche Ausgaben, ausschließlich Pacht (Tit. 21 bis 23),

2,8 „ Pächte für fremde Bahnstrecken.

c) Verzinsung des Anlagekapitals.

Die Verzinsung des durchschnittlichen Anlagekapitals der reichseigenen Bahnen (684 305 703 \mathcal{M}) betrug bei einem Betriebsüberschuß von 32 019 479 \mathcal{M} 4,68 % gegen 4,33 % im Vorjahr. Wird zum Anlagekapital der reichseigenen Bahnen das der gepachteten Strecken mit 63 698 351 \mathcal{M} gerechnet, so stellt sich bei einem reinen Betriebsüberschuß von 35 314 027 \mathcal{M} die Verzinsung auf 4,72 % gegen 4,41 % im Vorjahr.

d) Gegenüberstellung der finanziellen Ergebnisse des letzten Jahrfünfts.

Es betrug	im Rechnungsjahr				
	1902	1903	1904	1905	1906
die Einnahme:					
überhaupt \mathcal{M}	90 109 037	97 857 967	100 630 208	109 011 064	117 625 827
auf 1 km der mittleren Betriebslänge . . . „	46 768	50 479	50 686	54 120	58 356
auf 1 Wagenachskm . . „	0,10	0,10	0,10	0,10	0,11
die Ausgabe:					
überhaupt \mathcal{M}	66 524 587	70 524 103	74 572 215	80 449 318	85 606 348
auf 1 km der mittleren Betriebslänge . . . „	34 528	36 379	37 561	39 940	42 470
auf 1 Wagenachskm . . „	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08
in % der Einnahme . . %	73,8	72,1	74,1	73,80	72,8
der Überschuß:					
überhaupt \mathcal{M}	23 584 450	27 333 864	26 057 993	28 561 746	32 019 479
auf 1 km der mittleren Betriebslänge . . . „	12 241	14 100	13 125	14 180	15 885
auf 1 Lokomotivnutzkm „	0,98	1,07	0,96	1,01	1,05
„ 1 Wagenachskm . . „	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03
„ das Anlagekapital der reichseigenen Bahnen bezogen %	3,75	4,31	4,02	4,33	4,68

Die vereinigten preußischen und hessischen Staatseisenbahnen im Rechnungsjahr 1906.¹⁾

(Nach dem amtlichen Betriebsbericht.)

Das Bahnnetz der vereinigten preußischen und hessischen Staatseisenbahnverwaltung hat im Rechnungsjahr 1906 durch Eröffnung neuer Bahnstrecken einen Zuwachs von 631 km erfahren.

Die Eigentumslänge der dem öffentlichen Verkehr dienenden Bahnstrecken betrug am Ende des Berichtsjahrs 35 342,93 km.

Davon waren:	Hauptbahnen km	Nebenbahnen km	zusammen km
preußisches Eigentum	20 573,80	13 484,60	34 058,40
hessisches „	786,49	459,36	1 245,85
badisches „	38,68	—	38,68
zusammen	21 398,97	13 943,96	35 342,93
vollspurig	21 398,97	13 702,91	35 101,88
schmalspurig (preußisch)	—	241,05	241,05
eingleisig	8 164,78	13 347,30 + 237,06	21 749,33
zweigleisig	13 029,43	353,94 + 4,00	13 387,37
dreigleisig	43,38	1,47	44,85
viergleisig	156,32	—	156,32
fünfgleisig	5,06	—	5,06

Außerdem waren 215,09 km vollspurige Anschlußbahnen ohne öffentlichen Verkehr vorhanden.

¹⁾ Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1907 S. 435 ff.

Außerhalb der Betriebsgemeinschaft besaß Preußen noch die von der Großherzoglichen Eisenbahndirektion in Oldenburg verwaltete, 52,38 km lange Hauptbahn von Wilhelmshaven nach Oldenburg (s. S. 405).

Die Betriebslänge¹⁾ der dem öffentlichen Verkehre dienenden Bahnen betrug:

	am Ende des Jahres km	im Jahres- durchschnitt km
1. für Vollspurbahnen :		
a) im ganzen	35 181,49	34 910,65
b) Hauptbahnen	21 473,76	21 431,78
e) Nebenbahnen	13 707,73	13 478,87
d) für Personenverkehr	34 274,04	34 010,05
e) „ Güterverkehr	34 973,10	34 715,05
2. für Schmalspurbahnen :		
a) im ganzen sowie für Güterverkehr	241,05	249,74
b) für Personenverkehr	81,85	87,99
3. zusammen :		
a) im ganzen	35 422,54	35 160,39
b) für Personenverkehr	34 355,89	34 098,04
e) „ Güterverkehr	35 214,15	34 964,79.

Das Anlagekapital betrug Ende 1906:

für die	im ganzen M	auf 1 km Bahnlänge M
Vollspurbahnen	9 471 004 210	269 815
Schmalspurbahnen	17 028 100	70 641
Anschlußbahnen ohne öffentlichen Verkehr	12 211 187	56 772
insgesamt	9 500 243 497	267 176.

Im Jahresdurchschnitt betrug das Anlagekapital 9 337 823 890 M.

Mit der Verwaltung des Eisenbahnnetzes waren (wie 1905) 21 Eisenbahndirektionen betraut. Zur Leitung und Beaufsichtigung des örtlichen Dienstes waren (Ende 1906)

260 Betriebs-, 89 Maschinen-, 90 Werkstätten- und 88 Verkehrsinspektionen

¹⁾ D. h. Eigentumslänge abzüglich der verpachteten und zuzüglich der gepachteten Strecken.

errichtet. An Stationen waren auf den Vollspurbahnen¹⁾ 6 641 vorhanden: 575 Bahnhöfe I. Klasse, 1 139 Bahnhöfe II. Klasse, 933 Bahnhöfe III. Klasse, 2 744 Bahnhöfe IV. Klasse, 13 besondere Werkstättenbahnhöfe und 1 237 Haltepunkte. Die durchschnittliche Stationsentfernung betrug 5,31 km. An Werkstätten waren 542 vorhanden: 68 Haupt-, 15 Neben- und 459 Betriebswerkstätten, darunter 68 Werkstätten mit mehr als 300 Arbeitern. Die Zahl der in den Werkstätten beschäftigten Lehrlinge betrug 2 544. Zur Bereitung von Gas besaß die Staatseisenbahnverwaltung 102 Anstalten: für Steinkohlengas 16, Fettgas 2, Mischgas 50, Wassergas 7, Azetylgas 15, Gasolengas 3, Aërogengas 5, Benoidgas 4. Die im ganzen erzeugte Gasmenge betrug 21 318 207 cbm. An Ladevorrichtungen waren vorhanden: 5 421 offene feste Rampen, 2 650 bewegliche Rampen, 1 177 Ladebühnen, 324 Sturz- und Ladevorrichtungen für Kohlen und Erze, 2 837 Lastkrane und Hebeegerüste und 20 Krane für Schiffsmasten usw. An Brückenwagen standen 2 854 Stück zur Benutzung. Die Zahl der vorhandenen Fernsprecher betrug 43 070; davon waren an das öffentliche Fernsprechnetzt angeschlossen: auf den Stationen 855, bei den Abfertigungen 2 333.

Staatseigene Fähranstalten waren im Betriebe:

1. im Direktionsbezirk Altona zwischen Tönning und Karolinenkoog,
2. „ „ Cöln zwischen Spyck und Welle,
3. „ „ Cöln zwischen Homberg und Ruhrort,
4. „ „ Cöln zwischen Bonn und Obercassel,
5. „ „ Danzig zwischen Troyl und Holm,
6. „ „ Mainz zwischen Rüdesheim u. Bingen, Bingerbrück,
7. „ „ Stettin zwischen Stralsund Hafenbhf. und Altefähr,
8. „ „ Stettin zwischen Ostswine und Swinemünde.

Der Fuhrpark bestand am Schlusse des Jahres aus:

16 116 Lokomotiven und 10 988 Tendern,
 68 Triebwagen,
 30 432 (81 036 Achsen) Personenwagen mit 1 465 955 Plätzen,
 8 328 (19 713 „) Gepäckwagen²⁾ „ 47 568 t Ladegewicht und
 347 410 (706 614 „) Güterwagen „ 4 683 532 „ „ .

¹⁾ Auf den thüringischen Schmalspurbahnen (preußisch) waren Ende 1906 vorhanden 4 Bahnhöfe III. Klasse, 20 Bahnhöfe IV. Klasse und 8 Haltepunkte. Die oberschlesischen Schmalspurbahnen (preußisch) hatten, auf 3 Kontrollbezirke verteilt, 204 Ladestellen.

²⁾ Mit Einschluß der Güterzug-Gepäckwagen (Mannschaftswagen), wovon Ende 1906 : 4 218 Stück mit 8 582 Achsen vorhanden waren.

Auf 10 km Betriebslänge am Ende des Jahres waren danach vorhanden:

4,57 Lokomotiven und Triebwagen, 23,59 Achsen Personenwagen mit 18,09 Plätzen auf 1 Achse, 5,74 Achsen Gepäckwagen mit 2,41 t Ladegewicht auf 1 Achse und 200,66 Achsen Güterwagen mit 6,63 t Ladegewicht auf 1 Achse.

Auf 1 Million Wagenachskilometer kommen von dem Bestande am Jahresschluß:

0,91 Lokomotiven und Triebwagen, 18,54 Achsen Personen-, 18,47 Achsen Gepäck- und 59,08 Achsen Güterwagen.

Im Jahresdurchschnitt standen zur Verfügung unter Berücksichtigung der an Dritte leihweise abgegebenen eigenen Fahrzeuge einerseits und der von Dritten überwiesenen Fahrzeuge andererseits:

15 797 Lokomotiven und Triebwagen, 29 690 (78 411 Achsen) Personenwagen, 7 954 (18 708 Achsen) Gepäckwagen und 346 556 (704 870 Achsen) Güterwagen.

Von dem Gesamtwert des Fuhrparks am Schlusse des Jahres (2 162 439 702 \mathcal{M}) kamen

auf Lokomotiven	753 865 987 \mathcal{M}	(auf 1 Lokomotive	46 777 \mathcal{M})
„ Triebwagen	5 206 576 „	(„ 1 Triebwagen	76 567 „)
„ Personenwagen	403 787 391 „	(„ 1 Achse	4 983 „)
„ Gepäckwagen	67 692 724 „	(„ 1 „	3 434 „)
und „ Güterwagen	931 887 024 „	(„ 1 „	1 319 „).

Beschafft wurden im Berichtsjahr: 1 051 Lokomotiven, 59 Triebwagen, 2 236 Personen-, 855 Gepäck- und 25 806 Güterwagen,¹⁾ ausgemustert dagegen 313 Lokomotiven, 537 Personen-, 126 Gepäck- und 4 489 Güterwagen.

Die eigenen Lokomotiven und Triebwagen haben auf eigenen und fremden Betriebsstrecken sowie auf Neubaustrecken geleistet:

466 221 624 Nutzkilometer (jede Lokomotive durchschnittlich 29 513),

36 834 354 Leerfahrkilometer,

24 635 287 Stunden Verschiebe- und

11 568 660 Stunden Bereitschaftsdienst, also im ganzen

749 408 848 — jede Lokomotive durchschnittlich 47 440 — Lokomotivkilometer für die Berechnung der Unterhaltungskosten der Lokomotiven, wobei, dem Verschleiß entsprechend, 1 Stunde Verschiebedienst = 10 km gerechnet ist, und

¹⁾ Von den Beschaffungskosten wurden rund 127 100 000 \mathcal{M} aus Bau- und außerordentlichen Fonds, 70 400 000 \mathcal{M} aus den Mitteln des ordentlichen Etats bestritten.

649 369 733 Lokomotivkilometer für die Berechnung der Kosten der Züge, wobei, dem Materialverbrauch entsprechend, 1 Stunde Verschiebedienst = 5 und 1 Stunde Bereitschaftsdienst = 2 km gerechnet wurde.

Auf eigenen Betriebsstrecken wurden von eigenen und fremden Lokomotiven und Triebwagen geleistet:

466 396 787 Nutzkilometer (davon 23 830 531 im Vorspann- und Schiebedienst),

36 804 988 Leerfahrkilometer,

24 473 767 Stunden Verschiebe- und

11 565 765 Stunden Bereitschaftsdienst, im ganzen also

747 939 445 — auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge 21 272 — Lokomotivkilometer zur Berechnung der Kosten für die Unterhaltung und Erneuerung des Oberbaues, wobei, dem Verschleiß der Schienen entsprechend, 1 Stunde Verschiebedienst mit 10 km in Ansatz gebracht ist.

Auf 1 Lokomotivnutzkm kamen 37,98 Wagenachskm und zwar im Personenzugdienste 22,49 und im Güterzugdienste 51,73.

Der Vorspann- und Schiebedienst machte 5,11% der Nutzleistungen im Zugförderungsdienst aus. Im Durchschnitt sind von 100 Zugkm 5,38 und zwar im Personenzugdienste 6,31 und im Güterzugdienste 4,73 mit Vorspann oder Nachschub gefahren.

Von den Wagen sind Achskilometer geleistet worden:

	Personen- wagen	Gepäck- wagen	Güter- wagen	Postwagen
auf eigenen Betriebs- strecken:				
von eigenen Wagen . . .	4 159 674 312	1 024 861 579	10 417 338 993	—
„ fremden (auch Post-) Wagen	210 589 656	42 256 374	1 543 049 963	316 534 495
zusammen	4 370 263 968	1 067 117 953	11 960 388 956	316 534 495
		= 17 714 305 372		
(darunter leer	—	—	3 570 551 503	1 115 110)
auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge	124 295	30 350	340 167	9 002
		= 503 814		
auf fremden Betriebs- strecken und auf Neubaustrecken:				
von eigenen Wagen . . .	194 681 078	38 288 494	2 228 871 796	—
		= 2 461 841 368		
Gesamtleistung der eigenen Wagen	4 354 355 390	1 063 150 073	12 646 210 789	—
		= 18 063 716 252		
durchschnittl. auf eine Achse	55 532	56 829	17 941	—
		= 22 524.		

In den einzelnen Zuggattungen wurde geleistet:

i n	bei einer durch-		Wagenachs-
	schnittlichen Zugstärke von Achsen	Zugkilometer		kilometer
Schnellzügen	28	53 443 000	1 473 766 005
Personenzügen	23	149 208 036	3 370 322 857
gemischten Zügen	16	47 486 484	768 171 992
Güterzügen	64	186 181 834	11 890 901 254
Arbeits- und Materialzügen	34	6 246 902	211 143 264
zusammen	40	442 566 236	17 714 306 372

Die Einnahmen haben im ganzen 1 867 867 529 \mathcal{M} , auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge 53 124 \mathcal{M} betragen. Es brachten ein:

	in Prozenten		auf 1 km durch- schnittlicher Betriebs- länge
	im ganzen \mathcal{M}	im einzel- nen		in gan- zen
1. die Personenbeförderung des öffentlichen Verkehrs	484 116 379	94,99	—
die Militärbeförderung	9 429 374	1,85	—
die gesamte Personenbeförderung (d. i. auf 1 Achskm der Personenwagen 11,29 \mathcal{M})	493 545 753	96,84	14 474
die Gepäckbeförderung ¹⁾ (598 503 t. 49 780 452 tkm) (d. i. auf 10 000 Achskm der Gepäck- wagen 111 \mathcal{M})	11 858 249	2,33	348
die Beförderung von Hunden (1 424 269 Stück = 14 242 t, 394 698 tkm)	600 864	0,12	15

¹⁾ Der Rückgang der Einnahmen aus der Gepäckbeförderung erklärt sich daraus, daß die Einnahmen aus der Expreßgutbeförderung (1905 = 1 949 189 \mathcal{M}) von 1906 ab nicht mehr als Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr, sondern als Einnahmen aus dem Güterverkehr verrechnet werden.

Vom Gepäckverkehr des Berichtsjahres kommen auf:

	t	tkm	\mathcal{M}
frachtpflichtiges Gepäck	256 414	21 964 358	10 969 237
frachtfreies Gepäck	306 529	26 038 094	—
auf Fahrradkarten abgefertigte Fahrräder	35 560	1 778 000	889 012.

	im ganzen M	in Prozenten		auf 1 km durch- schnittlicher Betriebs- länge M
		im einzel- nen	im gan- zen	
die Bahnsteigkarten	2 730 537	} 0,71	—	106
die sonstigen Nebenerträge	897 927			
der Personen- und Gepäckver- kehr (1) im ganzen	509 633 330	100,00	27,28	14 946
auf 10 000 Achskm der Personen- und Gepäckwagen	937	—	—	—
davon:				
der innere Verkehr der eigenen Bahnen	436 854 110	85,72	—	—
der Verkehr mit fremden Bahnen und der Durchgangsverkehr	72 779 220	14,28	—	—
2. die Güterbeförderung des öffentlichen Verkehrs	1 160 438 289	93,90	—	33 189
der Tierverkehr	32 905 609	2,66	—	941
die Beförderung von:				
Postgut	1 324 048	0,11	—	38
Militärgut	4 042 029	0,33	—	115
frachtpflichtigem Dienstgut	5 767 183	0,47	—	165
die Nebenerträge	31 282 313	2,53	—	895
der Güterverkehr (2) im ganzen	1 235 759 471	100,00	66,16	35 343
auf 10 000 Achskm der Güterwagen	1 033	—	—	—
davon:				
der innere Verkehr der eigenen Bahnen	838 088 077	67,82	—	—
der Verkehr mit fremden Bahnen und der Durchgangsverkehr	397 671 394	32,18	—	—
der Personen- und Güterver- kehr (1 u. 2) zusammen	1 745 392 801	—	93,44	49 641
3. die Verpachtung von Bahnstrecken, die Mitbenutzung von Bahnstrecken und Bahnhöfen durch fremde Ver- waltungen, die Wahrnehmung des Dienstes in fremden oder gemein- schaftlichen Verkehren, die Verwal- tung von Eisenbahnverbänden und Abrechnungsstellen	11 480 792	—	—	—
die Arbeitsausführungen der Werk- stätten für fremde Verwaltungen	3 537 314	—	—	—
die Leistungen für die Post: u. a. Her- gabe von Wagenabteilungen zum				

	im ganzen M	in Prozenten		auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge M
		im einzel- nen	im gan- zen	
Postdienst, Beförderung von Eisenbahnpostwagen, Stellung von Beiwagen, Unterstellen, Reinigen, Beleuchten usw. der Eisenbahnpostwagen	7 142 242	—	—	—
die Leistungen für die Neubauverwaltung	12 754 200	—	—	—
die Überlassung von Bahnanlagen und die Leistungen zugunsten Dritter (3) im ganzen	34 914 548	28,0	1,87	993
4. die Überlassung von Betriebsmitteln an fremde Verwaltungen	25 126 977	20,32	1,31	714
5. der Verkauf von Materialien und Materialabfällen, die Abgabe von Materialien, Wasser, Elektrizität und Gas an fremde Verwaltungen usw.	42 714 733	34,8	2,29	1 215
6. die Beförderung von Privatdepeschen (683 645 M), die wirtschaftliche Nutzung der Gebäude und Grundstücke (14 974 990 M) u. a. m.	19 718 470	16,10	1,6	561
die sonstigen Einnahmen (3 bis 6) im ganzen	122 474 728	100,00	6,56	3 483

Die Ausgaben haben betragen: im ganzen 1 169 773 093 M, auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge 33 270 M, auf 1 000 Lokomotivnutzkilometer 2 508 M, auf 1 000 Wagenachskilometer aller Art 66,04 M, im Verhältnis zur Einnahme (Betriebskoeffizient) 62,63 0/0. Es wurde ausgegeben:

	im ganzen M	in Prozenten		auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge M
		im einzel- nen	im gan- zen	
1. Besoldungen	222 836 255	42,47	19,05	6 338
2. Wohnungsgeldzuschüsse (durch Überweisung von 26 815 Dienstwohnungen an Beamte ist der gesetzliche Wohnungsgeldzuschuß im Betrage von 4 958 224 M in Wegfall gekommen)	35 024 150	6,68	3,00	996
zusammen (für 1 125 höhere, 48 977 mittlere und 103 818 untere, insgesamt 153 920 — darunter 573 weibliche — etatsmäßige Beamte)	257 860 405	49,15	22,05	7 334

	im ganzen M	in Prozenten		auf 1 km durch- schnittlicher Betriebs- länge M
		im einzel- nen	im gan- zen	
3. diätarische Besoldungen (für 496 höhere, 6 632 mittlere und 2 253 untere, insgesamt 9 391 — darunter 573 weibliche — außer- etatmäßige Beamte) ¹⁾	13 753 426	—	—	—
Tagesvergütungen der Gehilfen und Löhne der Hilfskräfte im unteren Dienst (77 044 — darunter 3 162 weibliche — Personen)	79 777 990	—	—	—
Löhne der Betriebsarbeiter (71 314 — darunter 2 213 weibliche — Personen) ¹⁾	78 723 505	—	—	—
Stellenzulagen usw.	8 732 929	—	—	—
zusammen (3)	180 987 850	34,50	15,47	5 147
4. Tagegelder, Reisekosten und Kommandogelder	5 586 987	—	—	—
Umzugskosten	1 509 976	—	—	—
Fahr-, Stunden- und Nachtgelder . .	30 496 513	—	—	—
Prämien für Materialersparnisse . .	7 779 761	—	—	—
Verlustentschädigungen der Kassen- führer, ²⁾ für Bewachung der Reichstelegraphenanlagen usw. . .	336 078	—	—	—
zusammen (4)	45 709 315	8,71	3,91	1 300

1) Einschließlich der aus Titel 8 gelöhnten 73 994 Bahnunterhaltungsarbeiter und der aus Titel 9 gelöhnten 62 382 Werkstättenarbeiter waren im Jahresdurchschnitt insgesamt 448 035 Bedienstete vorhanden, d. s. 12,74 auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge, 9,61 auf 10 000 Lokomotivnutzkm und 2,33 auf 100 000 Wagenachskm aller Art. — Außerdem waren 201 Regierungsbaumeister und Regierungsbauführer, 368 Zivilsupernumerare und 988 Gepäckträger vorhanden, die keine Vergütung aus der Staatskasse empfangen.

2) Außer den 21 Hauptkassen sowie den Bau- und Bureaukassen waren, wenn Haltepunkte und andere Stationen mit einer durchschnittlichen Jahreseinnahme von weniger als 50 000 M außer Betracht bleiben, an Stations- und Abfertigungskassen vorhanden: mit einer durchschnittlichen Jahreseinnahme

bis 100 000 M	989,	bis 2 000 000 M	232,
„ 200 000 „	1 148,	„ 3 000 000 „	94,
„ 500 000 „	1 304,	„ 5 000 000 „	89,
„ 1 000 000 „	477,	über 5 000 000 „	93.

	im ganzen M	in Prozenten		auf 1 km durch- schnittlicher Betriebs- länge M
		im einzel- nen	im gan- zen	
5. außerordentliche Remuneratio- nen und Unterstützungen . . .	6 858 266	1,21	0,54	181
6. für den bahnärztlichen Dienst sowie für sonstige ärztliche Untersuchung und Behandlung von Beamten und Arbeitern	2 060 371	—	—	—
statutmäßige und andere Pensionen an Beamte und deren Hinterbliebene ¹⁾	14 800 262	—	—	—
Zuschüsse zu Krankenkassen	3 581 260	—	—	—
Zuschüsse zur Pensionskasse für die Arbeiter	6 449 670	—	—	—
Zahlungen auf Grund des Unfallver- sicherungsgesetzes	6 307 035	—	—	—
Renten, Heilungskosten und Sterbe- gelder auf Grund des Unfall- fürsorgegesetzes	403 002	—	—	—
Verwaltungskosten auf Grund des Unfall- und des Invalidenversiche- rungsgesetzes	13 205	—	—	—
Beiträge zu Einrichtungen der Kran- ken- und Kleinkinderfürsorge an kleinen Orten mit zahlreichem Eisenbahnpersonal sowie zur Unter- stützung von Vereinen, die durch die Krankenpflege in Familien der Eisenbahnbediensteten besonders in Anspruch genommen werden . .	71 510	—	—	—
Beihilfen zur Herstellung von Ge- nesungsheimen, die von Beamten- und Arbeitervereinen der Staats- eisenbahnen errichtet werden . .	50 000	—	—	—
zusammen (6) für Wohlfahrts- zwecke	33 736 315	6,43	2,53	960
im ganzen an persönlichen Aus- gaben (1 bis 6)	524 652 151	100,00	44,85	14 922
in Prozenten der Gesamteinnahme . .	28,09	—	—	—
auf 1000 Lokomotivnutzkilometer . .	1 125	—	—	—
auf 1000 Wagenachskilometer aller Art	29,62	—	—	—

¹⁾ Hier sind nur die Pensionsbezüge berücksichtigt, die in den Satzungen der ehemaligen Beamtenpensionskassen oder in Vertragsverhältnissen begründet sind; die Staatspensionen für Beamte und die gesetzlichen Hinterbliebenenbezüge werden aus den allgemeinen Staatsfonds bestritten und betragen für das Berichtsjahr 37 982 816 M.

7. für Unterhaltung und Ergänzung der Inventarien, Beschaffung der Betriebsmaterialien:	im ganzen M	in Prozenten		auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge M
		im einzelnen	im ganzen	
Beschaffung von Dienstkleidung (Mäntel, Pelze, Filzstiefel usw.) für solche Klassen von Bediensteten, die infolge ihres Dienstes den Unbilden der Witterung besonders ausgesetzt sind	2 100 360	—	—	—
Unterhaltung und Ergänzung der Ausrüstungsgegenstände, Werkzeuge und Geräte	9 449 172	—	—	—
Drucksachen, Schreib- und Zeichenmaterialien	8 010 384	—	—	—
Kohlen, Koks und Briketts:				
8 589 452 t zur Lokomotivfeuerung im eigenen Betriebe	95 858 818	—	—	—
(für 1000 Lokomotivkm = 13,34 t = 147,77 M, für 1000 Wagenachskm = 0,49 t = 5,41 M)				
798 062 t für andere Zwecke	8 641 435	—	—	—
sonstige Betriebsmaterialien (Rüböl, Petroleum usw.)	24 103 738	—	—	—
Bezug von:				
Wasser von fremden Werken	3 600 266	—	—	—
Gas " " " 1).	5 289 948	—	—	—
Elektrizität " " " 1).	4 527 703	—	—	—
zusammen (7)	161 581 824	25,05	13,81	4 596
8. für Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der baulichen Anlagen auf 35 182,31 km Bahnstrecken mit 49 026 km durchgehen-				

1) Zur Beleuchtung der Diensträume, Bahnhöfe usw. waren, abgesehen von den gewöhnlichen Petroleumlampen, vorhanden: 198 802 Gasflammen (153 514 mit Glühkörpern), 165 029 elektrische Lampen (27 863 Bogenlampen, 137 166 Glühlampen), davon 84 439 mit Stromzuführung aus eigenen Werken, 9 874 Spiritusglühlampen (Spiritusverbrauch 2 299 380 l), 4 327 Petroleumglühlampen (Petroleumverbrauch 2 563 224 kg).

Zum Antrieb von Einrichtungen im Werkstätten- und Betriebsdienst waren 5 536 Elektro-, 229 Gas-, 121 Petroleum-, 66 Spiritus-, 117 Benzin- und 81 Kohlenwasserstoff-, zusammen 6 100 Motoren in Benutzung.

Ende 1906 besaß die Staatseisenbahnverwaltung 142 eigene Elektrizitätswerke.

den Gleisen (48 559 km = 99,03 % aus Stahl-, 467 km = 0,95 % aus Eisenschienen) und 20 921 km Nebengleisen: 1)

a) gewöhnliche Unterhaltung:

Löhne der Bahnunterhaltungsarbeiter (insgesamt 71 383, auf 1 km der unterhaltenen Strecken 2,03, auf 1 km der unterhaltenen Gleise 1,02)

Oberbau- und Baumaterialien, insbesondere zum Umbau 2) von 1 381 km Gleis mit hölzernen und 971 km mit eisernen Querschwellen 3)

Leistungen und Lieferungen der Unternehmer und Handwerker.

b) außergewöhnliche Unterhaltung 4).

c) Kosten der an Dritte abgegebenen Materialien

d) Kosten erheblicher Ergänzungen .

zusammen (8)

	im ganzen M	in Prozenten		auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge M
		im einzelnen	im ganzen	
Löhne der Bahnunterhaltungsarbeiter (insgesamt 71 383, auf 1 km der unterhaltenen Strecken 2,03, auf 1 km der unterhaltenen Gleise 1,02)	54 466 004	—	—	—
Oberbau- und Baumaterialien, insbesondere zum Umbau 2) von 1 381 km Gleis mit hölzernen und 971 km mit eisernen Querschwellen 3)	85 149 801	—	—	—
Leistungen und Lieferungen der Unternehmer und Handwerker.	34 653 394	—	—	—
b) außergewöhnliche Unterhaltung 4).	35 770 607	—	—	—
c) Kosten der an Dritte abgegebenen Materialien	1 759 931	—	—	—
d) Kosten erheblicher Ergänzungen .	15 967 399	—	—	—
zusammen (8)	227 767 136	35,31	19,47	6 478

9. für Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der Betriebs-

1) Die Schienen sind überwiegend auf hölzernen Querschwellen befestigt; auf eisernen Schwellen lagen rund 20 651 km oder 29,52 % und zwar:

	auf	
	Querschwellen	Langschwellen
in Hauptgleisen km	13 759	192
„ Nebengleisen „	6 378	322
zusammen km	20 137	514

2) Aus den bei den einmaligen und außerordentlichen Ausgaben des Etats bereit gestellten Mitteln wurden außerdem rund 449 km Gleise auf besonders stark befahrenen Strecken mit Schienen der Formen 8, 9, 15 und 16 umgebaut (rund 215 km mit hölzernen, 234 km mit eisernen Querschwellen).

3) Für 1 km der unterhaltenen Gleise betrug der Materialverbrauch: 4,25 t Schienen und Kleineisenzeug, 1,57 t eiserne und 37,47 Stück hölzerne Schwellen.

4) Mit Einschluß kleinerer Ergänzungen, d. h. solcher Bauausführungen, die anschlagsmäßig einen Kostenaufwand von mindestens 2000 M, aber weniger als 30 000 M erfordern.

mittel und der maschinellen Anlagen:	im ganzen M	in Prozenten		auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge M
		im einzelnen	im ganzen	
a) Löhne der Werkstättenarbeiter (nach Abzug von 4 161 093 M für Unterhaltung der Inventarien und baulichen Anlagen)	71 834 227	—	—	—
(auf 1000 Lokomotivkm . . . 95,85 M, auf 1000 Wagenachskm aller Art 3,98 M)				
b) Beschaffung der Werkstattmaterialien (nach Abzug der Kosten für die zur Unterhaltung der Inventarien und baulichen Anlagen verwendeten Materialien im Werte von 3 555 574 M).	44 112 732	—	—	—
(auf 1000 Lokomotivkm . . . 58,86 M, auf 1000 Wagenachskm aller Art 2,44 M)				
c) sonstige Kosten (im wesentlichen Kosten für Lieferungen und Leistungen der Unternehmer und Handwerker)	12 923 644	—	—	—
(auf 1000 Lokomotivkm . . . 17,25 M, auf 1000 Wagenachskm aller Art 0,72 M)				
zusammen (a bis c)	1) 128 870 603	—	—	—
d) Beschaffung ganzer Fahrzeuge: 2)				
570 Lokomotiven	34 045 231	—	—	—
750 Personenwagen	12 291 958	—	—	—
264 Gepäckwagen	} 23 534 541	—	—	—
7736 Güterwagen		—	—	—
zusammen (9)	198 742 383	30,81	16,99	5 652
auf 1000 Lokomotivkm	265	—	—	—
" 1000 Wagenachskm aller Art . . .	11,00	—	—	—

1) Hiervon beanspruchte:

a) die gewöhnliche Unterhaltung:

der Lokomotiven und Tender	56 926 756 M,
der Personenwagen	20 881 950 "
der Gepäck-, Güter-, Arbeits- usw. Wagen	39 467 786 "
der mechanischen und maschinellen Anlagen und Einrichtungen	4 524 566 "

zusammen . . . 121 801 058 M,

b) die außergewöhnliche Unterhaltung 5 134 125 " , während

c) die Arbeitsausführungen der Werkstätten für die Neubauverwaltung, die Postverwaltung, fremde Eisenbahnen usw. eine Ausgabe von 1 935 420 " verursachten.

2) Ohne die in größerer Anzahl umgebauten Lokomotiven und Wagen

	im ganzen M	in Prozenten		auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge M
		im einzelnen	im ganzen	
10. für Benutzung fremder Bahnanlagen und für Dienstleistungen fremder Beamten	7 209 907	1,12	0,62	205
11. für Benutzung fremder Betriebsmittel	14 824 806	2,30	1,27	422
12. Steuern, Kommunalabgaben und öffentliche Lasten ¹⁾	20 350 617	—	—	—
Entschädigungen auf Grund der Haftpflichtgesetze (auf 1000 Zugkm 10,81 M, auf 10 000 Wagenachskm aller Art 2,70 M, auf 1000 Achskm der Personenwagen 1,09 M, auf 10 000 Personenkm 2,35 M, auf 1000 beförderte Personen 5,60 M)	4 784 244	—	—	—
Ersatzleistungen für verlorene, verdorbene und beschädigte Transportgegenstände (für 10 000 tkm 0,88 M, für 10 000 Achskm der Gepäck- und Güterwagen 2,27 M)	2 958 884	—	—	—
sonstige Entschädigungen, insbesondere für Wald- und Feldbrände	1 962 890	—	—	—
für Benutzung fremder Grundstücke, Miete für Dienstgebäude usw.	921 498	—	—	—
für Reinigung der Diensträume, Anfahrten usw.	1 200 798	—	—	—
sonstige und unvorhergesehene Ausgaben	2 816 005	—	—	—
zusammen (12)	34 994 936	5,42	2,99	995
im ganzen sächliche Ausgaben (7/12)	645 120 942	100,00	55,15	18 348
in Prozenten der Gesamteinnahme	34,54	—	—	—
auf 1000 Lokomotivnutzkm	1 388	—	—	—
„ 1000 Wagenachskm aller Art	36,42	—	—	—

¹⁾ Darunter 17 182 686 M Kreis- und Gemeinde-Einkommensteuern, 1 711 205 M Grund- und Gebäudesteuern, 160 704 M Staatsabgaben an außerpreußische Staaten und 1 296 022 M sonstige Steuern und Lasten. Das nach den Bestimmungen des Kommunalabgabengesetzes vom 14. Juli 1893 (Ges.-S. S. 152) kommunalsteuerpflichtige Reineinkommen der vom preußischen Staate für eigene Rechnung betriebenen Eisenbahnen betrug für 1905 323 266 751 M. Auf 100 M dieses Einkommens wurden 5,32 M Kreis- und Gemeinde-Einkommensteuern gezahlt.

Der Überschuß betrug im ganzen 698 094 436 \mathcal{M} , auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge 19 854 \mathcal{M} , im Verhältnis zu dem im Jahresdurchschnitt verwendeten Anlagekapital (9 337 823 890 \mathcal{M}) 7,48 ‰, im Verhältnis zur Einnahme 37,37 ‰.

Im Personenverkehr betrug:

	die Zahl der beförderten Personen 2)	die Zahl der gefahrenen Personen-km	die durchschnittliche Wegstrecke für 1 Person km	die Einnahme ¹⁾			
				im ganzen \mathcal{M}	%	für 1 Person \mathcal{M}	für 1 Personen-km 3)
in der I. Klasse	2 466 414	257 848 944	104,34	18 418 024	3,80	7,47	7,14
„ „ II. „	81 822 545	2 370 248 975	28,97	100 890 651	20,84	1,33	4,36
„ „ III. „	373 634 564	7 704 119 160	20,62	202 204 623	41,77	0,54	2,62
„ „ IV. „	385 745 162	8 813 806 363	22,85	162 603 081	33,59	0,42	1,84
Personenbeförderung des öffentlichen Verkehrs	843 668 685	19 146 018 442	22,69	484 116 379	100,00	0,57	2,53
Militär	10 326 255	933 479 439	90,40	9 429 374	—	0,91	1,01
zusammen . . .	853 994 940	20 079 497 881	23,51	493 545 753	—	0,58	2,46

1) Mit dem Erlös für Schlaf- und Platzkarten.

2) Die Zahl der beförderten Personen entspricht im allgemeinen der Zahl der verkauften Fahrkarten. Es sind jedoch gerechnet worden: zwei Personen für jede Rückfahrkarte einschließlich der Arbeiter-Rückfahr-, Sonderrückfahr- und Sonntagskarten, für jede Doppelkarte IV. Klasse, ferner — und zwar für jeden Tag ihrer Gültigkeit — für jede Zeitkarte und jede zur Hin- und Rückfahrt berechtigte Schüler- und Arbeiterwochenkarte, eine Person für jedes Fahrscheinheft, ferner — und zwar für jeden Tag ihrer Gültigkeit — für jede zu einer einfachen Fahrt in einer Richtung berechtigte Schülerkarte und Arbeiterwochenkarte.

Bei Abfertigung mehrerer Personen auf eine Blankokarte und auf Militärfahrschein sowie bei Fahrscheinblocks, Fahrten auf Beförderungsschein ist die Zahl der Personen (Fahrten) gerechnet worden.

Zwei Kinder von 4 bis 10 Jahren gelten als eine Person; die in den Schlussummen sich etwa ergebenden Hälften sind auf ganze Personen aufwärts abgerundet.

(Fortsetzung der Anmerkung auf S. 398.)

Der Verkehr auf einfache Fahrkarten gestaltete sich folgendermaßen:

	Es betrug in der				im ganzen
	I.	II.	III.	IV.	
	K l a s s e				
die Zahl der beförderten Personen .	389 627	21 962 080	117 853 378	234 523 764	374 728 849
in % der Gesamtpersonenzahl der Klasse . . . %	15,80	26,84	31,54	60,80	43,88
die Zahl der gefahrenen Personenkm	72 681 917	464 444 617	1 751 461 571	7 268 412 306	9 557 000 411
in % der Gesamtleistung in der Klasse . . . %	28,19	19,59	22,78	82,47	47,59
die durchschnittliche Wegstrecke . km	186,54	21,15	14,86	30,99	25,50
die Einnahme: 1)					
überhaupt . . M	6 494 591	23 564 666	52 116 296	148 719 200	230 894 753
% in % der Gesamteinnahme der Klasse . . . %	2,81	10,21	22,57	64,41	100,00
für 1 Person . M	16,67	1,07	0,44	0,63	0,62
„ 1 Personenkm M	8,94	5,07	2,98	2,05	2,42

(Fortsetzung von S. 397.)

Die in Sonderzügen und besonders gestellten Personen-, Kranken- usw. Wagen beförderten Personen sind erforderlichenfalls schätzungsweise ermittelt und die Personenzahl sowie die Einnahmen nach den in Anspruch genommenen Klassen verteilt.

Für die von fremden Ausgabestellen zusammenstellbarer Fahrscheinhefte ausgegebenen preußisch-hessischen Streckenabschnitte ist die Personenzahl in der Weise ermittelt, daß von diesen Streckenabschnitten ebensoviele auf eine Person gerechnet sind, als im Durchschnitt preußisch-hessische Streckenabschnitte in den von eigenen Ausgabestellen verkauften Fahrscheinheften enthalten waren.

1) Ohne die Erlöse für Schlaf- und Platzkarten.

Nach der Gattung der Fahrkarten kommen von:

	der Zahl		der Einnahme M
	der beförderten Personen	der gefahrenen Personenkm	
auf den Verkehr nach dem Normaltarif:			
a) in Schnellzügen	5 142 753	687 789 527	39 774 907
b) „ Personenzügen	254 020 840	7 594 998 861	166 543 792
zusammen	259 163 593	8 282 788 388	206 318 699
auf den Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr	112 814 964	1 074 767 717	20 922 329
auf den Hamburg - Altonaer Stadt- und Vorortverkehr	1 841 355	11 358 519	343 222
auf Gesellschaftsfahrten	908 937	188 090 787	3 310 503
zusammen	115 566 256	1 274 212 023	24 576 054
insgesamt	374 728 849	9 557 000 411	230 894 753

Im Rückfahrverkehr betrug:

	in der				im ganzen
	I.	II.	III.	IV.	
	K l a s s e				
die Zahl der verkauften Karten	603 110	12 186 834	63 984 639	17 552 819	94 327 402
die Zahl der beförderten Personen (Fahrten)	2 042 272	59 632 290	255 532 665	151 221 398	468 428 625
in % der Gesamtpersonenzahl der Klasse %	82,30	72,88	68,39	39,20	54,85
die Zahl der gefahrenen Personenkm	155 457 896	1 741 886 360	5 777 981 467	1 545 394 057	9 220 719 780
in % der Gesamtleistung in der Klasse %	60,99	73,49	75,00	17,33	45,92

	in der				im ganzen
	I.	II.	III.	IV.	
K l a s s e					
die durchschnittliche Wegstrecke km	76,12	29,21	22,61	10,72	19,68
die Einnahme: 1)					
überhaupt ₰	8 912 927	65 834 037	142 749 221	13 883 881	231 380 066
% ₀	3,85	28,46	61,69	6,00	100,00
in % der Gesamteinnahme der Klasse % ₀	48,39	65,25	70,60	8,54	46,88
für 1 Person ₰	4,36	1,10	0,36	0,09	0,49
für 1 Personenkm ₰	5,73	3,78	2,47	0,90	2,51

Nach der Gattung der Rückfahrkarten kommen von:

	der Zahl der verkauften Karten	den zurückgelegten Fahrten	den gefahrenen Personenkm	der Einnahme ₰
auf gewöhnliche Rückfahrkarten	66 643 682	133 287 364	5 582 348 277	193 727 014
„ den Ortsverkehr der Hamburg - Altonaer Verbindungsbahn	393 403	786 806	3 670 075	84 652
„ Arbeiter-Rückfahrkarten	5 584 015	11 168 030	331 537 539	3 301 997
„ Arbeiter - Wochenkarten 2)	11 968 804	140 053 368	1 213 856 518	10 581 884
„ Sonderzugkarten	1 533 162	3 066 324	141 569 563	2 808 721
„ Sonntagskarten	5 659 410	11 318 820	220 216 422	4 698 043
„ Zeitkarten	2 505 547	158 769 870	1 641 569 229	15 274 561
„ Schülerkarten	39 379	9 978 043	85 952 157	903 194
im ganzen	94 327 402	468 428 625	9 220 719 780	231 380 066

1) Ohne die Erlöse für Schlaf- und Platzkarten.

2) Arbeiterwochenkarten werden unterschieden nach solchen zur täglich einmaligen Fahrt und solchen zur täglich einmaligen Hin- und Rückfahrt. Wochenkarten zur täglich einmaligen Fahrt sind oben 595 380 mit 3 572 280 Fahrten, 23 706 964 Personenkm und mit 222 426 ₰ Einnahme mitenthalten.

Im Verkehr auf zusammengestellte Fahrscheinhefte betrug:

	in der			im ganzen
	I.	II.	III.	
	K l a s s e			
die Zahl der beförderten Personen	34 515	228 175	248 521	511 211
in % der Gesamtpersonenzahl der Klasse %	1,40	0,28	0,07	0,06
die Zahl der gefahrenen Personen- km	29 709 131	163 912 998	174 676 122	368 298 251
in % der Gesamtleistung in der Klasse %	11,52	6,92	2,27	1,84
durchschnittl. Wegstrecke . km	860,76	718,37	702,86	720,44
Einnahme:				
überhaupt M	1 877 202	7 682 052	5 738 742	15 297 996
	%			
	12,27	50,22	37,51	100,00
in % der Gesamteinnahme der Klasse "	10,19	7,62	2,84	3,10
für 1 Person M	54,39	33,67	23,09	29,93
für 1 Personenkm M	6,32	4,69	3,29	4,15

Im Schlafwagenverkehr wurden von 99 989 Reisenden I. Klasse 743 389 M, von 152 336 Reisenden II. Klasse 1 071 665 M, zusammen 1 815 054 M (0,37 % der Gesamteinnahme) erhoben.

Die Einnahme aus dem Verkauf der Platzkarten zu den D-Zügen hat 4 728 510 M (0,96 % der Gesamteinnahme) betragen. Im ganzen wurden 4 598 523 Platzkarten verkauft.

An Fahrkartensteuer nach dem Gesetze vom 3. Juni 1906, die im innern deutschen Verkehre vom 1. August 1906 ab, im Verkehre mit dem Auslande vom 1. Oktober 1906 ab erhoben wird, sind im Bereiche der preußisch-hessischen Staatsbahnen aufgekommen:

von Fahrkarten I. Klasse	987 106 M,
„ „ II. „	2 940 001 „,
„ „ III. „	3 408 527 „,
„ zusammenstellbaren Fahrscheinheften .	551 747 „,
bei Sonderfahrten	26 532 „,
zusammen	7 913 913 M.

Der Güterverkehr ergab folgendes:

A. Güterbeförderung des öffentlichen Verkehrs:

I. Nach dem Normaltarif:

a) Eil- und Expresgut

b) Frachtgut:

Stückgut der allgemeinen Stückgut-

klasse

Stückgut der Spezialtarifklasse

Frachtgut in Wagenladungen:

der Klasse A I

„ „ B

„ Spezialtarifkl. A 2

„ „ I

„ „ II }

„ (im Ladg. von 10 000 kg) }

„ Spezialtarifkl. II }

„ (im Ladg. von 5 000 kg) }

„ Spezialtarifkl. III

zusammen b) Frachtgut

zusammen I

	Es wurden befördert		durchschnittliche Wegstrecke km	Die Einnahme betrug			
	Tonnen	Tonnenkm		in M.	pro Tkm	pro M.	
a) Eil- und Expresgut	2 421 575	329 764 031	136,18	50 842 353	—	21,00	15,42
b) Frachtgut:							
Stückgut der allgemeinen Stückgut-klasse	7 529 359	1 131 301 510	150,23	124 374 150	10,72	16,62	10,99
Stückgut der Spezialtarifklasse	3 187 015	419 868 984	131,74	38 428 726	3,31	12,06	9,15
Frachtgut in Wagenladungen:							
der Klasse A I	2 251 903	382 481 178	147,64	25 072 319	2,16	11,13	7,54
„ „ B	4 798 179	801 530 998	167,03	52 337 428	4,51	10,91	6,53
„ Spezialtarifkl. A 2	4 748 608	550 207 363	115,87	30 926 224	2,66	6,51	5,62
„ „ I	12 048 964	1 208 072 619	100,36	62 842 425	5,42	5,32	5,20
„ „ II }	8 677 994	1 121 391 318	129,32	46 965 241	4,03	5,41	4,12
„ (im Ladg. von 10 000 kg) }							
„ Spezialtarifkl. II }	4 427 166	425 391 883	96,09	18 380 220	1,58	4,15	4,32
„ (im Ladg. von 5 000 kg) }							
„ Spezialtarifkl. III	61 119 983	5 345 375 973	87,46	166 150 186	14,32	2,72	3,11
zusammen b) Frachtgut	108 789 166	11 335 616 826	104,20	565 471 919	48,73	5,20	4,99
zusammen I	111 210 741	11 665 380 857	104,39	616 314 272	53,11	5,34	5,28

Es wurden befördert		durchschnittliche Wegstrecke km	Die Einnahme betrug		
Tonnen	Tonnenkm		M	für 1 t M	für 1 tkm M
422 668	145 511 378	344,37	7 875 281	17,45	5,07
171 655 213	20 877 886 414	121,63	536 748 736	3,13	2,57
172 077 881	21 023 397 792	122,17	544 124 017	3,16	2,59
283 288 622	32 688 778 649	115,39	1 160 488 289	4,10	3,55
2 479 596	445 489 461	179,64	32 905 609	13,37	7,39
114 854	6 891 228	60,00	1 324 048	11,33	19,31
382 462	61 588 251	160,90	4 042 029	10,57	6,57
13 918 156	523 743 101	37,64	5 767 183	0,42	1,19
—	—	—	81 282 313	—	—
300 178 690	33 726 390 690	—	1 235 759 471	—	—
94,23	93,30	—	—	100,00	—
18 390 290	2 420 095 017	—	—	—	—
5,77	6,70	—	—	—	—
318 568 980	36 146 485 707	—	—	—	—
99 849 134	11 818 564 219	118,36	285 273 970	2,96	2,50
18 643 400	1 356 672 609	72,77	42 201 984	2,26	3,11
118 492 534	13 175 286 828	111,19	337 475 954	2,85	2,56
8 020 376	1 774 563 324	221,96	—	—	—
126 512 910	14 949 800 152	118,17	—	—	—

II. Nach Ausnahmetarifen:
 Eilgut, Expresgut, Stückgut und Wagenladungen von 5–10 t ausschließl. Wagenladungen von 10 t und darüber
 zusammen II
 im ganzen (A)

B. Tierbeförderung
 C. Postgut
 D. Militärgut
 E. Frachtpflichtiges Dienstgut
 F. Nebenerträge

zusammen (gegen Frachtberechnung) %
 dazu G. ohne Frachtberechnung %
 im ganzen Tonnen und Tonnenkm .

K. Insbesondere der Kohlenverkehr (unter A und G mitberücksichtigt):
 I. Gegen Frachtberechnung:
 Steinkohlen, Briketts und Koks
 Braunkohlen, Briketts und Koks
 zusammen

II. Ohne Frachtberechnung:
 frachtfreies Dienstgut
 im ganzen

An Frachturkundenstempel, der nach dem Gesetze vom 3. Juni 1906 vom 1. Juli 1906 ab sowohl im innern deutschen Verkehr, einschließlich des Kleinbahn- und Schmalspurbahnverkehrs, als auch im Verkehr mit dem Auslande, jedoch nicht im Durchgangsverkehr mit diesem, zu erheben ist, wenn die Frachturkunde über die Ladung eines Eisenbahnwagens lautet, sind im Bereiche der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen 7 387 076 \mathcal{M} aufgekommen.

Im Berichtsjahr haben auf den Vollspurbahnen folgende Unfälle stattgefunden:

	auf freier Bahn	auf Bahnhöfen
a) Entgleisungen	138	187
b) Zusammenstöße	27	241
	593	
d. i. auf 100 km durchschnittlicher Betriebslänge	1,70	
„ 1 000 000 Lokomotivkm	0,79	
„ 1 000 000 Wagenachskm aller Art	0,03	
c) sonstige Unfälle ¹⁾	616	1 320
d) Unfälle im ganzen	781	1 748
	2 529	
d. i. auf 100 km durchschnittlicher Betriebslänge	7,24	
„ 1 000 000 Lokomotivkm	3,39	
„ 1 000 000 Wagenachskm aller Art	0,14.	

Es wurden:

a) Reisende:

unverschuldet:

α) bei Zugunfällen

β) „ sonstigen Betriebsunfällen

infolge eigener Unvorsichtigkeit beim Benutzen, Besteigen und Verlassen in Bewegung befindlicher Züge

zusammen a)

auf 1 000 000 Reisende

„ 1 000 000 Personenkm

„ 1 000 000 Personenwagenachskm

	getötet ²⁾	verletzt ²⁾
α) bei Zugunfällen	1	254
β) „ sonstigen Betriebsunfällen	3	47
infolge eigener Unvorsichtigkeit beim Benutzen, Besteigen und Verlassen in Bewegung befindlicher Züge	68	107
zusammen a)	72	408
auf 1 000 000 Reisende	0,08	0,48
„ 1 000 000 Personenkm	0,004	0,020
„ 1 000 000 Personenwagenachskm	0,016	0,093

¹⁾ Hierher gehören Überfahren von Fuhrwerken usw., Feuer im Zuge, Kesselexplosionen und andere Ereignisse, bei denen Personen getötet oder verletzt worden sind.

²⁾ Hierin sind die Tötungen und Verletzungen nicht enthalten, die auf Selbstmord oder Selbstmordversuche zurückzuführen sind: 175 Tötungen und 15 Verletzungen.

	getötet	verletzt
b) Bahnbeamte und Bahnarbeiter im Dienste beim eigentlichen Betrieb:		
bei Zugunfällen	31	178
auf andere Weise	481	773
zusammen b)	512	951
auf 1 000 000 Zugkm	1,16	2,15
„ 1 000 000 Wagenachskm aller Art	0,029	0,054
c) Post-, Steuer-, Telegraphen-, Polizei- und sonstige im Dienst befindliche Beamte:		
unverschuldet	2	67
infolge eigener Unvorsichtigkeit beim Besteigen oder Verlassen der Züge oder beim Betreten der Bahn . . .	6	11
zusammen c)	8	78
d) fremde Personen:		
durch falsche Handhabung der Wegübergangsschranken usw.	16	34
infolge eigener Unvorsichtigkeit beim Betreten der Bahn	230	141
zusammen d)	246	175
im ganzen a) bis d)	838	1 612
	2 450	
auf 1 000 000 Zugkm		5,55
„ 1 000 000 Wagenachskm aller Art		0,14

Die Wilhelmshaven-Oldenburger Eisenbahn.

Betrieb und Verwaltung der 52,38 km langen Bahn — davon 7,37 km zweigleisig — führt die Großherzoglich oldenburgische Regierung auf ihre alleinigen Kosten. Preußen erhält von der gesamten Roheinnahme der Bahn 50% dessen, was über 18 000 \mathcal{M} bis zu 60 000 \mathcal{M} und 60% dessen, was über 60 000 \mathcal{M} für eine preußische Meile (= 7,532 km) aufkommt.

Das Anlagekapital betrug Ende 1906 sowie im Jahresdurchschnitt 7 765 159 \mathcal{M} und für 1 km Bahnlänge 148 247 \mathcal{M} .

Der Anteil Preußens an der Roheinnahme bezifferte sich auf 998 061 oder 12,85 % des Anlagekapitals. An Ausgaben hatte Preußen für Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen im Jahre 1906 den Betrag von 192 548 *M* oder 19,29 % der Einnahme aufzuwenden. Hieraus ergibt sich ein Überschuß von 805 513 *M*. Das Anlagekapital ist somit zu 10,37 % verzinst.

Gesamtbetriebsergebnis.

Es ergab sich hiernach ein Überschuß für:

die preußisch-hessischen Staatseisenbahnen	von 698 094 436 <i>M</i> ,
„ Wilhelmshaven-Oldenburger Eisenbahn	805 513 „
	zusammen also von 698 899 949 <i>M</i> .

Hiervon sind abgeführt:

an Hessen	14 942 638 <i>M</i>
d. s. 4,73 % des durchschnittlichen hessischen Anlagekapitals von 312 911 751 <i>M</i>),	
an Baden	1 035 953 „
(d. s. 11,23 % des durchschnittlichen badischen Anlagekapitals von 9 221 230 <i>M</i>).	

Für fremde Rechnung wurden von der Staatseisenbahnverwaltung folgende Bahnen betrieben:

I. Vollspurige Nebenbahnen:

1. für Rechnung einer Aktiengesellschaft die Kreis Oldenburger Eisenbahn durch die E.-D. in Altona	43,65 km,
2. für Rechnung einer Aktiengesellschaft die Ilmebahn (Einbeck—Dassel) durch die E.-D. in Cassel	13,25 „ ,
3. für Rechnung einer Aktiengesellschaft die Farge - Vegesacker Eisenbahn durch die E.-D. in Hannover	10,44 „ ,
4. für Rechnung der Stadt Birkenfeld die Birkenfelder Zweigbahn durch die E.-D. in St. Johann-Saarbrücken	5,23 „ ,
	zusammen . . . 72,57 km.

II. Vollspurige nebenbahnähnliche Kleinbahnen:

1. für Rechnung der Kreis Oldenburger Eisenbahn die Kleinbahn Lütjenbrode—Fehmarnsund—Burg a. Fehmarn—Orth durch die E.-D. in Altona	27,96 km,
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------

2.	für Rechnung des Kreises Friedeberg (Neumark) die Kleinbahn Friedeberg Ostbhf.—Friedeberg Stadt—Alt-Libbehne durch die E.-D. in Bromberg	37,32 km,
3.	für Rechnung einer Aktiengesellschaft die Kleinbahn Mocker—Leibitsch durch die E.-D. in Bromberg	11,03 „ ,
4.	für Rechnung einer Aktiengesellschaft die Kleinbahn Grifte—Gudensberg durch die E.-D. in Cassel	7,72 „ ,
5.	für Rechnung des Kreises Schmalkalden die Kleinbahn Kleinschmalkalden—Brotterode durch die E.-D. in Erfurt	8,45 „ ,
6.	für Rechnung des Kreises Kirchhain die Kleinbahn Kirchhain—Landesgrenze bei Schweinsberg durch die E.-D. in Frankfurt a. Main	9,40 „ ,
7.	für Rechnung des Kreises Naugard die Kleinbahnen Naugard—Daber i. Pom. = 19,58 km und Gollnow—Massow = 16,62 km durch die E.-D. in Stettin	36,20 „ ,
8.	für Rechnung einer Aktiengesellschaft die Kleinbahn Güdenhagen—Groß-Mölln durch die E.-D. in Stettin . .	5,01 „ ,
9.	für Rechnung des Kreises Pyritz die Kleinbahnen Pyritz—Plönzig = 19,20 km und Pyritz—Greifenhagener Kreisgrenze = 16,26 km durch die E.-D. in Stettin	35,46 „ ,
10.	für Rechnung des Kreises Pyritz die Teilstrecke der Greifenhagener Kreisbahnen von der Pyritz—Greifenhagener Kreisgrenze nach Kl.-Schönfeld durch die E.-D. in Stettin	2,64 „ ,
11.	für Rechnung des Kreises Grimmen die Kleinbahn Toitz-Rustow—Loitz durch die E.-D. in Stettin	7,40 „ ,
	<u>zusammen . .</u>	188,59 km.

Die bayerischen Staatseisenbahnen und Schiffahrtsbetriebe im Jahre 1906.¹⁾

A. Staatseisenbahnen.

1. Längen.

	1905	1906
Es betrug am Jahresschluß:		
die Eigentumslänge im ganzen . km	6 465,24	6 540,19
davon: Hauptbahnen "	4 099,20	4 133,80
Nebenbahnen "	2 366,04	2 406,39
Von der Eigentumslänge kommen:		
auf Österreich (Böhmen) "	47,23	47,25
„ Preußen (Reg.-Bez. Kassel) "	4,62	4,62
„ Sachsen-Koburg-Gotha "	4,17	4,17
„ Sachsen-Meiningen "	39,06	39,06
„ Sachsen-Weimar "	5,07	5,07
„ Bayern "	6 365,09	6 440,02
Es kommen mithin in Bayern durchschnittlich an Bahnlänge:		
auf 100 qkm Fläche "	9,101	9,7
„ 10 000 Einwohner "	11,311	12,0

Die Gesamtbetriebslänge ergibt sich (unter Berücksichtigung von 99,58 km verpachteten und 24,32 km gepachteten Strecken):

Ende 1906 6 464,93 km,
während sie „ 1905 6 390,45 „ betrug.

¹⁾ Vgl. Archiv 1907 S. 457 u. ff.: Die bayerischen Staatsbahnen und Schiffahrtsbetriebe im Jahre 1905. Die Angaben sind dem Jahresbericht der königlich bayerischen Staatseisenbahnverwaltung für das Betriebsjahr 1906 entnommen.

	1905	1906
Im Jahresdurchschnitt betrug:		
die Betriebslänge im ganzen . . . km	6 338,69	6 413,28
desgl. für Personenverkehr . . . "	6 249,39	6 319,98
" " Güterverkehr "	6 313,94	6 389,00
zweigleisig waren:		
von der Eigentumlänge (am Ende des Jahres) "	2 173,91	2 283,81
von der Betriebslänge (am Ende des Jahres) "	2 131,12	2 241,02

An Anschlußbahnen für nicht öffentlichen Verkehr bestanden 1906 781 Bahnen gegen 740 im Vorjahr.

2. Anlagekapital.

Die gesamten Anlagekosten für die dem Betriebe übergebenen Bahnen betragen:

am Ende des Jahres 1906 . . .	1 753 873 834	ℳ,
davon aus Staatsmitteln . . .	1 733 195 989	"
im Jahresdurchschnitt	1 703 762 291	"

Von den Gesamtbaukosten • (eingezogene Kredite) am Jahresschluß 1906 kommen auf	Länge km	Gesamt-Baukosten	
		überhaupt ℳ	für 1 km ℳ
I. Hauptbahnen	3 917,01	1 102 385 669	281 486
II. Vizinalbahnen	167,45	15 457 578	92 312
III. Lokalbahnen	1 141,89	67 775 858	59 854
zusammen . . .	5 226,35	1 185 619 100	226 854
Auf laufende Kredite kommen	978,96	294 997 121	—
Auf die von Gemeinden und Privaten ge- bauten, gegen Verzinsung und Tilgung des Baukapitals übernommenen Bahnen kommen	308,90	34 500 000	—
Auf die vom sachsen-meiningischen Staate erworbenen Bahnlinien kommen	30,98	5 626 797	—

3. Betriebsmittel und deren Leistungen.

	1905	1906
Der Bestand ergab am Ende des Jahres:		
Lokomotiven Stück	1 925	1 926
Triebwagen "	2	6
Personenwagen "	5 066	5 186
Gepäckwagen "	1 105	1 206
Güterwagen "	28 350	29 017 ¹⁾
Postwagen "	394	365
Auf je 10 km Betriebslänge kommen:		
an Lokomotiven Anz.	3,01	3,00
„ Personenwagen einschließlich Triebwagen "	—	8,08
„ Güterwagen und sonstigen Wagen "	—	44,88
„ Gepäckwagen "	—	1,87
„ Postwagen "	—	0,56
Ausrüstung für durchgehende Bremsen (vornehmlich Westinghouse-Luftdruckbremse) besaßen:		
Lokomotiven Stück	1 286	1 293
Personenwagen:		
mit Bremsapparat "	4 351	4 494
„ Leitung "	714	696
Gepäck- und Güterwagen:		
mit Bremsapparat "	3 462	4 085
„ Leitung "	439	481
Bahnpostwagen:		
mit Bremsapparat "	388	359
„ Leitung "	6	6
Die Beschaffungskosten der Betriebsmittel stellten sich Ende 1906:		
für 1 Lokomotive auf	49 067	„
„ 1 Personenwagen "	10 640	„
„ 1 Gepäckwagen "	6 487	„
„ 1 Güterwagen "	3 378	„
„ 1 Postwagen "	11 960	„

¹⁾ Außerdem 955 Privatgüterwagen, meist Bier- und Kesselwagen.

Die Kosten der Unterhaltung (einschließl. Erneuerung einzelner Teile) betragen:

	1905	1906
bei den:		
Lokomotiven und Tondern	4 906 357	5 309 630
Personenwagen	1 317 701	1 441 914
Gepäck- und Güterwagen	2 888 102	3 051 494
Bahnpostwagen	129 277	127 476
Die Leistungen der eigenen Betriebsmittel ergaben (auf eigenen und fremden Strecken):		
Lokomotiven:		
Nutzkm Lokkm	56 582 443	58 609 831
im Rangierdienst ¹⁾	17 375 800	18 177 040
Leerfahrtkm	2 345 151	2 384 138
zusammen	76 303 394	79 171 009
durchschnittl. für 1 Lokomotive	39 783	41 021
Personenwagen Achskm	476 684 387	496 695 656
durchschnittlich für 1 Achse	36 629	37 572
Gepäckwagen	116 876 946	121 191 685
durchschnittlich für 1 Achse	44 798	43 407
Güterwagen	994 684 212	1 054 799 798
durchschnittlich für 1 Achse	17 112	17 674
Bahnpostwagen	65 763 789	68 493 340
durchschnittlich für 1 Achse	61 062	62 780
sämtliche Wagen	1 654 009 334	1 741 180 479
durchschnittlich für 1 Achse	22 104	22 677
An Tonnenkm (Nutzlast ²⁾ und tote Last) sind geleistet worden:		
überhaupt tkm	15 190 240 017	16 091 002 610
durchschnittlich:		
für 1 Betriebskm	2 396 432	2 509 013
„ 1 Nutzkkm	269	275

¹⁾ 1 Rangierstunde = 10 Lokomotivkm.

²⁾ Personen nebst Handgepäck (zu 75 kg gerechnet), Gepäck, Hunde (zu 10 kg gerechnet), Güter aller Art (einschl. Eisenbahnfahrzeuge als Frachtgut).

An Achskilometern wurden von eigenen und fremden Wagen aller Art auf eigenen Betriebsstrecken geleistet:

1906 2 076 977 107 Achskm,
 dagegen 1905 1 977 977 107 „

4. Verkehrsergebnisse.

a) Personen- und Gepäckverkehr.

Im Personenverkehr ergab sich gegenüber dem Vorjahr eine Zunahme:

bei der Zahl der beförderten Personen . . . um 6,9%,
 „ „ „ „ geleisteten Personenkm . . . „ 9,0 „,
 „ „ Einnahme aus dem Personenverkehr. „ 6,7 „

wie die nachstehende Zusammenstellung zeigt:

Klasse	Beförderte Personen		Zurückgelegte Personenkm		Jede Person durchfuhr durchschnittlich km	Erzielte Einnahme	
	überhaupt Anzahl	in %	überhaupt Anzahl	in %		überhaupt M	in %
in I. . .	272 475	0,4	43 568 836	2,2	159,8	3 490 358	5,9
„ II. . .	2 725 069	4,3	242 044 105	12,5	88,8	12 147 756	20,3
„ III. . .	59 976 248	93,6	1 571 243 183	81,2	26,2	43 411 766	72,5
Militärfahrkarten . .	1 099 856	1,7	79 098 662	4,1	71,9	804 158	1,4
zusammen:							
1906 . . .	64 073 643	100,0	1 935 954 786	100,0	30,2	59 854 038	100,0
1905 . . .	59 944 878	—	1 776 895 965	—	29,64	55 464 506	—
1906 mehr .	—	6,9	—	9,0	—	—	6,7

Auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge kommen:

zurückgelegte Personenkm Anz.
 Einnahme aus dem Personenverkehr M

	1905	1906
zurückgelegte Personenkm Anz.	284 331	306 326
Einnahme aus dem Personenverkehr M	8 875	9 470

Von den im Jahre 1906 beförderten Personen, geleisteten Personenkilometern und erzielten Einnahmen des Personenverkehrs kommen in Hundertteilen:

	Personen	Personen- km	Einnahme
in Prozenten			
auf einfache Fahrkarten	13,0	17,4	24,0
„ Rundreisehefte und -karten	0,1	0,5	0,1
„ Rückfahrkarten ¹⁾	69,2	63,8	55,3
„ zusammenstellbare Fahrscheinhefte	2,6	9,4	11,9
„ Vorortfahrkarten	13,4	4,8	3,0
„ Militärfahrkarten	1,7	4,1	1,3
„ Sonderzüge	0,0	0,0	0,1
„ Bett-, Platz- und Zuschlagskarten	—	—	4,0

Die Einnahme betrug 1906:

	für 1 Person M	für 1 Personenkm M
in I. Klasse	12,81	8,01
„ II. „	4,46	5,02
„ III. „	0,72	2,76
für Militärfahrten	0,73	1,02
durchschnittlich 1906	0,93	3,09
dagegen . . . 1905	0,93	3,12

Die Gesamteinnahme aus dem Personen- und Gepäckverkehr stellte sich

1906 auf	63 683 451 M,
dagegen 1905 „	59 046 037 „
mithin 1906 mehr	4 637 414 M = 7,9%

b) Güterverkehr.

Der Güterverkehr zeigt 1906 gegenüber dem Vorjahre eine Zunahme

bei der Zahl der beförderten Gütertonnen	um 5,6%
„ „ „ „ zurückgelegten Tonnenkm	„ 6,7 „
„ „ Gesamteinnahme (mit Nebenerträgen)	„ 6,4 „

wie aus nachstehender Übersicht erhellt:

¹⁾ Mit Monats-, Schüler-, Arbeiterkarten und Fahrscheinbüchern.

Tarifklasse	Beförderte Tonnen		Zurückgelegte Tonnenkm		Jede Tonne durchfuhr durchschnittlich		Erzielte Einnahme		
	überhaupt	in %	überhaupt	in %	km	überhaupt	in %	für die Tonne	für das tkm
	t	%	tkm	%	km	„	„	„	„
Eilgut	237 931	1,0	31 361 606	1,0	131,8	5 418 707	4,3	22,77	17,28
Frachtgut	22 023 423	95,8	3 163 155 446	97,1	143,6	114 441 038	90,2	5,20	3,63
Militärgut	46 092	0,2	5 192 277	0,2	112,7	300 412	0,2	6,52	5,79
Tiere	526 930	2,3	46 540 158	1,4	88,3	3 601 893	2,9	6,81	7,74
Leichen	658	—	120 240	—	182,7	90 612	0,1	151,39	82,41
Eisenbahnamaterialien	154 309	0,7	12 082 496	0,3	78,3	291 050	0,2	1,89	2,41
Nebenträge	—	—	—	—	—	2 727 914	2,1	—	—
zusammen frachtpflichtig	22 980 343	100,0	3 258 452 223	100,0	141,7	126 880 626	100,0	5,32	3,89
im Verhältnis zu insgesamt	—	91,3	—	91,3	—	—	—	—	—
Dienstgut (frachtfrei)	2 189 602	8,7	302 472 682	8,5	138,1	—	—	—	—
insgesamt 1906	25 178 945	100,0	3 560 924 905	100,0	141,4	126 880 626	—	—	—
„ 1905	23 842 450	—	3 337 113 869	—	139,7	119 253 354	—	—	—
mithin 1906 mehr	—	5,6	—	6,7	—	—	6,4	—	—

	1905	1906
Auf 1 km Betriebslänge kommen:		
geleistete Tonnenkm Anz.	528 531	557 353
Einnahme aus dem Güterverkehr „	18 887	19 859

Die Güterbewegung auf den bayerischen Staatsbahnen ergab 1906 zusammen nach allen Verkehrsbezirken (ausschließlich des inneren Verkehrs):

	1905		1906	
	Versand t	Empfang t	Versand t	Empfang t
Im ganzen	2 903 973	7 927 213	3 132 056	8 386 958
davon kommen auf:				
Holz (31)	957 157	279 818	1 006 722	317 525
Steinkohlen (60)	26 211	2 622 175	37 578	2 848 793
Braunkohlen (6)	1 766	2 120 349	7 603	2 168 447
Getreide (28)	126 500	249 218	128 143	232 760
Bier (3)	321 044	1 047	337 312	966
Eisen und Stahl (11 bis 19) .	152 094	423 344	175 755	483 482
Steine (58 u. 59)	341 008	272 048	343 553	305 542

5. Finanzielle Ergebnisse.

	1904	1905
Es betragen:		
die Betriebseinnahmen:		
im ganzen „	195 090 810	207 992 895
auf 1 km Betriebslänge „	30 778	32 432
die Betriebsausgaben:		
im ganzen „	137 530 067	146 977 379
in Prozenten der Einnahmen . . . %	70,50	70,66
auf 1 km Betriebslänge „	21 697	22 918
der Überschuß:		
im ganzen „	57 560 749	61 015 516
auf 1 km Betriebslänge „	9 081	9 514

in Prozenten des aus Staatsmitteln auf- gebrachten mittleren statistischen Anlagekapitals %/0	1905	1906
		3,45	3,58
Die persönlichen Ausgaben be- trugen:		
im ganzen %/0	67 784 662	70 568 784
auf 1 km Betriebslänge "	10 694	11 004
in Prozenten der Gesamtausgabe . %/0	49,29	48,00

6. Unfälle beim Eisenbahnbetriebe.

Es ereigneten sich 1906 überhaupt an Unfällen im Betriebe:

Entgleisungen	16 (davon 9 in Stationen),
Zusammenstöße	31 (" 28 " "),
sonstige Unfälle	397 (" 284 " "),
zusammen	444 (davon 321 in Stationen),
dagegen 1905	443 (" 326 " ").

Bei sämtlichen Betriebsunfällen verunglückten 1906:

Reisende	105 Personen (davon 14 getötet),
Bahnbeamte und Bahnarbeiter	255 " (" 51 " "),
sonstige Personen	90 " (" 39 " "),
zusammen	450 Personen (davon 104 getötet),
dagegen 1905	449 " (" 113 " ").

Durchschnittlich kommen	1905		1906	
	Tötungen	Ver- letzungen	Tötungen	Ver- letzungen
a) bei den Reisenden:				
auf je 10 000 000 Reisende	1,67	13,35	2,16	14,07
" " 10 000 000 durchfahrene Personenkm	0,06	0,45	0,07	0,47
b) bei den Bahnbeamten u. Bahn- arbeitern im Dienste:				
auf je 10 000 000 durchfahrene Zugkm	10,67	43,06	9,42	37,66
auf je 10 000 000 Wagenachskm aller Art	0,28	1,14	0,25	0,98

Von der Gesamtzahl der verunglückten Personen treffen:

	1905	1906
auf je 10 000 000:		
durchfahrene Zugkm	85,55	83,06
Wagenachskm aller Art	2,97	2,17

Infolge von Selbstmordversuchen verunglückten 19 Personen (davon 15 getötet).

7. Personalbestand.

Im Jahresdurchschnitt 1906 waren tätig	im Verwaltungsdienst	im Bahnunterhaltungs- und Bahnbewachungsdienst	im Bahnhofsabfertigungs- und Zugbegleitungsdienst	im Zugbeförderungs- und Werkstätten-dienst	zusammen
Statusmäßiges Personal	3 440	3 084	15 174	4 567	26 265
Diätarisches Personal	86	—	241	—	327
Gehilfen, Dienstaushilfen	387	1 288	7 185	3 562	12 422
Bahnunterhaltungsarbeiter	—	9 689	—	—	9 689
Werkstättenarbeiter	—	—	—	5 106	5 106
insgesamt	3 913	14 061	22 600	13 235	53 809
dagegen 1905	3 993	13 291	22 241	12 841	52 366

Der Aufwand an Besoldung, Löhnen und Nebenbezügen betrug 1906 82 808 037 M., gegen 78 328 741 M. im Vorjahr.

B. Bodensee-Dampfschiffahrt.

Nachfolgend sind die Hauptbetriebsergebnisse des Jahres 1906 denen des Jahres 1905 gegenübergestellt:

	1905	1906
Anlagekapital	2 458 643	2 463 334
Vorhandenes Betriebsmaterial:		
Dampfboote Stück	7	6
Dampffähre ¹⁾ "	1	1
Schleppkähne ¹⁾ "	5	5
Trajektkähne ¹⁾ "	3	3
Anschaffungskosten hierfür	2 151 360	2 049 616
Nutzkm Anz.	183 954	189 680
Beförderte Personen "	365 374	388 015
" Gütertonnen "	238 416	286 143
Verkehrseinnahmen:		
aus dem Personenverkehr	259 111	262 419
" " Güterverkehr "	276 337	306 249
Verkehr Lindau—Romanshorn:		
beförderte Wagen, beladen Anz.	20 720	22 781
" " leer "	1 466	1 619
" Tonnen "	166 428	190 533
Verkehr Romanshorn—Lindau:		
beförderte Wagen, beladen "	6 264	7 739
" " leer "	14 001	15 044
" Tonnen "	35 202	45 414
Finanzielles Ergebnis:		
Einnahmen:		
im ganzen	598 840	633 412
auf 1 Nutzkm "	3,256	3,339
Ausgaben:		
im ganzen "	467 055	485 956
in Prozenten der Einnahmen %/o	77,99	76,74
auf 1 Nutzkm	2,54	2,562

¹⁾ Gemeinschaftsbetrieb mit den Schweizerischen Bundesbahnen.

	1905	1906
Überschuß:		
im ganzen M	131 785	147 456
in Prozenten des Anlagekapitals %	5,36	7,20
auf 1 Nutzkilometer M	0,717	0,777

C. Ludwig-Donau-Main-Kanal.

Die Hauptbetriebsergebnisse im Jahre 1906 im Vergleich zum Vorjahr sind folgende:

	1905	1906
Anlagekapital M	27 678 193	27 678 193
Es befahren den Kanal:		
Schiffe Anz.	1 494	1 278
Flöße "	647	653
Bewegte Gütermasse t	78 313	73 160
Durchschnittsbelastung eines Schiffes "	74,3	77,5
Schwere eines Floßes "	8,22	9,7
Gesamteinnahmen M	104 130	104 553
auf 1 km Länge "	604	606
Ausgaben "	196 022	191 219
auf 1 km Länge "	1 136	1 109
in Prozenten der Einnahmen %	188,25	182,59
Fehlbetrag M	91 892	86 666

D. Kettenschleppschiffahrt auf dem Main.

Im Dienst standen 5 Kettendampfer an 858 Fahrtagen und legten in 12 528 Fahrstunden 71 620 km zurück. Die hauptsächlichsten Verkehrs- und Rechnungsergebnisse in den Jahren 1905 und 1906 sind folgende:

	1905	1906
Anlagekapital	6 031 118	6 084 869
Schleppschiffahrtskm Anz.	72 072	71 620
Beförderte Fahrzeuge:		
leer "	6 328	6 123
beladen "	2 217	2 087
Tragfähigkeit der Fahrzeuge t	523 687	496 757
Gewicht der Ladung "	115 416	116 855
Einnahmen	234 981	236 595
desgl. auf 1 Fahrkm "	3,26	3,30
Ausgaben "	183 094	194 477
desgl. auf 1 Fahrkm "	2,54	2,71
Verhältnis von $\frac{\text{Ausgabe}}{\text{Einnahme}}$ %	77,92	82,20
Überschuß	51 887	42 118
desgl. auf 1 Fahrkm "	0,72	0,59

E. Frankenthaler Kanal.

Die Betriebs- und finanziellen Ergebnisse in den Jahren 1905 und 1906 sind folgende:

Es befuhren den Kanal:

	1905	1906
Schiffe, angekommen Anz.	325	278
desgl. abgegangen "	23	24
Beförderte Güter "	23 000	20 233
Flöße "	—	—
Die Einnahmen betragen	6 713	6 941
Die Ausgaben betragen "	8 310	7 742
daher Fehlbetrag "	1 597	801
Verhältnis der Ausgaben zu den Einnahmen %	123,74	111,54

F. Schifffahrt auf dem Ammersee und der Amper.

Um den seit 1878 bestehenden Dampfschiffverkehr nicht eingehen zu lassen, hat im Jahre 1906 der Staat dieses Verkehrsunternehmen erworben. Die Hauptergebnisse des Betriebs sind die folgenden:

Verwendetes Anlagekapital	205 000 M.
Gefahrene Nutzkilometer:	
auf der Amper	11 193,
„ dem Ammersee	51 827.
Beförderte Personen:	
auf der Amper	11 605,
„ dem Ammersee	76 511.
Einnahmen	44 078 M,
Ausgaben ¹⁾	255 040 „
Fehlbetrag	210 962 „
Verhältnis der Ausgaben zu den Einnahmen .	578,6 ‰.

¹⁾ Hiervon einmalige Ausgaben 205 126 M.

Die Eisenbahnen im Großherzogtum Baden im Jahre 1906.¹⁾

1. Längen.

Am Jahresschluß 1906 betrug die Länge der vom badischen Staate betriebenen Bahnen 1 727,42 km.

Davon kamen:

I. auf die badischen Staatsbahnen	1 671,91 km ²⁾
II. „ „ gepachteten Strecken	24,50 „
III. „ „ mitbetriebenen Strecken	12,60 „
IV. „ „ Privatbahnen	18,41 „

zusammen 1 727,42 km.

Doppelgleisig waren 790,41 „

Im Nebenbahnbetrieb befanden sich:

von den badischen Staatsbahnen	203,23 „
„ „ Privatbahnen	18,41 „

zusammen 241,64 km.

Die Betriebslänge im Jahresdurchschnitt ergibt . . . 1 709,20 „

davon für Personenverkehr 1 639,14 „

„ „ Güterverkehr 1 709,20 „ .

Die Eigentümlänge der badischen Staatsbahnen zu-
züglich der 1,64 km verpachteten Strecken) beträgt . . . 1 673,55 „

dazu die Privatbahnen mit 18,41 „

zusammen mithin 1 691,96 km.

¹⁾ Vgl. die Statistik der badischen Bahnen für 1905, Archiv 1907 S. 471 ff. Die nachstehenden Angaben sind dem von der großherzoglichen Generaldirektion der badischen Staatsbahnen herausgegebenen Jahresbericht über die Staatseisenbahnen und die Bodenseedampfschiffahrt im Großherzogtum Baden für das Jahr 1906 — Karlsruhe 1907 — entnommen.

²⁾ Ohne 1,64 km verpachtete Strecken.

Die Gesamtlänge der am 31. Dezember 1906 im Großherzogtum Baden belegenen Bahnen war:

an badischen Vollspurbahnen	1 629,88 km ¹⁾
„ fremden Bahnen auf badischem Gebiet	142,45 „
zusammen Vollspurbahnen	<u>1 772,33 km.</u>

2. Betriebsmittel und ihre Leistungen.

	1905	1906
Am Jahresschluß waren vorhanden:		
Lokomotiven Stek.	754	756
Tender „	590	575
Personenwagen „	1 825	1 815
mit Achsen „	4 151	4 158
„ Plätzen Anz.	82 265	82 170
Gepäck- und Güterwagen Stek.	14 045	14 204
mit Achsen „	21 765	29 144
„ Tragfähigkeit t	172 148	175 339
Leistungen der badischen Betriebsmittel auf eigenen und fremden Strecken:		
Lokomotiven Lokkm ²⁾	34 987 121	37 021 930
durchschn. für 1 Lokomotive „	46 402	49 166
Personenwagen Achskm	197 695 694	215 619 516
durchschn. für 1 Achse „	47 626	51 857
Gepäckwagen „	40 561 582	43 798 602
durchschn. für 1 Achse „	58 870	62 480
Güterwagen „	474 031 412	487 974 453
durchschn. für 1 Achse „	16 884	17 156
Auf jedes Achskm der Personen- wagen kamen Pers.	4,26	4,34
Die bewegten Plätze der Personen- wagen waren besetzt zu %	25,39	25,70
Die bewegte Tragfähigkeit der Last- wagen war ausgenutzt zu %	40,97	40,86

¹⁾ Einschließlich 38,68 km badische Strecken der Main-Neckarbahn. In auswärtigen Staaten liegen 137,33 km badische Eisenbahnen.

²⁾ Mit Leerfahrten.

3. Anlagekapital.

Am Jahreschluß 1906 betrug	Bei den		zusammen
	Staatsbahnen	Privatbahnen (im Staatsbetrieb)	
die Eigentumslänge km	1 673,55	18,41	1 691,96
das verwendete Anlagekapital:			
im ganzen M	690 374 656	1 987 539	692 362 195
auf 1 km Eigentumslänge „	412 521	107 960	409 207
das Anlagekapital im Jahres- durchschnitt „	682 158 655	1 985 615	684 144 270

4. Verkehr und finanzielle Betriebsergebnisse.

	1905	1906
Betriebslänge im Jahresdurchschnitt km	1 679,33	1 709,20
Anlagekapital zur Zinsberechnung M	661 392 592	684 144 270
Beförderte Personen Anz.	41 681 417	44 727 305
„ Güter (frachtzahlende) t	15 498 629	16 645 688
„ Dienstgüter (frachtfreie) „	816 767	793 193
Einnahme:		
aus dem Personenverkehr M	25 331 928	27 048 047
„ „ Gepäck-, Eilgut-, Milch-, Fahrzeug- usw. Verkehr „	3 893 999	4 218 747
„ „ Güterverkehr „	49 439 106	54 217 366
„ „ Verkehr überhaupt „	78 665 033	85 484 160
im ganzen ¹⁾ „	87 415 509	95 489 242
auf 1 km Bahnlänge „	52 054	55 868
Ausgabe:		
im ganzen ²⁾ „	61 917 037	66 895 921
auf 1 km Bahnlänge „	36 870	39 139
in Prozenten der Roheinnahme %	70,83	70,06

¹⁾ Einschließlich der Einnahmen und Leistungen für die Reichspostverwaltung, aus Militär- und frachtpflichtigem Dienstgut, aus Wagenmieten und aus sonstigen Quellen.

²⁾ Ausschließlich der an die Privatbahnen bezahlten Einnahmeanteile mit 209 305 M für das Jahr 1905 und 89 059 M für das Jahr 1906.

	1905	1906
Einnahmehüberschuß:		
im ganzen	25 289 167	28 504 262
auf 1 km Bahnlänge	15 184	16 729
in Prozenten des Anlagekapitals ^{0/0}	3,56	4,18
Es hat durchschnittlich durchfahren:		
eine Person km	20,96	21,28
„ Tonne Gut	81,18	12,43
Die durchschnittl. Einnahme betrug:		
für 1 Personenkm	2,90	2,84
„ 1 Gütertonnenkm	3,93	3,95
Von der Roheinnahme kommen:		
auf die Personen- und Gepäck- beförderung ^{0/0}	30,78	30,13
auf den Güterverkehr (einschließl. Leichen, Fahrzeuge usw.)	59,58	59,68
auf sonstige Einnahmen	9,64	10,19
Von der durchschnittlichen Platzzahl eines Zuges waren besetzt:		
in I. Klasse ^{0/0}	14,20	13,70
„ II. „	21,14	19,63
„ III. „	26,97	27,71
überhaupt	25,39	25,70
Von der Ausgabe¹⁾ mit	61 917 037	66 895 921
kommen (in Prozenten) auf:		
Gehalt und Wohnungsgeld der etatsmäßigen Beamten ^{0/0}	18,98	18,75
andere ständige persönliche Aus- gaben und Löhne	18,51	18,81
Tagegelder, Reise- und Umzugskosten, sowie andere Nebenbezüge ^{0/0}	7,42	7,50
für Wohlfahrtszwecke	4,63	4,70
für Unterhaltung und Ergänzung der Ausstattungsgegenstände sowie für Beschaffung von Be- triebsmaterialien	15,57	16,43

¹⁾ Abzüglich der an die Privatbahnen bezahlten Einnahmeanteile.

	1905	1906
für Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der baulichen Anlagen. %	17,99	15,71
für Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der Betriebsmittel und maschinellen Anlagen. %	10,63	11,39
für Benutzung fremder Bahnanlagen und für Dienstleistungen fremder Beamten %	1,42	1,42
für Benutzung fremder Betriebsmittel „	3,91	4,28
verschiedene Ausgaben. „	0,94	1,10
die Gesamtausgabe beträgt „	70,83	70,06
Im Vergleich mit dem Vorjahr hat zugenommen:		
die Zahl der beförderten Personen %	3,90	7,31
„ Tonnenzahl der zahlbaren Frachtgüter, aussch. Militärgut und frachtpflichtiges Dienstgut %	3,16	7,40
„ Gesamteinnahme „	4,20	9,24
„ Gesamtausgabe „	8,36	8,04
das Anlagekapital zur Zinsberechnung %	3,19	3,44
der Gesamteinnahmeüberschuß „	4,68	12,14

Es ergibt sich	für jedes					
	Lokomotiv-		Nutz-		Bahn- ¹⁾	
	kilometer					
	1905	1906	1905	1906	1905	1906
an Einnahme M	2,49	2,56	3,67	3,78	52 054	55 868
„ Ausgabe „	1,76	1,79	2,60	2,65	36 870	39 819
„ Überschuß „	0,73	0,77	1,07	1,13	15 184	16 729

	1905	1906
Die Anlagekapitalien verzinnten sich:		
bei den Staatsbahnen mit %	3,84	4,18
„ „ Privatbahnen „ „	7,00	4,49
zusammen mit „	3,86	4,18

¹⁾ Durchschnittliche Betriebslänge.

Das Gewicht der bei den badischen Stationen abgegangenen und angekommenen Güter beziffert sich im Berichtsjahr 1906 im ganzen auf 15 097 976 t (gegen 14 241 887 t im Vorjahr), von denen der größte Teil auf Massengüter (mit über 100 000 t Gewicht) kommt, nämlich:

	1905	1906
auf Steinkohlen %	27,89	29,34
„ Holz „	8,59	8,42
„ Getreide und Hülsenfrüchte „	7,88	7,44
„ Steine „	8,79	8,65
„ Eisen und Stahl „	5,36	5,67

Die Einnahmen der badischen Bahnen aus dem Güterverkehr mit dem Auslande betrug:

im Verkehr mit:

Österreich-Ungarn „	1 063 699	1 122 646
der Schweiz „	6 400 467	7 889 973
Belgien und England „	363 765	403 107
Holland „	136 892	151 332
Frankreich „	608 501	748 085
Italien „	692 710	817 047

Von der Gesamteinnahme kommen auf Personenverkehr allein:

im Jahre 1906	28,38 %
dagegen „ „ 1905	28,98 „
demnach 1906 weniger 0,65 %	

Im einzelnen hat sich der Personenverkehr folgendermaßen gestaltet:

Von den beförderten Personen kommen auf:	1905	1906
I. Klasse %	0,49	0,45
II. „ „	6,17	5,80
III. „ „	91,69	92,08
Militär „	1,65	1,67
zu ermäßigten Preisen wurden befördert „	89,96	89,96

Von den gefahrenen Personenkilometern kamen auf:	1905	1906
I. Klasse %	1,90	1,82
II. „ „	16,02	14,12
III. „ „	77,82	79,50
Militär „	4,17	4,56
Von der Einnahme kamen auf:		
I. Klasse %	5,24	4,90
II. „ „	26,63	23,94
III. „ „	66,60	69,44
Militär „	1,53	1,72

Im Güterverkehr ergibt sich im Jahre 1906 (gegenüber 1905) eine Zunahme: bei der Einnahme um 9,66 %
 „ „ Tonnenzahl „ 7,41 „
 „ „ Tonnenkilometerzahl „ 9,06 „

Durchschnittlich betrug im Güterverkehr:	1905	1906
die Belastung einer Güterwagenachse t	2,45	2,46
der Frachtwert einer Tonne \$	3,93	3,95
„ „ „ Achse „	9,63	9,72

5. Unfälle.

Im Jahre 1906 haben stattgefunden: 18 Entgleisungen, 15 Zusammenstöße, 127 sonstige Unfälle (18 auf freier Bahn).

Dabei verunglückten:

	Reisende		Bahnbedienstete		Sonstige Personen		Zusammen	
	ge-tötet	ver-letzt	ge-tötet	ver-letzt	ge-tötet	ver-letzt	ge-tötet	ver-letzt
durch eigenes Verschulden	7	2	23	72	11 ¹⁾	7	41	81
ohne Verschulden (im Dienst usw.)	—	15	3	12	—	5	3	32
zusammen	7	17	26	84	11	12	44	113
dagegen im Jahre 1905	3	13	22	72	9	14	34	99

1) Außerdem 12 durch Selbstmord.

Von den 157 Verunglückungen kommen auf je 1 000 000 durch-
fahrene Zugkilometer 6,41, auf je 1 000 000 Wagenachskilometer aller Art
0,18, auf je 10 000 Züge aller Art 2,08 Fälle.

6. Betriebspersonal.

Das Betriebspersonal im Jahresdurchschnitt 1906 betrug	Etats- mäßige	Diätarische	Arbeiter
	B e a m t e		
	A n z a h l		
bei der allgemeinen Verwaltung	762	246	301
„ „ Bahnunterhaltung und Bahnbe- wahrung	787	185	3 931
„ dem Bahnhofs-Abfertigungs- und Zug- begleitungsdienst	3 339	1 810	6 808
„ „ Zugförderungs- und Werkstätten- dienst	1 487	320	4 544
zusammen	6 325	2 561	15 584
demnach im ganzen 24 470 Personen.			

Im Jahre 1905 betrug die Zahl der beschäftigten Personen nach
erfolgter Berichtigung 23 108.

Der Gesamtaufwand an Gehalt, Löhnen, Nebenbezügen usw. für
dieses Personal betrug 37 447 915 \mathcal{M} gegen 33 756 756 \mathcal{M} im Vorjahr.

Auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge kamen im Jahre 1906
5,20 Beamte und 9,12 Arbeiter, zusammen 14,32 Personen. Gegen das
Vorjahr weniger 0,56 = 4,07 $\%$.

7. Main-Neckarbahn.

Vom badischen Anteil der Main-
Neckarbahn betrug:

das Baukapital:

	1905	1906
im ganzen \mathcal{M}	9 637 369	9 761 790
im Jahresdurchschnitt „	9 585 517	9 699 579
der Einnahmeüberschußanteil „	1 045 874	1 091 783
die Verzinsung des Anlagekapitals $\%$	10,93	11,26

Die k. k. österreichischen Staatsbahnen im Jahre 1906.¹⁾

Die nachstehenden Angaben sind dem Bericht des k. k. Eisenbahnministeriums über die Ergebnisse der k. k. Staatseisenbahnverwaltung für das Jahr 1906, Wien 1907, entnommen; soweit angängig, sind sie mit den Ergebnissen des Vorjahres in Vergleich gestellt. Die Betriebsergebnisse der am 1. Januar 1906 in das Eigentum des Staates übergegangenen Kaiser Ferdinands-Nordbahn²⁾ sind in den Bericht nicht aufgenommen worden, weil der Betrieb im Jahre 1906 noch von der Eisenbahn-Aktiengesellschaft für Rechnung des Staates geführt worden ist; sie sind in einem besonderen Berichte veröffentlicht.

	Baulänge	Betriebslänge
	Kilometer	
Das Ende 1905 von der österreichischen Staatseisenbahnverwaltung betriebene Eisenbahnnetz umfaßte unter Berücksichtigung nachträglicher Längenänderungen	12 448,807	12 680,872
Ende 1906 hatte das Netz	13 204,560	13 463,771
Hiervon waren:		
a) Bahnen im Eigentum des Staates	8 486,978	8 671,623
b) für Rechnung des Staates betriebene Privatbahnen	597,717	604,581
c) die Wiener Stadtbahn (für Rechnung der Kommission für Verkehrsanlagen in Wien)	38,832	37,918
d) für Rechnung der Eigentümer betriebene Bahnen	4 081,133	4 149,649
Der Zuwachs gegen das Vorjahr beträgt mithin	755,753	782,899

In der Gesamtbetriebslänge sind nicht enthalten:

1. k. k. Staatsbahnen in fremdem (sächsischem, bayerischem, preußischem) Staatsbetrieb zusammen 15,645 km,
2. k. k. Staatsbahnen im Privatbetrieb zusammen 29,641 „
3. für Rechnung des Staates betriebene Bahnen im Privatbetrieb 23,890 „ .

¹⁾ Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1907 S. 479. Die k. k. österreichischen Staatsbahnen im Jahre 1906.

²⁾ Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1907 S. 136: Der Erwerb der österreichischen Kaiser Ferdinands-Nordbahn für den Staat.

Doppelgleisig waren:		1905	1906
Bahnen im Staatseigentum	km	1 271,405	1 311,857
Wiener Stadtbahn	"	37,475	37,475
zusammen		1 308,880	1 349,332

Bestand der Betriebsmittel

	Loko- motiven	Tender	Motor- wagen	Per- sonen- wagen	Sitzplätze der Per- sonen- wagen	Post- und Gepäck- wagen	Güter- wagen
Staatsbahnen . . . 1905	2 669	2 302	3	5 442	216 505	1 804	47 849
1906	2 764	2 363	4	5 566	222 584	1 873	49 757
Vom Staate für fremde Rechnung betriebene Bahnen 1905	385	75	7	1 091	44 717	261	3 281
1906	391	75	8	1 126	46 121	277	3 466
im ganzen 1905	3 054	2 377	10	6 533	261 222	2 065	51 130
1906	3 155	2 438	12 ¹⁾	6 692	268 705	2 150	58 223 ²⁾

Die Verkehrsleistungen ergeben für das Gesamtnetz:

	1905	1906	Zunahme gegen 1905	
bei einer durchschnittlichen Betriebslänge von km	12 446,731	13 096,899	+	649,968 = 5,22 %
gefahrenen Züge	1 572 559	1 835 560	+	263 001 = 16,72 "
zurückgelegte Zugkm	73 118 178	78 918 882	+	5 800 654 = 7,93 "
geleistete Rohtonnenkm	17 184 056 100	18 787 846 600	+	1 603 790 500 = 9,33 "
Auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge kommen:				
an Zugkm	5 874,3	6 025,8	+	151,3 = 2,57 "
„ Rohtonnenkm	1 380 608	1 434 549	+	53 941 = 3,90 "

1) Von den Motorwagen sind eingerichtet: 1 Stück für Benzinbetrieb, 6 Stück für Dampfbetrieb, 5 Stück für elektrischen Betrieb.

2) Von den Güterwagen besitzen ein Ladegewicht von 15 t: 16 913 Stück, 20 t: 1 705 Stück, 25 t: 21 Stück, 70 t: 1 Stück.

Werden den gefahrenen 78 918 832 Zugkilometern die Leistungen im Vorspann- und Schiebedienst, die Leerfahrten, Kaltefahrten, der Ver-
schubdienst und die Dampfhaltestunden, auf 1 km übertragen, hinzuge-
rechnet, so berechnen sich die geleisteten Lokomotivkilometer im Jahre
1905 auf 112 314 115 km, im Jahre 1906 auf 121 501 389 km, mithin 1906
um 9 187 274 Lokomotivkilometer oder 8,18 % mehr.

Die durchschnittliche Leistung jeder einzelnen Lokomotive des Ge-
samtnetzes betrug:

	im Jahre	
	1905	1906
an Zugkilometern . . .	24 216	25 450, also mehr 1 234,
„ Lokomotivkilometern	37 202	39 232, „ „ 2 030.

Trotz der Erhöhung des durchschnittlichen Jahresstandes von
3 019 Lokomotiven auf 3 097 Lokomotiven ergibt sich, wie im Jahres-
bericht hervorgehoben ist, gegen das Vorjahr eine bedeutende Zunahme
der Durchschnittsleistung.

Die ältesten, noch im Betriebe befindlichen Lokomotiven sind im
Jahre 1861 erbaut; im Jahre 1906 sind 97 neue Lokomotiven beschafft
worden.

Die Gesamtleistung aller Wagen betrug für das Gesamtnetz:

im Jahre 1905	2 611 756 081 Achskm,	
darunter	1 783 739 962 „	in Güterzügen,
im Jahre 1906:		
a) eigene Wagen	2 050 392 512 „	
b) fremde „	727 943 574 „	
zusammen	2 778 336 086 „	
darunter	1 883 627 627 „	in Güterzügen.

Von den eigenen Wagen wurden auf eigener und fremder Bahn
geleistet:

im Jahre 1905	2 666 882 011 Achskm,	
darunter	1 910 682 855 „	von Güterwagen,
im Jahre 1906	2 901 797 205 „	
darunter	2 033 130 682 „	von Güterwagen.

Die durchschnittliche Anzahl der Wagenachsen eines Zuges
betrug:

im Jahre 1905	36 Achsen (bei Güterzügen 68 Achsen),
„ „ 1906	36 „ („ „ 68 „),

und die durchschnittliche Rohlast eines Zuges

im Jahre 1905	235,0 t (für Güterzüge 450,0 t),
„ „ 1906	238,0 „ („ „ 455,2 „).

Die Anlagekosten des Gesamtnetzes betragen

Ende 1906	3 052 911 306 Kr. ¹⁾
davon sind die seither durch Verlosung und Konvertierung getilgten Beiträge abzu- setzen mit	126 602 429 „
<hr/>	
mithin berechnet sich der Anlagewert Ende 1906 auf	2 926 308 877 „
auf 1 km Baulänge	344 344 „ .

Die Gesamteinnahmen betragen aus:

1. dem Staatseisenbahnbetrieb	335 156 346 Kr.
2. der Zentraleitung	368 233 „
3. dem Zentral-Wagendirektionsamt	1 895 „
4. Staatsbahnen im fremden Betrieb und verpachtete Anschlußstrecken	898 202 „
<hr/>	
überhaupt	336 424 676 Kr.

Die Gesamtausgaben betragen für:

1. den Staatseisenbahnbetrieb	223 110 196 Kr.
2. die Zentraleitung	25 466 180 „
3. das Zentral-Wagendirektionsamt	545 710 „
4. den Betrieb der verpachteten Staatseisenbahnen	150 400 „
<hr/>	
überhaupt	249 272 466 Kr.
mithin bleibt ein Betriebsüberschuß von	87 152 210 „ .

	1905	1906	demnach 1906 gegen 1905
Bei einer Baulänge von . km	8 700,814	9 065,614	+ 364,800
und Anlagekosten von . Kronen	2 816 133 722	3 052 911 306	+ 236 777 584
sowie einem Betriebs- überschuß von . . . „	75 016 279	87 152 210	+ 12 135 931
verzinsen sich die An- lagekosten mit . . . %	2,66	2,85	+ 0,19
dagegen der Anlage- wert von Kronen	2 699 734 135	2 926 308 877	+ 226 574 742
mit %	2,78	2,98	+ 0,20
Die Betriebseinnahmen be- trugen Kronen	304 970 686	335 156 346	+ 30 185 660
und zwar:			
Transporteinnahmen . „	266 428 906	291 707 118	+ 25 278 207
sonstige Einnahmen . „	38 541 780	43 449 233	+ 4 907 453

¹⁾ Krone (100 Heller) = 0,85 M deutscher Reichswährung.

	1905		1906	
	Kronen	%	Kronen	%
Die Transporteinnahmen verteilen sich:				
auf den Personenverkehr mit . . .	68 870 595	25,83	74 685 789	25,80
„ „ Gepäckverkehr „ . . .	3 498 144	1,31	3 573 760	1,22
„ „ Eilgutverkehr „ . . .	9 714 830	3,65	9 947 761	3,41
„ „ Frachtgutverkehr „ . . .	184 345 337	69,19	203 499 803	69,76
zusammen	266 428 906	100,00	291 707 113	100,00

Es sind im Jahre 1906:

im Personenverkehr . . .	5 774 857 Personen mehr	} als im Vorjahr
„ Gepäckverkehr . . .	7 595 t	
„ Eilgutverkehr . . .	22 532 „	
„ Frachtgutverkehr . . .	2 714 808 „	

befördert worden.

Personenverkehr.

Nach der Anzahl der verkauften Karten wurden gefahren:

im Jahre 1905 = 52 896 235 Personen (davon in Schnellzügen 2 946 786),
 „ „ 1906 = 58 671 092 „ („ „ „ 3 354 977),
 mithin 1906 im ganzen 5 774 857 Personen mehr.

Die Anzahl der beförderten Personen hat

bei den Schnellzügen	um 13,85 %	zugenommen,
„ „ Personenzügen	„ 10,74 „	„
überhaupt	„ 10,92 „	„

Die Anzahl der zurückgelegten Personenkilometer ist von

2 510 002 623 im Jahre 1905 auf 2 724 628 558 im Jahre 1906,

d. h. im ganzen um 8,55 % (bei den Schnellzügen um 26,57 %, bei den Personenzügen um 5,28 %) gestiegen.

Die durchschnittliche Fahrt einer Person ist von 47,45 km (1905) auf 46,44 km (1906) gesunken.

Vom Personenverkehr des Gesamtnetzes der für Rechnung des Staates betriebenen Bahnen kamen:

		1905	1906
auf Entfernungen bis	20 km . . . %	52,73	54,44
"	" 80 " . . . "	33,59	32,57
"	" 200 " . . . "	9,66	8,91
"	" 1 100 " . . . "	4,02	4,08
zusammen "		100,00	100,00

Die Zahl der Schnellzugreisenden betrug im Jahre 1905 = 5,57 %₀, im Jahre 1906 = 5,72 %₀ der Gesamtzahl der Reisenden.

		1905	1906
Die Durchschnittseinnahme betrug:			
für 1 Personenkm	Heller	2,74	2,73
" 1 Person	"	130,2	127,0

Gepäckverkehr:

Beim Reisegepäck hat im Jahre 1906 gegen 1905:
 die Tonnenzahl um 7 595 Tonnen = 9,11 %₀ und
 " Transporteinnahme . . . " 75 616 Kronen = 2,16 " zugenommen.

Jede Tonne hat zurückgelegt im Jahre 1905 = 127,62 km, im Jahre 1906 = 128,15 km.

Die Einnahme für 1 tkm betrug im Jahre 1905 = 32,88 Heller, im Jahre 1906 = 30,66 Heller.

Eilgutverkehr:

Im Eilgutverkehr haben die Transporte im Jahre 1906 um 22 532 t (= 6,44 %₀) zugenommen, die durchschnittliche Fahrt einer Tonne ist von 133,52 km im Jahre 1905 auf 126,64 km im Jahre 1906 gesunken, die Einnahme für 1 tkm von 20,81 auf 21,11 Heller gestiegen.

Frachtgutverkehr:

Die Transportmenge hat im Jahre 1906 um 2 714 808 t = 7,58 %₀ zugenommen, während die Tonnenkilometerzahl von 4 541 245 734 tkm im Jahre 1905 auf 4 923 177 402 tkm im Jahre 1906, also um 381 931 668 tkm = 8,41 %₀ gestiegen ist. Die durchschnittliche Einnahme für 1 tkm ist von 4,06 Heller im Jahre 1905 auf 4,13 Heller im Jahre 1906, d. i. um 1,72 %₀ gestiegen. Die durchschnittliche Einnahme für 1 t betrug im Jahre 1905 = 5,145 Kronen, im Jahre 1906 = 5,279 Kronen.

* * *

Einen vergleichenden Überblick über die wesentlichsten Betriebsergebnisse der vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Bahnen in den Jahren 1905 und 1906 bieten die nachstehenden Zahlen:

	1905	1906
Es betragen:		
durchschnittliche Betriebslänge . . km	8 567,444	9 031,731
Anzahl der beförderten Personen . . .	52 896 235	58 671 092
Tonnenzahl der beförderten Güter		
mit Gepäck t	36 265 655	39 010 590
darunter Frachtgüter "	35 832 650	38 547 468
Geleistete Personenkm Anz.	2 510 002 623	2 724 628 558
" Gütertonnenkm tkm	4 598 568 592	4 981 964 232
darunter Frachtguttonnenkm . . . "	4 541 245 734	4 923 177 402
Gesamtbetriebseinnahmen Kr.	304 970 686	335 156 346
davon Transporteinnahmen "	266 428 906	291 707 113
Anzahl der Zugkm	61 528 278	65 630 676
" " Achskm	2 450 125 418	2 577 053 853
Auf 1 Betriebskm kommen:		
an Personenkm Anz.	292 970	301 673
" Frachttonnenkm "	530 058	545 098
" Personengeldeinnahme Kr.	8 038,64	8 269,27
" Frachteinnahme "	21 516,96	22 531,65
Durchschnittsertrag:		
für 1 Person Kr.	1,302	1,273
" 1 Frachttonne "	5,145	5,279
" 1 Personenkm Heller	2,74	2,74
" 1 Frachttonnenkm "	4,06	4,13
Durchschnittliche Fahrt:		
einer Person km	47,45	46,44
" Frachttonne "	125,73	127,72
Transporteinnahme:		
für 1 Betriebskm Kr.	31 097,88	32 298,00
" 1 Zugkm "	4,330	4,445
" 1 Achskm "	0,1087	0,1132

Die Betriebsausgaben betragen für das Gesamtnetz:		1905		1906	
		Kr.		Kr.	
überhaupt	Kr.	229 763 354		241 293 559	
für 1 km	"	18 556,28		18 664,00	
" 1 Zugkm	"	3,16		3,10	
" 100 Wagenachskm	"	8,80		8,76	
" 1 000 Rohtonnenkm	"	13,38		12,97	
Von den Betriebsausgaben kommen in Prozenten:					
auf Zentraldienst der Staatsbahndirektionen		%	6,78	%	6,60
" Bahnaufsicht und Bahnunterhaltung		"	18,91	"	19,58
" Stations- und Fahrdienst		"	24,41	"	24,20
" Zugförderungs- und Werkstättendienst		"	26,16	"	26,38
" Hilfsanstalten für den Betrieb		"	2,35	"	2,38
" sonstige Betriebsausgaben		"	10,79	"	10,13
" Anteil des Staatseisenbahnbetriebes an den Kosten der Zentralleitung des Eisenbahnministeriums		"	10,37	"	10,55
" das Zentral - Wagendirektionsamt		"	0,23	"	0,23
zusammen		"	100,00	"	100,00
Gesamtausgaben in Prozenten der Gesamteinnahmen		"	75,54	"	72,93

	1905		1906	
	t	%	t	%
Von den beförderten Gütern von im ganzen	35 832 650	—	38 547 458	—
kommen:				
auf Braunkohlen	7 086 473	19,8	7 452 951	19,3
" Steinkohlen	8 909 461	10,9	4 416 390	11,5
" Bau-, Werk- und Nutzholz	3 799 273	10,6	4 487 530	11,5
" Getreide	2 024 169	5,6	2 185 293	5,7

Die Anzahl der Staatseisenbahn- bediensteten betrug Ende	1905		1906	
Beamte	7 667		7 694	
Unterbeamte	7 070		8 204	
Diener	33 028		33 200	
zusammen	47 765		49 098	

Von den Ende 1906 beschäftigt gewesenen Bediensteten kamen:

auf allgemeine Verwaltung	4 425 Mann,
„ Bahnaufsicht und Bahnunterhaltung	9 343 „
„ Stations- und Fahrdienst	22 507 „
„ Zugförderungs- und Werkstättendienst	11 944 „
„ Material-Depotdienst	387 „
„ Fahrkartenerzeugung	54 „
„ Beleuchtungsanstalten	68 „
„ Dampfboot- und Trajektbetrieb	93 „
„ Eisenbahnbau	253 „
„ anderweitige Verwendung	24 „

zusammen wie oben 49 098 Mann.

Die Bezüge des Personals im Jahre 1906 erreichten für das Gesamtnetz des Staatsbahnbetriebes den Betrag von 122 429 430 Kronen (1905 = 114 820 484 Kronen).

Über die bestehenden Wohlfahrtseinrichtungen sind folgende Zahlen von Interesse:

	Mitglieder		Vermögen (Kronen)	
	1905	1906	1905	1906
a) Altersversicherungsinstitute:				
1. Pensionsinstitut	11 369	10 917	28 566 504	28 722 642
2. Provisionsinstitut	66 371	71 203	33 943 132	35 009 858
b) Krankenkasse :	99 534	106 596	1 774 814	1 829 318
c) Unterstützungsfonds:				
1. der Krankenkasse	—	—	1 226 773	1 216 139
2. der Bahnärzte und ihrer Witwen	—	—	280 841	302 997
3. der Bediensteten und Arbeiter der ehemaligen Böhmi- schen Westbahn	—	—	282 280	279 788

Fortlaufende Gnadengaben aus Betriebsmitteln erhielten Bedienstete und Arbeiter, die sonst keinen Versorgungsanspruch haben, sowie Witwen und Waisen solcher Personen im Jahre 1906 im Gesamtbetrage von 404 152 Kronen.

Mit der Ausübung des bahn- und kassenärztlichen Dienstes waren im Jahre 1906 689 Bahnärzte (gegen 652 im Jahre 1905) betraut. Die Kosten des gesamten Sanitätsdienstes beliefen sich auf 765 295 Kronen.

Die Zahl der bei der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen gegen die Folgen von Betriebsunfällen versicherten Bediensteten der staatlichen Eisenbahnverwaltung betrug im Jahre 1905 = 136 805, im Jahre 1906 = 142 879. Die Bediensteten waren im Jahre 1905 mit 137 417 622 Kr., im Jahre 1906 mit 147 172 663 Kronen Jahresverdienst versichert. Die Staatsbahnverwaltung hat hierfür 5 400 513 Kr. (1905) und 6 620 929 Kr. (1906) Versicherungsbeiträge geleistet. Die Durchschnitts-Jahresrente für dauernd erwerbsunfähige Bedienstete betrug im Jahre 1905 = 741, im Jahre 1906 = 744 Kr.

Außerdem bestehen: eine Spar- und Vorschußkasse, ein Schulfondsverein, der Kaiser-Jubiläums-Wohltätigkeits-Verein für Töchter von Bediensteten der Staatseisenbahnverwaltung, ein Weihnachtsbescherungs- und Ferienkolonien-Verein, die Kaiser Franz Josef-Jubiläumsstiftung der k. k. Staatsbahndirektion Lemberg für Ferienkolonien, die Alois von Czediksche Heiratsausstattungs-Stiftung, die Julius Lott-Stiftung zur Unterstützung hilfsbedürftiger Witwen und Waisen, eine Bettstiftung im Rudolfinerhause in Wien, eine Bahnhofsschule in Lemberg (fünfklassige Volksschule mit 162 Knaben und 105 Mädchen), 63 Badeanstalten, 14 Lebensmittel-Magazine mit 32 297 Mitgliedern und 14 Speiseräume für Werkstättenarbeiter.

An Dienstaltersprämien für Arbeiter nach 25jähriger ununterbrochener zufriedenstellender Dienstzeit wurden im Jahre 1905 = 189, im Jahre 1906 = 233 zu je 200 Kr. verteilt. Seit Einführung dieser Prämien (1892) sind insgesamt 2 734 Arbeiter mit zusammen 546 800 Kr. ausgezeichnet worden.

Die Staatseisenbahnverwaltung hat auch im Jahre 1906 der Herstellung geeigneter Wohngebäude für das Personal ihre Fürsorge gewidmet, indem sie selbst bedeutende Summen zur Schaffung von Dienstwohnungen aufwendete oder die bestehenden Humanitätsfonds zur Herstellung von Mietswohnungen heranzog und andererseits die aus den Kreisen der Bediensteten entstandenen Baugenossenschaften in jeder Beziehung förderte. Aus eigenen Mitteln der Staatseisenbahnverwaltung sind bis Ende 1906 586 Wohngebäude für Beamte und Diener und 151 Arbeiterhäuser errichtet worden.

Betriebsunfälle:

Zur Hilfeleistung bei Unfällen sind auf den Bahnhöfen, wo Hilfszüge stehen, auch Sanitätswagen (im ganzen 40) aufgestellt und Sanitätsmannschaften ausgebildet, denen für ihre Tätigkeit im Jahre 1906 12 000 Kr. an Remunerationen gezahlt wurden.

Bezeichnung der Unfälle:	1905		1906	
	1905	1906	1905	1906
Entgleisungen	430		188	
Zusammenstöße und Streifungen	251		123	
sonstige Unfälle	728		849	
zusammen	1 409		1 160	
davon auf freier Strecke	325		370	
„ „ Stationen und Haltestellen	1 084		790	
Zahl der unverschuldet getöteten und verletzten Personen:	getötet		verletzt	
	1905	1906	1905	1906
Reisende	—	—	68	146
Bahnbedienstete	3	11	169	339
Fremde	3	—	11	34
zusammen	6	11	248	519

Von den sonstigen Mitteilungen des Jahresberichts seien noch folgende erwähnt:

a) amtliche Zeitschriften.

In der Einrichtung der vom Eisenbahnministerium herausgegebenen Zeitschriften:

1. Amtsblatt des k. k. Eisenbahnministeriums für den Dienstbereich der Staatseisenbahnverwaltung,
 2. Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Schifffahrt (redigiert im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium),
 3. Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlaß von Tierkrankheiten,
- ist eine Änderung nicht eingetreten.

Im Einvernehmen mit den k. k. Ministerien des Innern, der Finanzen, des Handels und des Ackerbaues beteiligte sich das Eisenbahnministerium an der Herausgabe der amtlichen Fachblätter: Allgemeine Bauzeitung,

Österreichische Vierteljahrschrift für den öffentlichen Baudienst, Österreichische Wochenschrift für den öffentlichen Baudienst.

b) Amtsbibliothek des Eisenbahnministeriums.

Die Amtsbibliothek umfaßte Ende 1905 = 8 911 Werke mit 33 104 Bänden, Ende 1906 = 9 332 Werke mit 35 926 Bänden.

c) Historisches Museum der österreichischen Eisenbahnen.

Der Besitzstand des Museums, das am 9. April 1904 durch den Allerhöchsten Besuch Seiner Majestät des Kaisers von Österreich ausgezeichnet wurde, umfaßte Ende 1905 = 3 966, Ende 1906 = 4 064 Gegenstände, die Gesamtzahl der Besucher betrug im Berichtsjahr 3 089, seit der Eröffnung des Museums (5. Juli 1902) 14 318.

d) Österreichisches Eisenbahnarchiv.

Das gesamte Aktenmaterial wurde, getrennt von der Urkundensammlung, in zwei Abteilungen gegliedert, und zwar nach den Beständen der k. k. Staatseisenbahnverwaltung von 1824 bis 1884 und nach denen der bis 1895 verstaatlichten Privatbahnen. Im Berichtsjahre sind dem Archiv auch die Eisenbahnakten des k. k. Handelsministeriums von 1885 bis 1895 überwiesen worden.

e) Beteiligung an der Fortbildungsschule für Eisenbahnbeamte in Wien, Unterstützung der Eisenbahnfachschole in Linz.¹

Um den Weiterbestand der Fortbildungsschule für Eisenbahnbeamte in Wien zu ermöglichen, hat sich die Staatseisenbahnverwaltung auch im Jahre 1906 an der Bestreitung der Auslagen hierfür nach Maßgabe des Verhältnisses der kilometrischen Länge ihrer Linien, und zwar mit dem Betrage von 7 716 Kr. beteiligt.

Die Staatseisenbahnverwaltung unterstützte ferner die an die Handelsakademie in Linz angegliederte Eisenbahnfachschole wie in den früheren Jahren mit einem laufenden Betrage von 6 000 Kr. Die Besucher der Anstalt wurden bei Bewerbung um Aufnahme in den Dienst der österreichischen Staatsbahnen in erster Linie berücksichtigt.

Die Königlich ungarischen Staatsbahnen

im Jahre 1906.¹⁾

Von

Eisenbahninspektor Rudolf Nagel.

Die von der Königlich ungarischen Staatseisenbahnverwaltung betriebenen Strecken hatten am Ende des Jahres 1905 eine Betriebslänge von 15 457,868 km.

Hiervon kamen:

auf die eigentlichen Eigentumslinien	7 807,410 km,
„ „ in Betrieb genommenen Anschlußbahnen	179,427 „
„ „ auf Rechnung des Staates verwalteten Privatbahnen	298,262 „
„ „ gegen Vergütung der Selbstkosten betriebenen Lokalbahnen	7 172,269 „ .

Das Bahnnetz ist durch Neueröffnungen bei den Eigentumslinien um 0,820 km und bei den gegen Vergütung der Selbstkosten betriebenen Lokalbahnen um 395,322 km, insgesamt um 395,642 km gewachsen.

Diese Vermehrung, sowie die Berichtigung in den Längen mehrerer Linien ergibt, daß am Ende des Berichtsjahres 1906 die Gesamtlänge der ungarischen Staatsbahnen sich auf 15 826,664 km belief.

Im Jahresdurchschnitt waren 15 564,862 km Bahnen im Betrieb, gegenüber 15 201,193 km im Jahre 1905.

¹⁾ Die Angaben sind dem Berichte der Direktion der Königlich ungarischen Staatsbahnen über die Betriebsergebnisse im Jahre 1906 entnommen. (Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1907 S. 512 ff.)

Die Anzahl der Personen-, Post-, Gepäck- und Gepäckbeiwagen, Motor- und Motorbeiwagen ist auf 7 827 Stück¹⁾ angewachsen (7 691),²⁾ also um 136 Stück gestiegen.

Die Beschaffungskosten der Personen- und Gepäckwagen betrugen 102 956 019,13 Kr.

Die Anzahl der Güterwagen ist auf 62 498 Stück gestiegen (59 278), hat sich also um 3 220 Stück vermehrt, ihre Beschaffungskosten betrugen 217 403 126,57 Kr.

Der Bestand an Lokomotiven betrug Ende 1906: 2 655 Stück (2 638), der Bestand an Tendern 1 964 (1 939). Die Lokomotiven wurden um 17 Stück, die Tender um 25 Stück vermehrt.

Die Beschaffungskosten beliefen sich auf 164 580 842,03 Kr. Außerdem waren am Ende des Berichtsjahres 132 Schneepflüge (132) und 2 Schneeschaufelmaschinen (2) vorhanden, deren Beschaffungskosten 893 563,94 Kronen betrugen.

Die eigenen Lokomotiven haben folgende Leistung verrichtet:

bei	1905		1906	
	Zugkm	%	Zugkm	%
Eilzügen	8 115 712	11,16	8 267 091	10,68
Personenzügen	21 861 569 ³⁾	30,07	23 357 249 ³⁾	30,20
gemischten Zügen	12 134 905	16,69	12 315 827	15,93
Last- und Militärszügen	29 543 976	40,64	32 379 794 ⁵⁾	41,86
Dienstgüterzügen	1 037 062 ⁴⁾	1,44	1 028 757 ⁴⁾	1,33
somit zusammen	72 693 224 ⁶⁾	100,00	77 348 718 ⁶⁾	100,00

Weiter versahen die Lokomotiven folgenden Dienst:

1) Am Ende des Jahres 1906 waren 12 Motorwagen II./III. Klasse, 28 Motorwagen III. Klasse, ferner 12 Motorbeiwagen II./III. Klasse und 4 Motorbeiwagen III. Klasse vorhanden.

2) Die in Klammern stehenden Zahlen stellen die Ergebnisse des Jahres 1905 dar.

3) Hiervon mit Motorwagen 1 033 479 Zugkm (828 102).

4) " " " 11 452 " (27 160).

5) " " " 39 " (—).

6) " " " 1 044 970 " (855 262).

Die Einnahmen aus dem Personenverkehr haben sich — nach Abzug der Transportsteuern und der Stempelgebühren — auf den Eigentumslinien der ungarischen Staatsbahnen und auf den für Rechnung des Staates verwalteten Bahnen folgendermaßen gestaltet:

Zugattung	Wagen- klasse	Einnahme im allgemeinen Kronen		%		Einnahme von einem Reisenden Heller		Einnahme für ein Personenk Heller	
		1905	1906	1905	1906	1905	1906	1905	1906
Eilzüge	I	3 438 547,39	3 938 262,17	22,14	22,74	1 365	1 373	7,02	6,46
	II	12 045 719,54	13 327 043,31	77,56	76,96	606	622	4,78	4,74
	III	46 830,41	50 872,55	0,30	0,30	110	110	2,83	2,87
zusammen		15 531 097,34	17 316 178,23	100,00	100,00	680	699	5,13	4,79
Personen- und gemischte Züge	I	1 526 809,79	1 790 897,00	3,58	3,80	418	430	5,78	5,53
	II	10 414 944,33	11 469 401,26	24,45	24,31	195	193	3,83	3,75
	III	30 664 859,61	33 916 373,61	71,97	71,89	86	86	2,36	2,38
zusammen		42 606 614,23	47 176 673,87	100,00	100,00	103	103	2,56	2,58
Sämtliche Züge	I	4 965 357,19	5 729 159,17	8,21	8,58	804	804	6,59	6,14
	II	22 460 664,37	24 796 444,77	37,15	37,12	306	307	4,89	4,11
	III	30 711 690,02	33 967 248,16	50,79	50,86	86	86	2,36	2,28
zusammen Zivil		58 137 711,57	64 492 852,10	96,15	96,56	134	134	3,06	2,96
Militär		2 327 112,14	2 296 702,26	3,85	3,44	177	177	1,54	1,54
zusammen		60 464 823,71	66 789 554,36	100,00	100,00	135	135	2,94	2,96

Es wurde sonach aus der Beförderung von Zivilreisenden eine Einnahme von 64 492 852,10 Kr. erzielt, was gegen das Jahr 1905 mit 58 137 711,14 „ eine Mehreinnahme von 6 355 140,96 „ = 10,93 % bedeutet.

Die Steigerung der Einnahme betrug:
bei den Eilzügen in der

I. Wagenklasse	499 715 Kr. = 14,53 %
II. „	1 281 324 „ = 10,64 „
III. „	4 042 „ = 8,63 „
zusammen . 1 785 071 Kr. = 11,49 %	

1 Zuggattung	2 Wagen- klasse	3 Anzahl der beförderten Reisenden		5 %
		1905	1906	1905
		Eilzüge		I 251 989	286 882	11,03
		II 1 989 179	2 143 264	87,11
		III 42 467	46 159	1,86
zusammen		2 283 635	2 476 305	100,00
Personen- und gemischte Züge		I 365 299	416 356	0,89
		II 5 345 990	5 936 062	12,96
		III 35 533 103	39 273 817	86,15
zusammen		41 244 392	45 626 235	100,00
Sämtliche Züge		I 617 288	703 238	1,38
		II 7 335 169	8 079 326	16,36
		III 35 575 570	39 319 976	79,33
zusammen Zivil		43 528 027	48 102 540	97,07
Militär		1 314 410	1 297 109	2,93
zusammen		44 842 437	49 399 649	100,00

bei den Personen- und gemischten Zügen in der

I. Wagenklasse	264 087 Kr. = 17,30 %
II. „	1 054 456 „ = 10,12 „
III. „	3 251 516 „ = 10,60 „
<hr/>	
zusammen	4 570 059 Kr. = 10,73 %

Über die Anzahl der beförderten Reisenden und der von ihnen zurückgelegten Kilometer gibt die nachfolgende Tabelle Aufschluß:

6	7	8	9	10	11	12
%	Der von den Reisenden zurückgelegte Weg in km		%		Weg eines Reisenden in km	
1906	1905	1906	1905	1906	1905	1906
11,59	48 995 013	60 956 729	16,16	16,88	194	212
86,55	252 161 322	298 453 448	83,28	82,63	127	189
1,86	1 625 426	1 771 336	0,54	0,49	38	38
100,00	302 781 767	361 181 507	100,00	100,00	133	146
0,91	26 395 172	32 399 294	1,65	1,77	72	78
13,01	271 809 801	305 512 236	16,99	16,72	51	51
86,08	1 301 765 021	1 489 165 492	81,36	81,51	37	38
100,00	1 599 969 994	1 827 077 082	100,00	100,00	39	40
1,42	75 390 185	93 356 023	3,67	3,90	122	133
16,35	523 971 123	603 965 739	25,51	25,81	71	75
79,60	1 303 390 447	1 490 936 827	63,46	63,79	37	38
97,37	1 902 761 755	2 188 258 589	92,61	93,02	44	45
2,63	151 111 190	149 136 722	7,36	6,38	115	115
100,00	2 053 862 945	2 337 395 311	100,00	100,00	46	47

Hiernach hat die Anzahl der Zivilreisenden

im Jahre 1906	48 102 540 Personen
„ „ 1905	43 528 027 „

betragen, es sind daher im Berichtsjahr 4 574 513 Personen
oder 10,51 % mehr befördert worden.

Die Steigerung der Anzahl der Reisenden betrug:

bei den Eilzügen:

in der I. Wagenklasse	34 893 Personen = 13,85 %
„ „ II. „	154 085 „ = 7,75 „
„ „ III. „	3 692 „ = 8,69 „
zusammen	192 670 Personen = 8,44 %

bei den Personen- und gemischten Zügen:

in der I. Wagenklasse	51 057 Personen = 13,98 %
„ „ II. „	590 072 „ = 11,04 „
„ „ III. „	3 740 714 „ = 10,53 „
zusammen	4 381 843 Personen = 10,62 %

1	2	3	4	5	6
Roheinnahme (einschließlich Transportsteuer und Stempel) in Kronen					
J a h r	zusammen	dem Vorjahr gegen- über		dem Jahre 1888 gegen- über	
		+ mehr, - weniger		+ mehr, - weniger	
		Kronen	%	Kronen	%
1888	28 399 200	—	—	—	—
1889	30 239 800	+ 1 840 600	+ 7	+ 1 840 600	+ 7
1890	34 105 800	+ 3 866 000	+ 13	+ 5 706 600	+ 20
1895	47 907 200	+ 1 168 400	+ 2	+ 19 508 000	+ 69
1900	53 366 100	+ 763 900	+ 1	+ 24 966 900	+ 88
1905	69 782 700	+ 5 320 700	+ 8	+ 44 383 500	+ 146
1906	77 391 400	+ 7 608 700	+ 11	+ 48 992 200	+ 173

Die Vermehrung der Personenkilometer betrug:

bei den Eilzügen:

in der I. Wagenklasse . . .	11 961 716	Personenkm = 24,41 %
„ „ II. „ . . .	46 292 121	„ = 18,36 „
„ „ III. „ . . .	145 909	„ = 8,98 „
zusammen .	58 399 746	Personenkm = 19,29 %

bei den Personen- und gemischten Zügen:

in der I. Wagenklasse . . .	6 004 122	Personenkm = 22,75 %
„ „ II. „ . . .	33 702 495	„ = 12,40 „
„ „ III. „ . . .	182 400 471	„ = 14,40 „
zusammen .	227 107 088	„ = 14,19 %

Die Einnahme für ein Personenkilometer betrug:

bei Eilzügen	4,79 (5,13)	Heller
„ Personen- und gemischten Zügen	2,58 (2,66)	„
„ sämtlichen Zügen zusammen	2,95 (3,06)	„

Die Einnahmen aus dem Personenverkehr haben sich seit dem Jahre 1888 — dem letzten vor Einführung des Zonentarifs — folgendermaßen gestaltet:

Roheinnahme auf ein Bahnkilometer in Kronen					
im allgemeinen	dem Vorjahr gegen- über		dem Jahre 1888 gegen- über		J a h r
	+ mehr, — weniger		+ mehr, — weniger		
Kronen	Kronen	%	Kronen	%	
4 070	—	—	—	—	1888
4 156	+ 86	+ 2	+ 86	+ 2	1889
4 620	+ 464	+ 11	+ 550	+ 13	1890
6 120	+ 86	+ 1	+ 2 050	+ 50	1895
6 664	+ 75	+ 1	+ 2 594	+ 64	1900
8 522	+ 507	+ 6	+ 4 452	+ 109	1905
9 347	+ 825	+ 10	+ 5 277	+ 130	1906

Die Steigerung des Personenverkehrs seit dem Jahre 1888 ist aus nachstehender Zusammenstellung ersichtlich, wobei zu bemerken ist, daß in den Angaben für das Jahr 1888 der Personenverkehr der seitdem verstaatlichten Eisenbahnlinien mit inbegriffen ist.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Jahr	Durchschnittliche Länge der Linien in km	Längenvermehrung		Anzahl der beförderten Personen			Anzahl der beförderten Personen auf das Bahnkm		
		dem Jahre 1888 gegenüber		zusammen	dem Jahre 1888 gegenüber		im allgemeinen	dem Jahre 1888 gegenüber	
		km	%		+ mehr,	- weniger		+ mehr,	- weniger
		Personen	%	Personen	%	Personen	Personen	%	
1888	7 010	—	—	9 140 100	—	—	1 306	—	—
1889	7 276	266	4	13 151 700	+ 4 011 600	+ 44	1 808	+ 502	+ 39
1890	7 368	358	5	21 788 800	+ 12 648 700	+139	2 958	+ 1 652	+ 127
1895	7 828	818	12	34 318 000	+ 25 177 900	+275	4 384	+ 3 078	+ 235
1900	8 008	998	14	34 056 800	+ 24 916 700	+273	4 253	+ 2 947	+ 226
1905	8 189	1 179	17	43 528 000	+ 34 387 900	+376	5 316	+ 4 010	+ 307
1906	8 280	1 270	18	48 102 500	+ 38 962 400	+426	5 809	+ 4 503	+ 345

Während somit die Länge des Netzes von 7 010 km auf 8 280 km, also um 18% gestiegen ist, ist die Anzahl der beförderten Personen für das Bahnkilometer von 1 306 auf 5 809 gestiegen und hat somit um 345% zugenommen. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr haben sich jedoch nur um 130% gehoben. Der Personenverkehr im Berichtsjahr hat sogar den außergewöhnlichen Personenverkehr im Jahre 1896 — in dem die Tausendjahrausstellung in Budapest einen bedeutenden Personenverkehr verursachte — überflügelt, und zwar nicht nur im allgemeinen, sondern auch für das Bahnkilometer, indem im Jahre 1896 für das Bahnkilometer 4 515 Personen, im Jahre 1906 hingegen 5 809 Personen für das Bahnkilometer befördert wurden.

Die Einnahmen aus der Gepäckbeförderung haben im Berichtsjahr 1906 den Betrag von 1 771 613,68 (1 677 515,52) Kr. ergeben.

Es wurden 66 502 (62 928) t
Gepäck befördert und 8 126 537 (7 602 460) tkm
gefahren.

Der Weg, den eine Tonne Gepäck zurücklegte, war 122 (121) km und hat sonach um 0,82% zugenommen.

Die Einnahme für die Tonne Gepäck betrug . 26,64 (26,65) Kr.
die Einnahme für das Tonnenkilometer 21,8 (22,1) Heller.

Die beförderte Gepäckmenge hat eine Steigerung um 3 574 t = 5,68% erfahren, während die Einnahmen aus der Gepäckbeförderung eine Zunahme von 94 098,16 Kr. = 5,61% ergaben.

Aus dem Güterverkehr ergab sich im Berichtsjahr:

eine Gesamteinnahme von . 190 005 072,67 (172 221 972,56) Kr.
wovon auf den Eilgutverkehr 9 099 899,53 (7 934 384,38) „
„ „ Lastenverkehr 180 905 173,14 (164 287 588,18) „

kommen.

Es wurden befördert:

an Eilgütern 346 280 (289 518) t
„ Frachtgütern 26 619 086 (24 304 030) „

somit im ganzen . 26 965 366 (24 593 548) t.

Der von der Gesamtmenge zurückgelegte Weg betrug:

bei den Eilgütern 50 279 856 (41 582 014) km.
„ „ Frachtgütern 4 424 080 700 (4 016 811 400) „

daher zusammen 4 474 360 556 (4 058 393 414) km.

Es ergibt sich somit eine Steigerung:

beim Eilgutverkehr um 56 762 t = 19,61%,
„ Frachtgüterverkehr um 2 315 056 „ = 9,58 „

dem Vorjahr gegenüber; die Gesamtsteigerung

im Frachtenverkehr betrug 2 371 818 „ = 9,64 „ .

Es kommt auf das Bahnkilometer eine Verfrachtung von 3 257 t, während im Vorjahr auf das Bahnkilometer 3 003 „ Frachtgut fielen. Die Steigerung beträgt sonach 254 „ für das Bahnkilometer.

Es betrug die Einnahme für eine Tonne:

Eilgut	2 628	(2 741)	Heller,
Frachtgut	680	(676)	"
Eil- und Frachtgut durchschnittlich	705	(700)	"
die Einnahme für 1 tkm	4,25	(4,24)	" .

Der von einer Tonne durchschnittlich zurückgelegte Weg war im Jahre 1906:

bei Eilgut	145	(144)	km,
„ Frachtgut	166	(165)	"
von Eil- und Frachtgut zusammen	166	(165)	" .

Die Mehreinnahme aus dem

Eilgüterverkehr betrug	1 165 515,15	Kr. oder 14,69	0/0-
----------------------------------	--------------	----------------	------

Die Steigerung der Einnahmen aus dem Frachtgüterverkehr bezifferten

sich auf	16 617 584,96	" "	10,11	" -
--------------------	---------------	-----	-------	-----

Der Wagenladungsverkehr betrug . 25 139 240 t " 94,44 " des gesamten Frachtenverkehrs.

In den einzelnen Verkehrsgattungen ergaben sich folgende Steigerungen bei den Einnahmen:

beim Personenverkehr (ausschl. Militär)	+ 10,93	0/0
„ Gepäckverkehr	+ 5,61	"
„ Eilgüterverkehr	+ 14,69	"
„ Frachtgüterverkehr	+ 10,23	"
bei den verschiedenen Einnahmen	+ 11,22	" -

Die Einnahme im Jahre 1906 betrug:

für 1 Personenkm	2,87	(2,96)	Heller,
„ 1 Person	135,70	(135,70)	"
„ 1 Gepäcktonnenkm	21,80	(22,10)	"
„ 1 t Gepäck	2 664,00	(2 665,80)	"
„ 1 Frachttonnenkm	4,24	(4,23)	"
„ 1 Bahnkm	31 989,27	(29 291,32)	Kr.
„ 1 Nutzzugkm	447,4	(430,2)	Heller,
„ 1 000 Bruttotonnenkm	1 422,8	(1 398,2)	"
„ 100 Wagenachskm	943,8	(917,2)	" .

Die Gesamteinnahmen haben sich nach dem bisher angeführten folgendermaßen gestaltet:

Einnahmen	im Berichtsjahr		+ Mehr- - Minder- einnahme gegenüber 1905	% der Gesamt- einnahme		Einnahmen auf 1 Bahokm Kronen		Einnahmen auf 1 Zugkm Heller		Einnahmen für je 1000 Brutto- tonnenkm Heller		Einnahmen für je 100 Wagen- achskm Heller	
	1905	1906		1905	1906	1905	1906	1905	1906	1905	1906	1905	1906
	K r o n e n												
aus dem													
Personenverkehr	58 137 711,37	64 492 852,10	+6 355 140,33	22,58	22,59	3 824,54	4 143,19	81,3	84,6	302,9	309,3	196,5	203,1
Militärverkehr	2 709 261,36	2 520 115,07	-- 180 146,19	1,06	0,89	178,33	162,49	3,8	3,3	14,1	12,1	9,3	8,0
Gepäckverkehr	1 677 515,32	1 771 613,08	+ 94 098,16	0,65	0,62	110,35	113,89	2,3	2,3	8,8	8,5	5,7	5,8
Filgutverkehr	7 934 384,38	9 099 899,33	+1 165 515,15	3,08	3,20	521,96	584,68	11,1	11,9	41,3	43,7	26,3	28,6
Frachtgüterverk.	163 905 439,06	180 672 760,33	+167 673 21,37	63,67	63,57	10 782,41	11 607,73	228,8	236,8	853,9	867,3	554,3	568,9
Verschiedenes ¹⁾	23 077 521,43	25 667 517,24	+2 589 995,76	8,96	9,03	1 518,14	1 649,07	32,3	33,7	120,3	123,3	78,0	80,5
zusammen	257 441 833,37	284 233 757,95	+267 919 24,68	100,00	100,00	16 935,63	18 261,26	359,4	372,6	1 341,3	1 365,3	870,5	895,0

Die Gesamteinnahmen haben sonach dem Vorjahr gegenüber eine Steigerung um 26 791 924,68 Kr. oder 10,41 % erfahren.

¹⁾ Hierunter fallen die für die Führung des Betriebes auf Lokalbahnen dem Staate gezahlten Vergütungen.

Über die Betriebsausgaben gibt folgende Tafel¹⁾ Auskunft:

1 Dienstzweig	2 A u s g a b e n in Kronen		4 sonach im Jahre 1906 + mehr, – weniger als in 1905
	1905	1906	
Zentraldienst.			
Direktion	8 750 789,62	8 879 299,63	+ 128 510,23
Betriebsleitungen	7 633 999,06	7 885 671,54	+ 251 672,48
zusammen	16 384 788,68	16 764 971,39	+ 380 182,71
Äußerer Dienst.			
Bahnaufsicht und Bahnerhaltung	28 754 263,85	30 957 302,60	+ 2 203 038,75
Stationsdienst	47 230 296,38	50 176 223,67	+ 2 945 977,29
Zugförderungs- und Werkstätten- dienst	52 718 336,63	59 882 664,57	+ 7 164 327,92
Materialdienst	2 094 474,52	3 026 901,87	+ 932 427,35
Benutzung von Eisenbahnlinien und Bahnhöfen	6 006 203,62	4 372 257,32	– 1 633 946,30
zusammen	136 803 576,02	148 415 400,03	+11 611 825,01
Umgestaltungen	4 521 921,71	4 127 603,92	– 394 317,79
Nicht eigentliche Eisenbahnbetriebs- und außergewöhnliche Ausgaben	8 381 946,00	10 154 947,84	+ 1 773 001,84
zusammen	166 092 231,41	179 462 923,18	+13 370 691,77

¹⁾ Bei Berechnung der Einheitssätze wurden die ganze Länge des Netzes und die auf ihm vollbrachten Leistungen berücksichtigt.

5	6	7	8	9	10	11	12
Einheitssätze							
15 201,193 km	15 564,862 km	71 630 902	76 293 018	19 195 286	20 820 373	29 573 881	31 758 577
für 1 Bahnkilometer Kronen		für 1 Zugkilometer Heller		für 1000 Bruttotkm Heller		für 100 Wagenachskm Heller	
1905	1906	1905	1906	1905	1906	1905	1906
575,66	570,47	12,3	11,7	45,3	42,6	29,6	23,0
502,20	506,63	10,6	10,3	39,8	37,9	25,3	24,3
1 077,86	1 077,10	22,9	22,0	85,3	80,3	55,1	52,8
1 891,53	1 988,92	40,1	40,6	149,8	148,7	97,2	97,5
3 107,01	3 223,69	65,9	65,3	246,0	241,0	159,7	158,0
3 468,04	3 847,30	73,3	78,3	274,7	287,6	178,3	188,3
137,73	194,47	3,0	3,9	10,9	14,3	7,1	9,3
396,12	280,91	8,4	5,7	31,3	21,0	20,3	13,3
8 999,33	9 535,29	191,0	194,3	712,7	712,3	462,6	467,3
—	—	—	—	—	—	—	—
551,10	652,43	11,7	13,3	43,7	48,8	23,3	32,0
10 926,26	11 530,50	231,9	235,3	865,3	862,0	561,6	563,1

Das gesamte Anlagekapital belief sich am Ende des Berichtsjahres auf 2 036 168 999,50 Kr.

	1905	1906
Hiervon kommen auf:		
Bauten Kr.	1 020 951 444,82	1 021 901 137,63
Ergänzungsarbeiten "	348 807 459,13	376 226 489,94
Betriebsmittel "	453 114 336,28	460 799 153,58
Inventargegenstände "	44 948 553,40	46 175 666,21
Zinsen während der Bauzeit. "	69 768 979,34	69 768 979,34
Schiffsbetriebsmittel "	2 292 635,66	2 287 635,66
Linie Csáca—Zwardon "	4 440 273,16	4 440 273,06
im Bau befindliche Linien "	931 392,06	18 422 298,38
Anlagen, die aus den Zuschüssen der Lokalbahnen gedeckt wurden Kr.	34 696 733,05	36 167 365,73
zusammen "	1 979 951 810,80	2 036 168 999,50
Hinzurechnung der Kursverluste "	385 163 737,94	385 034 660,57
ergibt sich ein Anlagekapital von "	2 365 115 544,74	2 421 203 660,07
Der Betriebskoeffizient betrug . . . %	64,53	63,14

Bei Außerachtlassung der nicht eigentlichen Eisenbahnbetriebs- und außergewöhnlichen Ausgaben betrug der Betriebskoeffizient 59,57 (61,26) %.

Wenn von den Gesamteinnahmen mit 284 233 757,95 Kr.
die Gesamtausgaben im Betrage von 179 462 923,18 "
in Abzug gebracht werden, ergibt sich ein Betriebsüberschuß von 104 770 834,77 Kr.
der um 13 421 232,91 "
oder 14,69 % den Betriebsüberschuß des Vorjahres (1905) übersteigt.

Da die Gesamtanlagekosten nach Abzug der Kosten für die Linie Csáca—Landesgrenze, die von der Kaschau-Oderberger Bahn betrieben wird, und der Kosten der im Bau befindlichen Linien, sowie der Investitionen, die aus den Zuschüssen der Lokalbahnen gedeckt wurden, mit Ende des Berichtsjahres die Höhe von 1 977 139 062,36 Kr. erreichten, verzinst sich dieses Kapital mit 5,30 (4,70) %. Mit Berücksichtigung der Kursverluste ergibt sich eine Verzinsung von 4,44 (3,93) %.

Die Eisenbahnen in Frankreich

im Jahre 1904.¹⁾

Die nachstehende Übersicht über die Hauptbetriebsergebnisse der französischen Eisenbahnen im Jahre 1904 ist den amtlichen Veröffentlichungen für das Jahr 1904 entnommen.²⁾

Gegenstand	1903	1904
	Gesamtnetz ³⁾	
Betriebslänge am Jahresschluß km	45 218	45 752
davon kommen:		
auf Hauptbahnen "	39 088	39 345
„ Lokalbahnen "	6 125	6 407
Anlagekapital (rund). Frcs.	17 908 304 000	18 181 362 000
Betriebsergebnisse:		
Mittlere Betriebslänge km	45 051	45 611
a) Personenverkehr (g. v.):		
Beförderte Personen Anz.	577 084 508	597 736 429
Geleistete Personenkm "	18 626 683 700	14 008 308 946

¹⁾ Vgl. Archiv 1907 S. 220 ff. Die Eisenbahnen in Frankreich im Jahre 1903. Etwaige Abweichungen von früheren Angaben beruhen auf neueren statistischen Mittellungen.

²⁾ Statistique des chemins de fer français au 31 décembre 1904. Documents principaux, Melun 1906 und Documents divers, Melun 1906 und 1907.

³⁾ Hauptbahnen und Lokalbahnen zusammen (ohne Industriebahnen).

Gegenstand	1903	1904
	Gesamtnetz	
Roheinnahme (ohne Steuer):		
von Personen Frcs.	530 567 840	541 669 328
an Nebeneinnahmen (accessoires) „	170 539 667	181 073 338
zusammen „	701 107 507	722 742 666
b) Güterverkehr (p. v.):		
beförderte Gütertonnen t	135 586 286	186 223 076
Geleistete Gütertonnenkm tkm	16 710 702 943	16 673 725 984
Roheinnahmen:		
aus Frachtverkehr Frcs.	778 580 536	771 960 044
„ Nebenerträgen „	45 053 568	44 070 547
zusammen „	823 634 104	816 030 591
c) Sonstige Einnahmen (diverses) „	25 749 006	25 098 389
Gesamteinnahmen „	1 550 490 617	1 568 871 646
Betriebsausgaben „	816 142 043	802 450 678
Nebenausgaben (diverses) „	19 136 856	21 560 098
Gesamtausgaben „	835 278 899	824 010 766
Überschuß „	715 211 718	739 860 880
Verhältnis von Ausgabe		
Einnahme %/o	53,9	52,7
Mittlere Fahrt einer Person km	23,6	23,4
„ „ „ Gütertonne „	123,2	122,4
Durchschnittsertrag:		
für 1 Personenkm. Cts.	5,15	5,16
„ 1 Gütertonnenkm „	4,93	4,90
Betriebsmittel:		
Lokomotiven Stck.	12 026	12 236
Personenwagen „	30 686	30 708
Sonstige Wagen (für Eilverkehr) „	16 400	16 937
Güterwagen (p. v.) „	295 048	298 885
Geleistet wurden:		
Lokomotivkm Anz.	428 691 517	440 150 070
Personenwagenkm „	1 469 760 710	1 500 078 656
Sonstige Wagenkm (Eilverkehr) „	817 608 888	798 747 204
Güterwagenkm „	4 067 224 607	4 046 123 682
überhaupt Wagenkm „	6 354 589 155	6 344 949 492

Gegenstand	1903	1904
	Gesamtnetz	
Es betragen (in Prozenten der Gesamteinnahme):		
Einnahme im Personenverkehr . . . %	45,2	46,2
„ „ Güterverkehr „	58,1	52,9
sonstige Einnahmen „	1,7	1,6
Auf 1 Betriebskm ¹⁾ kommen:		
an Einnahme Frcs.	38 473	38 750
„ Ausgabe „	20 485	20 155
„ Überschuß „	18 088	18 595
Verhältnis von $\frac{\text{Ausgabe}}{\text{Einnahme}}$ %	53,0	52,0

Nachstehend folgt eine Längenübersicht des französischen Eisenbahnnetzes für die Jahre 1903 und 1904.

Längen.

Der Gesamtumfang des dem öffentlichen Verkehr dienenden französischen Eisenbahnnetzes betrug am 31. Dezember 1904 (gegen 1903):

	1903	1904
	Kilometer	
a) für das europäische Frankreich ²⁾ . . .	45 456	46 006
b) „ Algier ³⁾	3 094	3 122
c) „ Tunis ⁴⁾	932	989
zusammen . . .	49 482	50 117

Die Länge des Bahnnetzes des europäischen Frankreich verteilt sich im Jahre 1904 (gegen 1903) wie folgt:

¹⁾ Die Angaben beziehen sich auf die Hauptbahnen. Der Rechnung liegen zugrunde nach den Documents principaux 1905 und 1906:

für 1903 = 39 105 km und 1 504 485 540 Frcs. Einnahme und 799 112 287 Frcs. Ausgabe,
 „ 1904 = 39 868 „ „ 1 614 220 272 „ „ „ 787 608 428 „ „ .

²⁾ Mit Industriebahnen (233 km).

³⁾ „ „ (28 „). Außerdem 826 km Straßenbahnen.

⁴⁾ „ „ (248 „).

Es waren	1903 ¹⁾		1904 ¹⁾	
	im Betrieb	im Bau	im Betrieb	im Bau
	Kilometer		Kilometer	
I. Staatsbahnen	2 780	143	2 780	143
II. Privatbahnen:				
1. Nordbahn	3 721	46	3 721	46
2. Ostbahn	4 660	88	4 676	88
3. Westbahn	5 894	127	5 946	75
4. Paris-Orléansbahn	7 341	460	7 436	369
5. Paris-Lyon-Mittelmeerbahn	9 281	335	9 295	334
6. Südbahn	3 706	413	3 802	315
7. Pariser Gürtelbahn (r. U.)	17	—	17	—
8. Große Pariser Gürtelbahn	110	—	110	—
9. Linien verschiedener kleinerer Ge- sellschaften zusammen	1 260	46	1 001	46
10. Industrie- und sonstige Bahnen ²⁾	233	17	233	17
zusammen II	36 223	1 532	36 247	1 273
III. Nicht konzessionierte Bahnen:				
zusammen	328	6	328	6
Insgesamt Eisenbahnen, die dem Staate gehören oder an ihn zurückfallen müssen	39 831	1 681	39 588	1 430
IV. Bahnen örtlicher Bedeutung (Lokalbahnen):				
zusammen	6 125	1 724	6 418	1 879
Gesamtlänge der Bahnen für öffentlichen Verkehr	45 456	3 405	46 006	3 318
dazu noch:				
an Straßenbahnen	5 957	2 018	6 447	1 659

¹⁾ Außerdem waren in Bauvorbereitung:

im Jahre 1903 540 km,

„ „ 1904 736 „

und im Betrieb nicht öffentliche Bahnen:

im Jahre 1903 2 072 km,

„ „ 1904 1 783 „

²⁾ Hierin sind nicht enthalten 136 km Zechenbahnen (110 km im Betrieb und 26 km im Bau und in Bauvorbereitung) sowie 352 km Hafen- und Kaibahnen (333 km im Betrieb und 19 im Bau und in Bauvorbereitung).

Als Schmalspurbahnen wurden betrieben:		1903	1904
bei den Hauptbahnen (mit Industriebahnen)	km	1 781	1 928
„ „ Lokalbahnen	„	4 460	4 723
	zusammen „	6 241	6 651
„ „ Straßenbahnen	„	4 693	5 153

Einen Überblick über die Verteilung des französischen Eisenbahnnetzes in 1904 nach der Spurweite bietet die nachstehende Zusammenstellung:

Es waren (im Jahre 1904)	im Betrieb	im Bau	in Bau- vorbe- reitung	zusammen
	Kilometer			
I. Hauptbahnen.				
a) Eigentliche Hauptbahnen:				
mit voller Spur	37 488	1 183	2 067	40 728
„ Meterspur	1 867	239	436	2 542
	39 355	1 422	2 493	43 270
b) Industriebahnen:				
mit voller Spur	172	1	26	199
„ besonderer Betriebsart . . .	1) 2	—	—	2
	174	1	26	201
c) Schmalspurbahnen:				
mit Meterspur	53	16	—	69
„ 0,60 m Spur	6	—	—	6
	59	16	—	75
zusammen	39 588	1 439	2 519	43 546

1) 1 km Seilbahn und 1 km Pferdebahn.

Es waren (im Jahre 1904)	im	im Bau und	zu-
	Betrieb	in Bau- vorbereitung	sammen
	Kilometer		
II. Lokalbahnen.			
mit voller Spur	1 695	215	1 910
„ Meterspur	4 534	1 576	6 110
„ 0,40 m Spur	134	68	202
„ 0,60 m Spur	2	—	2
„ abweichender Spur	53	20	73
zusammen	6 418	1 879	8 297
III. Straßenbahnen.			
1. mit voller Spur:			
a) mit mechanischer Zugkraft:			
für Personen und Güter	182	101	283
„ „ Gepäck und Stückgut	1 023	203	1 226
b) mit tierischer Zugkraft:			
für Personen, Gepäck und Stückgut	89	—	89
2. mit Schmalspur:			
a) mit mechanischer Zugkraft:			
für Personen und Güter:			
mit 1,00 m Spurweite	4 018	1 199	5 217
„ 0,60 m „	295	35	330
für Personen:			
mit 1,00 m Spurweite	3	—	3
„ 1,00 m „	803	110	913
„ 0,60 m „	17	9	26
b) mit tierischer Zugkraft:			
für Personen:			
mit 1,00 m Spurweite	6	—	6
„ 0,60 m „	6	2	8
für Personen und Güter:			
mit 0,60 m Spurweite	5	—	5
zusammen	6 447	1 659	8 106

Unfälle auf den französischen Eisenbahnen

in den Jahren 1903 und 1904.¹⁾

Die Anzahl und Art der Unfälle sowie die Gesamtzahl der getöteten und verletzten Personen auf den französischen Eisenbahnen (Haupt- und Lokalbahnen) in den Jahren 1903 und 1904 ergibt nachstehende Zusammenstellung:²⁾

I. Anzahl und Art der Unfälle.

	Hauptbahnen		Lokalbahnen	
	1903	1904	1903	1904
Bei einer mittleren Betriebslänge von km	39 105	39 363	5 946	6 248
Entgleisungen:				
auf der Strecke . . . Anzahl	34	33	—	—
in Stationen "	22	26	—	—
insgesamt "	56	59	177	143
Zusammenstöße:				
auf der Strecke "	15	19	—	—
in Stationen "	63	82	—	—
insgesamt "	78	101	31	33

¹⁾ Siehe Archiv 1907 S. 226 u. ff. Unfälle auf den französischen Eisenbahnen in den Jahren 1902 und 1903.

²⁾ Die Angaben sind den Documents divers, Melun 1906 und 1907 entnommen.

	Hauptbahnen		Lokalbahnen	
	1903	1904	1903	1904
Verschiedene Unfälle:				
auf der Strecke . . . Anzahl	332	361	—	—
in Stationen "	776	680	—	—
insgesamt "	1 108	1 041	327	389
Zusammen:				
auf der Strecke "	381	413	—	—
in Stationen "	861	788	—	—
insgesamt "	1 242	1 201	535	565

II. Gesamtzahl der getöteten und verletzten Personen auf den Hauptbahnen.¹⁾

Für die Statistik der auf den französischen Hauptbahnen durch Unfälle getöteten und verletzten Personen ist auf Grund ministeriellen Erlasses vom 15. März 1901 eine andere Einteilung gemacht worden, so daß die Angaben für die Hauptbahnen und für die Lokalbahnen je besonders zum Nachweis kommen müssen.

a) Reisende:

durch Zugunfälle:

getötet Anz.
verletzt "

Getötet wurden auf 1 Million:

beförderte Personen "
Personenkilometer "
Zugkilometer "

Verletzt wurden auf 1 Million:

beförderte Personen "
Personenkilometer "
Zugkilometer "

	1903	1904
getötet Anz.	3	18
verletzt "	172	316
beförderte Personen "	0,0070	0,0415
Personenkilometer "	0,0002	0,0013
Zugkilometer "	0,0136	0,0798
beförderte Personen "	0,4037	0,7283
Personenkilometer "	0,0219	0,0231
Zugkilometer "	0,7731	1,4011

¹⁾ Vgl. Documents divers 1905 und 1906. Première partie S. 298/299.

b) Bahnbedienstete:

1. durch Zugunfälle:

getötet Anz.

verletzt "

auf 1 Million Zugkm wurden:

getötet "

verletzt "

2. durch andere Betriebsunfälle:

getötet "

verletzt "

3. durch eigene Schuld oder aus anderen Ursachen:

getötet "

verletzt "

c) Reisende und fremde Personen:

1. durch Betriebsunfälle (nicht durch Zugunfälle):

getötet "

verletzt "

2. durch eigene Schuld oder aus anderen Ursachen:

getötet "

verletzt "

Es wurden demnach im ganzen:

durch Zugunfälle:

getötet "

verletzt "

durch Betriebsunfälle:

getötet "

verletzt "

durch eigene Schuld oder aus anderen Ursachen:

getötet "

verletzt "

zusammen:

getötet "

verletzt "

	1903	1904
getötet	8	14
verletzt	103	138
auf 1 Million Zugkm wurden:		
getötet	0,0237	0,0417
verletzt	0,3046	0,4109
2. durch andere Betriebsunfälle:		
getötet	5	10
verletzt	21	22
3. durch eigene Schuld oder aus anderen Ursachen:		
getötet	206	202
verletzt	438	349
c) Reisende und fremde Personen:		
1. durch Betriebsunfälle (nicht durch Zugunfälle):		
getötet	9	14
verletzt	21	18
2. durch eigene Schuld oder aus anderen Ursachen:		
getötet	247	263
verletzt	167	192
Es wurden demnach im ganzen:		
durch Zugunfälle:		
getötet	11	32
verletzt	275	454
durch Betriebsunfälle:		
getötet	14	24
verletzt	42	40
durch eigene Schuld oder aus anderen Ursachen:		
getötet	453	465
verletzt	605	541
zusammen:		
getötet	478	521
verletzt	922	1035

III. Gesamtzahl der getöteten und verletzten Personen auf den Lokalbahnen.¹⁾

	1903	1904
a) Reisende:		
beim Betrieb:		
getötet Anz.	—	—
verletzt "	23	31
durch eigene Schuld oder aus anderen Ursachen:		
getötet "	5	6
verletzt "	18	20
zusammen a):		
getötet "	5	6
verletzt "	41	51
getötet wurden auf 1 Million:		
beförderte Personen "	0,0359	0,2545
Personenkilometer "	0,0177	0,0197
Wagenkilometer "	0,0409	0,0622
verletzt wurden auf 1 Million:		
beförderte Personen "	0,2872	2,1632
Personenkilometer "	0,1416	0,1672
Wagenkilometer "	0,3185	0,5289
b) Bahnbedienstete:		
beim Betrieb:		
getötet "	1	1
verletzt "	2	24
durch eigene Schuld oder aus anderen Ursachen:		
getötet "	5	4
verletzt "	17	39
zusammen b):		
getötet "	6	5
verletzt "	19	63
auf 1 Million Wagenkm wurden:		
getötet "	0,0483	0,0518
verletzt "	0,1497	0,6584

¹⁾ Vgl. Documents divers, 1906 und 1907, Deuxième partie.

c) Andere Personen:

beim Betrieb:

getötet Anz.

verletzt "

durch eigene Schuld oder aus
anderen Ursachen:

getötet "

verletzt "

zusammen c):

getötet "

verletzt "

Es wurden demnach im ganzen:

beim Betriebe:

getötet "

verletzt "

durch eigene Schuld oder aus
anderen Ursachen:

getötet "

verletzt "

zusammen:

getötet "

verletzt "

	1903	1904
getötet Anz.	1	—
verletzt "	4	3
durch eigene Schuld oder aus anderen Ursachen:		
getötet "	29	39
verletzt "	45	57
zusammen c):		
getötet "	30	39
verletzt "	49	60
Es wurden demnach im ganzen:		
beim Betriebe:		
getötet "	2	1
verletzt "	29	58
durch eigene Schuld oder aus anderen Ursachen:		
getötet "	41	49
verletzt "	80	116
zusammen:		
getötet "	43	50
verletzt "	109	174

Die Statistik über die Anzahl und Art der Unfälle auf den französischen Hauptbahnen ist für die letzten fünf Jahre nachstehend im Zusammenhang aufgeführt.

Anzahl und Art der Unfälle.

J a h r	Mittlere Betriebslänge km	Entgleisungen			Zusammenstöße		
		auf der Strecke	in Stationen	insgesamt	auf der Strecke	in Stationen	insgesamt
1	2	3	4	5	6	7	8
1900	38 109	59	66	125	15	145	160
1901	38 274	32	30	62	28	99	127
1902	38 547	32	37	69	25	85	110
1903	39 105	34	22	56	15	63	78
1904	39 368	33	26	59	19	82	101

J a h r	Mittlere Betriebslänge km	V e r s c h i e d e n e U n f ä l l e			Z u s a m m e n		
		auf der Strecke	in Stationen	insgesamt	auf der Strecke	in Stationen	insgesamt
1	2	9	10	11	12	13	14
1900	38 109	1 120	1 392	2 512	1 194	1 603	2 797
1901	38 274	415	1 073	1 488	475	1 202	1 677
1902	38 547	433	922	1 355	490	1 044	1 534
1903	39 105	332	776	1 108	381	861	1 242
1904	39 363	361	680	1 041	413	788	1 201

Kleine Mitteilungen.

Verbindung der russischen und japanischen Bahnstrecken in der Mandschurei. Bei dem Bau der großen sibirischen Bahn, die in erster Linie dazu bestimmt war, eine Schienenverbindung mit dem Kriegshafen Wladiwostok herzustellen, wurde der östlichste Teil der Linie nicht, wie zuerst in Aussicht genommen, auf russischem Gebiet im Tale des Amur entlang geführt, sondern hierfür die kürzere Strecke durch die nördliche Mandschurei gewählt. Zu diesem Zweck wurde auf Grund von Verhandlungen zwischen Rußland und China im Jahre 1896 die Gesellschaft der chinesischen Ostbahn ins Leben gerufen, der zunächst die Konzession für eine an der mandschurischen Westgrenze an die Transbaikalinie anschließende und diese an der mandschurischen Ostgrenze mit der nach Wladiwostok führenden Ussurilinie verbindende Bahn erteilt wurde. Im Jahre 1898 wurde diese Konzession dann dahin erweitert, daß die Gesellschaft auch die Erlaubnis zum Bau einer bei Charbin von der vorbezeichneten Linie nach Süden abzweigenden und nach Port Arthur führenden Bahn erteilt wurde. Die Verwaltung der Gesellschaft der chinesischen Ostbahn lag natürlich ganz in russischen Händen. Die Strecke Charbin—Port Arthur ging aber in dem Friedensvertrag von Portsmouth zum weitaus größten Teile für Rußland verloren, indem nur das nördlichste Stück von Charbin bis Tschantschun in den Händen der chinesischen Ostbahngesellschaft verblieb, während die ganze südlich hiervon gelegene Strecke auf die unter japanischem Einfluß stehende Gesellschaft der südmandschurischen Eisenbahn überging. Die Endstation der ostchinesischen Eisenbahn befindet sich zurzeit in Kuantschentsy, während Tschantschun die Endstation der südmandschurischen Eisenbahn bildet.¹⁾

Im Juni vorigen Jahres ist nun zwischen Rußland und Japan ein

¹⁾ Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1905 S. 84 ff., insbesondere S. 100 ff., sowie die am Schlusse des Jahrgangs 1905 abgedruckte Karte.

vorläufiges Abkommen nebst Zusatzartikel und Verhandlungsprotokoll vereinbart worden, in dem gemäß Art. 8 des Portsmouther Friedensvertrags die Verbindung der ostchinesischen und südmandschurischen Eisenbahn beschlossen worden ist¹⁾. Der Inhalt des Übereinkommens ist im wesentlichen folgender:

Der Anschluß der beiden Linien erfolgt auf dem Grenzstriche der Station Kuantschentsy. Die südmandschurische Bahn verlängert ihr Gleis mit ihrer Spurweite von Tschantschun bis zu diesem Grenzstriche, und die ostchinesische Bahn baut von hier aus ein Gleis von derselben Spurweite bis zum Bahnsteig der Station Kuantschentsy. Ebenso verlängert umgekehrt die ostchinesische Bahn ihr Gleis mit ihrer Spurweite bis zu dem genannten Grenzstriche, und die südmandschurische Bahn baut von hier aus ein Gleis von derselben Spurweite bis zum Bahnsteig der Station Tschantschun. Beide Gesellschaften richten einen direkten Personen- und Güterverkehr ein und führen alle erforderlichen Bauten aus, um die durch die verschiedene Spurweite notwendig werdende Umladung der Waren auf den Endstationen mit tunlichst geringem Aufwand zu bewerkstelligen. Die Arbeiten sind zu beschleunigen und nach Möglichkeit gleichzeitig zu beenden. Jede Gesellschaft bestreitet die Kosten der Unterhaltung der Gleise, der Anlagen für die Umladung und der sonstigen Bahngebäude auf ihrer Teilstrecke.

Der Übergangsverkehr zwischen beiden Bahnen wird folgendermaßen geregelt: Die Personen- und Güterzüge der ostchinesischen Bahn gehen auf dem russischen Gleis bis zur japanischen Station Tschantschun, und umgekehrt die Züge der südmandschurischen Bahn auf dem japanischen Gleis bis zur russischen Station Kuantschentsy. Der Übergang der Reisenden und die Umladung der Güter findet also bei den von Norden kommenden Zügen in Tschantschun und bei den von Süden kommenden in Kuantschentsy statt. Die Fahrpläne werden gemeinsam von beiden Eisenbahngesellschaften festgesetzt. Für die Beförderung der Reisenden und Güter zwischen den beiden Endstationen werden in der Richtung von Norden nach Süden die Tarifsätze der ostchinesischen und in der Richtung von Süden nach Norden die Tarifsätze der südmandschurischen Bahn erhoben. Jede Gesellschaft ist berechtigt, das Verbindungsgleis und die Umladeanlagen der anderen unentgeltlich zu benutzen. Alle näheren Bestimmungen zur Durchführung des direkten Verkehrs werden von den beiden Gesellschaften untereinander vereinbart. Etwaige zwischen

¹⁾ Das Abkommen nebst Zusatzartikel und Verhandlungsprotokoll wird demnächst noch in seinem vollen Wortlaut im Archiv für Eisenbahnwesen abgedruckt werden.

ihnen entstehende Streitigkeiten werden durch eine gemeinsame Entscheidung der russischen und japanischen Regierung geschlichtet.

Um schon vor Beendigung der vorgesehenen Arbeiten eine Verbindung der beiden Linien herzustellen, wird die südmandschurische Bahn in der Nähe von Kuantschentsy eine vorläufige Station einrichten, und jede Gesellschaft wird auf ihrer Seite die erforderlichen Anlagen für den Übergang der Reisenden und die Umladung der Güter herstellen.

Nach Fertigstellung der von Tschantschun in östlicher Richtung nach Kirin führenden Bahn soll der Übergang der Personen, und zwar sowohl der von Norden nach Kirin oder Dalny (Port Arthur) als auch der auf der Kirinlinie oder der südmandschurischen Bahn nach Norden reisenden, auf der japanischen Station Tschantschun stattfinden, worüber nachträglich ein besonderes Abkommen zwischen den beteiligten Gesellschaften getroffen werden soll.

Die Station Kuantschentsy, die bisher gemeinsames Eigentum Rußlands und Japans bildete, soll aus praktischen Gründen im ausschließlichen Eigentum Rußlands verbleiben, das an Japan als Entschädigung für den Verzicht auf seine Rechte den Betrag von 560 393 Rubel zu zahlen hat. Rußland tritt die südlich eines bestimmten Punktes befindlichen Gleise sowie die Kohlengruben Schibeilin und Taotsjatun an Japan ab.

Die beiden Regierungen verpflichten sich, die erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, um die genaue Einhaltung der die beiden Gesellschaften betreffenden Bestimmungen durch diese zu gewährleisten.

Der fünfzigste Jahrestag der Eröffnung der ersten Eisenbahn in Argentinien ist am 30. August 1907 in Buenos Aires festlich begangen worden. Die argentinischen Zeitungen haben anlässlich dieses Gedenktages an die Schwierigkeiten erinnert, die sich zu Anfang dem Eisenbahnbau in Argentinien entgegengestellt haben und die hauptsächlich in dem Mangel an geübten Arbeitskräften bestanden. Der gewandte und im Eisenbahnbau erfahrene italienische Arbeiter war damals in Argentinien noch eine unbekannte Persönlichkeit, und so mußten die ersten Eisenbahnen mit Hilfe der halbwildern ländlichen Arbeitskräfte angelegt werden. Die eingeborenen Stämme in der Pampa verhielten sich dem Eisenbahnbau gegenüber durchaus wohlwollend.

Die Entwicklung des argentinischen Eisenbahnwesens hat sich in den verflossenen fünfzig Jahren ziemlich rasch vollzogen, wie aus den nachfolgenden, in der La Plata-Zeitung veröffentlichten Zahlen ersichtlich ist.

Die Ausdehnung des Schienennetzes hat betragen:

im Jahre 1857	10 km
„ „ 1867	572 „
„ „ 1877	2 262 „
„ „ 1887	6 868 „
„ „ 1897	14 997 „
„ „ 1906	20 654 „ .

Befördert wurden:

	Personen	Güter
im Jahre 1857	56 190	2 257 t
„ „ 1867	1 648 404	128 818 „
„ „ 1877	2 353 406	720 683 „
„ „ 1887	8 199 051	3 844 045 „
„ „ 1897	16 410 945	8 981 129 „
„ „ 1906	34 246 261	26 631 446 „ .

Der Reingewinn aus den Bahnunternehmungen betrug:

im Jahre 1857	6 737 Pesos Gold ¹⁾
„ „ 1867	554 079 „ „
„ „ 1877	2 032 835 „ „
„ „ 1887	8 547 212 „ „
„ „ 1897	11 736 678 „ „
„ „ 1906	33 455 572 „ „ .

Das Anlagekapital belief sich im Jahre 1906 auf 640 Mill. Pos. Gold (gleich 2 560 Mill. \$). Genau die gleiche Höhe erreichte merkwürdiger Weise in demselben Jahre der Wert der von den Eisenbahnen beförderten Güter.

Die argentinischen Zeitungen knüpfen an ihre Erörterungen über die bisherige Entwicklung des argentinischen Eisenbahnwesens die Mahnung, daß man auch fernerhin auf den Ausbau des vorhandenen Netzes eifrig bedacht sein müsse. Dem gleichen Gedanken gab der Minister der öffentlichen Arbeiten in seiner bei dem Festmahl gehaltenen Rede Ausdruck, indem er ausführte, daß die Ausdehnung der bisher gebauten 20 000 km Eisenbahnen unbedeutend sei, wenn man erwäge, was noch erstrebt werden müsse. In wenigen Jahren müsse das Netz der Eisenbahnen verdoppelt werden.

1) 1 Peso Gold etwa gleich 4 \$.

Über die **dem Konkurs und dem Zwangsverkauf** im Jahre 1907 verfallenen amerikanischen Bahnunternehmungen¹⁾ veröffentlicht die Zeitschrift „The Railway Age“, No. 26 vom 27. Dezember 1907 folgende Mitteilungen:

Im Jahre 1907 sind in Konkurs geraten 7 Bahnen mit zusammen 317 engl. Meilen Betriebslänge und einem Aktien- und Obligationenkapital von 13 585 000 \$; dem Zwangsverkauf haben 6 Bahnen mit einer Betriebslänge von zusammen 114 engl. Meilen und einem Aktien- und Obligationenkapital von 13 777 000 \$ unterlegen.

Die Anzahl der Konkurse und Zwangsverkäufe im Jahre 1907 war hiernach im Verhältnis zu den meisten früheren Jahren eine geringe. Nach den von der genannten Zeitschrift mitgeteilten und bis zum Jahre 1876 zurückgehenden Übersichten ist die Zahl der Konkurse in dem letzten Viertel des vergangenen Jahrhunderts fast ausnahmslos sehr viel höher gewesen als im Jahre 1907, sie erreichte beispielsweise im Jahre 1893 die Höchstziffer von 74 Bahnen mit einer Gesamtlänge von 29 340 engl. Meilen und einem Aktien- und Obligationenkapital von über 1³/₄ Milliarde Dollars. Seit Beginn dieses Jahrhunderts haben die Konkurse die Zahl von 10 in einem Jahre nicht überschritten. Die Zahl der Zwangsverkäufe war am höchsten im Jahre 1879 mit 65, erreichte im Jahre 1896 noch einmal die Höhe von 58 und ist von da an ziemlich ständig auf die niedrige Ziffer des Jahres 1907 gesunken.

Die eingangs bezeichnete Zeitschrift meint, daß die Eisenbahnen es ihren starken Rücklagen in den letzten günstigen Jahren zu verdanken hätten, wenn das allgemein wirtschaftlich und besonders den Eisenbahnen ungünstige Jahr 1907 so wenig Konkurse und Zwangsverkäufe aufweise.

Die Otavi Minen- und Eisenbahngesellschaft²⁾ teilt in ihrem Geschäftsbericht für das siebente Geschäftsjahr, das die Zeit vom 1. April 1906 bis 31. März 1907 umfaßt, mit, daß der Bau der Otavibahn vollendet und die Bahn in ihrem vollen Umfang in Betrieb genommen worden ist. Zu Beginn des Berichtsjahres waren die Erdarbeiten bis Kilometer 476 und die Gleislegung bis Kilometer 378 der im ganzen etwa 570 km langen Linie vorgeschritten. Die Generalunternehmung hat die Arbeiten derart gefördert, daß die Erdarbeiten bis zur Endstation Tsumeb ein-

¹⁾ Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1907, S. 788.

²⁾ Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1907 S. 541.

schließlich des Anschlußgleises an die Mine Tsumeb am 1. August 1906 und die Gleislegungsarbeiten am 24. August fertiggestellt waren. Die in der Konzession festgesetzte Frist für den Bau der Bahn ist somit eingehalten worden. Der Betrieb auf der Strecke Omaruru—Tsumeb wurde am 12. November 1906 eröffnet, und die Betriebsübernahme durch die Gesellschaft erfolgte am 16. Dezember 1906.

Zur Beschaffung des Wassers für Trinkzwecke und für den Lokomotivbetrieb sind längs der Bahn an einer Anzahl von Stationen Anlagen hergestellt worden, die brauchbares Wasser liefern. Die mit Personal besetzten Zwischenpunkte und Bahnmeistereien werden wöchentlich durch die Betriebszüge mit Wasser versorgt.

An Betriebsmitteln waren am 31. März 1907 vorhanden:

- 34 Stück $\frac{3}{4}$ gekuppelte Tenderlokomotiven,
- 20 Schlepptender,
- 96 Niederbordwagen,
- 20 Niederbordwagen mit Aufsätzen zur Kalkbeförderung für die Mine,
- 12 Niederbordwagen für Wasserbeförderung,
- 55 hochbordige offene Güterwagen,
- 20 gedeckte Güterwagen,
- 109 anderweitige Güterwagen,
- 3 Personen- und 1 Inspektionswagen.

Weitere Betriebsmittel sind inzwischen hinausgesandt worden oder werden demnächst von den Fabriken geliefert.

Nach der am 16. Dezember 1906 erfolgten Betriebsübernahme durch die Gesellschaft ist der Verkehr durch täglich einen gemischten Zug in jeder Richtung auf der Strecke Swakopmund—Usakos—Karibib und wöchentlich zwei gemischte Züge in jeder Richtung zwischen Usakos und Otjivarongo sowie zwischen Otjivarongo und Tsumeb bedient worden. Außerdem haben nach Bedarf besondere Güterzüge zwischen Swakopmund und Usakos, Usakos und Otjivarongo, Otjivarongo und Tsumeb sowie in entgegengesetzter Richtung verkehrt.

**Umfang der königl. bayerischen Staatsbahnen
am 1. Januar 1908.¹⁾**

Eisenbahndirektionen	Streckenlänge in Kilometern				
	im ganzen	hiervon kommen auf			
		Haupteisenbahnen		Nebeneisenbahnen	
		eigene	gepachtete	eigene	gepachtete
I. Augsburg	1 139,598	803,131	—	330,612	5,523
II. München	1 394,103	917,325	7,950	468,923	—
III. Nürnberg	1 486,291	817,224	1,597	609,866	7 604
IV. Regensburg	1 458,918	836,621	—	622,527	—
V. Würzburg	1 109,592	665,611	—	442,343	1,638
Summe im Betriebe	6 538,532	4 040,212	9,547	2 474,006	14,767
hiervon ab					
gepachtete Bahnstrecken	24,311	—	9,547	—	14,767
verbleibt Eigentum im Be-					
triebe	6 514,218	4 040,212	—	2 474,006	—
hierzu					
verpachtete Bahnstrecken	99,571	99,571	—	—	—
Gesamteigentum	6 613,789	4 139,783	—	2 474,006	—

Statistisches von den Eisenbahnen Rußlands.²⁾ Über den Personen- und Güterverkehr auf den russischen Bahnen in der ersten

¹⁾ Veröffentlicht im Verkehrsministerialblatt für das Königreich Bayern, eisenbahndienstlicher Teil, No. 2 vom 2. Januar 1908. Vgl. Archiv 1906, S. 623.

²⁾ Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1907 S. 982 ff.

Es muß an dieser Stelle darauf hingewiesen werden, daß die Monatshefte auch im Jahre 1907 bei der Bearbeitung des Zahlenmaterials und dessen Zusammenstellung von dem Jahr 1906 Abweichungen aufweisen. Machte schon der Inhalt der Monatshefte im Jahre 1906 eine Einschränkung der im Archiv mitgeteilten Angaben notwendig, so gibt der Inhalt der Monatshefte für das Jahr 1907 aufs neue Anlaß zu Abweichungen, die zum Teil einen unmittelbaren Vergleich mit den für frühere Jahre mitgeteilten Zahlen nicht mehr gestatten. Es kommt das

Hälfte des Jahres 1907, sowie über die in der gleichen Zeit für den Betrieb eröffneten Eisenbahnlinien ist den von der statistischen Abteilung des Ministeriums der Verkehrsanstalten herausgegebenen Monatsheften folgendes zu entnehmen:

Im Betrieb waren	Januar	Februar	März	April	Mai	Juni
überhaupt . . . Werst	62 958	64 483	64 483	64 483	64 485	64 503
davon:						
A. Bahnen von allgemeiner Bedeutung:						
Staatsbahnen:						
a) in Europa. . . Werst	29 529	31 820	31 820	31 820	31 822	31 822
b) „ Asien . . . „	9 316	9 316	9 316	9 316	9 316	9 316
Ussuri-Bahn . . . „	843	843	843	843	843	843
Privatbahnen . . . „	17 234	17 234	17 234	17 234	17 234	17 234
B. Bahnen von örtlicher Bedeutung . . . Werst	2 166	2 166	2 166	2 166	2 166	2 184
C. Bahnen des Großfürstentums Finnland . Werst	3 104	3 104	3 104	3 104	3 104	3 104

In der Zeit vom 1. Januar bis zum 30. Juni 1907 wurden für den öffentlichen Verkehr eröffnet: 941 Werst (= 1 005 km) und zwar:

im Januar 923 Werst:

- am 1. Januar 837 Werst: Bologoje—Wolkowysk (Nikolai-Bahn),
 „ 1. „ 58 „ : Mosty—Grodno (Nikolai-Bahn),
 „ 1. „ 20 „ : Zweiglinien bei den Stationen Welikije Luki, Newal, Molodetschno, Mosty, Wolkowysk und Polotsk (Nikolai-Bahn),
 „ 1. „ 8 „ : Andrejewzy—Wolkowysk (Weichsel-Bahn).

im Mai 18 Werst:

- „ 23. Mai 18 „ : Warschau—Radimin (Markow Zufuhrbahn).

überall dort in Betracht, wo die Neueinteilung nach den neugeschaffenen, größeren Bahnverwaltungen Platz gegriffen hat. Hierher gehören die Nordbahn, die Nordwestbahn und die Südbahn. Es gehören zum Bestande der:

Nordbahn: Moskau—Jaroslawl, Obuchowo—Wjätka, Jaroslawl—Archangelsk.

Nordwestbahn: St. Petersburg—Warschau, Baltische Bahn, Pskow—Riga.

Südbahn: Kursk—Ssewastopol—Charkow—Nikolajew, Obojan.

Ferner ist in der Anordnung der Bahnen insofern eine Änderung eingetreten, als die Trennung nach Staatsbahnen in Europa und in Asien aufgegeben worden ist. Es erscheinen jetzt alle Staatsbahnen in einer Gruppe. Wären die

Ferner sind in dem vorbezeichneten Zeitabschnitt zweite Gleise für den öffentlichen Verkehr eröffnet worden: 563 Werst (= 601 km) und zwar:

- am 1. Januar 553 Werst: Welikije Luki—Wolkowysk (Nikolai-Bahn),
 „ 1. „ 2 „ : Zweigbahnen bei Mosty und bei Polotzk,
 „ 1. „ 8 „ : Andrejewzy—Wolkowysk (Weichsel-Bahn).

Der Verkehr hat sich im allgemeinen, wie folgt, entwickelt:

	Januar	Februar	März	April	Mai	Juni
Personen wurden befördert (in Tausenden):						
überhaupt	8 088	7 809	9 466	11 817	15 725	14 704
davon auf den						
Staatsbahnen überhaupt .	5 457	5 283	6 459	8 090	11 128	9 732
davon a. d. Staatsbahnen:						
a) europäisches Rußland	5 132	4 965	6 105	7 721	10 735	9 318
b) asiatisches Rußland ¹⁾	325	318	354	369	393	414
Ussuri-Bahn	52	53	74	105	119	100
Privatbahnen	2 122	2 054	2 357	2 920	3 513	3 681
Bahnenörtlicher Bedeutung	457	420	575	702	965	1 191

Verhältnisse auch nur annähernd die gleichen, unter denen Verkehr und Betrieb in Europa und Asien sich abspielten, so ließe sich natürlich nichts gegen ein solches Zusammenlegen einwenden. Aber das ist doch nicht der Fall, und da es von sehr großem Interesse ist, die Entwicklung diesseits und jenseits des Ural verfolgen zu können, so ist in den nachfolgenden Zusammenstellungen in den Hauptabteilungen der neuen Anordnung der Monatshefte gefolgt. Aber als Ergänzung hierzu sind Unterabteilungen eingeschaltet worden, die die frühere Trennung nach Staatsbahnen in Europa und Asien beibehalten.

Sodann muß noch auf die Ussuri-Bahn hingewiesen werden. Die Bahn ist seit dem August 1906 in die Verwaltung der Chinesischen Ostbahn übergegangen. Die Monatshefte führen die Ussuri-Bahn ganz gesondert auf. Das ist beibehalten worden, weil im Laufe der Zeit aller Wahrscheinlichkeit nach sich ganz interessante Vergleiche über die Betriebsergebnisse unter russischer und unter der Verwaltung der Chinesischen Ostbahn ergeben könnten.

Endlich ist dann noch der Verkehr bei dem Übergangspunkte Ssosnowitze besonders angegeben worden, um demnächst, sobald für den im verflossenen Jahre eröffneten Übergangspunkt Skalmierschütze von den Monatsheften gleichfalls die Verkehrszahlen gebracht werden, durch Vergleichen der Zahlen ein Urteil darüber gewinnen zu können, welchen Einfluß der neue Übergang bei Skalmierschütze auf die beiden alten bei Alexandrowo und Ssosnowitze ausübt.

¹⁾ Auf den sibirischen Bahnen wurden

Personen befördert:						
in Tausenden.	165	178	196	244	257	267

	Januar	Februar	März	April	Mai	Juni
Güter gelangten zur Beförderung (in Tausenden Pud [1 Pud = 16,38 kg]):						
überhaupt	741 820	812 162	866 601	672 837	824 899	833 177
davon auf den						
Staatsbahnen überhaupt .	536 371	575 074	610 104	478 562	591 739	607 715
davon a. d. Staatsbahnen:						
a) europäisches Rußland .	503 662	546 082	583 092	454 041	566 719	573 674
b) asiatisches Rußland ¹⁾ .	32 709	28 992	27 012	24 521	25 020	24 041
Ussuri-Bahn	3 130	2 985	3 250	3 120	3 318	3 271
Privatbahnen	192 157	223 633	240 596	181 571	217 117	221 327
Bahnen örtlicher Bedeutung	10 162	11 470	12 651	9 584	12 725	10 864
Aus diesem Verkehr wurden vereinnahmt (in Tausenden Rubel):						
überhaupt	55 105	60 608	65 324	53 377	63 970	63 454
davon auf den						
Staatsbahnen überhaupt .	38 483	41 921	46 289	37 887	44 802	44 566
davon a. d. Staatsbahnen:						
a) europäisches Rußland .	35 976	35 923	39 907	32 076	38 365	38 120
b) asiatisches Rußland ¹⁾ .	2 512	5 998	6 382	5 811	6 437	6 437
Ussuri-Bahn	393	457	407	353	595	447
Privatbahnen	15 805	17 786	18 105	14 675	12 973	17 852
Bahnen örtlicher Bedeutung	421	444	523	462	600	589
oder für 1 Werst Bahnlänge:						
überhaupt (d. h. Durchschnitt vom 1. Januar bis zum Berichtsmonat einschließlich). Rubel	904	1 893	2 957	3 827	4 881	5 930
auf den						
Staatsbahnen überhaupt .	941	1 966	3 098	4 025	5 121	6 228
und zwar:						
a) europäisches Rußland .	1 137	2 275	3 538	4 552	5 445	6 960
b) asiatisches Rußland .	270	916	1 602	2 228	3 048	3 740
Ussuri-Bahn	470	1 017	1 503	1 926	2 638	3 173
Privatbahnen	921	1 942	2 971	3 809	4 871	5 902
Bahnen örtlicher Bedeutung	201	413	663	883	1 169	1 450

¹⁾ Auf den sibirischen Bahnen wurden befördert:

Güter:						
in Tausenden Pud	13 363	22 378	19 039	18 669	18 419	17 968
Einnahme hierfür:						
in Tausenden Rubel	2 363	4 443	4 131	3 775	4 449	4 751

Unter den beförderten Gegenständen können als die wichtigsten genannt werden:

	Januar	Februar	März	April	Mai	Juni
Wagenladungen						
I. Kohlen:						
überhaupt versandt	92 359	101 758	118 016	102 794	119 810	115 895
davon:						
a) aus dem Donezbezirk	57 017	66 307	82 934	68 605	85 638	79 943
die bedeutendsten Bestimmungsbahnen waren:						
Wladikawkas	930	1 527	1 904	1 441	1 394	1 495
Jekaterinen	18 428	19 466	25 610	23 018	27 761	25 251
Libau—Romny	683	726	1 003	1 048	1 776	1 139
Moskau—Brest	829	1 200	2 088	1 621	2 331	1 825
Moskau—Kasan	1 165	1 360	2 677	2 547	3 220	2 834
Moskau—Kiew—Woronesh	2 487	2 839	4 769	3 677	4 784	4 211
Kursk—Moskau—Nishny-						
Nowgorod	1 341	1 730	2 647	2 036	2 962	2 510
Riga—Orel	872	763	1 092	917	1 296	1 332
Rjasan—Uralsk	2 721	3 259	3 412	2 443	2 535	2 019
Nord	201	423	1 013	1 295	865	764
Nordwest	868	927	842	888	1 139	1 423
Südost	4 916	7 164	6 533	6 097	8 640	8 438
Südwest	8 232	12 028	8 930	6 803	8 730	8 441
Süd	11 399	10 070	16 659	11 384	13 361	13 268
für den Dienstgebrauch	3 228	4 165	4 742	3 217	2 968	3 654
b) aus dem polnischen Bezirk	33 078	32 413	32 136	31 129	29 958	32 028
die bedeutendsten Bestimmungsbahnen waren:						
Warschau—Wien	19 837	18 892	17 555	16 875	17 097	15 905
Lodz	6 025	5 752	6 215	5 357	4 688	5 658
Weichsel	5 922	6 267	6 878	7 462	6 898	8 046
Nordwest	367	456	452	593	412	444
Südwest	382	551	584	467	538	527
für den Dienstgebrauch	4 382	4 807	4 549	4 382	4 999	4 567

	Januar	Februar	März	April	Mai	Juni
Wagenladungen						
2. Salz:						
überhaupt versandt . . .	4 476	4 489	4 126	7 081	11 132	11 005
davon von den Bahnen:						
Baskuntschack	—	—	359	4 116	5 556	5 655
Süd	3 614	3 454	2 934	2 292	4 328	4 116
Südwest	392	545	385	585	722	735
3. Nafta und Naftarückstände:						
überhaupt versandt . . .	9 828	10 314	10 926	7 701	9 262	12 659
die bedeutendsten Bestimmungenbahnen waren:						
Wladikawkas	733	714	447	273	637	649
Jekaterinen	171	232	121	104	168	182
Transkaukasische	779	959	1 224	1 598	1 422	827
Moskau—Brest	719	777	587	420	345	491
Moskau—Kasan	670	1 399	1 278	939	910	887
Moskau—Kiew—Woronesh	79	111	112	55	124	153
Moskau—Kursk und Moskau—Nishny-Nowgorod	1 658	1 773	2 325	931	873	2 223
Nikolai	1 084	682	1 248	738	791	1 446
Riga—Orel	328	27	65	126	117	214
Rjasan—Uralsk	512	157	246	120	252	244
Ssamara—Slatoust	535	480	481	425	389	891
Ssysran—Wjasma	316	453	489	335	139	134
Nord	1 167	1 357	1 185	449	1 462	2 255
Taschkent	406	449	215	514	778	1 260
Südost	144	130	241	109	247	256
für den Dienstgebrauch .	5 117	4 937	6 357	4 027	5 594	4 978
4. Petroleum und andere Produkte aus Naphtha:						
überhaupt versandt . . .	10 310	10 696	12 009	8 517	6 794	6 528
die bedeutendsten Bestimmungenbahnen waren:						
Warschau—Wien	238	143	118	114	121	111
Wladikawkas	556	257	482	304	377	360
Jekaterinen	238	157	126	76	96	104

	Januar	Februar	März	April	Mai	Juni
Wagenladungen						
Transkaukasische	3 926	6 826	8 086	5 661	4 040	3 346
Moskau—Kasan	93	39	23	21	9	27
Moskau Kiew—Woronesh	251	139	175	42	35	61
Moskau—Kursk und Moskau—Nishny-Nowgorod	269	129	111	80	74	100
Nikolai	174	348	269	256	329	415
Perm	88	60	17	75	104	127
Weichsel	617	432	530	402	422	431
Riga—Orel	217	134	91	86	70	125
Rjasan—Uralsk	327	66	82	241	45	78
Ssamara—Slatoust	237	155	90	22	68	108
Mittelasiatische	168	169	131	58	87	154
Ssysran—Wjasma	159	41	40	8	14	21
Nord	99	53	39	12	6	6
Nordwest	431	235	177	76	74	126
Südost	329	241	389	470	326	444
Südwest	669	425	469	246	237	349
Süd	396	217	168	120	126	152
für den Dienstgebrauch	184	257	128	132	111	82
5. Getreide (d. h. Roggen, Weizen, Hafer, Gerste, Buchweizen, Hirse, Mehl, Grütze, Mais, Erbsen, Kartoffeln, Saat, Ölkuchen, Aussiebsel, Kleie, Kaff), das den Grenzen des Reiches zugeführt wurde:						
überhaupt	25 206	19 797	23 709	22 771	29 246	21 832
davon:						
zu den Baltischen Häfen	6 187	3 544	4 003	1 637	2 116	2 680
zu den Häfen des Schwarzen und Asowschen Meeres	11 098	10 928	12 964	14 509	21 918	14 921
zur westlichen Landesgrenze überhaupt	7 377	4 723	5 692	5 522	4 616	3 558
davon im besonderen nach:						
Grajewo	2 120	779	1 448	1 430	1 234	572
Mlawa	1 360	853	1 132	1 228	1 002	975
Alexandrowo	2 116	1 815	1 753	1 614	1 042	904
Sosnowitze	1 043	600	532	512	382	382

Endlich hat die nachfolgende Aufzeichnung Aufnahme gefunden, um den Lesern die Möglichkeit zu gewähren, die Produktionsgebiete Rußlands aufzufinden, aus denen den einzelnen Übergangspunkten¹⁾ und den zu diesen gehörigen preussischen Hafenplätzen Getreide zugeführt wird:

Lauf. No.	Versandbahn	Januar	Febr.	März	April	Mai	Juni
		Wagenladungen					
G r a j e w o							
1	Bjelgorod—Ssumy	3	3	3	—	1	—
2	Wladikawkas	17	4	3	5	1	5
3	Jekaterinen	21	5	4	7	9	6
4	Libau—Romny	31	3	6	6	22	30
5	Moskau—Brest	37	7	9	6	6	1
6	Moskau—Kasan	44	16	2	12	2	1
7	Moskau—Kiew—Woronesh	189	50	151	77	81	48
8	Moskau—Kursk	65	15	14	3	3	—
9	Perm	10	2	1	—	1	12
10	Poljessje	47	6	4	26	13	—
11	Weichsel	112	92	75	26	33	3
12	Riga—Orel	20	2	3	17	15	—
13	Rjasan—Uralsk.	15	4	17	23	12	12
14	Ssamara—Slatoust	6	5	6	—	—	—
15	Sibirische	3	1	—	—	—	—
16	Ssysran—Wjä-ma.	9	4	10	3	2	—
17	Nordwest	25	8	14	32	30	16
18	Südost	149	78	196	299	43	5
19	Südwest	1157	358	834	783	843	331
20	Süd	85	28	40	28	59	54

¹⁾ Über Wirballen ist in den ersten 6 Monaten keine einzige Wagenladung Getreide eingegangen. Die Zusammenstellung ist daher fortgefallen.

Lauf. No.	Versandbahn	Wagenladungen					
		Januar	Febr.	März	April	Mai	Juni
M l a w a							
1	Bjelgorod—Ssumy	—	—	1	4	—	—
2	Wladikawkas	17	8	1	40	14	44
3	Jekaterinen	27	26	34	54	15	5
4	Libau—Romny	8	2	2	3	3	—
5	Moskau—Brest	11	2	3	3	1	2
6	Moskau—Kasan	8	3	2	6	3	1
7	Moskau—Kiew—Woronesh	7	7	18	7	11	3
8	Poljessje	23	5	6	22	2	—
9	Weichsel	393	330	390	322	241	207
10	Rjäsan—Uralsk	46	41	39	22	21	11
11	Sibirische	—	—	2	6	—	—
12	Ssysran—Wjäsma	48	23	11	14	25	2
13	Nordwest	3	—	—	1	1	—
14	Südost	17	41	26	55	27	2
15	Südwest	638	293	486	555	551	549
16	Süd	100	55	83	59	28	73
A l e x a n d r o w o							
1	Warschau—Wien	306	265	252	191	177	124
2	Wladikawkas	7	17	—	—	1	4
3	Jekaterinen	90	72	27	21	21	16
4	Libau—Romny	18	9	8	10	2	—
5	Lodz	11	19	6	3	—	—
6	Moskau—Brest	27	49	29	43	40	29
7	Moskau—Kasan	5	—	—	—	10	4
8	Moskau—Kiew—Woronesh	144	168	230	96	76	81
9	Moskau—Nishny-Nowgorod	11	7	3	—	—	—
10	Poljessje	31	16	14	11	4	2
11	Weichsel	121	106	115	106	115	100
12	Riga—Orel	14	17	6	23	20	4
13	Rjäsan—Uralsk	16	18	31	27	4	14
14	Ssysran—Wjäsma	2	5	3	9	2	5
15	Nordwest	17	12	8	9	5	7
16	Südost	189	134	122	72	9	16
17	Südwest	847	715	808	918	483	413
18	Süd	260	186	91	76	84	85

Lauf. No.	Versandbahn	Januar	Febr.	März	April	Mai	Juni
		Wagenladungen					
Ss os no w i t z e							
1	Warschau—Wien	49	58	40	36	51	31
2	Wladikawkas	2	1	—	4	3	4
3	Jekaterinen	59	26	32	5	1	2
4	Libau—Romny	10	6	8	2	1	—
5	Moskau—Brest	35	14	9	17	15	3
6	Moskau—Kasan	7	1	—	9	1	—
7	Moskau—Kiew—Woronesh . . .	103	117	44	30	29	24
8	Moskau—Kursk	18	1	—	—	—	1
	Moskau—Nishny-Nowgorod . . .	25	6	13	—	8	1
9	Poljessje	20	19	19	16	13	5
10	Weichsel	77	70	50	45	47	92
11	Riga—Orel	50	32	45	53	29	25
12	Rjasan—Uralsk	63	31	33	16	12	12
13	Ssysran—Wjasma	2	—	—	—	—	—
14	Nord	17	26	18	35	27	31
15	Nordwest	—	3	—	—	—	2
16	Südost	239	102	105	86	34	51
17	Südwest	167	57	78	123	78	75
18	Süd	94	21	33	33	22	16

Rechtsprechung und Gesetzgebung.

Rechtsprechung.

Haftpflichtrecht.

Erkenntnis des Reichsgerichts, VI. Zivilsenats, vom 14. März 1907 in Sachen des Königlich Bayerischen Eisenbahnfiskus, vertreten durch die Generaldirektion der Königlich Bayerischen Staatsbahnen zu M., Beklagten und Revisionsklägers, wider die Gutsbesitzersehefrau P. K. zu M., Klägerin und Revisionsbeklagte.

Haftung der Eisenbahn für Unfälle von Reisenden beim Verlassen der Bahnsteige infolge Unterlassung von Sicherheitsvorkehrungen.

Tatbestand.

Die Klägerin kam am 10. März 1900 abends nach 8 Uhr mit einem Personenzuge von T. auf dem Zentralbahnhofe in M. an; als sie den Wagenabteil, in dem sie gefahren war, verlassen hatte, stieß sie auf dem Bahnsteig alsbald mit der rechten Hüfte gegen ein Winkeleisen, das an einem in der Bahnhofshalle aufgestellten, auf Rollen beweglichen, zur Benutzung bei Reparaturen an der Glas- und Eisenbedachung der Halle bestimmten eisernen Gerüst angebracht war. Sie behauptet, durch den heftigen Stoß erhebliche innere Verletzungen erlitten zu haben, die eine langwierige Behandlung und schließlich eine Operation nötig machten, und deren Schadensfolgen noch nicht abgeschlossen und noch nicht zu übersehen seien. Für den entstandenen und noch weiter entstehenden Schaden macht sie den Beklagten verantwortlich, der ihr aus dem Reichshaftpflichtgesetze, dem Transportvertrage und aus dem Gesichtspunkte der unerlaubten Handlung nach dem Bürgerlichen Gesetzbuche hafte.

Das Landgericht hat den mit der Klage geltend gemachten Anspruch, soweit er sich auf das Reichshaftpflichtgesetz stützt, dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt, im übrigen die Klage abgewiesen. Gegen dessen Urteil legte der Beklagte Berufung ein, der sich die Klägerin anschloß. Das Oberlandesgericht hat die Anschlußberufung zurückgewiesen, auf die Berufung des Beklagten aber das erste Urteil dahin eingeschränkt, daß

es die Klageansprüche, soweit sie auf das Reichshaftpflichtgesetz gestützt sind, zur Hälfte dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt, im übrigen die Klage abweist.

Gegen dieses Urteil des Berufungsgerichts hat der Beklagte nunmehr Revision eingelegt, der sich abermals die Klägerin angeschlossen hat.

Die Revision des Beklagten und die Anschließung der Klägerin sind zurückgewiesen worden

a u s f o l g e n d e n G r ü n d e n :

In der Anwendung des § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes auf den Unfall der Klägerin war dem Berufungsgericht nicht beizustimmen. Mit dem Urteil des erkennenden Senats, Entscheidungen des Reichsgerichts, Bd. 55, S. 229, geht das Berufungsgericht davon aus, daß ein Unfall „bei dem Betriebe“ einen ursächlichen Zusammenhang mit diesem, aber auch außerdem einen äußeren, zeitlichen und örtlichen Zusammenhang mit einem konkreten Betriebsvorgange der Eisenbahn erfordert. Der Unfall der Klägerin hat sich nun ereignet auf dem Bahnsteig der Bahnhofshalle, auf welchem die Klägerin nach dem Verlassen des Zuges dem Ausgange zuschritt. Mit dem Stillstehen des Eisenbahnzuges hört nun die Beförderungstätigkeit der Eisenbahn, die vorzugsweise die Gefahrenquelle des Bahnbetriebes darstellt, auf; indessen können auch beim Aussteigen gewisse gefährliche Eigentümlichkeiten dieses Betriebes Unfälle erzeugen, die alsdann unter § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes fallen. Dahin gehört namentlich die durch den Betrieb der Eisenbahn, die baldigst zu erwartende Weiterbewegung des Zuges auf Zwischenstationen gebotene Eile. Unfälle dagegen, die der Passagier nach dem Aussteigen auf dem Bahnsteig erleidet, gehören hierher nicht; wohl können Gedränge und Eile eines Reisenden auf dem Wege zum Zuge den ursächlichen Zusammenhang mit dem Eisenbahnbetriebe herstellen, nicht aber das Verlangen, schnell den Zug und das Gedränge des Bahnverkehrs hinter sich zu lassen, wenn er am Bestimmungsort angekommen ist. Die Klägerin wollte aber nicht etwa umsteigen und nach einem anderen, alsbald abfahrenden Zuge sich begeben, sie strebte vielmehr nach Hause; wenn sie hierbei Eile entwickelte, so hat diese mit dem Eisenbahnbetriebe nichts zu tun. (Vgl. außer der vorangeführten Entscheidung des Reichsgerichts die Urteile Jur. Wochenschrift 1901, S. 84, 85; 1904, S. 484 No. 6; S. 486 No. 11; Eger, Reichshaftpflichtgesetz 6. Aufl., S. 11, 12, 14, 16, 27, 32). Das Berufungsgericht nimmt nun an, daß der in die Halle einfahrende Zug, mit dem die Klägerin ankam, Verspätung hatte, und, da er um so eher aus der Bahnhofshalle wieder leer hinausgeschoben werden mußte, für das Aussteigen Eile geboten war, die Klägerin wenigstens diese für geboten

erachtet habe. Auch damit wäre aber nur die Eile des Aussteigens, nicht die des Weitergehens auf dem Bahnsteige mit dem Eisenbahnbetriebe in ursächliche Verbindung gebracht, und so erklärt das Berufungsgericht den Vorgang weiter so, daß die Wirkung des eiligen Absprunges physikalisch auch auf die nächsten Schritte der Klägerin auf dem Bahnsteige sich fortgepflanzt habe, und in dieser Weise der Unfall mit dem Aussteigen in einen Akt zusammenfalle. Allein diese Erklärung des Vorganges ist nicht nur in hohem Grade unwahrscheinlich — das Hinausschieben der entleerten Züge aus der Halle der großen Endstationen pflegt erfahrungsgemäß nicht so eilig zu sein, daß nicht das Aussteigen der Passagiere ganz ruhig sich abwickeln könnte — sie ist auch in dem Parteivorbringen und in der Beweisaufnahme ohne jede Unterlage und ist daher von der Revision mit Recht als tatbestandswidrig bezeichnet worden. Die Klägerin hat zwar im allgemeinen sich auf die Eile des Aussteigens berufen; darunter kann aber nur die naheliegende, auch vom ersten Richter angenommene und rechtsirrigerweise mit dem Eisenbahnbetrieb in Beziehung gebrachte Eile verstanden werden, mit der der angekommene Passagier sich bestrebt, den Wagen und den Bahnhof möglichst rasch zu verlassen und nach Hause oder in das Hotel zu kommen; daß sie an ein drohendes Wiederabfahren des Zuges gedacht habe und deshalb eilends ausgestiegen sei, hat die Klägerin selbst nicht geltend gemacht. Ebensowenig aber, daß sie nicht sowohl ausgestiegen, als aus dem Wagen heraus- und heruntergesprungen und vermöge der Kraft dieses Sprunges sofort gegen das Hindernis des Gerüstes gestürzt oder geflogen sei. In Wahrheit liegt nichts weiteres vor und konnte nichts weiteres festgestellt werden, als daß die Klägerin mit einer gewissen natürlichen Eilfertigkeit ausgestiegen und mit derselben Eilfertigkeit, ohne sich umzublicken, auf dem Bahnsteige dem Ausgange zu weitergegangen und hier bei den ersten Schritten gegen das Winkeleisen des Gerüstes gestoßen ist. Dieser Tatbestand rechtfertigt aber die Anwendung des § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes nicht.

Dagegen war, wiederum im Gegensatze zu den Urteilen der Vorinstanzen, eine Haftung des Beklagten für den Unfall und seine Folgen wegen Verschuldens nach §§ 823, 31, 39 B. G. B. anzuerkennen. Wenn auch in der Aufstellung des Gerüstes überhaupt eine Fahrlässigkeit eines Vertreters des Beklagten nicht zu erblicken ist, so liegt doch die offenbare Tatsache vor, daß das Gerüst für den Menschenverkehr auf dem Bahnsteige ein Hindernis bildete, das, insbesondere bei der auf den Bahnsteigen gewöhnlichen Eile der Passanten, Gefahren für die körperliche Unversehrtheit zu erzeugen geeignet war. Auf ein solches Hindernis mußte das dort verkehrende Publikum in zweckentsprechender Weise

aufmerksam gemacht werden, sei es, daß eine Person bei dem Gerüst aufgestellt wurde, die das Publikum anwies, vor dem letzteren sich zu hüten und den Weg seitwärts zu nehmen, sei es, daß an dem Gerüste selbst ein deutlich sichtbares Plakat angebracht wurde, oder sei es, daß das Gerüst durch einen, jedem in die Augen fallenden, von der Umgebung deutlich sich abhebenden, grellen Anstrich allgemein kenntlich gemacht wurde. Daß derartige Vorkehrungen immerhin noch eine Möglichkeit für Unfälle übrig lassen und die Gefahr nicht absolut ausschließen, kann nicht, wie das Gericht erster Instanz angenommen hat, die Kausalität ihrer Unterlassung zu dem Unfälle ausschließen, wenn die Vorkehrungen nur erfahrungsgemäß geeignet sind, den aus der Gefährlichkeit der Einrichtung drohenden Unfällen im allgemeinen und in der Regel vorzubeugen. Das kann für die bezeichneten Vorkehrungen aber nicht in Abrede genommen werden; es ist daher anzunehmen, daß, wenn sie getroffen worden sein würden, der Unfall der Klägerin vermieden worden wäre. Daß eine Fahrlässigkeit eines bestimmten Vertreters des Beklagten seitens der Klagepartei dargetan werde, ist nicht erforderlich; die gefährliche Einrichtung befand sich als ein dauernder unter den Augen der Vorstandspersonen des Beklagten im Hauptbahnhofe in M., am Sitze der Verwaltung des Beklagten; er mußte von dessen Vertretern wahrgenommen werden; war er aber wahrgenommen, so mußte auch Abhilfe geschaffen werden. (Vgl. Jur. Wochenschr. 1904, S. 88 No. 5; S. 232 No. 2; Entscheidungen des Reichsgerichts Bd. 53, S. 276.) Eine durch Fahrlässigkeit eines Vertreters des Beklagten (§§ 276, 30, 31, 89 B. G. B.) verschuldete Körperverletzung der Klägerin, für die der Beklagte nach § 823 B. G. B. einstehen muß, ist daher für gegeben zu erachten.

Ob daneben auch noch eine Haftung des Beklagten aus dem Transportvertrage begründet sein würde, oder ob dieser, wie die Gerichte der Vorinstanzen angenommen haben, der erhobene Einwand der Verjährung aus § 683 B. G. B. entgegenstehen würde — vgl. darüber einerseits Jur. Wochenschr. 1905, S. 484 No. 1, andererseits Entscheidungen des Reichsgerichts Bd. 62, S. 119 und Bd. 64 S. 41; Jur. Wochenschr. 1906, S. 552 No. 21 — kann unerörtert bleiben, da ihre rechtlichen Wirkungen zugunsten der Klägerin über diejenigen der Schadensersatzverpflichtung nach § 823 B. G. B. nicht hinausreichen würden.

Ein mitwirkendes eigenes Verschulden der Klägerin an dem Unfälle ist von dem Berufungsgericht zu Recht angenommen worden. Auch wenn dieses Verschulden nicht der vom Beklagten auf Grund des § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes zu vertretenden Betriebsgefahr, sondern dem nach §§ 31, 89 B. G. B. von ihm gleichfalls zu vertretenden Verschulden seiner Vertreter gegenübertritt, erscheint die vom Berufungsgericht nach

maßgabe des § 254 B. G. B. vorgenommene Verteilung des Schadens je zur Hälfte auf beide Parteien gerechtfertigt. Die erörterte schuldhaftige Unterlassung von Sicherheitsvorkehrungen seitens des Beklagten und die Unachtsamkeit der Klägerin, die bei Beobachtung der auf dem Bahnsteig eines Bahnhofes stets gebotenen Aufmerksamkeit auf Hindernisse aller Art, die den Passanten sich entgegenstellen können, das Gerüst unbedingt hätte wahrnehmen müssen, halten einander das Gleichgewicht, so daß die getroffene Abwägung zu billigen war.

Hieraus ergibt sich für die Revision des Beklagten, daß zwar ihr Angriff, die Bestimmung des § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes sei auf den vorliegenden Tatbestand zu Unrecht angewendet, für begründet zu erachten, die Revision aber dennoch zurückzuweisen war, weil die Entscheidung des Berufungsgerichts aus einem anderen rechtlichen Gesichtspunkte zutreffend erschien (§ 563 Z. P. - O.), für die Anschließung der Klägerin, daß diese in der Hauptsache gleichfalls als unbegründet zurückzuweisen war, und daß die im Berufungsurteil ausgesprochene Beschränkung der Schadensersatzverpflichtung des Beklagten auf die im Reichshaftpflichtgesetz bestimmten Ersatzansprüche der Verletzten in Wegfall zu bringen war.

Bürgerliches Recht.

Urteil des Königlichen Oberlandesgerichts in Cöln vom 5. Oktober 1907 in Sachen des Preußischen Eisenbahnfiskus, vertreten durch die Königliche Eisenbahndirektion in C., Beklagten und Berufungsklägers, gegen 1. den Friseur K. in C., 2. die Rentner Carl und Heinrich L. in C., Kläger und Berufungsbeklagte.

Unterlassung von Störungen durch Fahrkartendruckmaschinen.

Tatbestand.

Die Kläger zu 2 als Eigentümer und der Kläger zu 1 als Mieter des Hauses M...straße 50 in C. haben gegen den Eisenbahnfiskus, der im Nebenhause M...straße 46—48 im Hintergebäude eine Fahrkartendruckerei betreibt, mit der Behauptung, daß die Druckereimaschinen einen für den Nachbar unerträglichen Lärm verursachen, Klage erhoben auf Unterlassung jeder Einwirkung, insbesondere der Zuführung von ruhestörendem Lärm und Geräusch, und auf Schadenersatz wegen der bereits eingetretenen Gesundheitsschädigungen der Familie des Klägers zu 1. Durch Teilurteil vom 7. Dezember 1906 ist der Beklagte in erster Instanz verurteilt worden, den Betrieb der Maschinen während der Nachtzeit zu unterlassen. In den Gründen des Urteils ist ausgesprochen, daß die Lärmzuführung bei Tage über das nach den örtlichen Verhältnissen Gewöhnliche nicht hinaus-

gehe und deshalb zu dulden sei, daß es aber dem Schlußurteil überlassen bleiben könne, dies festzustellen.

Gegen das Teilurteil hat der Beklagte Berufung eingelegt mit dem Antrage, nach seinem in erster Instanz gestellten — auf Klageabweisung gerichteten — Antrag zu erkennen. Er hat unter Wiederholung seiner erstinstanzlichen Ausführungen geltend gemacht, daß die Fahrkartendruckerei zum Betriebe der Eisenbahn mitgehöre, und daß gegenüber der Eisenbahnanlage einschließlich der Hilfsanlagen Betriebseinstellung nicht gefordert werden könne. Der § 6 der Gewerbeordnung, wonach die Gewerbeordnung auf den Gewerbebetrieb der Eisenbahnunternehmungen keine Anwendung findet, werde von der neueren Rechtsprechung und Verwaltungspraxis nicht nur auf das eigentliche Transportgewerbe, sondern auch auf solche Nebenbetriebe der Eisenbahn, die nur ein Zubehör des Hauptbetriebes bildeten, bezogen. Wie die Gewerbeordnung, so seien auch die Vorschriften des B. G. B. über die Rechte der Grundbesitzer gegenüber Einwirkungen nicht anwendbar bei Einwirkungen durch Nebenbetriebe der Eisenbahn, da die gesamte Eisenbahnanlage der Genehmigung und Beaufsichtigung des Ministers für öffentliche Arbeiten unterstehe. Gegenwärtig arbeite übrigens die Druckerei nur bis abends 10 Uhr und von 6 Uhr früh ab; es könne jedoch nicht zugesagt werden, daß nicht die Notwendigkeit eintreten könne, den Nachtbetrieb für die Fahrkartendruckerei wieder aufzunehmen.

Die Kläger haben Zurückweisung der Berufung beantragt und hilfsweise unter Anschlußberufung den Antrag gestellt:

den Beklagten zu verurteilen, bei den von ihm im Hintergebäude des Hauses M...straße 46—48 in C. veranstalteten Druckereibetrieb solche Einrichtungen herzustellen, die die Zuführung von Geräuschen für das Haus M...straße 50 über das nach den örtlichen Verhältnissen bei Grundstücken dieser Lage gewöhnliche Maß ausschließen, allenfalls dem Beklagten nach Anhörung eines Gutachters die Herstellung bestimmter zur Erreichung des Zweckes ausreichender Anlagen anzubefehlen.

Der Beklagte hat Zurückweisung der Anschlußberufung beantragt.

E n t s c h e i d u n g s g r ü n d e .

Die Berufung ist unbegründet.

Es mag dahingestellt bleiben, ob die Gewerbeordnung auf solche Hilfsbetriebe der Eisenbahn, wie die Fahrkartendruckerei, Anwendung findet oder nicht. Fände die Gewerbeordnung Anwendung, so würde der § 26 dieses Gesetzes, der gegenüber einer genehmigten gewerblichen Anlage die Klage auf Einstellung des Betriebes verbietet und nur eine

solche auf Herstellung von Einrichtungen, welche die benachteiligende Wirkung ausschließen, oder auf Schadloshaltung zuläßt, der Untersagung des Nachtbetriebs der Fahrkartendruckerei nicht entgegenstehen. Denn der Betrieb ist kein solcher, für den es nach seiner Natur wesentlich wäre, daß er ohne Unterbrechung Tag und Nacht durchginge; die Anordnung des Ruhens zur Nachtzeit, wenn dieses mit einem gehörigen Betriebe vereinbar und tunlich ist, enthält aber keinen Widerspruch zu der Genehmigung des Betriebes. Es fragt sich, ob die Fahrkartendruckerei als ein Teil des Eisenbahnunternehmens privaten Einsprüchen ebenso wie der eigentliche Eisenbahnbetrieb gänzlich entzogen ist. Der § 4 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838, der die Bahnanlage der Genehmigung des Ministers vorbehält, ist in einer allerdings über den nächsten Wortlaut auszudehnenden Fassung:

„Die Bahnlinie in ihrer vollständigen Durchführung durch die Zwischenpunkte, sowie die Verhältnisse der Konstruktion sowohl der Bahn als der anzuwendenden Fahrzeuge“,

so wenig bestimmend, daß für die Entscheidung der Frage auf die grundlegende Erwägung zurückzugehen ist, daß die Eisenbahn als eine im allgemeinen Interesse mit öffentlich-rechtlichen Befugnissen und Pflichten zur Sicherung der Erfüllung ihrer Aufgabe der Gewährleistung schneller und gefahrloser Beförderung von Personen und Gütern ausgestattete Einrichtung durch negatorische Ansprüche des bürgerlichen Rechts nicht berührt werden darf. Aus dieser Erwägung heraus wird man z. B. Reparaturwerkstätten, die mit den Bahnanlagen in räumlichem Zusammenhang stehen, dem privilegierten Eisenbahnbetrieb zurechnen. Zurückzuweisen ist dagegen die Auffassung des Beklagten, daß alle Hilfsanlagen, auch die dem Eisenbahnzweck nur in entferntester Mittelbarkeit dienenden, die der Eisenbahnunternehmer in eigenem Betrieb zu unterhalten für nützlich erachtet, allein deshalb, weil sie mit zum Gewerbebetrieb des Unternehmens gehören, das gleiche Vorrecht genießen sollen. Dieser Auffassung ist bereits in der Zeitschrift des Vereins der Deutschen Eisenbahnverwaltungen von 1901 widersprochen worden, indem dort von Oesterlen S. 488 ausgeführt wird, daß, abgesehen von § 26 der Gewerbeordnung, dessen Anwendung, soweit nicht landesgesetzlich auf den Eisenbahnbetrieb überhaupt ausgedehnt, auch für Hilfsbetriebe der Eisenbahn zu verneinen sei, es den an die Anlagen der Hilfsbetriebe angrenzenden Eigentümern freistehe, bei unzulässigen Einwirkungen auf ihr Grundstück gemäß §§ 906, 907 und 1004 B. G. B. auf Unterlassung der Beeinträchtigung und unter Umständen sogar auf Beseitigung der Anlage zu klagen.

Die hier in Rede stehende Anlage, eine Fahrkartendruckerei, die in der Nähe des Hauptbahnhofs in C. gelegen, aber nicht räumlich mit dem-

selben verbunden ist, dient mittelbar dem Eisenbahnbetrieb, indem die gedruckten Fahrkarten zur Abfertigung der Reisenden notwendig sind; die Zwecke der Eisenbahn erfordern aber weder einen bestimmten Platz für die Anlage, noch überhaupt die Herstellung in eigenem Betrieb; und was insbesondere den Betrieb zur Nachtzeit anbetrifft, so kann derselbe, sofern nicht schon stärkerer Tagesbetrieb ihn überflüssig machen würde, entbehrt werden, wenn für weitere Anlagen oder anderweitige Beschaffung entsprechend Vorsorge getroffen wird. Die Ausschließung der Bestimmungen des B. G. B. über die Rechte der Grundbesitzer gegenüber störenden Einwirkungen aus dem Grunde, weil die Druckerei zur Eisenbahnanlage gehöre, erscheint daher nicht gerechtfertigt.

Wie der Vorderrichter mit zutreffender Begründung auf Grund der Augenscheinnahme im Beweissicherungsverfahren und des Gutachtens D. festgestellt hat, verursachen die Druckereimaschinen bei Nacht ein solches Geräusch, daß den Bewohnern des Hauses M...straße 50 Ruhe und Schlaf gestört und dadurch eine wesentliche Beeinträchtigung der Benutzung dieses Hauses herbeigeführt wird, und zwar durch eine nach den örtlichen Verhältnissen nicht gewöhnliche Benutzung des Grundstücks des Beklagten. Wenn auch gegenwärtig während der Nacht, wenigstens in den Stunden zwischen 10 Uhr abends und 6 Uhr morgens, kein Betrieb stattfindet, so ist doch die Gefahr der jederzeitigen Wiederaufnahme des Nachtbetriebes gemäß den eigenen Erklärungen des Beklagten gegeben. Da die Beweisaufnahme ferner ergibt, daß die Anbringung von Schallvorhängen keine nennenswerte schalldämpfende Wirkung hervorzubringen vermochte, woraus zu entnehmen ist, daß erfolgversprechende Einrichtungen zur Abhaltung des Geräusches hier nicht ausführbar sind, ist die Verurteilung des Beklagten zur Unterlassung des Nachtbetriebes als gerechtfertigt nach §§ 906 und 1004 und hinsichtlich des Klägers zu 1, als Mieters, gemäß § 862 B. G. B. aufrechtzuhalten, die Berufung daher, dem Hauptantrag der Kläger entsprechend, ohne daß auf den Hilfsantrag derselben einzugehen ist, zurückzuweisen.

Kanalisationsgebühren.

Erkenntnis des Königlichen Oberverwaltungsgerichts, II. Senats, vom 5. November 1907, in Sachen des Preußischen Eisenbahnfiskus, vertreten durch die Königliche Eisenbahndirektion zu B., Klägers und Revisionsklägers, wider den Magistrat zu Ch., Beklagten und Revisionsbeklagten.

Der Ersatz eines Gebäudeteiles durch ein dem abgebrochenen Teile im wesentlichen gleiches und wie jenes dem Hauptgebäude eingeordnetes Bauwerk bildet niemals einen Neubau und kann einen Anbau höchstens dann bilden, wenn es für das Hauptgebäude etwas bisher nicht vorhandenes, ihm hinzutretendes schafft.

G r ü n d e :

Die Kanalisationsordnung der Stadt Ch. läßt die Verpflichtung zur Errichtung von Beiträgen zu den Kosten der Schwemmkanalisation entstehen bei der Errichtung eines Neubaus oder Anbaus, und es kommt lediglich darauf an, ob die bauliche Veränderung, welche der Kläger mit dem Abort des Stellwerks Otm auf dem Bahnhofe Ch. vorgenommen hat, ein derartiges Bauwerk bildet oder nicht. Der Bezirksausschuß bejaht das, verkennt dabei aber die Begriffe eines Neubaus und eines Anbaus, von denen das Ortsrecht ausgeht. Der Bezirksausschuß erwähnt nämlich beiläufig, daß bisher unbebaut gewesene Grundstücksteile bebaut worden seien, und legt das entscheidende Gewicht darauf, daß an Stelle bereits vorhanden gewesener, aber abgebrochener Gebäudeteile neue Baulichkeiten getreten seien. Diese an Stelle der Gebäudeteile errichteten Ersatzbauten seien „ebenfalls als neue, d. h. Neubauten, anzusehen“. Das ist unrichtig. Der Ersatz eines Gebäudeteiles durch ein dem abgebrochenen Teile im wesentlichen gleiches und wie jener dem Hauptgebäude eingeordnetes Bauwerk bildet niemals einen Neubau und kann einen Anbau höchstens dann bilden, wenn es für das Hauptgebäude etwas bisher nicht vorhandenes, ihm hinzutretendes schafft. Dabei ist auch der Umstand ohne Bedeutung, daß etwa der abgebrochene Gebäudeteil und der Ersatzbau äußerlich, d. h. nach der architektonischen Gliederung, sich von dem übrigen Gebäude abhebt, und insofern vielleicht als Anbau bezeichnet werden mag. Von einem Neubau hätte demnach hier nur dann die Rede sein können, wenn der alte Abort ein selbständiges Gebäude gebildet hätte und unter Beseitigung desselben ein völlig oder doch nach Art und Wesen neues Abortsgebäude errichtet wäre, und von einem Anbau nur dann, wenn der alte Abort einen Teil des Stellwerksgebäudes bildete (wovon der Vorderrichter ausgeht), und dieses durch die bauliche Veränderung etwas wesentlich anderes erhielt, als es vorher hatte. Nach dem Tatbestande des Bezirksausschusses aber ist nur das früher vorhanden gewesene Tonnenklosett durch ein Spülklosett ersetzt und dabei dem Pissoir ein Stand hinzugefügt, also nur ein Gebäudeteil ohne Veränderung seines Wesens und seiner Bedeutung für das ganze Gebäude, sogar ohne wesentliche Veränderung seiner Form, umgebaut worden. Deswegen war die Vorentscheidung aufzuheben, bei freier Beurteilung aber der Kläger seinem Antrage entsprechend von dem streitigen Kanalkostenbeiträge freizusprechen. Wegen des vom Beklagten besonders betonten Umstandes, daß bisher unbebaute Flächen des Grund und Bodens bebaut worden seien, ist zu bemerken, daß feststehendermaßen die gesamte bebaute Fläche sich durch den Umbau

verkleinert hat, und daß es sich bei dem Hinübergreifen auf eine bisher unbebaute Grundfläche nur um eine geringfügige Verschiebung handeln kann, die ohne Bedeutung ist. Den Satz, daß überall da, wo eine bisher unbebaute Fläche bebaut wird, mit einem neuen Bauwerk (Neubau oder Anbau) gerechnet werden müsse, hat das Oberverwaltungsgericht niemals ausgesprochen

Rechtsgrundsätze aus den Entscheidungen des Königlichen Oberverwaltungsgerichts.¹⁾

I. Gemeindeabgaben und Gemeindelasten.

Baupolizeigebühren bei Bauten des Staats.

Endurteil (II.) vom 4. Dezember 1906, Entschd. Bd. 50 S. 51.

Kommunalabgabengesetz vom 14. Juli 1893, § 6.

Wenn nach den ortspolizeilichen Vorschriften bei Bauten, die von Reichs- oder Staatsbehörden ausgeführt werden, weder eine polizeiliche Bauerlaubnis noch eine polizeiliche Bauabnahme erforderlich ist, so ist die Gemeinde zur Erhebung von Baupolizeigebühren für diese Bauten auch dann nicht berechtigt, wenn eine polizeiliche Prüfung des Bauentwurfs zu anderen Zwecken stattgefunden hat.

Ist dagegen nach den bestehenden Vorschriften zwar nicht eine Beaufsichtigung der Reichs- und Staatsbauten, wohl aber ihre Genehmigung durch die Ortspolizeibehörde erforderlich, so kann die Gemeinde eine Baupolizeigebühr auch dann fordern, wenn diese in der Gebührenordnung auf einen einheitlichen Betrag für die Genehmigung und Beaufsichtigung des Baues festgesetzt ist.²⁾

Beiträge zur Herstellung und Unterhaltung von Straßen.

Endurteil (II.) vom 1. Februar 1907, Entschd. Bd. 50 S. 62.

Kommunalabgabengesetz vom 14. Juli 1893, § 9.

Fluchtliniengesetz vom 2. Juli 1875, § 15.

Für die Herstellung, Umgestaltung oder Unterhaltung von Straßen, welche unter § 15 des Fluchtliniengesetzes fallen, dürfen Beiträge gemäß § 9 des Kommunalabgabengesetzes nicht erhoben werden, wenn erstens das Unternehmen, dessen Kosten zu decken sind, gerade in der

¹⁾ Fortsetzung der bisher im Archiv für Eisenbahnwesen regelmäßig veröffentlichten gleichartigen Zusammenstellungen. Vgl. zuletzt Archiv 1907 S. 804 ff. und S. 1258 ff.

²⁾ Vgl. auch Urteil (II.) vom 9. März 1906, Preuß. Verwaltungsblatt XXVIII, S. 240.

Herstellung und Unterhaltung der betreffenden Straße besteht, und zweitens die Anlieger einen besonderen Beitrag zu diesem Unternehmen leisten sollen. Die Erhebung von Beiträgen auf Grund des § 9 a. a. O. ist dagegen zulässig, wenn es sich um ein Unternehmen anderer Art handelt, oder wenn von den Anliegern nicht eine Sonderleistung, sondern eine allgemeine Abgabe für Straßenbauzwecke verlangt wird.¹⁾

Festsetzung von Fluchtlinien für Privatstraßen.

Endurteil (IV.) vom 6. Dezember 1906, Entschd. Bd. 50 S. 72.

Fluchtliniengesetz vom 2. Juli 1875, § 15.

Die Festsetzung von Fluchtlinien für eine Straße bedeutet zwar in der Regel den Beginn der Anlegung der Straße durch die Gemeinde; von dieser Regel sind indessen Ausnahmen möglich bei Straßen, die zunächst von Unternehmern als Privatstraßen angelegt werden. In solchen Fällen kann die Gemeinde Fluchtlinien auch zu dem Zwecke beschließen, um den Anbau an der Privatstraße zu regeln. Die Fluchtlinie soll dann dem Unternehmer die ordnungsmäßige Anlegung seiner Privatstraße ermöglichen. Zwar werden dabei häufig die Gemeindebehörden beabsichtigen, durch die Fluchtlinie eine spätere Übernahme der Straße als öffentliche Ortsstraße zu erleichtern, aber ohne daß sie den Willen haben, schon mit der Fluchtlinienfestsetzung die Anlegung einer solchen Ortsstraße zu beginnen. Unternehmer und Gemeinde können vielmehr darüber einig sein, daß die Straße mit den Fluchtlinien zunächst als Privatstraße angelegt werden und als solche weiter bestehen soll, und daß es späterer selbständiger Entschliebung der Gemeinde vorbehalten bleibt, ob und wann sie die Privatstraße als öffentliche Ortsstraße übernehmen will. Alsdann bedeutet die Fluchtlinienfestsetzung noch nicht den Beginn der Anlegung einer öffentlichen Straße durch die Gemeinde; die letztere kann zu den Kosten, die ihr nach der späteren Übernahme der Straße bei deren Ausbau entstehen, nur diejenigen Anlieger heranziehen, die nach der Übernahme Gebäude an der Straße errichten.

Voraussetzungen der Beitragspflicht zu Straßenherstellungskosten.

Endurteil (IV.) vom 31. Januar 1907, Entschd. Bd. 50 S. 76.

Fluchtliniengesetz vom 2. Juli 1875, § 8, 15.

Die Errichtung eines Gebäudes an einer neuen Straße macht nur dann beitragspflichtig, wenn die Gemeinde schon vorher mit der An-

¹⁾ Vgl. auch Urteil vom 26. Mai 1905, Entschd. Bd. 46 S. 97. Archiv für Eisenbahnwesen 1906, S. 222.

legung der neuen Straße begonnen hat und dies dem Anlieger erkennbar geworden ist. Diese Voraussetzung wird in der Regel durch die Festsetzung eines Fluchtlinienplans und seine Bekanntmachung nach § 8 des Gesetzes vom 2. Juli 1875 erfüllt. Wenn sich dagegen auf Grund eines nach Maßgabe dieses Gesetzes erlassenen Ortsstatuts ein Dritter öffentlich-rechtlich der Gemeinde gegenüber verpflichtet, als Unternehmer die Straße auf eigene Kosten auszubauen, und auch in Erfüllung seiner Verpflichtung mit dem Ausbau beginnt, so tritt eine Beitragspflicht des Anliegers nicht ein. Wird in einem solchen Falle der Ausbau der Straße von dem Unternehmer nicht fertiggestellt, die Weiterführung vielmehr nachträglich von der Gemeinde übernommen und auf eigene Kosten vollendet, so kann die Gemeinde nur diejenigen Anlieger zu den von ihr aufgewendeten Kosten heranziehen, die nach dem Übernahmebeschuß und dessen Bekanntgebung Gebäude an der Straße errichtet haben.

II. Straßen- und Wegebau.

Interessentenwege.

Endurteil (IV.) vom 20. Dezember 1906, Entschd. Bd. 50 S. 263.

Allgemeines Landrecht II 17, § 10.

Polizeiverwaltungsgesetz vom 11. März 1850, § 6.

Verordnung vom 20. September 1867, § 6.

Nach den Grundsätzen des preußischen Polizeirechts steht der Polizei nicht das Recht zu, auf Interessentenwegen als Privatwegen den Verkehr zu regeln und Anordnungen über ihre Benutzung durch die einzelnen Interessenten zu treffen. Mithin dürfen auch die Feldpolizeibehörden Verfügungen, welche die Benutzung der privaten Feldwege regeln sollen, nicht erlassen.

Es ist indessen möglich, daß sich für bestimmte Bezirke des gemeinen Rechts im Laufe der geschichtlichen Entwicklung die polizeiliche Behandlung der Interessentenwege derjenigen der öffentlichen Wege mehr oder weniger gleichartig gestaltet hat. Aus einer solchen Entwicklung kann sich ein besonderes Gewohnheitsrecht ergeben, das der Polizei die Befugnis zu einer größeren Einwirkung auf Interessentenwege verleiht, als ihr sonst nach allgemeinen Grundsätzen zusteht. Das Bestehen eines solchen Gewohnheitsrechts muß dann in jedem Falle nachgewiesen werden.

Abwendung von Verkehrsgefahren von öffentlichen Wegen.

Endurteil (VIII.) vom 29. Januar 1907, Preuß. Verw.-Bl. 29 S. 110.

Zuständigkeitsgesetz vom 1. August 1883, §§ 55, 56.

Wenn zur Abwendung einer Verkehrsgefahr auf einem öffentlichen Wege Leistungen, wie die Aufführung von Bauten (Futtermauern usw.) auf dem Grundstücke eines Anliegers erforderlich werden, so hat sich die Polizeibehörde dieserhalb nicht an den Grundstückseigentümer, sondern an den Wegebaupflichtigen zu wenden.

Inanspruchnahme eines Weges für den öffentlichen Verkehr.

Endurteil (IV.) vom 27. Juni 1907, Preuß. Verw.-Bl. 29 S. 265.

Zuständigkeitsgesetz vom 1. August 1883, § 56.

Ein Verfahren auf Grund des § 56 des Zuständigkeitsgesetzes kann nur stattfinden, wenn ein Weg von der Polizeibehörde als öffentlicher Weg in Anspruch genommen wird, nicht aber, wenn von Privaten ein Weg als öffentlicher Weg beansprucht wird. Das wesentliche einer Inanspruchnahme für den öffentlichen Verkehr besteht darin, daß die Polizeibehörde der Ansicht ist, der Weg sei ein öffentlicher, und ihr dies überhaupt oder hinsichtlich des von ihr behaupteten Umfangs der Öffentlichkeit streitig gemacht wird.

III. Baupolizei.**Baufluchtlinien.**

Endurteil (VIII.) vom 3. Mai 1907, Entschd. Bd. 50 S. 425.

Fluchtliniengesetz vom 2. Juli 1875.

Die Polizeibehörde ist, wo keine Fluchtlinien bestehen, nicht befugt, ohne Beteiligung der nach dem Baufluchtengesetze berufenen Gemeindebehörden im Wege der Einzelverfügung, insbesondere nicht in der Form einer Baubedingung anlässlich der Erteilung der Bauerlaubnis oder später nach freiem Ermessen vorzuschreiben, daß ein Bau eine bestimmte Fluchtlinie erhalten müsse. Wohl aber kann in Ermangelung von Fluchtlinien auch durch Polizeiverordnung die Baufreiheit dahin eingeschränkt werden, daß zur Wahrung polizeilicher Interessen Gebäude nicht unmittelbar an der Straße, sondern nur in einem gewissen Abstände von ihr errichtet werden dürfen.

Ansiedlungsgenehmigung.

Endurteil (IV.) vom 6. Juni 1907, Preuß. Verw.-Bl. 29 S. 172.

Ansiedlungsgesetz vom 10. August 1904, § 18.

Der nach § 18 Abs. 2 des Ansiedlungsgesetzes vom 10. August 1904 gegen den Bescheid des Kreis Ausschusses innerhalb zwei Wochen zulässige Einspruch ist formlos und bedarf zu seiner Gültigkeit keiner Begründung. Ein in dem rechtzeitigen Einspruche gestelltes Gesuch um Fristverlängerung zur Anfechtung des Bescheides ist daher als Gesuch um Fristgebung zur Begründung, nicht zur Einlegung des Einspruchs anzusehen.

Bauverbot nach § 12 des Baufluchtliniengesetzes.

Endurteil (IV.) vom 14. März 1907, Preuß. Verw.-Bl. 29 S. 264.

Fluchtliniengesetz vom 2. Juli 1875, § 12.

Ein auf Grund des § 12 des Baufluchtliniengesetzes erlassenes ortstatutarisches Bauverbot erstreckt sich nicht bloß auf Straßen, die bereits in den Bebauungsplan aufgenommen sind, sondern auch auf solche Wege, deren Neuanlegung als Straße oder deren Umwandlung in eine Straße sich auf dem Wege fortgesetzter tatsächlicher Bebauung von selbst vollzieht, auch wenn noch keine Fluchtlinien festgesetzt sind. Das Bauverbot ist auch bei den in der Entstehung begriffenen Straßen, d. h. bei Wegen für anwendbar zu erachten, bei denen sich wegen ihrer den bereits bebauten Stadtteilen benachbarten Lage infolge des Anbaues mit Notwendigkeit ein straßenmäßiger Verkehr entwickeln und die Gemeinde zwingen würde, die Straße als Ortsstraße herzustellen, also das städtische Straßennetz weiter auszudehnen, als die Gemeinde zurzeit beabsichtigt. Gerade dies soll sie nach § 12 des angeführten Gesetzes zu verhindern befugt sein.

IV. Andere Entscheidungen.**Kranken- und Unfallversicherung.**

a) Endurteil (III.) vom 3. Januar 1907, Entschd. Bd. 50 S. 393.

Die Vorschrift des § 78a Abs. 2 des Krankenversicherungsgesetzes, wonach eine nach Wochen oder Monaten bestimmte Frist mit Ablauf desjenigen Tages der letzten Woche oder des letzten Monats endigt, an dem die Frist begonnen hat, findet auch auf die Berechnung der Dauer der Krankenunterstützung Anwendung. Nach § 6 Abs. 2 a. a. O. ist das Krankengeld daher, wenn die Erwerbsunfähigkeit nicht früher behoben wird, für 26 Wochen und einen Tag zu gewähren.

b) Endurteil (III.) vom 7. Januar 1907, Entschd. Bd. 50 S. 400.

Unter den gesetzlichen Vorschriften, deren Befolgung die Aufsichtsbehörde nach § 45 Abs. 1 des Krankenversicherungsgesetzes zu überwachen hat, sind nicht nur die Vorschriften des Krankenversicherungsgesetzes selbst, sondern alle die Krankenkassen betreffenden gesetzlichen Vorschriften zu verstehen.

Die im § 144 des Gewerbe-Unfallversicherungsgesetzes den Krankenkassen auferlegte Verpflichtung, den Organen der Berufsgenossenschaften alle Mitteilungen zukommen zu lassen, die für deren Geschäftsbetrieb von Wichtigkeit sind, ist dahin zu verstehen, daß über das, was für sie von Wichtigkeit ist, in erster Linie die Berufsgenossenschaft im Bereiche ihrer gesetzlichen Wirksamkeit zu befinden hat, nicht aber das von ihr um Mitteilung ersuchte Krankenkassenorgan. Die Grenze des den Berufsgenossenschaften im § 144 a. a. O. gegebenen Rechts wird nur dann überschritten, wenn Anforderungen auf Grund dieser Bestimmung gestellt werden, die im Sinne der Vorschrift zweckwidrig oder zwecklos sind.

c) Endurteil (III.) vom 8. April 1907, Entschd. Bd. 50 S. 406.

Die bei einem bereits früher krank gewesenen Kassenmitgliede hervortretende, seine Unterstützung aus öffentlichen Mitteln erfordernde Krankheit ist im Sinne der Vorschriften des Krankenversicherungsgesetzes als Fortsetzung seiner früheren Krankheit anzusehen und stellt danach keinen neuen Unterstützungsfall dar, wenn das Kassenmitglied seit der früheren Erkrankung trotz wiedererlangter Erwerbsfähigkeit und Wiederaufnahme der versicherungspflichtigen Beschäftigung doch fortdauernd der ärztlichen oder arzneilichen Behandlung bedurft hat.

d) Endurteil (III.) vom 11. April 1907, Entschd. Bd. 50 S. 409.

Ein Arbeiter, der an einer ihn erwerbsunfähig machenden Krankheit leidet, trotzdem aber die seine Versicherungspflicht begründende Beschäftigung gegen vollen Lohn unter Leistung wirklicher Arbeit fortsetzt, hat für den Zeitraum, während dessen er trotz seiner Erwerbsunfähigkeit gearbeitet hat, keinen Anspruch auf Krankengeld.

e) Endurteil (III.) vom 21. Februar 1907, Entschd. Bd. 50 S. 415.

Die im § 25 des Gewerbe-Unfallversicherungsgesetzes geregelten Ersatzansprüche der dort genannten Kassen, Gemeinden oder Armenverbände, die den von Unfällen betroffenen Arbeitern usw. Unter-

stützung gewährt haben, unterliegen der regelmäßigen dreißigjährigen Verjährung.

Beamtendisziplin. Verletzung der Amtspflicht.

Endurteil (I.) vom 5. Januar 1906, Entschd. Bd. 50 S. 428.

Disziplinalgesetz vom 21. Juli 1852, § 2.

Der Beamte hat jederzeit der vorgesetzten Behörde zur Entgegennahme ihrer Anordnungen oder Mitteilungen zur Verfügung zu stehen; das ist eine Folge seiner Gehorsamspflicht. Ein Beamter verletzt seine Amtspflicht, wenn er die Annahme eines nicht freigemachten Briefes deshalb verweigert, weil der Brief mit Porto belastet ist.

Gesetzgebung.

Deutsches Reich. Bekanntmachungen des Reichskanzlers:

Vom 30. November 1907, betr. Änderung der besonderen Bestimmung (13) zu Abschnitt I des Militärtarifs für Eisenbahnen.

(Eisenbahn-Verordnungsblatt 1907 S. 429. R.-G.-Bl. S. 763.)

Vom 30. Dezember 1907 und 23. Januar 1908, betr. die dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr beigefügte Liste.

(Eisenbahn-Verordnungsblatt 1908 S. 7 u. 21. R.-G.-Bl. 1908 S. 4 u. 14.)

Preußen. Erlasse des Ministers der öffentlichen Arbeiten: E. V. Bl.
Seite

Vom 28. Dezember 1907, betr. Erlaß polizeilicher Strafverfügungen wegen Übertretungen (1908)	1
Vom 9. Januar 1908, betr. Anweisung zur Ablösung von Wegebauverpflichtungen der Staatsbauverwaltung	8
Vom 14. Januar 1908, betr. Kleiderkassenordnung	11
Vom 13. Januar 1908, betr. Bezirkseisenbahnrat in Breslau	17
Vom 19. Januar 1908, betr. Strafbefugnis der Vorstände der Maschineninspektionen	17
Vom 28. Januar 1908, betr. Geschäftsanweisung für Oberbaukontroleure	21
Vom 31. Januar 1908, betr. Anrechnung von Kriegsjahren	24
Vom 14. Februar 1908, betr. Unfallverhütungsvorschriften	27

Österreich. Gesetz vom 30. Dezember 1907, betr. die Herstellung normalspuriger Eisenbahnen von Rudolfswert über Möttling an die Landesgrenze in der Richtung gegen Karlstadt mit Abzweigung nach Tschernembl und von Knin an die Landesgrenze in der Richtung gegen Pribudic auf Staatskosten.

(Veröffentlicht im österreichischen Reichsgesetzblatt 1907, No. 129).

Artikel I.

Die Regierung wird ermächtigt, normalspurige Lokomotiveisenbahnen

a) von Rudolfswert an die Landesgrenze in der Richtung gegen Karlstadt, und zwar entweder über Möttling mit einer Abzweigung nach Tschernembl oder über Tschernembl und Möttling, und

b) von Knin an die Landesgrenze in der Richtung gegen Pribudic

mit den veranschlagten Gesamtkostenbeträgen von 18 400 000 Kr. für die erstere und von 11 400 000 Kr. für die letztere Eisenbahn, welche Aufwendungen als Maximalbeträge zu gelten haben, auf Staatskosten herzustellen.

Artikel II.

Die den Gegenstand dieses Gesetzes bildenden Eisenbahnlinien sind von der Staatsverwaltung in eigener Regie zu betreiben.

In Betreff des Anschlusses derselben an der Grenze ist mit der königlich ungarischen Regierung ein Übereinkommen zu treffen und wird die Regierung ermächtigt, in gleicher Weise auch die damit im Zusammenhange stehenden Betriebs- und Verkehrsfragen einverständlich zu regeln.

Artikel III.

Zur Bedeckung des im Artikel I festgesetzten Erfordernisses im Maximalbetrage von 29 800 000 Kr. wird die Regierung ermächtigt, Obligationen der durch das Gesetz vom 2. August 1892, R.-G.-Bl. No. 131, geschaffenen Rente in jenem Betrage auszugeben, welcher zur Beschaffung der vorgenannten Summe in barem erforderlich ist.

Artikel IV.

In Ansehung der nach Artikel I herzustellenden Eisenbahnen wird die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für alle Verträge, Eingaben und Urkunden zum Zwecke des Baues und der Instruierung der bezeichneten Bahnlinien sowie von der bei den Grundeinlösungen auflaufenden Übertragungsgebühr gewährt.

Artikel V.

Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes, welches mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit tritt, wird Mein Eisenbahnminister und Mein Finanzminister betraut.

Schweiz. Bundesgesetz vom 17. Dezember 1907, betreffend den Bau einer schmalspurigen Eisenbahn von Brienz nach Interlaken als Fortsetzung der Brünigbahn.

(Veröffentlicht im Schweizerischen Bundesblatt No. 1 vom 2. Januar 1908, S. 19.)

Artikel 1.

Die Bundesbahnverwaltung wird ermächtigt, als Fortsetzung der Brünigbahn eine Eisenbahn von Brienz nach Interlaken (Brienzerseebahn) mit Spurweite von 1 m, $12\frac{0}{100}$ Maximalsteigung und 250 m Minimalradius im Kostenvoranschlag von 5 500 000 Fr. zu bauen.

Artikel 2.

Diese Ermächtigung ist an die Bedingung geknüpft, daß der Kanton Bern, gemäß dem Beschlusse des Großen Rates vom 6. Oktober 1904, vom Tage der Betriebseröffnung hinweg während 10 Jahren an die Betriebskosten einen jährlichen Beitrag von 40 000 Fr. leistet.

Artikel 3.

Es steht dem Kanton Bern frei, statt der zehnjährigen Leistung von 40 000 Fr. eine entsprechende einmalige Abfindungssumme auf den Zeitpunkt der Betriebseröffnung der Brienzerseebahn zu bezahlen.

Artikel 4.

Beim Bau der Bahn ist auf einen späteren allfälligen Umbau auf Normalspur möglichst Rücksicht zu nehmen.

Artikel 5.

Der Bundesrat ist beauftragt, auf Grundlage des Bundesgesetzes vom 17. Juni 1874, betreffend die Volksabstimmung über Bundesgesetze und Bundesbeschlüsse die Bekanntmachung dieses Gesetzes zu veranstalten und den Beginn der Wirksamkeit desselben festzusetzen.

Niederlande. Allgemeines Reglement für die Beförderung auf den Eisenbahnen in den Niederlanden vom 4. Januar 1901.¹⁾

Das Reglement ist durch die königlichen Beschlüsse vom 28. Januar 1904, 9. Juli 1906 und 17. Juni 1907 in einer Reihe von Punkten abgeändert und ergänzt worden, und ebenso sind in den Anlagen A und B zu dem Reglement einige Änderungen eingetreten. Die von den Abänderungen betroffenen Bestimmungen des Reglements lauten jetzt in Übersetzung²⁾ folgendermaßen:

¹⁾ Das Reglement ist seinem Wortlaute nach in Übersetzung im Archiv für Eisenbahnwesen 1902 S. 1151 ff., 1356 ff. abgedruckt.

²⁾ Bei der nachstehenden Übersetzung ist die in der Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport, Jahrgang 1907, Beilage S. 116 ff., und Jahrgang 1908, Beilage S. 1 f. veröffentlichte Übersetzung mitbenutzt.

Artikel 4 (1) lit. b und h.**(Abgeänderte Fassung; laut kgl. Beschluß vom 9. Juli 1906.)****(1) Es ist jedermann verboten:**

- b) in eine höhere Klasse einer Wagenabteilung zu steigen, als diejenige ist, auf die der Fahrschein lautet, es sei denn, daß dies gegen Nachzahlung des höheren Fahrpreises gestattet ist;**
- h) in den nicht dafür bestimmten Wagenabteilungen zu rauchen oder sich in diesen mit brennendem Tabak aufzuhalten.**

Artikel 6.**(Neuer Wortlaut; laut kgl. Beschluß vom 9. Juli 1906.)**

(1) Abgesehen von der Bestimmung im Art. 19 (2) des Münzgesetzes von 1901, haben alle Zahlungen ausschließlich in gangbaren niederländischen Geldsorten, Banknoten oder mit in anderen Staaten gangbaren Geldmünzen zu geschehen.

(2) Es kann gefordert werden, daß das Fahrgeld oder die Gepäckfracht abgezählt bereit gehalten wird.

(3) An den Stellen, wo die Frachtzahlung stattfindet, ist ein Verzeichnis der Kurse ausgehängt, zu denen die im Absatz (1) erwähnten fremden Geldmünzen in Zahlung genommen werden.

(4) Sofern die Kasse, an die Zahlung zu leisten ist, die Einwechslung von fremdem Papiergeld oder Silbergeld übernimmt, wird in dem im Absatz (3) genannten Verzeichnis auch der für die Einwechslung dieser Geldwerte maßgebende Kurs angegeben.

Artikel 12 (1) und (10).**(Abgeänderter Wortlaut; laut kgl. Beschluß vom 9. Juli 1906.)**

(1) Außer für die mit Genehmigung des Ministers für Wasserbau, Handel und Industrie bezeichneten Züge oder Fahrzeuge können keine bestimmten Plätze im voraus oder in den Fahrzeugen bestellt werden.

(10) Reisende, die ihre Plätze verlassen, ohne sie mit einem Gegenstand zu belegen, müssen, wenn diese Plätze inzwischen von anderen Reisenden besetzt worden sind, sich mit anderen Plätzen begnügen. Auf die im voraus bestellten Plätze [Abs. (1)] findet diese Vorschrift keine Anwendung.

Artikel 12 bis.**(Neu; laut kgl. Beschluß vom 9. Juli 1906.)****Erhebung eines Zuschlags.**

(1) Wenn mit Zustimmung des Ministers für Wasserbau, Handel und Industrie für die Beförderung mit einem bestimmten Zug oder in einem bestimmten Fahrzeug oder in einer bestimmten Wagenabteilung ein Zuschlag über den gewöhnlichen Fahrpreis zu erheben ist, so sind die mit diesem Zug, mit diesem Fahrzeug oder in der Wagenabteilung beförderten Reisenden verpflichtet, den Zuschlag auf erste Anforderung des Bahnbeamten oder Bediensteten zu bezahlen.

(2) Personen, die die Bezahlung des Zuschlags verweigern, werden, abgesehen von der in diesem Reglement vorgesehenen Strafe wegen Übertretung, aus dem Zug, dem Fahrzeug oder der Wagenabteilung entfernt.

Artikel 17 bis.

(Neu; laut kgl. Beschluß vom 9. Juli 1906.)

Gebrauch der Notbremse.

(1) Abgesehen von dem Fall begründeter Vermutung von Gefahr für den Zug oder die darin befindlichen Personen, ist es den Reisenden verboten, von der durchgehenden Bremse oder von Einrichtungen, durch die ohne Vermittlung des Zug- oder des Lokomotivpersonals der Zug zum Stehen gebracht werden kann, Gebrauch zu machen.

(2) Personen, die dieses Verbot übertreten, werden, abgesehen von der in diesem Reglement angedrohten Strafe, aus dem Zuge entfernt.

Artikel 19.

(Erhält folgende Ergänzung; laut kgl. Beschluß vom 9. Juli 1906.)

(3) Motorwagen, deren Behälter nicht mehr als zwei Liter Benzin fassen, dürfen — in Abweichung von der Bestimmung im Abs. (2) — als Gepäck zur Beförderung aufgegeben und angenommen werden, wenn die Behälter aus starkem Metall verfertigt und luftdicht verschlossen sind.

Artikel 29 (3).

(Neue Fassung; laut kgl. Beschluß vom 9. Juli 1906.)

Es ist verboten, kranke Tiere oder Tiere, die von Orten herkommen, wo ansteckende Viehseuchen herrschen, zur Beförderung durch die Eisenbahn aufzugeben oder aufgeben zu lassen oder mit der Bahn zu befördern.

Artikel 44.

(Neue Fassung; laut kgl. Beschluß vom 9. Juli 1906.)

(1) Zur Beförderung werden nicht angenommen Gegenstände, die wegen ihrer Form, ihres Umfangs, Gewichts oder ihrer sonstigen Beschaffenheit nach den Einrichtungen und der Betriebsweise der Eisenbahnen sich zur Beförderung auf diesen nicht eignen.

(2) A. Es ist verboten, zur Beförderung mit der Eisenbahn aufzugeben oder aufgeben zu lassen oder mit der Bahn zu befördern: (folgen die im bisherigen Art. 44 unter (1) A I II genannten Gegenstände).¹⁾

B. Das unter (2) A enthaltene Verbot erstreckt sich nicht auf die in dem bisherigen Art. 44 unter (1) B I und II genannten Gegenstände¹⁾.

C. Für den Fall, daß auf die unter B bezeichneten Stoffe oder Gegenstände gemäß Abs. (3) dieses Artikels eine der in der Anlage B zu diesem Reglement enthaltenen Bestimmungen anwendbar ist, werden jene Stoffe oder Gegenstände unter den leichtesten Bedingungen zur Beförderung angenommen.

(3) Es ist verboten, zur Beförderung mit der Eisenbahn aufzugeben oder aufgeben zu lassen oder mit der Bahn zu befördern die in der Anlage B zu diesem Reglement genannten Güter, sofern nicht die in der Anlage für diese Transporte enthaltenen Vorschriften beachtet sind.

(4) Wer Güter, deren Beförderung verboten ist, zur Beförderung aufgibt oder aufgeben läßt, sowie wer die im vorigen Abs. (3) bezeichneten Güter unter fal-

¹⁾ Siehe Archiv für Eisenbahnwesen 1902 S. 1357.

scher oder ungenauer Deklaration zur Beförderung aufgibt oder aufgeben läßt oder die in der Anlage B enthaltenen Vorschriften nicht beachtet, ist, abgesehen von der wegen Übertretung des Reglements im Gesetze vorgesehenen Strafe, für den Schaden verantwortlich, der infolge der Annahme dieser Güter zur Beförderung entsteht.

Artikel 45.

(Neue Fassung; laut kgl. Beschluß vom 9. Juli 1906 und 17. Juni 1907.)

(1) 1. Als Bestellsut werden befördert:

- a) Alle Sendungen von nicht mehr als 300 kg Gewicht, sofern nicht die Beförderung als Eil- oder Frachtgut ausdrücklich verlangt und mit Rücksicht auf das Gewicht nach den Tarifen zulässig ist;
- b) Sendungen von mehr als 300 kg Gewicht, sofern dies vom Aufgeber verlangt worden ist;
- c) Geld und geldwerte Gegenstände.

Vorbehaltlich der Bestimmung im Art. 55 (6) erfolgt die Beförderung mit einer einfachen Adreßkarte oder mit Frachtbrief.

(2) Es ist verboten, als Bestellsut zur Beförderung aufzugeben, aufgeben zu lassen oder zu befördern:

- a) Schießpulver, Munition oder Kriegsfeuerwerk, nach der Aufzählung in der Anlage A zu diesem Reglement;
- b) die in der Anlage B dieses Reglements bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Güter, mit Ausnahme von Hefe, Wein und Likör in Flaschen, Zigarren, Eß- und Fleischwaren, leer zurückgehende Säcke, Bilder, Statuen und alle Kunstgegenstände.

(3) Wer Güter, die nach Abs. (2) von der Beförderung als Bestellsut ausgeschlossen sind, zur Beförderung als Bestellsut aufgibt oder aufgeben läßt, ist, abgesehen von der für Übertretung dieses Reglements durch das Gesetz vorgesehenen Strafe, für den Schaden verantwortlich, der infolge der Beförderung dieser Güter entsteht.

Artikel 49 (1).

(Neue Fassung; laut kgl. Beschluß vom 17. Juni 1907.)

(1) Mit Ausschluß des Bestellsutes (dessen Beförderung auch mit einer Adreßkarte geschehen kann und in dem in Art. 55 (6) erwähnten Falle mit einer Adreßkarte erfolgen muß), muß jede Sendung mit dem vorgeschriebenen gedruckten, von der Eisenbahn gestempelten Frachtbriefe versehen sein.

Artikel 53 (3).

(Neue Fassung; laut kgl. Beschluß vom 17. Juni 1907.)

(3) Der Betrag der Vorschüsse und Nachnahmen wird von dem Absender in dem Frachtbrief an der dazu bestimmten Stelle oder in der im Art. 55 (6) a bezeichneten Adreßkarte in Buchstaben angegeben (zu vgl. indessen Art. 55 (6) b). Zu den Vorschüssen kann eine Spezifikation gefordert werden.

Artikel 54.

(Einfügung eines neuen Absatzes (3); laut kgl. Beschluß vom 28. Januar 1904.)

(3) Der Minister für Wasserbau, Handel und Industrie ist befugt, überdies einen wöchentlichen Werktag zu bestimmen, an dem während der Monate

November, Dezember, Januar, Februar und März die Verpflichtung zur Annahme von Eil- und Frachtgut zur Beförderung nicht bestehen soll.

Der bisherige Absatz (9) erhält die Ziffer (3).

Artikel 55.

(Neue Fassung; laut kgl. Beschluß vom 17. Juni 1907.)

(1) Wenn die Auflieferung der Güter und deren Verladung durch den Absender erfolgt, so gelten dafür die in den besonderen Bestimmungen festgesetzten Fristen.

(2) Die Absender sind verpflichtet, die für die Beförderung der von ihnen zu verladenden Güter erforderlichen Wagen bei dem Stationsvorstand für einen bestimmten Tag schriftlich zu verlangen und die Verladung in der durch die Versandstation festgesetzten Zeit auszuführen.

(3) Diese Zeit wird durch Anschlag in den Güterabfertigungen und durch Kundmachung in einer Ortszeitung zur öffentlichen Kenntnis gebracht.

(4) Eilgut wird beschleunigt und unter Bevorzugung vor dem Frachtgut befördert. Im übrigen werden in der Regel die Güter in der Reihenfolge der Auflieferung befördert. Kein Absender darf vor dem anderen ohne einen in den Einrichtungen der Bahn, in den Beförderungsverhältnissen oder im öffentlichen Interesse liegenden Grund begünstigt werden. Zuwiderhandlungen begründen einen Anspruch auf Ersatz des dadurch entstandenen Schadens.

(5) Bestellgüter werden in der Regel mit Personenzügen befördert: vorbehaltlich der Bestimmungen des Absatzes (6) dieses Artikels haben die Absender nicht das Recht, die Beförderung mit einem bestimmten Zug zu verlangen.

(6) Unter Beachtung der Bestimmung in lit. c können die Absender die Beförderung von Bestellgutsendungen von nicht mehr als 150 kg und nicht über 50 kg für das Stück mit bestimmten, von ihnen bezeichneten Personenzügen verlangen, sofern das Gut zur Beförderung im Gepäckwagen geeignet ist und mindestens eine halbe Stunde vor Abgang des Zuges aufgegeben wird. Für diese Beförderung (Expreßbeförderung) gelten folgende Vorschriften:

- a) das Gut muß mit einer von dem Aufgeber auszufüllenden Adreßkarte nach dem durch den Minister für den Wasserbau aufgestellten Muster zur Beförderung aufgegeben werden; überdies muß das Frachtstück mit einer deutlichen Adresse versehen sein, in der Name und Wohnort des Empfängers angegeben ist. Auf eine Adreßkarte brauchen nicht mehr als fünf Stück zugelassen zu werden;
- b) die Annahme zur Beförderung braucht nur auf den Stationen stattzufinden;
- c) Expreßbeförderung kann nur mit den von den Eisenbahnverwaltungen bezeichneten und von dem Minister für Wasserbau genehmigten Zügen verlangt werden. Diese Züge werden durch einen für das Publikum gut lesbaren Anschlag in oder nächst der Bestellgutabfertigung bekannt gemacht;
- d) Gegenstände, die nach dem Urteil des Bahnbeamten eine Verpackung erfordern, brauchen, sofern sie nicht genügend verpackt sind, zur Expreßbeförderung nicht angenommen zu werden;
- e) ebensowenig brauchen Sendungen angenommen zu werden, bei denen das Interesse an der Lieferung mit mehr als 300 Gulden angegeben ist;

- f) für die Expresse sendungen dürfen keine höheren als die um 50% erhöhten und auf 5 Cents aufgerundeten gewöhnlichen Frachtsätze für Bestellgut erhoben werden;
 - g) die Eisenbahnverwaltungen können Vorausbezahlung der Fracht und vorkommendenfalls die im Art. 70 Abs. (6) erwähnte Bestellgebühr verlangen;
 - h) Nachnahmen brauchen nicht zugelassen zu werden;
 - i) Sendungen von Geld und Geldeswert sind von der Beförderung ausgeschlossen;
- (7) Die Eisenbahnverwaltungen sind verpflichtet, die nötigen Vorkehrungen zu treffen, damit die Reihenfolge, in der die Güter versandt worden sind, festgestellt werden kann.

Artikel 56.

(Neue Fassung; laut kgl. Beschluß vom 17. Juni 1907.)

§ 1. Die Eisenbahnverwaltungen machen in ihren Tarifen die Lieferfristen für den Verkehr über ihre Linien bekannt.

§ 2. (1) Die Lieferfrist für Bestellgüter, die nicht unter die im Art. 55 Abs. (6) behandelte Expressebeförderung fallen, darf folgende Höchstfristen nicht überschreiten:

- a) bei Sendungen von 100 kg oder weniger:

für Entfernungen von 75 km oder weniger:	8 Stunden,
„ „ „ 76—150 km . . .	12 „
„ „ „ mehr als 150 km .	16 „ ;
- b) bei Sendungen von 101 bis 300 kg:

für Entfernungen von 75 km oder weniger:	12 Stunden,
„ „ „ 76—150 km . . .	18 „
„ „ „ mehr als 150 km .	24 „ ;
- c) bei Sendungen von mehr als 300 kg:

für Entfernungen von 75 km oder weniger:	16 Stunden,
„ „ „ 76—150 km . . .	24 „
„ „ „ mehr als 150 km .	32 „ .

(2) Für Bestellgutsendungen, die vom 3. bis einschließlich den 10. Dezember zur Beförderung aufgegeben werden, werden die Höchstfristen verdreifacht.

(3) Für Bestellgutsendungen, die auf im Innern der Stadt von der Eisenbahn eingerichteten Annahmestellen zur Beförderung aufgegeben oder von der Eisenbahnverwaltung abgeholt werden, werden den im (1) und (2) Absatz angegebenen Lieferfristen 6 Stunden zugeschlagen.

(4) Für Sendungen, die vor 12 Uhr mittags zur Beförderung aufgegeben werden, beginnen die vorerwähnten Lieferfristen an demselben Tage von 12 Uhr an zu laufen; für Sendungen, die von 12 Uhr bis 6 abends zur Aufgabe gelangen, von 6 Uhr abends, und für Sendungen, die nach 6 Uhr abends aufgegeben werden, von 6 Uhr am Morgen des folgenden Tages. Die Zeit von 10 Uhr abends bis 6 Uhr morgens zählt für die Berechnung der Lieferfrist nicht mit.

§ 3. (1) Die Lieferfrist für die im Art. 55 Abs. (6) behandelten Expresse sendungen läuft 15 Minuten nach Ankunft des Zuges ab, mit dem die Beförderung zu geschehen hat.

(2) Mußte eine der im vorigen Absatz bezeichneten Bestellgutsendungen unterwegs in einen anderen Zug übergeladen werden und hat die Übergangszeit auf Anschlußpunkten einer und derselben Eisenbahnverwaltung weniger als 15 Minuten oder auf Anschlußpunkten mit einer anderen Eisenbahn weniger als 30 Minuten betragen (und zwar ohne Rücksicht darauf, ob dieser Umstand auf eine Zugverspätung zurückzuführen ist oder nicht), so kommt für die Berechnung der Lieferfrist nicht der unmittelbar anschließende Zug in Betracht, sondern der auf diesen nächstfolgende Zug, für den die Übergangszeit im ersten Fall wenigstens 15 und im anderen Fall wenigstens 30 Minuten betragen hat. Die Eisenbahnverwaltungen können, mit Genehmigung des Ministers für Wasserbau, für einzelne Stationen längere Umladungsfristen festsetzen.

(3) Die im vorigen Absatz enthaltenen Bestimmungen finden nur auf die Züge Anwendung, mit denen gemäß Art. 55 Abs. (6) lit. c die Beförderung von Expreßgut verlangt werden kann.

§ 4. Die Lieferfrist für Bestellgüter (gewöhnliche und Expreßgüter) ist gewahrt:

- a) bei „bahnlagernden“ Sendungen, sowie bei Sendungen, die denjenigen Personen überlassen werden, die von der Gemeinde mit der Bestellung betraut sind, wenn das Gut vor Ablauf der im nächstvorhergehenden Paragraphen bezeichneten Fristen auf der Bestimmungsstation zur Abholung durch den Adressaten oder den Gemeindebesteller bereit liegt. Laufen diese Fristen am Abend nach Ablauf der Zeit ab, die für das Abholen von Bestellgütern in den Tarifen vorgeschrieben ist, so ist die Lieferfrist gewahrt, wenn das Gut am folgenden Morgen zu der Zeit zur Abholung bereit liegt, zu der nach den Tarifen die Abholung beginnen kann;
- b) bei Sendungen, die durch die Eisenbahnverwaltung bestellt werden, wenn die Bestellung vor Ablauf der vorerwähnten und unter Zuschlag der im Art. 70 für die Bestellung angegebenen Fristen stattgefunden hat;
- c) bei Sendungen, von deren Ankunft dem Empfänger schriftlich Nachricht gegeben wird, wenn die Benachrichtigung dem Postamt vor Ablauf der genannten, um 6 Stunden verlängerten, bei Expreßgutsendungen um 3 Stunden verlängerten Fristen übergeben worden ist. Bei der Berechnung dieser verlängerten Frist bleibt die Zeit zwischen 10 Uhr nachts und 8 Uhr morgens außer Ansatz.

§ 5. (1) Die Lieferfrist für Eil- und Frachtgüter setzt sich aus Abfertigungs- und Beförderungsfristen zusammen und darf die nachfolgenden Höchstsätze nicht überschreiten:

A. Für Eilgüter:

1. Abfertigungsfrist 1 Tag,
2. Beförderungsfrist für je auch nur angefangene 300 km . . . 1 Tag.

B. Für Frachtgüter:

1. Abfertigungsfrist 2 Tage,
2. Beförderungsfrist für die ersten 100 km 1 Tag,
für je weitere auch nur angefangene 200 km 1 Tag.

(2) Wenn der Transport aus dem Bereiche einer Verwaltung in den Bereich einer anderen anschließenden Verwaltung übergeht, so berechnen sich die Beförderungsfristen aus der Gesamtentfernung zwischen der Aufgabe- und Bestimmungsstation.

(3) Die Abfertigungsfristen kommen ohne Rücksicht auf die Zahl der bei der Beförderung berührten Verwaltungsgebiete nur einmal zur Berechnung.

(4) Die Lieferfrist beginnt mit der auf die Abstempelung des Frachtbriefs (Art. 48 und 49) folgenden Mitternacht und ist gewahrt, wenn innerhalb derselben das Gut dem Empfänger oder derjenigen Person, an die die Ablieferung gültig geschehen kann (Art. 72), nach der Behausung oder den Geschäftsräumen zugeführt ist, oder falls eine solche Zuführung nicht zugesagt oder ausdrücklich verboten ist (Art. 58), wenn innerhalb der gedachten Frist nach Ankunft des Gutes schriftliche Nachricht von der erfolgten Ankunft für den Empfänger zur Post gegeben oder ihm auf andere Weise wirklich zugestellt ist. Für Güter, die „bahnlagernd“ aufgegeben sind, ist die Lieferzeit gewahrt, wenn das Gut innerhalb derselben auf der Bestimmungsstation zur Abnahme bereitgestellt ist.

§ 6. Der Lauf der Lieferfristen ruht für die in Art. 81 bezeichnete Zeit während der Dauer steueramtlicher Abfertigung, der Verzögerung, die durch Beobachtung der Vorschriften des Art. 50 (2) verursacht ist, sowie für die Dauer einer ohne Verschulden der Bahnverwaltung eingetretenen Betriebsstörung, durch die der Beginn oder die Fortsetzung der Beförderung zeitweilig verhindert wird.

§ 7. (1) Den Eisenbahnverwaltungen wird vorbehalten, für Messen und sonstige außergewöhnliche Verkehrsverhältnisse mit oder vorbehaltlich der Genehmigung des Ministers für Wasserbau, Handel und Industrie Zuschlagsfristen festzusetzen und zu veröffentlichen.

(2) Aus der Bekanntmachung muß zu ersehen sein, ob die Genehmigung erteilt oder ob eine solche vorbehalten ist. Im letzteren Falle muß die nachträglich erfolgte Genehmigung innerhalb von 8 Tagen durch eine besondere Bekanntmachung veröffentlicht werden.

(3) Die Festsetzung von Zuschlagsfristen ist wirkungslos, wenn die nachträgliche Genehmigung versagt oder die erteilte Genehmigung nicht binnen der festgesetzten Frist von 8 Tagen veröffentlicht wird.

Artikel 67.

(Abgeänderte Fassung des Absatz (1) B; laut kgl. Beschluß vom 17. Juni 1907.)

(1) B. Bei der Entschädigungsberechnung wird jedoch der Wert nicht höher als 60 Cents für jedes Kilogramm des Rohgewichts angenommen, insofern ein höherer Wert nicht ausdrücklich auf der Adressseite des Frachtbriefes an der dafür bestimmten Stelle oder auf der im Art. 55 Abs. (6) unter a erwähnten Adreßkarte in Buchstaben angegeben ist.

Artikel 69.

(Neue Fassung; laut kgl. Beschluß vom 17. Juni 1907.)

(1) Für Überschreitung der Lieferfrist vergütet die Eisenbahn, ohne den Beweis, daß durch die verspätete Ablieferung ein Schaden entstanden ist:

a) bei Frachtgütern: wenn die Verspätung mehr als einen bis drei Tage beträgt, ein Viertel der Fracht, bei Verspätung von mehr als 3 bis 8 Tagen ein Drittel und bei Verspätung von mehr als 8 Tagen die Hälfte der Fracht;

b) bei Eilgütern: bei einer Verspätung von mehr als 12 bis 24 Stunden

ein Viertel, von mehr als einem bis zu drei Tagen ein Drittel und von mehr als drei Tagen die Hälfte der Fracht;

- c) bei Bestellgütern, die nicht unter den Begriff der Expreßgüter [Art. 55 (6)] fallen: bei einer Verspätung von mehr als 6 bis 12 Stunden ein Viertel, von mehr als 12 bis 24 Stunden ein Drittel und von mehr als 24 Stunden die Hälfte der Fracht;
- d) bei den unter die Bestimmungen des Art. 55 (6) fallenden Bestellgütern (Expreßgut): den Unterschied zwischen der erhobenen und der gewöhnlichen Bestellgutfracht. Ist zugleich die Lieferfrist für gewöhnliches Bestellgut überschritten, so werden außerdem die unter c bezeichneten Vergütungen gewährt.

(2) Wird von dem Entschädigungsberechtigten die Vergütung einer höheren Summe beansprucht, so liegt ihm ob, den durch die verspätete Ablieferung wirklich entstandenen Schaden auf Verlangen der Eisenbahnverwaltung nachzuweisen.

(3) Die Höhe des von der Eisenbahn alsdann zu leistenden Ersatzes wird nach Verhältnis des nachgewiesenen Schadens bestimmt, mit der Maßgabe, daß

- 1. im Falle einer Angabe des Interesses an der Lieferung die angegebene Summe,
- 2. in Ermangelung einer solchen Angabe:
 - a) falls die Versäumnis nicht mehr als 24 Stunden beträgt, der Betrag der halben Fracht,
 - b) falls die Versäumnis mehr als 24 Stunden beträgt, der Betrag der ganzen Fracht,
 die Höchstsätze der zu gewährenden Entschädigung bilden.

(4) Wenn die Versäumnis der Lieferfrist durch eine vorsätzliche ungerechtfertigte Handlungsweise der Eisenbahn oder ihrer Leute herbeigeführt worden ist, kann die Beschränkung der Haftpflicht auf die vorerwähnten Höchstsätze nicht geltend gemacht werden.

(5) Die Angabe des Interesses an der Lieferung muß behufs ihrer Gültigkeit auf dem Frachtbriefe an der dafür vorgesehenen Stelle oder auf der im Art. 55 (6) unter a genannten Adreßkarte erfolgen und der betreffende Betrag von dem Versender in Buchstaben eingetragen werden.

(6) Die Eisenbahn ist in diesem Falle berechtigt, neben der tarifmäßigen Fracht einen Frachtzuschlag zu erheben, der für je 10 fl. der angegebenen Summe — angefangene 10 fl. für voll gerechnet — für die ersten 150 km, die das Gut innerhalb der einzelnen Bahn oder des einzelnen Verbandes zu durchlaufen hat, 1 Cent, für die folgenden 225 km $\frac{1}{2}$ Cent, und für jede weiter folgenden 375 km $\frac{1}{2}$ Cent nicht übersteigen darf; überschießende Cents sind auf 5 Cents aufzurunden. Der geringste Frachtzuschlag beträgt 10 Cents. Angefangene 150, 225 und 375 km werden für voll gerechnet.

Artikel 70.

(Neue Fassung; laut kgl. Beschluß vom 17. Juni 1907.)

(1) Bestellgüter, Geld und geldwerte Sachen werden, unter Beachtung der im Art. 74 enthaltenen Bestimmung, dem Empfänger durch die Eisenbahn in den Ortschaften, in denen ein Bestelldienst von der Eisenbahn eingerichtet ist,

zugeführt, sofern nicht die Zuführung ausdrücklich verboten ist. Die Kosten der Zuführung sind in den Frachtsätzen inbegriffen, und es ist daher eine besondere Gebühr dafür nicht zu entrichten.

(2) In den Orten, in denen ein Bestelldienst von der Eisenbahn nicht eingerichtet ist, liegt die Zuführung der Güter der Eisenbahn nicht ob und kann denjenigen Personen überlassen werden, die damit von der Gemeinde betraut und dafür eine durch die Gemeinde festgestellte Gebühr zu erheben berechtigt sind.

(3) Für die Hauptstationen sind die Eisenbahnen zur Einführung eines von ihnen zu besorgenden Bestelldienstes verpflichtet.

(4) Die Bestellfristen, die nach Art. 56 § 4 unter b den Lieferfristen zugerechnet werden, betragen, ausgenommen den im sechsten Absatz bezeichneten Fall:

a) für Sendungen von nicht über 300 kg 6 Stunden;

b) für Sendungen von mehr als 300 kg 12 Stunden.

(5) In der Zeit zwischen 10 Uhr abends und 8 Uhr morgens brauchen Güter nicht zugeführt zu werden, und diese Zeit bleibt bei Berechnung der Zustellungsfristen außer Betracht.

(6) Bei Eilbestellungen, die auf der Adresse oder dem Frachtbriefe oder der Adresskarte verlangt sind, beträgt die im vierten Absatz erwähnte Frist drei Stunden. Die Bestimmung im fünften Absatz findet auch auf Eilbestellungen Anwendung in dem Sinne, daß auf das in der Adresse, im Frachtbriefe oder in der Adresskarte gestellte Begehren des Absenders das Gut auch bis Mitternacht und am Morgen von 6 Uhr ab an den Empfänger abgeliefert werden muß. Für Eilbestellungen wird eine besondere Gebühr von 5 Cents für 100 kg, mit einem Mindestbetrag von 15 Cents für die Sendung erhoben.

(7) Das Abholen von Bestelldingen durch die Eisenbahn kann nach den in diesem Reglement für das Abholen von Eil- und Frachtgütern enthaltenen Bestimmungen erfolgen.

(8) Zur Abholung von Geld und geldwerten Sachen ist die Eisenbahn nicht verpflichtet.

Artikel 74.

(Laut kgl. Beschluß vom 17. Juni 1907 hat der erste Absatz folgende Fassung erhalten):

(1) Das Abholen und die Zuführung durch die Eisenbahn braucht sich nicht weiter als bis zum Umfang des Stationsortes und dem Umkreis von 3 km von dem Hauptgebäude der Station aus gerechnet zu erstrecken. Der Minister für Wasserbau ist befugt, von der Verpflichtung zur Bestellung und Abholung innerhalb dieser Grenzen Ausnahmen zu gestatten.

Belgien. Gesetz vom 18. August 1907, betreffend den Rückkauf der der Gesellschaft der westflandrischen Eisenbahnen gehörenden Linien durch den belgischen Staat.

(Veröffentlicht im Moniteur Belge No. 304 vom 31. Oktober 1907 S. 5873 ff.)

Durch das Gesetz wird der zwischen der Regierung und der genannten Gesellschaft abgeschlossene Vertrag vom 5. Mai 1906 über den Rückkauf des Eisenbahnnetzes der Gesellschaft genehmigt, und es werden die erforderlichen Mittel zur Tilgung der vom Staate übernommenen Verbindlichkeiten bereitgestellt. Die Regierung wird ermächtigt, die nötigen Maßnahmen zur Sicherung der staatlichen Interessen bis zur endgültigen Übernahme des Bahnnetzes zu treffen. Ferner enthält das Gesetz Bestimmungen über die auf französischem Gebiet gelegene Strecke von Hazebrouck bis zur belgischen Grenze (siehe nachstehend unter „Frankreich“) und die Übernahme der Angestellten der Gesellschaft in den Staatsdienst.

Der vom Staate zu zahlende Kaufpreis besteht aus einer Jahresrente von 2 174 761 Franken auf 43,26 Jahre, beginnend mit dem Jahre 1906, einer einmaligen Zahlung von 3 527 651 Franken für Überlassung der Betriebsmittel, des Werkzeugs und des Mobiliars und einer noch näher festzusetzenden Summe für Überlassung der Betriebsmaterialien und sonstigen Vorräte.

Frankreich. Gesetz vom 16. Januar 1908, betr. die Genehmigung eines Abkommens und eines Staatsvertrags über die Eisenbahnstrecke von Hazebrouck nach der belgischen Grenze in der Richtung nach Poperinghe.

(Veröffentlicht im Journal officiel de la République française No. 16 vom 17. Januar 1908, S. 413.)

Das Gesetz genehmigt im Anschluß an das vorstehende belgische Gesetz den Erwerb der bezeichneten Bahnstrecke von der belgischen Gesellschaft der westflandrischen Eisenbahnen für den französischen Staat und die Überlassung des Betriebes an den belgischen Staat.

Spanien. Novelle vom 30. August 1907 zum Nebenbahngesetz vom 30. Juli 1904.¹⁾

(Veröffentlicht in der Gazeta de Madrid vom 26. Oktober 1907.)

Da durch das Gesetz vom Jahre 1904 bisher eine wesentliche Förderung des Baues von Nebenbahnen nicht erreicht worden ist, werden in der Novelle den Unternehmern von Nebenbahnen weitergehende Vergünstigungen als bisher gewährt. Insbesondere wird das Anlagekapital, dessen Verzinsung der Staat gewährleistet, von 50 000 Peseten (rd. 30 000 *fl.*) auf 80 000 Peseten (rd. 48 000 *fl.*) für das Kilometer hinaufgesetzt.²⁾

¹⁾ Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1905 S. 992.

²⁾ Näheres siehe Zeitschrift für Kleinbahnen 1908 S. 112.

Rußland. Verordnung des Ministers der Verkehrsanstalten vom 11. Juli 1907 No. 89, betr. Dienstanweisung für die Ingenieure bei Abnahme und Besichtigung der vom Ministerium der Verkehrsanstalten bestellten Stahlschienen und Überwachung der technischen Lieferungsbedingungen.

(Abgedruckt im Ukasatel des Ministeriums der Verkehrsanstalten vom 26. August 1907, No. 34.)

Verordnung des Ministers der Verkehrsanstalten vom 11. Juli 1907 No. 129, betr. die Einsetzung eines Brückenausschusses.

(Abgedruckt im Ukasatel des Ministeriums der Verkehrsanstalten vom 3. November 1907, No. 44.)

Der § 1 dieser Verordnung bestimmt, daß dieser Ausschuß die erste Durchsicht und die wissenschaftlich-technische Durcharbeitung aller Fragen bezüglich des Baues von Brücken und Kunstanlagen, die an den Ingenieurrat zur Beschlußfassung gelangen, vorzunehmen habe. Gleichermaßen hat der Ausschuß über alle Fragen Beschluß zu fassen, die von den Zentralstellen des Ministeriums gestellt werden und theoretische und konstruktive Untersuchung erfordern. Letzteres auch dann, wenn diese Fragen nicht der Entscheidung des Ingenieurrats unterliegen.

Verordnung des Ministers der Verkehrsanstalten vom 8. November 1907 No. 134, betr. die Einsetzung eines Ausschusses bei dem Ingenieurrat zur Begutachtung der Betriebsmittel und der Werkstattseinrichtungen.

(Abgedruckt im Ukasatel des Ministeriums der Verkehrsanstalten vom 10. November 1907, No. 45.)

Der § 1 dieser Verordnung lautet bis auf die Zweckbestimmung wörtlich wie die Verordnung für den Brückenausschuß. (Siehe oben.)

Argentinien. Allgemeines Gesetz über Eisenbahnkonzessionen vom Jahre 1907.

(Der nachstehenden Übersetzung ist der in der Buenos Aires Handelszeitung vom 5. Oktober 1907 abgedruckte deutsche Text zu Grunde gelegt.)

Artikel 1.

Alle Eisenbahnkonzessionen, gleichviel ob es sich um Stammlinien oder Zweiglinien handelt, die künftig erteilt werden sollten, sind in Übereinstimmung mit dem allgemeinen Eisenbahngesetz No. 2873 den Bestimmungen des folgenden Gesetzes unterworfen.

Artikel 2.

Die Betriebsmittel, das Gewicht der Schienen und ihres Zubehörs, sowie die Art der sonst beim Bau zu verwendenden Materialien werden in dem Bedingnisheft festgesetzt, das der Regierung zur Genehmigung vorgelegt werden muß.

Artikel 3.

Der Unternehmer hat den Vertrag innerhalb 6 Monate, von der Verkündung des Konzessionsgesetzes an gerechnet, zu unterschreiben. In jeder Konzession werden die Fristen festgesetzt, innerhalb deren die Vorarbeiten vollendet, der Bau begonnen und vollendet werden muß, sowie die Strafen, die den Unternehmer im Falle des Verzugs treffen.

Artikel 4.

Vor Zeichnung des Vertrags hat der Unternehmer in der Banco de la Nación für jedes Kilometer Strecke 200 \$ n/m in bar oder in Staatspapieren zu hinterlegen, die ihm in dem Maße, wie der Bau voranschreitet, zurückgegeben werden.

Artikel 5.

Wenn der Unternehmer innerhalb der im Artikel 3 festzusetzenden Fristen den Vertrag nicht unterzeichnet, die vollständigen Vorarbeiten nicht vorlegt, die Arbeiten nicht beginnt oder die ersten 50 km nicht rechtzeitig vollendet, so wird außer in dem von der Regierung anerkannten Falle von höherer Gewalt die Konzession mit dem Verlust der hinterlegten Sicherheit für verfallen erklärt. Die Sicherheit wird in diesem Falle von der Banco de la Nación dem Konto des staatlichen Schulfonds überschrieben.

Artikel 6.

Für jeden Monat Verzug in der Vollendung des Baus wird die in dem Bedingnisheft festgesetzte Geldstrafe erhoben und von der hinterlegten Sicherheit in Abzug gebracht. Wenn die Gesellschaft nach Erschöpfung dieser Sicherheit mit mehr als zwei Monaten Geldstrafe im Rückstand bleibt, verfällt die Konzession für den noch nicht gebauten Teil der Strecke.

Artikel 7.

Für das nach den von der Regierung genehmigten Plänen zum Bau der Linie, ihrer Stationen usw. benötigte Gelände wird dem Unternehmer das Enteignungsrecht unter Einhaltung der allgemeinen, hierfür geltenden Gesetzesbestimmungen erteilt.

Artikel 8.

Die für den Bau und Betrieb der Linie notwendigen, aus dem Auslande einzuführenden Materialien bleiben bis zum 1. Januar 1947 von dem Einfuhrzoll befreit. Während derselben Zeit zahlt die Bahngesellschaft ohne Rücksicht auf das Datum ihrer Konzession eine einzige Abgabe von 3% von dem Reinertragnis ihrer Linien und bleibt dafür von allen weiteren Staats-, Provinz- und Gemeindeabgaben befreit. Zur Feststellung der Reineinnahmen wird auf die Roheinnahmen eine Ausgabe von 60% zugestanden. Wenn die wirklichen Ausgaben diesen Satz 3 Jahre hintereinander bei einer Linie übersteigen sollten, so hat diese der Regierung hierfür den genügenden Beweis zu erbringen. Die Abgabe von

3% des Reingewinns wird zum Bau und zur Unterhaltung der Brücken und gewöhnlichen Wege der von der Linie durchkreuzten Gemeinden und Kreise verwendet, vor allem für die Zufahrtstraßen nach der Bahn, und zwar in dem Verhältnis der auf jede einzelne Provinz fallenden Teilstrecken. Die Regierung wird die auf Grund dieses Artikels eingehenden Beträge in der Banco de la Nación hinterlegen, unbeschadet anderer Überweisungen, die der allgemeine Etat oder besondere Gesetze für diesen Zweck anordnen sollten. Dieser Fonds darf nur zu den in diesem Gesetze ausdrücklich festgesetzten Zwecken verwandt werden.

Artikel 9.

Die Regierung greift bei der Feststellung der Personen- und Frachttarife ein, sobald der Rohertrag der Linie im Durchschnitt von drei aufeinander folgenden Jahren den Satz von 17% des von der Regierung anerkannten Anlagekapitals übersteigt, immer unter der Voraussetzung, daß die Ausgaben 60% der Roheinnahmen nicht übersteigen. Wenn das Verhältnis der Ausgaben in drei aufeinander folgenden Jahren ein größeres sein sollte, so hat die Gesellschaft dies der Regierung in genügender Weise darzutun, und diese wird darauf die Grenzen entsprechend heraufsetzen. Zu diesem Zweck wird das anerkannte Anlagekapital von der Regierung bei der Betriebseröffnung festgesetzt und kann ohne deren Einwilligung nicht erhöht werden.

Artikel 10.

Die Beförderung der Materialien für staatliche oder von dem Kongreß genehmigte provinziale Bauten genießt eine Ermäßigung von 50% gegenüber dem gewöhnlichen Tarif. Dieselbe Ermäßigung ist zu bewilligen für die Beförderung von Truppen, Kriegsmaterial, Offizieren, Soldaten und Beamten in Ausübung des Dienstes, Einwanderern und amtlichen Telegrammen.

Artikel 11.

Der Tarif für die Benutzung der Telegraphenlinien durch das Publikum muß derselbe sein wie auf den staatlichen Linien. Die Apparate und Materialien für den Telegraph sind von der Regierung zu genehmigen.

Artikel 12.

Die Gesellschaft ist verpflichtet:

1. in besonderen Abteilen, in denen die Briefe und Drucksachen geordnet werden können, die Post und deren Beamten zu befördern;
2. den Bau von staatlichen Telegraphenlinien an der Bahn entlang und auf deren Gelände zu gestatten;
3. parallel zu der Bahn und in deren ganzer Ausdehnung eine Telegraphenleitung zu legen, die der Regierung zu ihrer Benutzung überlassen bleibt und die die Gesellschaft auf ihre Kosten in Stand zu halten hat;
4. auf den Hauptstationen einen besonderen Raum für den Post- und Telegraphenverkehr einzuräumen;
5. den Anschluß des staatlichen Telegraphennetzes an den Bahntelegraphen zu gestatten;
6. auf allen künftig zu bauenden Brücken einen Steg für Reiter einzurichten.

Artikel 13.

Die Regierung kann jederzeit verlangen, daß die Bahngesellschaft die festen Brücken über Flüsse oder Kanäle, die für schiffbar erklärt werden, ohne Entschädigung in bewegliche Brücken umwandle.

Artikel 14.

Die endgültigen Pläne und die Bauarbeiten werden von dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten für Rechnung des Unternehmers beaufsichtigt.

Artikel 15.

Der Bau und Betrieb von Bahnlinien bleibt den Bestimmungen des Eisenbahngesetzes, sowie den gegenwärtigen und künftigen Polizei- und Aufsichtsvorschriften unterworfen. Der gesetzliche Wohnsitz jeder Gesellschaft muß sich in der Stadt Buenos Aires befinden.

Artikel 16.

Der Staat behält sich das Recht vor, jederzeit die konzessionierte Bahn zum Preise des anerkannten Anlagekapitals mit einem Zuschlag von 20% einzulösen.

Artikel 17.

Die Bahnkonzessionen können mit Zustimmung der Regierung an Dritte übertragen werden, aber die Übertragung einer Konzession oder die Verpachtung einer Linie kann weder an eine bereits bestehende Bahngesellschaft erfolgen, noch kann eine Bahnverwaltung mit der einer anderen Linie verschmolzen werden, außer wenn der Kongreß seine Zustimmung dazu erteilt.

Artikel 18.

Die Gesellschaft kann nach vorgängiger Genehmigung der Pläne durch die Regierung kleine Zweigbahnen von nicht mehr als 30 km Länge bauen zum Zweck des Anschlusses von industriellen oder landwirtschaftlichen Unternehmungen.

Artikel 19.

Die bestehenden Eisenbahngesellschaften können innerhalb 6 Monate nach Verkündung dieses Gesetzes die im Artikel 8 vorgesehenen Rechte in Anspruch nehmen unter der Bedingung, daß sie sich den Verpflichtungen der Artikel 8 und 9 unterwerfen.

Artikel 20.

Diejenigen Gesellschaften, die von der in dem vorhergehenden Artikel ausgesprochenen Vergünstigung keinen Gebrauch machen sollten, werden nach Ablauf ihrer gegenwärtigen Steuerbefreiungen allen bestehenden Abgaben und außerdem allen sonstigen Bedingungen dieses Gesetzes unterworfen, soweit dadurch nicht wohlerworbene Rechte berührt werden.

Artikel 21.

Die Querswellen, die auf allen Bahnen der Republik zur Verwendung kommen werden, müssen aus inländischem Hartholz bestehen.

Australien. Eisenbahnordnung für den Staat Viktoria vom 18. Juni 1907.)

(Veröffentlicht in der Victoria Government Gazette No. 77 vom 22. Juni 1907.)

Die Eisenbahnordnung entspricht etwa dem deutschen Gütertarif, Teil I und II. Sie enthält die allgemeinen Bestimmungen über die Beförderung von Gütern und Vieh sowie die besonderen Festsetzungen über die Beförderung bestimmter, insbesondere feuergefährlicher Gegenstände. Hieran schließt sich ein alphabetisches Verzeichnis der Güterklassifikation sowie ein Verzeichnis der Tarifsätze für die verschiedenen Güterklassen. Es folgt die Angabe der Nebengebühren und Spezialtarife. Weiter enthält die Eisenbahnordnung Bestimmungen über die Benutzung der Eisenbahnhafenanlagen, ein Verzeichnis der Stationen, auf denen Güter aufgeliefert oder in Empfang genommen werden können, eine Reihe von Formularen sowie ein Verzeichnis der Gütertarife von und nach Melbourne.

Bücherschau.

Besprechungen.

Spera, Giuseppe, Ingenieur. *L'esercizio ferroviario in Italia nei suoi rapporti con l'economia del paese e la scienza dei trasporti.* Conferenza tenuta al collegio degli ingegneri di Milano la sera del 20 giugno 1907. Rom 1907.

Unter allen Eisenbahnländern steht neben den Vereinigten Staaten von Amerika gegenwärtig Italien am meisten im Vordergrund des Interesses. Wie in den in den letzten Jahrgängen des Archivs¹⁾ veröffentlichten Aufsätzen über die Eisenbahnfrage in Italien näher dargestellt ist, haben sich dortselbst auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens in neuerer Zeit große Umwälzungen vollzogen. Am 1. Juli 1905 ist der größte Teil des italienischen Eisenbahnnetzes, der vordem von einigen großen Privatgesellschaften auf Grund von Betriebsüberlassungsverträgen betrieben wurde, in die Verwaltung des Staates übergegangen. Die Hoffnungen aber, die weite Kreise auf diesen Systemwechsel gesetzt hatten, erfüllten sich zunächst nicht. Im Gegenteil trat bald nach der Übernahme des Betriebes durch den Staat eine gewaltige Stockung im italienischen Eisenbahnverkehr ein, die bei dem gleichzeitigen, lebhaften Aufschwung des gesamten Wirtschaftslebens Italiens besonders schwer, und zwar weit über die Grenzen des Königreichs hinaus empfunden wurde. Das Eisenbahnelend in Italien bildete eine Zeit lang den täglichen Gegenstand langer Berichte und Erörterungen in den italienischen und ausländischen Blättern. Natürlich fanden sich sofort kritische Beurteiler genug, die mit wenigen Worten den Ursprung alles Übels darlegen zu können glaubten. Ihre Ansichten gingen allerdings sehr auseinander. Während die einen die früheren Betriebsgesellschaften als die Schuldigen hinstellten, weil diese in Erwartung des demnächstigen Überganges des Betriebes auf den

¹⁾ Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1905 S. 1017 ff., 1907 S. 1067 ff., 1908 S. 263.

Staat in den letzten Jahren die Instandhaltung der festen Anlagen und die Ergänzung der Betriebsmittel arg vernachlässigt hätten, meinten andere, dem Staat alle Schuld beimessen zu sollen, der der ihm zugefallenen großen Aufgabe nicht gewachsen sei. Vorsichtigerer Beurteiler waren jedoch, und zwar wohl mit Recht, der Auffassung, daß dem großen Zusammenbruch eine ganze Reihe zusammenhängender, teils offener, teils verborgener Ursachen zugrunde lägen, die zumeist schon seit langer Zeit vorgelegen und nur infolge des Zusammentreffens verschiedener ungünstiger Umstände plötzlich eine so starke Wirkung hervorgebracht hätten. Zu dieser Klasse der Kritiker gehört der Verfasser der obenbezeichneten Schrift über den Eisenbahnbetrieb in Italien in seinem Verhältnis zur Volkswirtschaft des Landes und der Beförderungskunde.

Den Lesern des Archivs ist der Verfasser bereits aus den in früheren Jahrgängen¹⁾ veröffentlichten Besprechungen seines großen dreiteiligen Werkes „L'esercizio ferroviario e le possibili riforme ed economie“ (Der Eisenbahnbetrieb und die möglichen Reformen und Ersparnisse) bekannt. Seine Gedanken über den Eisenbahnbetrieb in Italien und die nach seinem Dafürhalten vorzunehmenden Reformen hat er in diesem Werke im einzelnen niedergelegt und wissenschaftlich und ausführlich begründet. Die vorliegende Schrift soll dazu dienen, diese Gedanken und Vorschläge in weiteren Kreisen bekannt zu machen und so ihrer praktischen Durchführung näher zu bringen. Die Schrift ist ein Vortrag, den der Verfasser im Mailänder Ingenieurverein gehalten und in dem er folgende Fragen behandelt hat:

1. Welche Mängel haften dem Eisenbahnbetrieb Italiens an?
2. Welche Gesetze sollten ihn vernünftigerweise beherrschen?
3. Welche Verbesserungen des gegenwärtigen Betriebes erscheinen hiernach als notwendig?

Der Gegenstand der Untersuchungen ist hierbei nicht etwa der heutige Staatsbahnbetrieb, den der Verfasser lediglich als den Erben des früheren Privatbetriebes bezeichnet, der so viele Jahre auf dem Lande gelastet habe, sondern allgemein der Betrieb, wie er sich im Laufe der letzten Jahrzehnte entwickelt hat. Der Gedankengang des Verfassers bei der Beantwortung vorstehender Fragen ist etwa folgender:

Der größte Mangel des italienischen Eisenbahnbetriebs liegt darin, daß seine Leitung weder die Natur des gewaltigen Eisenbahnmechanismus zu erfassen noch ihn den Bedürfnissen des Landes anzupassen versteht, daß sie weder die das Verkehrsleben allgemein beherrschenden noch die

1) Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1898 S. 382 ff., 1905 S. 764 ff.

aus den besonderen Verhältnissen des Landes sich ergebenden Gesetze erforscht hat und anwendet. Die besonderen Verhältnisse Italiens erheischen eine strenge Unterscheidung von drei Kategorien von Transporten, der großen von Norden nach dem Süden und umgekehrt, der mittleren zwischen den verschiedenen Großstädten und der kleinen zwischen den Landstädten und -Gemeinden und von diesen nach dem nächsten größeren Orte. Die letzte Kategorie wird heute von dem Eisenbahnbetrieb durchaus vernachlässigt, obwohl sie für die Volkswirtschaft des Landes die wichtigste ist. Die Statistik zeigt, daß die Einnahmen aus den Reisen unter 100 km vier Fünftel der Einnahmen aus dem gesamten Personenverkehr ausmachen, und daß die Gütertransporte unter 100 km 53 0/0 des ganzen Güterverkehrs darstellen, während auf die Transporte über 300 km kaum 12 0/0 kommen. Diese kleinen, aber volkswirtschaftlich so wichtigen Transporte müssen mit kleinen, aber ihrer Natur angepaßten, sparsamen Mitteln unter Gewährung häufiger Beförderungsmöglichkeiten bewältigt werden. Heute verwendet man hierzu die gemischten Züge, in denen Menschen, Vieh und Güter zusammen befördert werden und die deshalb der Eigenart keines dieser Transporte gerecht werden. Für diese Züge werden überdies die schweren Betriebsmittel verwandt, die für den Dienst auf den Hauptlinien nicht mehr brauchbar sind, während für die kleinen Transporte leichte Lokomotiven und leichte Personen- und Güterwagen am Platze wären.

Mit welcher Langsamkeit oft diese kleinen Transporte erledigt werden, zeigt folgendes Beispiel: Von Rom nach Palästrina, das ist eine Entfernung von 37 km, brauchte früher ein Lastwagen einen Tag; die Eisenbahn braucht heute dank der ausgezeichneten Vorschriften 76 Stunden, also mehr als drei volle Tage! Was für einen Schaden eine solche Beförderung für die Verwertung der vom Lande nach den Städten gehenden Güter, zumeist landwirtschaftlicher Erzeugnisse, bedeutet, braucht nicht näher dargelegt zu werden.

Ein Hauptmangel des italienischen Eisenbahnbetriebs ist die Sparsamkeit um jeden Preis, die sich hauptsächlich nach zwei Seiten hin äußert, in dem Bestreben, mit wenig Feuerungsmaterial auszukommen, und in der Sucht, die Zugkraft nach Möglichkeit auszunutzen. Dies führt dazu, daß möglichst wenig Züge und diese möglichst langsam gefahren werden und daß keine durchgreifende Trennung zwischen Personen- und Güterzügen stattfindet; auch werden die Güter und die beladenen Wagen tage-lang auf den Stationen zurückgehalten, nur um die Züge unter allen Umständen voll zu belasten.

Wie derartige verkehrte Maßnahmen auf die Entwicklung des Güterverkehrs überhaupt einwirken, zeigt ein Vergleich mit anderen Ländern.

Beispielsweise sind auf dem 12 000 km langen italienischen Eisenbahnnetz in einem Jahre 19 Millionen Tonnen befördert worden, auf dem 42 000 km langen deutschen Netz dagegen 281 Millionen.¹⁾ Auf dem italienischen Netz werden 2,280 Milliarden Tonnenkilometer zurückgelegt; auf dem deutschen müßten danach im Verhältnis zu der Länge des Netzes 8 Milliarden zurückgelegt werden, während es in Wirklichkeit 30 Milliarden Tonnenkilometer aufweist. Ein Vergleich mit anderen Ländern führt zu einem gleichen ungünstigen Ergebnis.

Trotz der unangebrachten Sparsamkeit ist der italienische Eisenbahnbetrieb überaus kostspielig. Im Jahre 1901 belief sich der Betriebskoeffizient auf 77 v. H., er war also bedeutend höher als in fast sämtlichen europäischen Ländern. Es ist allerdings hierbei nicht zu verkennen, daß die Bodenverhältnisse Italiens dem Eisenbahnbetrieb besonders ungünstig sind.

Im allgemeinen kann man sagen, daß der Eisenbahnbetrieb in Italien weder mit den Fortschritten der Wissenschaft noch mit der Entwicklung des wirtschaftlichen Lebens des Landes gleichen Schritt gehalten hat, daß er sich vielmehr noch im Zustande eines Embryo befindet. Die Produktion hat die Beförderungsfähigkeit der Eisenbahnen überflügelt.

Der Verfasser schlägt zur Besserung des bestehenden Zustandes vor, auf den Hauptlinien durchweg schnellfahrende direkte Personenzüge einzurichten, die nur an den wichtigsten Stationen halten sollen. Leichte Lokalzüge sollen die Reisenden von den weniger wichtigen Zwischenstationen und von den Nebenstrecken nach den Hauptstationen bringen und dort in geeigneter Weise an die direkten Züge anschließen. Um aber allen Reisenden die Benutzung der direkten Züge zu ermöglichen, sollen diese nach dem Vorschlage des Verfassers sämtlich mit der dritten Klasse ausgerüstet werden. Den Fahrkartenverkauf für die bezeichneten Lokalzüge glaubt der Verfasser ohne Schwierigkeit den Zugführern übertragen und auf diese Weise an Personal für die kleineren Stationen sparen zu können. Der Güterverkehr soll vom Personenverkehr streng geschieden und im übrigen in ähnlicher Weise wie dieser durch direkte und durch Lokalzüge (Sammelzüge) bewältigt werden. Auf diese Weise können Personen und Güter mit möglicher Schnelligkeit befördert werden, und möglichste Schnelligkeit soll gerade der Hauptcharakterzug der

¹⁾ Auf welches Jahr sich diese Angaben beziehen, gibt der Verfasser nicht an. Am Schlusse des Rechnungsjahrs 1905/06 betrug die Betriebslänge des italienischen Staatsbahnnetzes 11 228 km, des deutschen Staatsbahnnetzes 50 929 km. An Gütern wurden im Rechnungsjahr 1905/06 auf dem italienischen Staatsbahnnetz 25,7 Millionen Tonnen, auf dem deutschen 415,7 Millionen Tonnen befördert.

Eisenbahntransporte sein. Schnelligkeit im Güterverkehr verursacht in vieler Hinsicht keine größeren Ausgaben, gewährleistet aber eine bessere Ausnutzung der Strecken, der Bahnhofsanlagen, der Fahrzeuge und des Personals und auch eine Ersparnis an Feuerungsmaterial.

Ein weiterer wesentlicher Mangel des italienischen Eisenbahnbetriebs liegt in der Anstauung der Güter auf den Bestimmungsstationen, besonders in den wichtigsten Verkehrsmittelpunkten. Die Empfänger lassen die Güter solange auf den Eisenbahnwagen oder Güterböden liegen, bis sie geeignete Verwendung dafür haben. So kommt es denn, daß zu gewissen Zeiten die Güterbahnhöfe in Turin, Mailand, Genua, Alexandria, Bologna von Wagen vollgestopft sind und hierdurch der glatten Durchführung des Betriebs schwere Hindernisse bereiten. Gegen diesen Übelstand sind bisher immer nur halbe Mittel angewandt worden, die natürlich im wesentlichen wirkungslos geblieben sind. Es müssen auf diesem Gebiet durchgreifende Vorkehrungen getroffen werden, die es ermöglichen, die Wagen nach der Ankunft auf der Bestimmungsstation sofort zu entladen und so für andere Verwendung frei zu machen. Solche sind die zwangsweise Zurollung und die Lagerung in besonderen Magazinen, die beide zweckmäßig von der Staatsbahnverwaltung privaten Unternehmern zu übertragen sein würden.

Der Verfasser gibt ferner noch zahlreiche Anregungen für Verbesserungen auf anderen Gebieten, beispielsweise über Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Strecken, Einführung des elektrischen Betriebes, Beschaffung geeigneter Personen- und Güterwagen, Festsetzung richtiger Tarife, Erbauung von Klein- und Seilbahnen, Einrichtung von Automobillinien und Verwendung von Motorwagen auf den Bahnen. Hieran schließt er einen kurzen Überblick über die einmaligen Kosten, die nach seiner Auffassung mit der Einführung der empfohlenen Reformen verbunden sein werden, sowie über die Ausgaben und Einnahmen, mit denen nach der Reformierung des Betriebs zu rechnen ist, wobei er zu dem Ergebnis gelangt, daß sich die Aufwendung der allerdings sehr großen Summen für die vorgeschlagenen Verbesserungen reichlich lohnen werde. Den Schluß bilden einige Betrachtungen über den gegenwärtigen Staatsbetrieb in Italien, in denen auf die bekannten Vorteile und Nachteile des Staatsbetriebs überhaupt näher eingegangen wird. Sehr bemerkenswert ist hierbei, daß der Verfasser, der noch vor wenigen Jahren im dritten Bande seines eingangs erwähnten größeren Werkes für Italien den Privatbetrieb als empfehlenswert bezeichnet hat (vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1905 S. 769), nunmehr auf Grund der bisherigen Erfahrungen bei der Einrichtung und Ausübung des Staatsbetriebs diesem durchaus sympathisch gegenüber steht und an seine erfolgreiche Zukunft glaubt.

Dies ist in kurzen Zügen der Gedankengang des höchst anregend geschriebenen Buches. Für den deutschen Leser mag noch bemerkt werden, daß der Stil des Verfassers lebendig und leicht verständlich ist, so daß jeder des Italienischen nur einigermaßen Kundige den temperamentvollen und von warmem Interesse für das Wohl und Wehe seines Vaterlandes zeugenden Ausführungen des Verfassers leicht zu folgen vermag.

Wolff.

Blum, Otto, Dr.-Ing., Professor an der Königlich Technischen Hochschule zu Hannover und **Giese, Erich**, Regierungsbaumeister, *Wie erschließen wir unsere Kolonien?* 136 Seiten 8° mit 68 Abbildungen und 5 Kartentafeln. Broschiert 2 M. Berlin 1907. Dietrich Reimer (Ernst Vohsen).

Jeder Kolonialfreund in Deutschland kann es nur mit Genugtuung begrüßen, daß die Deutsche Kolonialgesellschaft hier den Versuch unternommen hat, dem Deutschen Leserkreise in einer wissenschaftlichen und dabei doch gemeinverständlich gehaltenen Abhandlung mit Wort und Bild die obige Frage zu beantworten, die heute die weitesten Kreise unseres Volkes beschäftigt. Die Gesellschaft hat zu diesem Zwecke zwei jüngere preußische Eisenbahntechniker gewonnen, die sich ihrer Aufgabe mit großem Fleiß und mit Geschick entledigt haben.

Die Verfasser geben zunächst eine zusammenfassende Beleuchtung der wirtschaftlich-technischen Aufgaben in den deutsch-afrikanischen Schutzgebieten, indem sie die geographischen und wirtschaftlichen Verhältnisse schildern und die zurzeit vorhandenen Verkehrsmittel in ihrer Leistungsfähigkeit würdigen. In den folgenden Abschnitten wird hieraus die Notwendigkeit des Baues von Eisenbahnen hergeleitet, ihre Wirkung geschildert und hiernach die deutsche Verkehrspolitik sowohl in ihren wichtigsten allgemeinen Zielen als auch in ihrer Richtung für die einzelnen deutsch-afrikanischen Schutzgebiete erörtert und festgelegt. Das nächste Kapitel behandelt die technische Ausgestaltung von Kolonialbahnen und bringt dabei ihre Linienführung, die Frage der Spurweiten und die Ausstattung der Bahnen in Oberbau, Hochbauten und Fahrzeugen zu ausführlicher Besprechung. Daran reiht sich ein besonderer Abschnitt über Finanzierung und Unternehmungsform, über Bauleitung und Verwaltung und über das Tarifwesen der Kolonialbahnen. Den Schluß bildet eine eindringliche Mahnung, angesichts der erheblichen Rückständigkeit unserer deutsch-afrikanischen Schutzgebiete in bezug auf den Besitz an Eisenbahnen nunmehr mit dem Eisenbahnbau in Afrika

nicht mehr zu zaudern, sondern schnell zu bauen und eine zusammenhängende große Verkehrspolitik unter Berücksichtigung des Zusammenwirkens der verschiedenen Verkehrsmittel durchzuführen. Versagen wir unseren Kolonien die erforderlichen Darlehen, um sich diese Verkehrsmittel zu schaffen, so sei zu befürchten, daß andere Völker die wirtschaftliche Ausbeutung unserer zukunftsreichen Kolonialgebiete übernehmen würden!

Soweit der Inhalt des Buches, der durch zahlreiche Textabbildungen und 5 Kartentafeln in zweckentsprechender Weise veranschaulicht wird. Im großen und ganzen ist ja heute infolge des glücklich erreichten Umschwungs der öffentlichen Meinung Deutschlands in kolonialen Fragen, fast alles, was die Verfasser in ihrem kolonialen Programm fordern, eine allgemein als berechtigt anerkannte Forderung geworden. Ein Widerspruch gegen einzelne Forderungen ist heute nur etwa insoweit zu befürchten, als die Finanzverwaltung bei der schwierigen Lage des Geldmarktes bisweilen in Verlegenheit sein wird, wie sie die Mittel für die vielen, gleichzeitig zu befriedigenden Bedürfnisse beschaffen soll. Es wird sich also, und das ist schon ein großer Schritt vorwärts, bei den meisten kolonialen Forderungen heute nicht mehr um ein „Ja oder Nein!“, sondern um die Frage der Dringlichkeit und die Reihenfolge handeln, nach der die Erfüllung der einzelnen Forderungen in Aussicht genommen werden kann und soll.

Der Wert der vorliegenden Arbeit soll nicht geschmälert werden, wenn im folgenden auf einige kleine Irrtümer und Unstimmigkeiten hingewiesen wird. Bei der Ausführlichkeit, mit der bei der Besprechung der Linienführung (S. 78 ff.) die anzuwendenden Steigungen erörtert werden, wäre wohl ein Hinweis darauf notwendig gewesen, daß in den schärferen Krümmungen der Bahn die für die Linie maßgebende Steigung dem Krümmungswiderstand entsprechend ermäßigt werden muß. Sonst ergibt sich in den scharf gekrümmten Steigungen der Bahn ein beträchtlich höherer Gesamtwiderstand, als bei der für die Bahn vorgesehenen Lokomotivform zweckmäßig ist. Derartige, durch Nichtbefolgung dieser wichtigen Regel herbeigeführte Mängel finden sich tatsächlich mannigfach bei Ausführungen, die im übrigen ein hohes technisches Ansehen genießen. — Auf S. 84 wird die zunächst provisorisch eingelegte Seilbahnstrecke der Ugandabahn als eine für längeren Betrieb verfehlte Anlage bezeichnet; dabei scheint übersehen zu sein, daß es sich dort lediglich um eine vorläufige, in kurzer Zeit hergestellte Bremsberganlage handelt, die nur etwa $1\frac{1}{2}$ Jahre lang benutzt wurde, um eine Verzögerung des Baufortschritts der Bahn zu vermeiden; diese wäre eingetreten, wenn man mit dem Vorbau der Linie und dem dafür erforderlichen Materialtransport hätte warten

wollen, bis der schwierige Unterbau der anschließenden, in künstlicher Längenentwicklung durchzuführenden endgültigen Strecke vollendet war; übrigens lag dieser Bremsberg nicht im Aufstieg, sondern im Abstieg der Bahn in den großen Graben, so daß alle schweren Transporte nicht zu Berg, sondern zu Tal gingen. — Auf ein Versehen ist es offenbar zurückzuführen, wenn S. 48 die Kosten der Togo-Inlandbahn Lome—Palime mit nur 25 000 *₡* für 1 km angegeben werden; jene billige Bahn war, wie auch in der Anmerkung zu S. 112 richtig angeführt, die Küstenbahn Lome—Anecho, bei der die Erdarbeiten und Kunstbauten nur ganz geringfügig waren. — Die Bemerkung über die Mole von Swakopmund S. 10 kann leicht zu irrigen Schlüssen führen; es heißt dort, die genannte Mole sei jetzt „trotz mehrfacher nachträglicher Bauten, unter denen die Militärmole zu nennen ist,“ in einem solchen Zustande, daß schon von einer Aufgabe des ganzen Hafens die Rede gewesen ist. Die nachträglichen Bauten bestehen in der Herstellung und Unterhaltung und der später vorgenommenen Verbreiterung einer besonderen, rund 500 m von der alten Mole entfernt angelegten Landebrücke — nicht Mole —; diese nachträglichen Bauten haben den Zustand der alten Mole weder verbessern noch verschlechtern können; nachträgliche Arbeiten haben an dieser, außer den gewöhnlichen Unterhaltungsarbeiten, überhaupt nicht stattgefunden. — S. 59 wird beklagt, daß der Bau der britischen Ugandabahn einen beträchtlichen Rückgang der gesamten Aus- und Einfuhrzölle von Deutsch-Ostafrika herbeigeführt habe. Dies dürfte sich schwerlich als zutreffend erweisen lassen; das Gegenteil ist der Fall: auf S. 115 wird von den Verfassern selbst ausgeführt, daß die Zolleinnahmen der durch die Ugandabahn erschlossenen deutschen Plätze Muansa und Bukoba von 1200 *₡* im Jahre 1901 sich binnen vier Jahren auf 323 000 *₡*, also das 252 fache im Jahre 1905 gehoben haben. Auch hier werden allerdings diese uns durch eine fremde Bahn zugeführten Zolleinnahmen als ein „Danaergeschenk“ bezeichnet, denn es komme darin die „absaugende Wirkung der fremden Bahn zum Nachteil der Entwicklung unseres Schutzgebiets“ zum Ausdruck! Hier liegt doch wohl ein Trugschluß vor; wie kann man von einem Nachteil für die Entwicklung unseres Schutzgebiets sprechen, wenn erwiesen ist, daß der Einfluß der Bahn die Zolleinnahmen so wesentlich gesteigert hat? Dies war doch nur möglich, indem die früher unverwertet gebliebenen Erzeugnisse des Landbaus und der Viehzucht der Eingeborenen durch die Bahn eine Absatzgelegenheit erhielten, die ihnen bisher gänzlich gefehlt hatte; dadurch aber wurden die Eingeborenen zu gesteigerter Tätigkeit in Landbau und Viehzucht angeregt; durch den Absatz ihrer Erzeugnisse wurde ihr Wohlstand gehoben, ihre Lebenshaltung gesteigert, das Land für europäische Erzeugnisse aufnahme-

fähiger gemacht, mit einem Wort: das Land ist durch die Bahn „erschlossen“, auch wenn die Transporte lediglich der fremden Bahn zu gute kommen. Hierbei wird außerdem übersehen, daß das britische Mutterland jährlich noch immer mehr als 2 000 000 *ℳ* für die Verzinsung des Anlagekapitals der Ugandabahn aufbringen muß, während Deutsch-Ostafrika in der angenehmen Lage ist, die Vorteile der fremden Bahn auszunutzen, ohne daß es weder zu den hohen einmaligen Anlagekosten (rd. 110 000 000 *ℳ*), noch zu den dauernden Lasten der Verzinsung auch nur einen Pfennig heizusteuern braucht. Die „absaugende Wirkung“ können wir uns also einstweilen gern gefallen lassen, bis wir in Deutsch-Ostafrika eine eigene Überlandbahn in das Hinterland des Viktoriasees haben werden.

Trotz dieser kleinen Irrtümer darf die vorliegende, gut ausgestattete Schrift allen Kolonialfreunden warm empfohlen werden. *B.*

Macco, Heinrich, Ingenieur, Mitglied des Hauses der Abgeordneten.

Die Entwicklung des Eisenbahnnetzes, des Betriebes, der finanziellen Erträge und die Organisation der Verwaltung der preußischen Staatsbahnen in Tabellen zusammengestellt. Berlin 1908. Julius Springer.

Mehr als seit langer Zeit steht die preußische Staatseisenbahnverwaltung gegenwärtig wieder im Mittelpunkt des öffentlichen Interesses. Das hat dem Abgeordneten Macco Veranlassung gegeben, eine Reihe von statistischen Übersichten über die Entwicklung dieses riesigen Staatsunternehmens zu veröffentlichen, die sich auf die äußere Entwicklung des Staatseisenbahnnetzes, den Personenverkehr, den Güterverkehr, den Fuhrpark, die finanziellen Betriebsergebnisse, das Anlagekapital, die Verwendung der Überschüsse und die Organisation der Beamtenschaft beziehen. Wie aus dem Vorwort ersichtlich, sind die Tabellen auf Grund des amtlichen Materials und unter amtlicher Beihilfe aufgestellt. Dadurch erhöht sich der Wert der Veröffentlichungen, für deren Zuverlässigkeit diese Art der Aufstellung alle Garantie bietet. Die Auswahl des veröffentlichten Materials ist eine praktische, die Gliederung eine übersichtliche. Besonders hervorzuheben sind die von fachmännischer Seite aufgestellten Tabellen 27—30 über die Organisation des gesamten Personals, die in dieser übersichtlichen Form zum ersten Male zur Veröffentlichung gelangen.

Nach allem wird das Schriftchen wegen seiner praktischen Brauch-

barkeit weiten Kreisen willkommen sein. Bei der Benutzung ist zu beachten, daß die Tabellen zwar sämtlich bereits die Ergebnisse des Jahres 1906 enthalten, aber in verschiedener Weise in die Vergangenheit zurückgreifen, einzelne bis auf das Jahr 1896, andere bis auf 1895, 1887, 1886, 1883, 1882, 1880, 1870 und die Tabelle 1 über die äußere Entwicklung des Eisenbahnnetzes gar bis auf das Jahr 1850. Im allgemeinen wird die praktische Brauchbarkeit des Werkchens durch diese Verschiedenheit nicht beeinflußt, da es hauptsächlich auf die Entwicklung in den letzten Jahren ankommt, während die Zahlen für die rückliegende Zeit mehr rein historisches Interesse beanspruchen. Unter Umständen kann der Rückgriff auf zu fern liegende Jahre aber den Überblick erschweren. Wenn z. B. in Tabelle 23 die Ergebnisse des Jahres 1886 mit dem Jahre 1906 in Vergleich gezogen werden, so sind in der Zwischenzeit so viele Veränderungen in den maßgebenden Verhältnissen eingetreten, daß die Vergleichsfähigkeit der Zahlen einigermaßen beeinträchtigt wird. Zu erwähnen ist in dieser Beziehung die inzwischen stattgehabte Verstaatlichung namhafter Privatbahnen, hauptsächlich im ersten Jahrzehnt (1886—1895), die Änderung der Buchungsvorschriften im Jahre 1895, der Übergang der Anleihen der verstaatlichten Bahnen von der Eisenbahnverwaltung auf die Staatsschuldenverwaltung usw. Auf letzteren Umstand ist es z. B. hauptsächlich zurückzuführen, wenn bei den Ausgaben im Ordinarium der Eisenbahnverwaltung eine Steigerung von 159 0/0, bei den Betriebsausgaben eine solche von 208 0/0, beim Überschuß im Ordinarium eine Steigerung von 201 0/0, beim Betriebsüberschuß aber eine solche von nur 129 0/0 angegeben wird.

In Tabelle 24 ist im wesentlichen die Anlage zum Etat der Eisenbahnverwaltung über die Ausführung des sogenannten Garantieggesetzes wiedergegeben, jedoch in sofern einer Korrektur unterzogen, als die Spalte: „zur anderweiten Deckung etatsmäßiger Staatsausgaben“ zerlegt ist in die Spalten: „Zuschuß zum Extraordinarium usw.“ und „demnach verbleiben zur Deckung anderweiter etatsmäßiger Staatsausgaben“. Diese Korrektur erscheint nicht ausreichend. Der reine Zuschuß der Eisenbahnverwaltung für andere Staatszwecke tritt auch hierdurch noch nicht in die Erscheinung, vielmehr müssen zunächst mindestens noch die Pensionen- und Hinterbliebenenbezüge abgezogen werden. Auch dann kommt man zwar immer noch nicht zu Zahlen, die mit dem Nettovoranschläge übereinstimmen, da dieser der Eisenbahnverwaltung erheblich höhere Zins- und Tilgungsbeträge zur Last legt, als in Anlage C zum Etat nach den Vorschriften des Garantieggesetzes berechnet sind; aber die Aufklärung dieser verschiedenen Berechnungsweisen war auch nicht der Zweck des Schriftchens.

Auf S. 18 ist versehentlich nicht der seit dem 1. Mai 1907 geltende Gepäcktarif, sondern ein Entwurf abgedruckt, der später, insbesondere durch Einfügung der billigen Vorstufe für Gepäck im Gewicht von 1–25 kg geändert ist. Auch würde sich wohl empfohlen haben, darauf hinzuweisen, daß der ganze Tarif erst seit dem 1. Mai 1907 in Geltung steht, während sich die in den Tabellen enthaltenen Zahlen nur auf die Zeit bis 1906 erstrecken.

Off.

Le Concessioni di Ferrovie all' Industria Privata. Relazione presentata dal Ministro on. Gianturco alla Camera dei Deputati nella seduta 9. Febbrario 1907. Volume I: Parte generale. Volume II: Monografie delle ferrovie concesse. Roma 1907. Cooperativa tipografia Manuzio.

Das umfangreiche zweibändige Werk enthält einen Bericht des italienischen Ministers der öffentlichen Arbeiten an die Abgeordnetenkommer über die Konzessionen von Eisenbahnen an die Privatindustrie.¹⁾

Nach der Neuordnung des Eisenbahnwesens in Italien in den letzten Jahren und dem Rückkauf des venetianischen und des Südbahnnetzes sind noch immer 4 610 km Eisenbahnen (wobei vermutlich auch alle nebenbahnähnlichen Kleinbahnen mitgerechnet sind) im Eigentum von Privatunternehmern verblieben, von denen 801 km noch nicht für den Verkehr eröffnet sind und 666 km vom Staate betrieben werden. Bei dem lebhaften Aufschwung der italienischen Volkswirtschaft wurden zahlreiche neue Konzessionsgesuche an die Regierung gerichtet, die den Bau eines weiteren Eisenbahnnetzes von zusammen 2 900 km zum Gegenstande hatten. Diese Umstände haben den Minister, wie in der Einleitung zu dem Berichte ausgeführt wird, veranlaßt, sich über die Fragen schlüssig zu werden:

1. ob die Aufrechterhaltung eines privaten Eisenbahnbetriebes neben dem Staatsbahnbetriebe zweckmäßig sei,
2. ob für die neuen Linien weiter das System der Konzessionen mit kilometrischen Unterstützungen beizubehalten sei und bejahendenfalls in welchen Grenzen und unter welchen Voraussetzungen.

Um sich über diese Fragen ein sicheres Urteil bilden zu können, war es nötig, sich über die Ergebnisse des bisherigen Konzessionssystems, die Art und Weise, wie die Privatindustrie den lokalen Bedürfnissen gerecht geworden ist, ihre Verpflichtungen gegenüber dem Staate und die

1) Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1907, S. 1082 ff.

ihr von diesem zu Teil gewordenen Unterstützungen sowie über die vorhandenen Unzuträglichkeiten und deren Ursachen klar zu werden. Zu diesem Zwecke hat der Minister den vorliegenden Bericht ausarbeiten lassen.

Sein allgemeiner Teil (Band I) enthält eine Darstellung der italienischen Gesetzgebung in ihrer bisherigen Entwicklung unter zahlreichen Hinweisen auf die einschlägigen Gesetze ausländischer Staaten sowie der bisherigen Anwendung der Gesetze über die Konzessionen, eine Zusammenfassung der Ergebnisse in finanzieller und volkswirtschaftlicher Hinsicht und eine Reihe von Erörterungen über die hieraus entstehenden Fragen unter Mitteilung einiger darauf aufgebauter Vorschläge. Den Schluß bildet eine größere Anzahl statistischer Tafeln.

Der besondere Teil des Berichts (Band II) enthält die Einzelbeschreibungen einer Reihe von Privatbahnlagen. Es werden hier Mitteilungen gemacht über das von den Bahnen durchzogene Gebiet und ihre technische Anlage, die Geschichte der Konzessionen und die Beziehungen zwischen Staat und Unternehmer, die ersten Anlagekosten, den Fahrplan, die Betriebsmittel, die Leistungen in der Personen- und Güterbeförderung, die Betriebseinnahmen und -ausgaben und das Personal. Weiter finden sich Angaben über die Tarife, die dem Staat zufließenden Einkünfte, die Vermögenslage des Unternehmers sowie schließlich über den Einfluß der Bahn auf das von ihr durchzogene Gebiet.

Das in dem Bericht zusammengetragene Material ergibt nach Ansicht des Ministers, daß in Italien wie in anderen Staaten das Nebeneinanderbestehen des Staatsbahn- und des Privatbahnsystems nicht nur möglich, sondern auch vorteilhaft und in manchen Fällen sogar notwendig ist und daß neben dem Ausbau des staatlichen Haupt- und Nebenbahnnetzes auch der private Unternehmungsgeist auf diesem Gebiete jede mögliche Förderung erfahren muß. Es ergibt aber auch, daß zurzeit noch mannigfache Unzuträglichkeiten bestehen, die teils auf der Unzulänglichkeit der sprunghaft und ohne einheitlich durchdachten Plan erlassenen Gesetze, teils auf unsachgemäßen Konzessionsbestimmungen oder mangelnder staatlicher Aufsicht beruhen. Um diese Unzuträglichkeiten abzustellen und die weitere Entwicklung des privaten Kleinbahnwesens, in dem bereits ein Kapital von 712 Millionen Lire angelegt ist, zu fördern, hat der Minister verschiedene Reformen in Aussicht genommen, so vor allem eine gründliche Revision der bisherigen Gesetzgebung, die Schaffung einer tatkräftigen staatlichen Aufsicht und die Bereitstellung weiterer Mittel zur Unterstützung der privaten Bahnunternehmungen.

Wolff.

Simmersbach, Oskar, Hütteningenieur. Die Eisenindustrie. Teubners Handbücher für Handel und Gewerbe, herausgegeben von Präsident Dr. van der Borcht-Berlin, Professor Dr. Schumacher-Bonn und Regierungsrat Dr. Stegemann-Braunschweig. Leipzig-Berlin, 1906. L. G. Teubner. 7,20 M.

Der Verfasser stellt sich die sehr dankenswerte Aufgabe, mit Hilfe seiner technischen Kenntnisse die Eisenindustrie unter wirtschaftlichem Gesichtswinkel zu betrachten, und er füllt damit eine bisher recht empfindlich zu bemerkende Lücke der Literatur in glücklicher Weise aus. Die Darstellung wendet sich in erster Linie an die in der Eisenindustrie tätigen Kaufleute und solche Hüttenleute, die sich eine Übersicht über den kaufmännischen Teil ihrer Betriebe verschaffen wollen. Infolgedessen wird nichts vorausgesetzt, was nicht jeder wissen muß, der überhaupt einmal von irgend einer Seite her mit der Eisenindustrie sich beschäftigt hat. Insbesondere der Laie in technischen Fragen empfängt über viele technisch-wirtschaftlichen Zusammenhänge eine Klarheit, wie er sie aus rein technischen Werken nicht zu schöpfen vermag, während umgekehrt der Techniker die Darstellung der wirtschaftlichen Grundlagen seines Tuns seinem Bedürfnis angepaßt finden dürfte. Die Gesamtuntersuchung ist nach privatwirtschaftlichen Gesichtspunkten geordnet; das Technische wie auch das Allgemein-Volkswirtschaftliche wird im wesentlichen nur als Grundlage- und Folgeerscheinung behandelt, es ist nicht Selbstzweck.

Die Eigenart der Darstellung tritt am deutlichsten in den ersten acht Kapiteln in die Erscheinung, weil hier die Technik selbst vom wirtschaftlichen Gesichtspunkte aus behandelt wird. Simmersbach erörtert zunächst, was man unter dem Begriff Eisen technisch-wirtschaftlich zu verstehen habe, und welchen Einfluß die verschiedenen Bestandteile auf die Brauchbarkeit der verschiedenen Eisensorten ausüben; danach geht er den gesamten Verarbeitungsprozeß durch, von der Gewinnung der Roh- und Hilfsstoffe über den Hochofen- und Stahlwerksbetrieb zur Walzwerks- und Gießereiindustrie, um schließlich noch die Prüfung des Fertigfabrikats, die Feststellung seiner Qualität, zu besprechen. Überall ist er mit Erfolg bestrebt, die technischen Vorgänge von allem Anfang an im Hinblick auf den schließlichen Verwendungszweck des Produkts und unter Berücksichtigung der an den verschiedenen Stellen zur Verfügung stehenden Rohstoffsorten in ihrer wirtschaftlichen Bedeutung klarzulegen. Schematische Zeichnungen erläutern die technischen Ausführungen; übersichtlich-knappe Tabellen fassen das Wirtschaftliche zusammen.

In einem zweiten Teil, der die Kapitel 9—14 umfaßt, werden haupt-

sächlich statistische Angaben über Produktion und Handel der in der Eisenindustrie gebrauchten und hergestellten Stoffe zusammengestellt; ein Anhang bringt dann noch eine Übersicht über die Eisenzölle der wichtigeren Kulturstaaten. Hier werden außerdem die verschiedenen Länder in ihren Produktionsgrundlagen mit einander verglichen, und innerhalb Deutschlands die verschiedenen Gegenden; dies jedoch in einer Form, gegen die sich schwere Bedenken erheben. Einmal nämlich vermißt man hier sehr stark die Angabe der besonderen literarischen Quellen, die eine selbständige Nachprüfung des Urteils ermöglichen würden. Dann und vor allen Dingen aber gibt der Verfasser hier seiner Meinung selbst in solchen Dingen, die noch keineswegs feststehen, sehr häufig eine so apodiktische Fassung, daß der den Dingen ferner Stehende den Eindruck einer allgemein geltenden Überzeugung gewinnen muß, und das ist doppelt bedauerlich in einem Buch, das doch gerade auch den Laien über die „Fragen“ der Eisenindustrie unterrichten soll. Dies gilt namentlich von den Behauptungen, die den Leserkreis des Archivs unmittelbar berühren: über die Beförderungskosten von Eisenbahn und Schifffahrt scheint es nach Simmersbach überhaupt keine Meinungsverschiedenheit mehr zu geben, und doch wissen wir bekanntlich noch immer nichts Zuverlässiges über das — am letzten Ende doch erst entscheidende — Verhältnis der Selbstkosten der verschiedenen Verkehrsmittel zu einander, da eine Gegenüberstellung von möglichen Selbstkosten der Schifffahrt und tatsächlichen Tarifen der Eisenbahnen leider für die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit beider Wege gar nichts besagt; auch ist oft genug darauf hingewiesen worden, daß eine Gegenüberstellung der deutschen und nordamerikanischen Tonnenkilometerbeträge schlechthin Unvergleichbares miteinander vergleicht und auch für die Konkurrenzfähigkeit der beiden Industrien ohne jeden Belang ist, da diese von der absoluten Frachtenhöhe, nicht aber von dem kilometrischen Durchschnittssatz berührt wird. Und was von der Behandlung der drei Transportgrundlagen gilt, das ist leider auch bei der Darstellung anderer Selbstkostenelemente nicht vermieden worden: die Notwendigkeit der kurzen Zusammenfassung hat den Verfasser dazu verleitet, einfach das Urteil, das er sich gebildet hat, als das einzig mögliche hinzustellen, von abweichenden Meinungen gar nicht erst zu reden. Dabei ist endlich ein sehr wichtiges, heute vielleicht das wichtigste Selbstkostenelement gar nicht behandelt, ja kaum angedeutet worden: die Frage der Unternehmungsorganisation, und das ist um so merkwürdiger, als in einem letzten Kapitel, ziemlich abrupt und unzulänglich, die rechtlichen Verhältnisse der Eisenhüttenarbeiter noch herangezogen werden; rechnete der Verfasser die Arbeiter zu den Grundlagen der Industrie, so mußte er auch

die Unternehmer behandeln. Oder liegt etwa in dem Aufbau eines Stahltrusts nicht auch ein Moment seiner Konkurrenzmacht?

Die eigentlich volkswirtschaftlichen Teile des Buches wird man daher nicht als gelungen bezeichnen können, und die Eisenindustrie als Gesamterscheinung harrt noch immer der wissenschaftlichen Behandlung. Aber ein sehr wichtiger Schritt zu diesem Ziele ist mit Simmersbachs Abhandlung getan worden: die Technik hat eine Darstellung erfahren, die ein volkswirtschaftliches Urteilen ermöglicht, und sie ist in den privatwirtschaftlichen Zusammenhang gerückt, der auch volkswirtschaftlich von grundlegender Bedeutung ist. Die ersten acht Kapitel stellen sicher eine Bereicherung unserer Literatur dar, und auch die statistischen Tabellen der folgenden Kapitel werden selbst denen willkommen sein, die hinter die hier sich findenden Urteile noch manches große Fragezeichen setzen zu müssen glauben.

K. Wiedenfeld.

Scheyrer, Ferdinand. Friedrich List, der große deutsche Volkswirt. Ein Lebensbild. Darmstadt 1907. Ed. Röther. 32 S. 8°.

Ein kurzer Auszug aus den umfangreichen Werken über List, der neues nicht enthält und den immerhin lobenswerten Zweck verfolgt, auch die weitesten Kreise mit der Persönlichkeit, den Bestrebungen und den unsterblichen Verdiensten des großen schwäbischen Volkswirtes wenigstens oberflächlich bekannt zu machen.

Kisskalt, E., Postexpeditor I. Klasse. Das Königlich Bayerische Postwesen seit seinem Bestehen als Staatsanstalt. Eine Jahrhundert-Gedächtnisschrift zum 1. März 1908. München 1908. G. Franzsche Hofbuchdruckerei (G. Emil Mayer). Preis 70 ⁴⁵ einschließlich Porto.

Die hundertste Wiederkehr des Jahrestages, an dem durch eine Verordnung König Maximilians I. der Übergang des bayerischen Postwesens von der fürstlich Thurn und Taxisschen Reichspost in die Verwaltung des Staates angeordnet wurde, hat dem Verfasser Anlaß zur Abfassung des vorstehenden kurzen Abrisses der Geschichte der Post in Bayern gegeben. Die Schrift enthält nach einigen einleitenden Bemerkungen über die letzte Zeit der fürstlich Thurn und Taxisschen Postverwaltung in Bayern und die Übernahme des Postwesens durch den Staat eine gedrängte geschichtliche Darstellung der staatspostalischen Organisation und Verwaltung, der Postkurse, der Posttarife (Briefposttarif, Tarif für Drucksachen und Warenproben und Fahrposttarif) sowie der Beziehungen der bayerischen Staats-

post zu auswärtigen Postverwaltungen. Als Anhang ist eine Zeittafel über die wichtigsten Ereignisse auf dem Gebiet des Postwesens, besonders Bayerns, seit dem Jahre 1808 beigelegt.

Die kleine Schrift ist flott und anregend geschrieben und gibt ein übersichtliches Bild der Entwicklung des staatlichen Postwesens in Bayern nach seinen verschiedenen Richtungen hin.

ÜBERSICHT

der

neuesten Hauptwerke über Eisenbahnwesen und aus verwandten Gebieten.

- Blochmann, Dr. Rudolf.** Grundlagen der Elektrotechnik. 168. Bändchen der Sammlung „Aus Natur und Geisteswelt“. Leipzig 1907.
- Bothas, Ludwig.** Massendestillation von Wasser, insbesondere zur Erzeugung von Trinkwasser und Lokomotivspeisewasser. Berlin 1908.
- Decisions Construing Federal Safety Appliance Acts.** Published by Interstate Commerce Commission. Washington 1907.
- Hue de Grais, Graf.** Grundriß der Verfassung und Verwaltung in Preußen und dem Deutschen Reiche. Neunte Auflage. Berlin 1907.
- Relazione a. S. E. il Ministro sulle „Cooperative di lavoro che eseguono opere pubbliche.“** Ministero dei lavori pubblici. Rom 1907.
- Schau, A.** Der Eisenbahnbau. Teil I: Allgemeine Grundlagen, Bahngestaltung, Grundzüge für die Anlage der Bahnen. Teil II: Stationsanlagen und Sicherungswesen. Leipzig und Berlin 1908.
- Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands,** nach den Angaben der Eisenbahnverwaltungen bearbeitet im Reichseisenbahnamt. Bd. 27. Rechnungsjahr 1906. Berlin 1908.
- Thompson, Silvanus P.** Die dynamo-elektrischen Maschinen. Siebente Auflage. Übersetzt von K. Strecker und F. Vesper. Erster Band: Die Gleichstrommaschinen. Halle a. S. 1907.
- Warneyers Jahrbuch der Entscheidungen.** A. Zivil-, Handels- und Prozeßrecht. 6. Jahrgang. Leipzig 1908.

Zeitschriften.

- The Annals of the American Academy of Political and Social Science.** Philadelphia.
Band 33. No. 1. Januar 1908.
American waterways.
- Bulletin des internationalen Eisenbahnkongreß-Verbandes.** Brüssel.
Band 21. No. 12. Dezember 1907.
Die elektrischen Stellwerke auf dem Bahnhofe Schwerte. — Die Wider-

stände der Eisenbahnzüge und die zu ihrer Berechnung dienenden Formeln. — Versuche mit Kupplungen nach der Bauart der amerikanischen Wagenbaumeister („Master-Car-Builders“).

Band 22. No. 1. Januar 1908.

Die durchgehenden Bremsen bei Güterzügen. — Neuerungen bei Luftdruckbremsen. — Ein neuer Eisenbahn-Dynamometerwagen. — Der Ooske-Kühnesche Biegungszeichner und die Auswertung seiner bei Eisenbahnbrücken ermittelten Messungsergebnisse. — Die Unterhaltung der Eisenbahngleise in den Kurven. — Einige Bemerkungen über die Güterbahnhöfe in Nordamerika. — Bessere Schienen.

No. 2. Februar 1908.

Die Versuche mit der Vakuumbremse (System Hardy) auf den Linien Arlbergs. — Einführung des elektrischen Betriebes bei der New York, New Haven und Hartford Eisenbahn. — Schwingungen in Eisenbahnzügen infolge der hohen Geschwindigkeiten der elektrischen Lichtmaschinen. — Versuche mit Stehbolzen und Stehbolzeneisen. — Schlackenaufzug. — Neuordnung des italienischen Eisenbahnwesens. — Einigungsämter der englischen Eisenbahnen.

Der Bote für Finanzen, Industrie und Handel. (Wjestnik Finansow, promyshlennosti i torgowli). St. Petersburg. (In russischer Sprache.)

1907. Heft 50.

Internationaler Kongreß zur Beratung der Fragen über die Verwendung von Spiritus zu technischen Zwecken.

1908. Heft 1—3.

(Heft 1:) Die russische Handelsflotte im Jahre 1906. — Die Unglücksfälle in den Bergwerksunternehmungen des südlichen Rußlands in den Jahren 1903—1906. — (Heft 3:) Der Bedarf an verschiedenem Heizmaterial auf den Eisenbahnen Rußlands in den Jahren 1904—1906. — Der Handelsumsatz zwischen Deutschland und Rußland im Jahre 1906.

Der Bote für die Verkehrsanstalten. (Wjestnik Putei Ssoobschtschenija). St. Petersburg. (In russischer Sprache.)

1907. No. 47—52.

(No. 48:) Der Plan einer einheitlichen Organisation der Eisenbahnen in China. — (No. 50:) Die Abänderung des gültigen Personentarifs. — Verbesserungen in der Beförderung von Eiern auf den Eisenbahnen. — (No. 51:) Die geplante Bahn St. Petersburg—Kinel. — Regelmäßige Dampferverbindungen auf dem Amur.

1908. No. 1—3.

(No. 1 u. 3:) Zur Regelung der Übersiedlertransporte.

Deutsche Bauzeitung. Berlin.

41. Jahrgang. No. 101. Vom 18. Dezember 1907.

Eisenbahnüberführungen in Eisenbeton.

No. 103. Vom 24. Dezember 1907.

Die neue Rheinbrücke zwischen Ruhrort und Homberg.

No. 104. Vom 28. Dezember 1907.

Der Anteil von August Orth an der Berliner Stadtbahn.

Deutsche Eisenbahnbeamtenzeitung. Stuttgart.**X. Jahrgang. No. 52.** Vom 26. Dezember 1907.

Grundsätzliches über Beamtenbesoldungen mit besonderer Berücksichtigung der Verhältnisse in Baden.

XI. Jahrgang. No. 1–8. Vom 2. Januar bis 20. Februar 1908.

(No. 1:) Vom sächsischen Landtage. — (No. 4:) Das Vereinszollgesetz und die Eisenbahnen. — (No. 5:) Zur Frage der Ermäßigung der Gütertarife. — (No. 8:) Vorlage der Frachtbriefe bei Frachterstattungsanträgen.

The Economist. London.**Band 65. No. 3350.** Vom 9. November 1907.

The Railway peace convention. — The London traffic problem.

No. 3353. Vom 30. November 1907.

Indian Railway development.

No. 3354. Vom 7. Dezember 1907.

Railway co-operation.

No. 3356. Vom 21. Dezember 1907.

The Railway fusion.

Band 66. No. 3359. Vom 11. Januar 1908.

British Railway situation.

L'Economiste français. Paris.**36. Jahrgang. 1. Bd. No. 15.** Vom 1. Februar 1908.

Quelques aspects négligés de la question du rachat des chemins de fer.

Eisenbahn und Industrie. Wien.**3. Jahrgang. No. 24.** Vom 20. Dezember 1907.

Die Nationalökonomie des Verkehrswesens (Fortsetzung in Jahrgang 4 No. 1 u. 3). — Hoch- und Untergrundbahnen mit trambahnmäßigem Betrieb (u. No. 1). — Neue Schnellzugmaschinen.

4. Jahrgang. No. 1. Vom 6. Januar 1908.

Dampf ohne Kohle. — Die elektrische Bahn von Budapest nach Wien. — Lokomotiven ohne Feuerung für Straßen- und Industriebahnen. — Die Stellung des Technikers im Staate. — Die Eisenbahnen jenseits des Ozeans.

No. 2. Vom 20. Januar 1908.

Dalmatien und seine Eisenbahnen. — Der Bau und die Elektrisierung der Mariazeller Bahn. — Moderne Verkehrstechnik.

No. 3. Vom 6. Februar 1908.

Die Ausnutzung der Wasserkräfte für Verkehr und Industrie. — Eine neue Methode der Räderfabrikation. — Das Eisenbahn-Automobil.

Das Eisenbahnblatt. (Järnbanebladet.) Stockholm.**1907. No. 23–24.**

(No. 23:) Sverige. Trafiksäkerhetskommitténs utlåtande (Fortsetzung zu No. 21). — Ifrågasatt statsinköp af Malmö—Kontinents järnväg. — Hamnbanan norr om Göta älf i Göteborg. — Järnvägsanläggning mellan Storängen och Ålstäket. — (No. 24:) Signal-och säkerhetsanordningar å trafik-och byggnadsmuseet i Berlin. — Gnisttelegrafiens användning i järnvägens tjänst. — Ytterligare anstånd med fullgörandet af vissa villkor

för koncessioner å järnvägsanläggningar mellan Tomteboda och Kapelskär samt mellan Penningby och Norrtälje. — Järnväg mellan Gröndal och Liljeholmen. — Anordnande af dubbelspår å bandelen Göteborg—Alingsås.

1908. No. 1 u. 2.

(No. 1:) Danmark. De danske Statsbaners Driftsberetning for 1906/1907. — Några anteckningar rörande organisationen af de preussiska och bayerska statsbanorna. — Danmark. Bekloebning af Stykgods. — (No. 2:) Norge I. Forslag til Driftsbudget for Statsbanerne i Terminen 1. April 1908 — 30. Juni 1909. — II. Forslag om Bevilgning til besluttede Jernbaneanloeg i Terminen 1. April 1908 — 30. Juni 1909. — III. Forslag om Bevilgninger til Jernbaneundersøgelser i Terminen 1. April 1908 — 30. Juni 1909. — Öfversikt af jultrafikken 1907 i Stockholm, Kristiania och Köbenhavn. — Norge. De norske Jernbaners Driftsberetning for Terminen 1906/1907.

Das Eisenbahnwesen (Sheljesnodoroshnoje Djelo). St. Petersburg. (In russischer Sprache.)

1907. No. 42—48. Jahrgang XXVI.

(No. 43 u. 44:) Über die Bedienung der Lokomotiven durch mehrfache Besetzung. — Das Schienengleis der gegenwärtigen Straßenbahnen. — (No. 43, 44, 46, 47:) Die wechselseitigen Beziehungen der Forst- und Eisenbahnwirtschaft in Rußland. — (No. 45:) Das Betriebsergebnis der Zufuhrbahnen der „ersten Gesellschaft“. — (No. 46 u. 47:) Über Mängel bezüglich der Vorarbeiten und des Baues der Eisenbahnen in Sibirien. — (No. 48:) Verbesserung des Oberbaues unter Verwendung von Holzschwellen.

1908. No. 1—3. Jahrgang XXVII.

(No. 1:) Wir sind nicht arm, und wir müssen energisch Eisenbahnen bauen. Wirtschaftspolitische Notizen, gewidmet dem Andenken N. W. Kopytows. — (No. 1—3:) Abrisse aus dem amerikanischen Eisenbahnwesen. — (No. 2 u. 3:) Chemische Reinigung des Wassers zur Speisung von Kesseln. — Die Eisenbahn Ob—Archangelsk.

Eisenbahnrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen. Breslau.

Band 24. Heft 2. 1908.

Die hoheitsrechtliche Stellung der Grenzstaaten gegenüber internationalen Bahnunternehmungen. — Ersatzansprüche der Eisenbahn für die Beschädigung von rollendem Eisenbahnmaterial durch Pferdetransporte. — Haftung der Schlafwagensgesellschaft für die von den Reisenden in die Schlafwagen eingebrachten Sachen und für Personenbeschädigung. — Die zurückkartierte Nachnahme. — Über den Beginn der Lieferfrist bei nach und nach (sukzessive) stattfindender Auflieferung und Verladung des Gutes. — Zur Auslegung der Bestimmung „in Ausführung der Dienstverrichtungen“ im § 2 des Reichshaftpflichtgesetzes. — Beiträge zur Erläuterung des preußischen Kleinbahngesetzes vom 28. Juli 1892. IV.

Elektrische Kraftbetriebe und Bahnen. Berlin-München.

5. Jahrgang. Heft 35. Vom 14. Dezember 1907.

(u. No. 36:) Die Wechselstrombahn Locarno—Pontebrolla—Bignasco. — Über die wellenförmige Abnutzung von Straßenbahnschienen.

Heft 36. Vom 24. Dezember 1907.

Eine Untersuchung über den Einfluß der Zahnradübersetzung auf die Höhe des Energieverbrauches bei Bahnen. — Der Kraftbedarf der Eisenbahnen in Syracuse und der Lackawanna-Stahlwerke.

6. Jahrgang. Heft 6. Vom 14. Februar 1908.

Die elektrischen Einrichtungen der New York, New Haven und Hartford-Bahn. — Die elektrischen Bahnbetriebe in Österreich.

Elektrotechnische Zeitschrift. Berlin.

29. Jahrgang. Heft 5. Vom 30. Januar 1908.

Die Akkumulatorenwagen der Eisenbahndirektion Mainz.

Engineering. London.

Band 84/85. No. 2189—2198. Vom 13. Dezember 1907 bis 14. Februar 1908.

(No. 2189:) The Quebec bridge disaster. — Signalling on Railways. — The electrification of the Swedish State Railways. — (No. 2190:) Four-wheel shunting tender locomotive. — The Blackfriars bridge accident. — The Ceylon Government Railways. — Long Island City power-station of the Pennsylvania Railroad Company. — (No. 2191:) Ferro-concrete viaduct, Richmond and Chesapeake Bay Railway, Virginia. — Telegraphs, Railways and mining in China. — (No. 2193:) The Russian Railways and the carriage of coal. — Royal commission on canals and waterways. — Indian Railway property. — (No. 2194:) Indian broadgauge Railways. — 3000-horse-power winding-engine. — The „Eclipse“ portable electric track-grinder. — (No. 2195:) Special service Railway wagons. — (u. No. 2196:) The electrification of Railways. — (No. 2196:) Gear arrangements and ratios in motor-cars. — High-speed lathe for Railway wheels. — New swing-bridge over the river Hull at Sculcoates, Hull. — (No. 2197:) The new roof of Charing Cross station. — Superheated steam locomotives for the Italian State Railways. — Locomotive for Railway motor-car on the Lancashire and Yorkshire Railway. — The Railways of South Australia. — (No. 2198:) Metropolitan Railway. — Rack lokomotive for the Villa Nova de Gaya Railway, Portugal.

Engineering News. New York.

Band 58. No. 23 bis 26. Vom 5. bis 26. Dezember 1907.

(No. 23:) The Loetschberg tunnel and its relation to Alpine Railway routes. — The commercial aspect of present and proposed Alpine Railway tunnels. — (No. 24:) Reinforced-concrete viaduct on the Richmond and Chesapeake Bay Railway. — Annual meeting of the American society of mechanical engineers. — The rules of the New York public service commission for testing locomotive boiler stay bolts. — Annual meeting of the national rivers and harbors congress. — Dump cars of large capacity for construction work. — (No. 25:) Steam motor cars on the Intercolonial Railway, Canada. — Work on the Madeira and Mamore Railway survey in Brazil. — (No. 26:) A series of failure tests of full-size compression members, made for the Pennsylvania lines west of Pittsburg.

Band 59. No. 1—5. Vom 2. bis 30. Januar 1908.

(No. 1:) A Railway weed-burning machine using gasoline for fuel. — (No. 2:) A new engineering museum in Berlin. — (No. 3:) Double-track,

trunnion bascule bridge over Bodine Creek, Staten Island Rapid Transit Railway. — Railway developments in and around Buenos Aires. — (No. 4:) Grade revision on the Canadian Pacific Railway in British Columbia. — Riveted lattice for Railroad bridges of maximum span. — (No. 5:) New interlocking plant, Hoboken terminal yard, Delaware.

Die Fördertechnik. Berlin.

1. Jahrgang. Heft 14. Vom 15. Januar 1908.
Umwandelbare Eisenbahnselbstentlader.

Le Génie Civil. Paris.

Band 52. No. 7. Vom 14. Dezember 1907.

Tunnel pour chemins de fer sous la Detroit River (États-Unis et Canada).

No. 8. Vom 27. Dezember 1907.

Barrière de passage à niveau commandée électriquement par le passage du train.

No. 12. Vom 18. Januar 1908.

Locomotive compound à grande vitesse de la Compagnie des Chemins de fer de l'Est.

No. 13. Vom 25. Januar 1908.

Le métropolitain de Paris. — État actuel des lignes constituant le réseau concédé. — Consistance du réseau complémentaire. — Les progrès de l'automobilisme en 1907. — Le salon de l'automobile, du cycle et des sports.

No. 14. Vom 1. Februar 1908.

Ateliers pour la réparation du matériel de chemins de fer aux États-Unis.

No. 15. Vom 8. Februar 1908.

Appareils d'enclenchement installés à la gare de Valenciennes. — Trajecteurs hydrodynamiques Bianchi et Servettaz.

Glasers Annalen für Gewerbe und Bauwesen. Berlin.

Band 61. Heft 12. Vom 15. Dezember 1907.

Ein Vergleich der zwei- und dreigekuppelten Schnellzuglokomotiven der preußisch-hessischen Staatsbahnen auf theoretischer Grundlage (mit Rücksicht auf weitere Fahrzeitverkürzung im Schnellzugbetriebe). — Die Leistungsfähigkeit der Lokomotiven in Abhängigkeit von ihren baulichen Hauptverhältnissen und der Fahrgeschwindigkeit.

Band 62. Heft 1. Vom 1. Januar 1908.

Güterzugbremsversuche der Königlich ungarischen Staatsbahn auf der Flachbahnstrecke Preßburg—Ersekujvar. — Die Leistungsfähigkeit der Lokomotiven in Abhängigkeit von ihren baulichen Hauptverhältnissen und der Fahrgeschwindigkeit.

Heft 2. Vom 15. Januar 1908.

Zur Frage der Wirtschaftlichkeit städtischer Schnellbahnen. — Elektrische Vollbahnen (Fortsetzung in Heft 3 und 4).

Heft 3. Vom 1. Februar 1908.

Was können wir aus dem Bahnbau Daressalam-Mrogoro lernen?

Das Handelsmuseum. Wien.**Band 22. No. 48. Vom 28. November 1907.**

Beilegung des bedrohlichen Eisenbahnstreiks in England.

L'industrie des tramways et chemins de fer. Paris.**1. Jahrgang. No. 12. Dezember 1907.**

Le chemin de fer électrique souterrain Nord-Sud de Paris. — La traction électrique comparée à la traction à vapeur sur les chemins de fer d'intérêt local ou les tramways départementaux.

L'ingegneria ferroviaria. Rom.**4. Jahrgang. No. 24. Vom 16. Dezember 1907.**

Le automobili petroleo-elettriche. — Le recenti miglioriie nel materiale rotabile delle ferrovie italiane dello Stato.

5. Jahrgang. No. 1. Vom 1. Januar 1908.

Gli stipendi degli allievi ispettori delle ferrovie dello Stato. — Locomotiva a 4 sale accoppiate con sterzo, a 2 cilindri esterni compound. — Premi di trazione al personale dei locomotivi ferroviari. — Il servizio tramviario per i trasporti funebri nella città di Milano. — La trazione elettrica sulla ferrovia del Wengeralp.

No. 2. Vom 16. Januar 1908.

I nuovi tipi di armamento delle ferrovie dello Stato.

No. 3. Vom 1. Februar 1908.

Il nuovo organico dell'amministrazione ferroviaria dello Stato. — Recenti tipi di vetture della compagnia dei wagons-lits. — Il valico alpino orientale. — Premi d'economia al personale dei locomotori ferroviari.

Journal of the Western Society of Engineers. Chicago.**Band 12. No. 5. Oktober 1907.**

Methods of electric lighting for Railway trains.

Mitteilungen des Vereins für die Förderung des Lokal- und Straßenbahnwesens. Wien.**15. Jahrgang. Heft 1. Januar 1908.**

Die Otavi-Schmalspurbahn im deutschen Schutzgebiete Deutsch-Südwestafrika.

Monatsheft der Abteilung für Statistik und Kartographie des Ministeriums der Verkehrsanstalten (Jeshemjessjätchnik otdjela statistiki i kartographii Ministerstwa putei Ssoobschtschenija). 34. Jahrgang. St. Petersburg. (In russischer Sprache.)**1907. Heft XI und XII.**

Die Statistik und Kartographie der Verkehrsanstalten Rußlands zur Zeit der Verwaltung des Ministeriums durch die Ingenieure Dewolant und Betankur. — Über die Statistik der Güterbewegung auf den Eisenbahnen im letzten Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts, bearbeitet von der Abteilung für Statistik und Kartographie des Ministeriums der Verkehrsanstalten und von der statistischen Abteilung der Eisenbahnabteilung des Finanzministeriums. — Reisebericht des ehemaligen Vorstehers (1875 — 1905) der Abteilung für Statistik und Kartographie des Ministeriums der Ver-

kehrsanstalten J. Th. Borkowski: Die Reise auf dem Wolga-Strom während der Schiffsfahrtsperiode des Jahres 1906.

Notizblatt der Kaiserl. russischen technischen Gesellschaft (Sapiski imperatorskawo russkawo technitscheskawo obschtschestwa.) St. Petersburg. (In russischer Sprache.)

Heft 7–11.

(Heft 7 u. 8:) Jahresbericht der Kaiserlich russischen technischen Gesellschaft für das Jahr 1906. — Über schnelllaufende Schiffsmaschinen. — Die Senkung des Grundwassers während der Ausführung von Fundamentierungsarbeiten. — (Heft 9 u. 10:) Jahresbericht der Provinzialabteilung der Kaiserlich russischen technischen Gesellschaft für das Jahr 1906. — Über die wechselseitige Beziehung zwischen der Struktur der Schienen und ihrem Verhalten im Gleis. — (Heft 11:) Über Bildung von Blasen und Absonderungen in Stahlstangen.

Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens. Wiesbaden.

44. Band. 1907. Ergänzungsheft.

Grundlagen zu einer Theorie der Bettungsziffer. — Beiträge zur Ermittlung der Anstrengung der Eisenbahnschiene. — Steinerne Bauwerke der Nebenbahn Stettin-Jasenitz, Direktionsbezirk Stettin.

45. Band. Heft 1. Vom 1. Januar 1908.

Verschiebebahnhof Engelsdorf (Schluß in Heft 2). — Der Wagenbau auf der Ausstellung in Mailand 1906 (Fortsetzung in Heft 2). — Neue Wagenwerkstätte in Burbach bei Saarbrücken (Schluß in Heft 2). — Chaumonts Sicherheitsvorrichtung zur Untersuchung und Einstellung der Bremsen an Wagen und Zügen. — Gleislose Züge und die Zugbildung von Renard (Schluß in Heft 2).

Heft 2. Vom 15. Januar 1908.

Elastische Stoßverbindung mit gesprengten Laschen.

Heft 3. Vom 1. Februar 1908.

Die neuen Werkstättenanlagen der sächsischen Staatseisenbahnen in Engelsdorf. — Schutzvorrichtung an Eisenbahnwagentüren. — Verbesserung der Schienenstöße mittels alter unbrauchbarer Schienen.

Heft 4. Vom 15. Februar 1908.

Der Wagenbau auf der Ausstellung in Mailand 1906. — Selbsttätiger Klammerhaken für Schlußlaternen.

Österreichische Eisenbahnzeitung. Wien.

30. Jahrgang. No. 36 und 37. Vom 23. und 30. Dezember 1907.

(No. 36:) Die Berechnung des Brennstoffverbrauchs einer Lokomotive. — Die Eisenbahnen Englands und Deutschlands in ihren Beziehungen zum Handel. — Neubadische Gebirgsschnellzuglokomotiven. — Das gegenwärtige elektrische Verkehrsnetz Londons. — Elektrischer Betrieb auf den preußischen Staatsbahnen. — (No. 37:) Die Störungen in der Güterbeförderung. — Die direkte Bahnverbindung mit Dalmatien und die Vereinbarungen mit der ungarischen Regierung über die Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

31. Jahrgang. No 1—7. Vom 6. Januar bis 17. Februar 1908.

(No. 1:) Eine neue Eisenbahnschule in Amerika. — Verkehrsfortschritte in den österreichischen Alpenländern 1906/07. — (No. 2:) Über Eisenbahnkrankheiten. — (u. No. 4:) Die niederösterreichisch-steirische Alpenbahn und ihre künftige Elektrisierung. — (No. 3:) Staatsbahnverwaltung und Finanzprokuratur. — (No. 4:) Die Bewertung von Dienstbarkeiten. — (No. 6 u. 7:) Zur Erneuerung des Lokalbahngesetzes. — (No. 6:) Eisenbahndienst und Gesundheit. — (No. 7:) Die Beseitigung von Ruß und Flugasche aus Stabil- und Lokomotivkesseln (System Ramoneur).

Österreichisch-ungarisches Eisenbahnblatt. Wien.**12. Jahrgang. No. 51 und 52. Vom 19. und 26. Dezember 1907.**

(No. 51:) Die Vorbereitungen der Staatseisenbahnverwaltung für die Einführung des elektrischen Betriebes auf Hauptbahnlinien. — Zur Frage des Waggonmangels. — (No. 52:) Das Verkehrswesen im Lichte der Weihnachtsbetrachtung.

13. Jahrgang. No. 1—6. Vom 2. Januar bis 6. Februar 1908.

(No. 2:) Das Automobil und das Verkehrswesen. — Das Lokalbahnwesen im Jahre 1907. — (No. 3:) Durchführung der eisenbahntarifarischen Ausgleichsvereinbarungen. — (No. 4:) Die Maßnahmen zur Behebung der Verkehrsschwierigkeiten auf der Nordbahn. — Österreichische Eisenbahnstatistik. — Der Bau der Mariazeller Bahn und die Einführung der elektrischen Traction auf dieser Linie. — Gebührenrechtliche Entscheidungen des Verwaltungsgerichtshofes in Eisenbahnsachen. — (No. 6:) Die Verkehrspolitik in den Delegationen. — Die Wirtschaftlichkeit städtischer Schnellbahnen. — Das Lokalbahnwesen in Böhmen.

Political science quarterly. Boston.**Band 22. No. 4. Dezember 1907.**

Railroad valuation.

Proceedings of the American institute of electrical engineers. New York.**Band 27. No. 1. Januar 1908.**

Discussion at Niagara Falls convention, June 27-28, 1907. — Practical aspects of steam Railroad electrification. — A single-phase Railway motor. — The New Haven system of single-phase distribution with special reference to sectionalization.

Railroad Gazette. New York.**Band 43. No. 24. Vom 18. Dezember 1907.**

Report on Melbourne electrification. — A new phase of Railroad monopoly. — The Congo Railroad. — New freight terminal of the Chicago and North-Western at Omaha. — Double tracking through Eagle River Canyon on the Denver and Rio Grande. — Weaver's rail lock for draw bridges. — The smoke consuming question forty-eight years ago. — New shops, Grand Trunk, Stratford, Ont. — Wisconsin Railroad commission's report.

No. 25. Vom 20. Dezember 1907.

Rail specifications. — Train accidents in November. — Seven years progress, Wheeling and Lake Erie. — New locomotive terminal, Chicago

junction. — Steel rails, their mechanical treatment, past and present. — General Railway signal company's shops. — Areas of contact, wheels and rails. — Passenger car for tropical climates. — Ocean rates on grain. — The organization and working of wrecking outfits. — Consumption of ties in 1906. — State control of fast interstate trains.

No. 26. Vom 27. Dezember 1907.

Car and locomotive output in 1907. — Railroad built in 1907. — Receiver-ships and foreclosure sales in 1907. — Five panics. — Vandalia track elevation and improvement work at Indianapolis. — Protecting steel bridges against brine from refrigerator cars. — Roseville yard of the Southern Pacific. — Co-efficient of friction between wheels and rails. — The Bush terminal company. — Courts of ticket scalping. — Sleeping car berths in Wisconsin. — Trainmen's hours in Great Britain. — Electric Railways in sparsely settled communities. — Block signal costs on Pennsylvania Railroad. — M. H. Smith on excess of traffic over facilities in Alabama. — Cylinders of simple and compound locomotives of equivalent power.

Band 44. No. 1. Vom 3. Januar 1908.

Changes in Railroad ownership and control. — The Cincinnati, Hamilton and Dayton and the new „Clover Leaf“ system. — Review of 1907 annual reports. — Dividend changes and new Railroad capital in 1907. — Railroad officers on the 1908 outlook.

No. 2. Vom 10. Januar 1908.

The Railroad situation in the South. — Good and bad work under the rate law. — Seaboard Air Line. — Influence of heat value and distribution on Railroad fuel cost. — Block signal and train control board. — Mallet compound locomotive for the Central Railroad of Brazil. — The Galesburg timber preserving plant of the Burlington. — Arrangement of Railroad shops. — Massachusetts Railroad commissioners' report. — Possible peace in passenger fares.

No. 3. Vom 17. Januar 1908.

Electric locomotive for passenger and freight service, Metropolitan Railway of London. — New freight car repair shops of the Santa Fé. — Reinforced concrete Railroad viaducts at Seville, Spain. — Alternating current automatic block signals on the Highland division of the New York, New Haven and Hartford. — The service of the Railroads. — Analogy of conditions in 1884 and 1907. — The ocean carrier. — The best design of car for suburban traffic at Melbourne.

No. 4. Vom 24. Januar 1908.

Coal roads under the rate law. — Railroad bonds as financial pointers. — Train accidents in December. — Microphotographs of steel wheels and tires. — The car wheel and its relation to the rail and car. — The Griffin double-tread car wheel. — Pennsylvania two-cent fare law void. — Influences affecting train resistances. — The Railroads of Canada. — The ocean carrier. — The era of steel and the passing of wood in car construction. — Relation between interurban Railways and steam Railroads.

No. 5. Vom 31. Januar 1908.

To get track-gang efficiency. — Two cents a mile on the New Haven. — Government action against the Harriman lines. — What a technical journal ought to do. — New compartment sleeping car for the New York, New Haven and Hartford. — The Alberton cut-off of the Baltimore and Ohio. — Shelling out of steel wheels and tires. — Gasolene electric motor car. — Car surplusses and shortages. — Improvements ordered by Texas Railroad Commission. — Right to discharge a Union man upheld by the United States supreme court. — To provide for a uniform balance sheet. — Western Canada and the Canadian Northern Railway.

No. 6. Vom 7. Februar 1908.

Two anomalies of a Railroad situation. — Some causes of wheel sliding. — Causes of the Terra Cotta collision. — Bay shore cut-off of the Southern Pacific. — The Florida East Coast extension. — Car elevator for the Hudson and Manhattan. — The Railroads of Peru. — Derailment of a train by wind. — Interstate Commerce Commission report. — Car surplusses and shortages. — Accident bulletin No. 25. — Railroad station improvement. — Transmission line crossing Railroads.

The Railway Age. Chicago.**Band 44. No. 23 bis 26.** Vom 6. bis 27. Dezember 1907.

(No. 23:) The President on regulation of Railways. — Some impressions of Railways in India. — Report of the State Corporation Commission of Virginia. — Readville shops of the New York, New Haven and Hartford Railroad. — Railway building in Northwestern Mexico. — Questions pertaining to depreciation. — The power house of the big four shops at Indianapolis. — Practice of the various State Railroad commissions in securing and compiling statistics. — (No. 24:) Mechanical engineering and the American society. — Railways and politics. — (u. No. 25:) Railway affairs at the national capital. — (No. 24:) Test of Vauclain superheater on the Rock Island. — Decision of North Carolina supreme court in Southern rate case. — Harmon shops for the New York Central electric zone. — Decision in Bitterman ticket scalping case. — Passenger depots on the Oregon Short line. — Rifled pipe line for conveying oil on Southern Pacific. — Punishing offenses against Railways. — Association of transportation and car accounting officers. — Ten-wheel freight locomotive for the Chicago and Northwestern. — (No. 25:) Western Railway club and technical education. — A flagrant violation of law by Railways. — The New England Railroad merger. — Operations of the Wheeling and Lake Erie. — Consumption of cross ties in 1906. — The Cleveland Short line Railway. — Valuation of Railways in Minnesota. — Western Railway club. — Electric locomotive for Portland Railway Light and Power Company. — New freight yard of the Baltimore and Ohio at Brunswick. — Government supervision of Railway accounts. — The advantages of solid forged and rolled car wheels. — Schmidt's locomotive piston for superheated steam. — (No. 26:) The old year and the new. — Motive power and rolling stock in 1907. — Railway finances in 1907. — The inefficiency of Railway labour. — New Railway mileage of the year. — Block signals in 1907. — Per diem controversy in New England. —

Railway problems. — The Railway situation. — Federal legislation needed to make travel safe. — Thirty-day provision of Hepburn Act should be changed. — Carriers should be allowed to agree on rates. — Relations between the public and the Railways. — State regulation does not hurt Railways. — Decisions of Railroad commissions should be made final. — Railway loans in 1908. — Present Railway problems. — Hepburn act hurts shippers. — A plan for reorganizing the Interstate Commerce Commission. — Co-operation between Railways and shippers. — Government regulation. — The financial situation. — Federal and state regulation. — Situation in the operating department. — Effect of 2-cent fares. — Course of traffic officials causes inharmonious relations between Roads and public. — Effects of the Hepburn Act. — Causes of anti-Railway agitation. — Hepburn Law beneficial. — State and federal regulation. — Statistics of cars and locomotives in 1907. — What we owe to the Railroads. — Statistics of Railway building in 1907. — The prominent Railway dead of 1907. — Mallet compound locomotive for the Central Railway of Brazil. — Block signals on American Railways. — Receiverships and foreclosures in 1907. — New passenger locomotives for the New Haven. — Output of the Baldwin locomotive works. — Railways and the public.

Band 45. No. 1—5. Vom 3. bis 31. Januar 1908.

(No. 1:) Relations between the public and the Railways. — Railway mergers and public interest. — Opinion regarding uniform classification. — Shippers and Railway rate conferences. — Lesson for Railways in financial situation. — The recent panic. — Railway coal properties under the Hepburn Act. — A 4-wheel switch locomotive for the Burden Iron Company. — Shay locomotive for the Southern Railway. — Work of the industrial departments of Railways. — New equipment for Texas Railways ordered purchased by the Texas Commission. — Car elevator. Hudson and Manhattan tunnels. — English Railway consolidation. — Uniform classification. — (No. 3:) Treatment of Hemlock and Tamarack ties. — The hours of service law and telegraph operators. — (u. No. 5:) Railway affairs at the national capital. — (No. 3:) Italian 4-cylinder compound double-ended locomotive. — The present status of rail specifications. — Railway advertising on a cash basis. — Details of Grand Trunk pension system. — Milo junction shops of Bangor and Aroostock. — Interstate commerce rules regarding destruction of papers. — Interstate Commerce Commission on uniform accounts. — Forty-ton hopper ballast car for the London and South Western Railway of England. — Neglect of Railway history. — Locomotive engineering in 1907. — (No. 4:) Reduced passenger fares and reduced service. — Telephony in Railway work. — Progress of valuation of Railways. — Decision of judge Hough in Harriman case. — Pacific locomotive for the Lake Shore. — Missouri „outlaw“ act held unconstitutional. — The new Yosemite Valley Railroad. — Pennsylvania 2-cent fare law held unconstitutional. — Valuation of Washington Railways. — General electric gas-electric car for Railway service. — The era of steel and the passing of wood in car construction. — Texas Roads ordered to make extensive improvements. — (No. 5:) A variable per diem rate. — Railway rates and the

depreciation of gold. — The decline of the compound. — The Lackawanna interlocking plant at Hoboken. — Proceedings against Harriman Railways. — Passenger earnings and service under 2-cent fares. — Discrimination against members of labor organizations held legal. — Texas and Railroad building. — Railway construction in the Philippine islands. — United states wood preservers' association. — Standard air brake couplings and gaskets.

The Railway Engineer. London.

Band 29. No. 336. Januar 1908.

The „Tudor“ system of electric train lighting. — Restaurant car, Great Indian Peninsula Railway. — Notes on the erection of bridges. — The Saltley works of the Metropolitan amalgamated Railway carriage and wagon company. — Valve gears of locomotives. — Siemens Brothers' „all-electric“ signalling and interlocking at Snow Hill, Birmingham. — Queensland Railways 1906/07. — Harrow road bridge, Great Central Railway. — The locomotive from cleaning to driving (Forts. in No. 337). — 33 ft. 6 in. third class corridor carriage, East Coast Joint Stock. — The signalling and interlocking on the electric zone of the New York Central and Hudson River Railroad.

No. 337. Februar 1908.

Brake van with ballast spreading plough, Caledonian Railway. — Reserved saloon, Great Indian Peninsular Railway. — The Hayden locomotive smoker. — Derailments at the Diamond crossing. — The accident at Blackfriars Bridge. — Fires on London underground Railways.

The Railway News. London.

Band 88/89. No. 2293—2302. Vom 14. Dezember 1907 bis 15. Februar 1908.

(No. 2293—2295:) Indian Railways. — (No. 2296:) Houses provided by Railways. — Tube and 'bus fares. — Cost of transport. — (u. No. 2298:) Royal commission on canals and waterways. — (No. 2293:) Automatic signalling and track circuits on Great Western Railway. — Metropolitan training school. — Block signalling in America. — (No. 2294:) Great Northern and Great Central Railways, text of agreement. — Railway capital powers. — (u. No. 2296, 2297 u. 2300:) Railway conciliation boards. — (No. 2294:) Continuous brake action. — Western Australian Railways. — (No. 2295:) Railway combinations and amalgamations. — Indian Railways and farmers. — Scottish Railways joint working. — What is a track circuit? — The Railway benevolent institution: The new year's appeal. — Train resistance. — The basis of Railway rates. — (No. 2296:) South Wales coal trade in 1907. — American Railroad wages. — Metropolitan training school. — Should British Railways be nationalised. — (No. 2297:) Metropolitan pension scheme. — Midland Railway electrification. — American car and locomotive output. — South Wales Railway stocks. — Railway bills for 1908. — (u. No. 2301:) Irish live stock traffic. — Ashford workes to-day. — Supplying steam to electric power station, Marylebone. — Tank engines of 1907. — Locomotive testing. — Grand Trunk's locomotive shop. — Speed on Railways. — (No. 2298:) Grand Trunk pension scheme. — American

Railway legislation. — Metropolitan training school. — American Railroads and coal lands. — (No. 2299:) Nationalisation of Railways. — Railway canvassing. — Reasonable facilities for the receiving, forwarding and delivering of traffic. — (No. 2300:) Maintenance in American Railway accounts. — British Railway rates. — Cost of living. — Railways of India. — Due and reasonable facilities. — State control of Railways. — (No. 2301:) Amalgamated society of Railway servants. — Great Western new engine. — London traffic and Railway electrification. — Port Talbot Railway and docks. — Renard transport system. — (No. 2302:) City and South London. — British Railways and the state. — Coal mines bill and the Railways. — Alleged undue preference. — Railway fires. — Great Northern and Great Central agree. — Railway and canal commission. — Russian Railways. — London and North Western temperance union. — Midland Railway extension. — Tramway statistics for 1906/07. — American business corruption.

Railway World. Philadelphia-New York.

Band 51. No. 49–52. Vom 6. bis 27. Dezember 1907.

(No. 49:) Review of events in the Railway field. — Better basis for re-consignment privileges desirable. — The Interstate Commerce Commission. — Discussion of Railway annual reports. — (No. 50:) The relation of the electric interurban to the steam road. — (No. 51:) Railway regulation must safe guard investors' interest. — (u. No. 52:) The outlook for the trunk lines. — (No. 51:) Relation of the Railroad to the people. — The inherent strength of the Missouri Pacific. — (No. 52:) The outlook for the future. — Reasonable maximum rates.

Band 52. No. 1–5. Vom 3. bis 31. Januar 1908.

(No. 1:) Railway progress in 1907. — Change in Railway accounting methods. — The Interstate Commerce Commission and the Baltic Po — (No. 2:) The employers' liability law declared unconstitutional. — (u. No. 3, 4, 5:) The outlook for the trunk lines. — (No. 2:) Work of the Interstate Commerce Commission under the new law. — The strength of the Union Pacific. — (No. 3:) The receivership of the Chicago, Great Western. — The work of the Freight Traffic Department. — (No. 4:) State supreme court upholds Pennsylvania Railroad. — Who are the bosses? — (No. 5:) The Government's attack upon Harriman. — Proposed fare legislation in Canada. — Adverse Railroad legislation.

Revue générale des chemins de fer et des tramways. Paris.

30. Jahrgang. 2. Halbjahr. No. 6. Dezember 1907.

Note sur la constitution de la voie aux États-Unis. — Note sur la réglementation des chemins de fer d'intérêt local et des tramways et sur la rédaction de leur cahiers de charges.

31. Jahrgang. 1. Halbjahr. No. 1. Januar 1908.

Application des leviers d'itinéraires à la commande électrique à distance des aiguilles d'un faisceau de triage par la gravité dans la gare de Bordeaux—Saint Jean. — Essais de tiroirs de distribution en fonte sur les locomotives de la Compagnie d'Orléans. — Note sur un appareil en ser-

vice sur le réseau de l'État destiné à faciliter le déchargement des wagons servant au transport des grands bois.

Rundschau für Technik und Wirtschaft. Prag.

I. Jahrgang. No. 1—4. Vom 4. Januar bis 15. Februar 1908.

(No. 1:) Großstadtverkehr. — Vom Trassieren mittels der Anschnittlinie. — (No. 2 u. 3:) Die Eisenbahnverkehrsfragen im österreichisch-ungarischen Ausgleiche. — (No. 2:) Die Wohnungsfürsorge im österreichischen Arbeitsministerium. — (u. No. 4:) Ein Zentralbahnhof in Prag. — (No. 3:) Der österreichische Automobilgesetzentwurf. — Beitrag zur Theorie des Eisenbetons.

Schweizerische Bauzeitung. Zürich.

Band 50. No. 26. Vom 28. Dezember 1907.

Eindrücke von der Mailänder Ausstellung 1906: Eisenbahnsignalwesen, Weichenanlagen, Ausrüstung der Eisenbahnen.

Band 51. No. 1. Vom 4. Januar 1908.

Berner Alpenbahn.

No. 6. Vom 8. Februar 1908.

Die Valle Maggia-Bahn.

Schweizerische elektrotechnische Zeitschrift. Zürich.

4. Jahrgang. Heft 51/52. Vom 21./28. Dezember 1907.

Einphasenwechselstrombahn Locarno—Pontebrolla—Bignasco.

5. Jahrgang. Heft 4 bis 7. Vom 25. Januar bis 15. Februar 1908.

Das Eisenbahnfahrgleis als Stromleitung in elektrisch selbsttätigen Blocksignalanlagen.

Heft 5/6. Vom 1./8. Februar 1908.

Die Wasserkräfte Bayerns.

Heft 6/7. Vom 8./15. Februar 1908.

Das bayerische Gewerbemuseum in Nürnberg.

Stahl und Eisen. Düsseldorf.

28. Jahrgang. No. 6. Vom 5. Februar 1908.

Die Eisenschwelle. — Verwaltungssingenieure.

Technisches Wochenblatt (Teknisk Ugeblad). Kristiania.

1907. No. 50—52. Vom 13. bis 31. Dezember 1907.

(No. 50:) Sydsveriges statsbanenet. Forslag til elektrisk drift. — (No. 51:) Bergensbanen som turistbane.

1908. No. 1—6. Vom 1. Januar bis 7. Februar 1908.

(No. 2:) En ny adhoesionsbane: Clermont-Ferrand—Puy de Dôme. — (No. 3:) Kristiania Sporveisforbindelser med Omegnen-soerlig med Holmenkollen. — (No. 5:) Store Generatorer til Kraftanloegget ved Trollhättan.

Verkehrstechnische Woche und Eisenbahntechnische Zeitschrift. Berlin.

2. Jahrgang. No. 1—21. Vom 5. Oktober 1907 bis 22. Februar 1908.

(No. 1—3:) Ergebnis der mit Eisenbahnmaterial angestellten Güteproben. — $\frac{1}{4}$ gek. Güterzug-Zwillingslokomotive mit Brotankessel der k. k.

österreichischen Staatsbahnen. — Ein Musterverkehrssystem. — (No. 2:) Fräsmaschinen zum Bearbeiten der Schienenköpfe im Gleise. — Die Koloniallokomotiven auf der Deutschen Armee-, Marine- und Kolonial-Ausstellung. — Der elektrische Betrieb auf den österreichischen Staatsbahnen. — (No. 3:) Einschienenbahn mit Motorbetrieb, System Snyers. — Die Eisenbahnen in Syrien. — (No. 4:) Sozialpolitik im staatlichen Verkehrswesen. — Das neue System elektrischer Zugförderung auf Vollbahnen. — (No. 6:) Das Wiener Eisenbahnmuseum. — Automatische Kupplung von Eisenbahnwagen. — (No. 7 u. 8:) Die Heizungen der französischen Eisenbahnwagen. — Der Frachtenverkehr auf den großen Seen von Nordamerika. — (No. 8, 9 u. 11:) Die Tunnelentwürfe der Großen Berliner Straßenbahn-Gesellschaft. — Die neue elektrische Eisenbahn Valle-Brembana. — (No. 10–21:) Kippwagen. — (No. 12 u. 16:) Explosion des Luftbehälters einer Lokomotive auf dem Bahnhofe in Hannover. — Die Mosel- und Saarkanalisierung. — (No. 13, 17, 19 u. 20:) Versuchs- und Betriebsergebnisse mit $\frac{3}{5}$ gek. Heißdampf-Schnellzuglokomotiven. — (No. 14:) Widerstandsversuche an Lokomotiven. — Die Hygiene des Verkehrswesens. — (No. 21:) Ventilregler für Lokomotiven. — Zugbetrieb auf gleisloser Strecke.

Volkswirtschaftliche Wochenschrift. Wien.

Band 49. No. 1238. Vom 6. Februar 1908.

Die wirtschaftspolitische Bedeutung der projektierten neuen Balkanbahnen.

Zeitschrift des österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereins. Wien.

60. Jahrgang. No. 6. Vom 7. Februar 1908.

Ein technisches Museum.

Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure. Berlin.

Band 52. No. 1 u. 2. Vom 4. und 11. Januar 1908.

Die neuen Alpenbahnen und Zufahrtlinien in der Schweiz mit besonderer Berücksichtigung der wirtschaftlichen Vorteile in Deutschland.

No. 5. Vom 1. Februar 1908.

Die neueren Lokomotiven der North-Eastern-Eisenbahn in England.

No. 6. Vom 8. Februar 1908.

Lokomotivstationen nordamerikanischer Eisenbahnen (Forts. in No. 7). — Die Eisenbahnbetriebsmittel auf der Ausstellung in Mailand 1906.

Zeitschrift für Architektur und Ingenieurwesen. Wiesbaden.

1907. Heft 6.

Längenmessung der Brücke über den Firth of Forth.

Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport. Bern.

16. Jahrgang. No. 1. Januar 1908.

Kommen die bei Anwendung von Spezialtarifen zu reduzierten Preisen zur Geltung gelangenden Zuschlagsfristen der Gesamtheit der bei einem Transporte beteiligten Eisenbahnen oder nur der Strecke zu gut, für welche die Taxe des Spezialtarifs bewilligt ist? — Gültigkeit der Verwaltungsverordnungen in Eisenbahnsachen in Frankreich.

No. 2. Februar 1908.

Die Eisenbahnangelegenheiten im österreichisch-ungarischen Ausgleich.

Zeitschrift für Eisenbahnhygiene. Leipzig-Wien.

3. Jahrgang. Heft 12. Dezember 1907.

Finanzielle und statistische Übersicht über die Gebarungsverhältnisse der Krankenkasse für Bedienstete und Arbeiter der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (1896—1905).

4. Jahrgang. Heft 1. Januar 1908.

Überwachung der Verköstigung im Eisenbahnverkehre.

Heft 2. Februar 1908.

Einige statistische Bemerkungen zu dem Referat „Einwirkung der Berufstätigkeit im Verkehrswesen auf die Gesundheit.“

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Berlin.

47. Jahrgang. No. 98—100. Vom 18. bis 28. Dezember 1907.

(No. 98:) Schwebebahn oder Staudbahn. — Die Rentabilität der sächsischen Staatsbahnen. — Die Herbsttagung des österreichischen Staatseisenbahnrats. — Das Wohltätigkeitsfest zum Besten des Eisenbahn-Töchterhorts. — (No. 99:) Die neuen Güterwagenvorschriften (G. W. V.) für den preußischen Staatsbahn-Wagenverband. — Die französischen Eisenbahnen vor dem Parlament. — Bestehende und geplante Ausfahrwege für Getreide, Molkereibutter und sonstige Massengüter Sibiriens. — (No. 100:) Aufhebung des Anzeigers überzähliger Eisenbahngüter und Gepäckstücke. — Verhütung des Funkenwurfs bei Lokomotiven. — Eisenbahnstreik und zwangswises Schiedsgericht bei Staatsbetrieben vor der italienischen Kammer.

48. Jahrgang. No. 1—15. Vom 1. Januar bis 19. Februar 1908.

(No. 1 u. 2:) Rückblick auf das Jahr 1907. — (No. 1:) Einfluß der Tunnelluft der New Yorker Untergrundbahn auf die Gesundheit der Eisenbahnbeamten. — Eine einfache Rauchverbrennung für Flammrohrfeuerungen. — Die Sillwerke bei Innsbruck und die von dort aus betriebenen elektrischen Anlagen. — (No. 2:) Die bayerischen Staatseisenbahnen im Jahre 1906. — Statistik der Eisenbahnen Deutschlands für 1906. — (No. 3:) Selbsttätige Sicherheitsvorrichtung für schienengleiche Wegübergänge. — Lieferfrist und Benachrichtigungs-(Avisierungs)frist. — Beschlüsse der Generalkonferenz der deutschen Eisenbahnen. — (No. 4 u. 5:) Mittel gegen den Wagenmangel. — (No. 4:) Erwiderungen der Gesellschaftsvorstände auf die zu den Tunnelentwürfen der Großen Berliner und Berlin-Charlottenburger Straßenbahn veröffentlichten Kritiken. — Die Etatsrede des preußischen Finanzministers im Abgeordnetenhaus. — (No. 5 u. 6:) Das Etats-Extraordinarium der preußischen Staatsbahnverwaltung für das Etatsjahr 1908. — (No. 5:) Ergebnis der württembergischen Staatseisenbahnverwaltung im Etatsjahre 1906. — (No. 6:) Verbesserung der Gehälter für das sächsische Eisenbahnpersonal. — Wegfall der Ladevorschriften in den Frachtbriefen. — (No. 7:) Schwebebahn oder Staudbahn. — Auslandbestellungen und Regierungsstandpunkt in Frankreich. — (No. 8:) Neuzeitliche Formen für Bahnhofs-, Vor- und Einfahr-

signale. — Etatsvoranschlag der badischen Staatsbahnen für die Jahre 1908 und 1909. — Personentarifreform in Rußland. — (No. 9 u. 10:) Die Verwendung von Maschinen bei der Herstellung und dem Umbau von Eisenbahngleisen. — (No. 9:) Amerikanisierung der brasilianischen Bahnen. — Eisenbahnbudget und staatliche Zinsgarantie in Frankreich. — (No. 10:) Die New Yorker Straßenbahnen unter Zwangsverwaltung. — Auswechslung der eisernen Überbauten der Eisenbahnbrücke über die Elbe bei Magdeburg. — (No. 11:) Die Entwicklung des hessischen Eisenbahnnetzes in dem Jahrzehnt 1897 bis 1907 unter der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft. — Unterhaltung der Eisenbahngleise in den Kurven. — Betriebsergebnisse der vereinigten preußischen und hessischen Staatsbahnen im Rechnungsjahr 1906. — (No. 12:) Mittel gegen den Wagenmangel. — I. Nachtrag zum außerordentlichen Budget des Königreichs Bayern für die Jahre 1908 und 1909. — Zweigleisiger Ausbau der Saalbahn. — (No. 13:) Begeht derjenige einen Betrug, der eine Fahrkarte im Werte von 5 ₰ nur zu dem Zweck löst und benutzt, um den Bahnsteig zu betreten? Kann die Eisenbahnverwaltung Nachzahlung von 5 ₰ verlangen? — Versuche mit der van Braamschen Warnungsvorrichtung zum Anhalten von Zügen bei geschlossenen Signalen. — Die Vereinigung der Great Northern und Great Central in England. — Geschichte des badischen Gütertarifwesens bis zur Tarifreform 1877. — (No. 14:) Die Standard-Oil-Gesellschaft und die Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten. — Die elsass-lothringischen Bahnen und die Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn im Jahre 1906. — Italienischer Eisenbahnkongreß. — (No. 15:) Die Schwebebahn-Probestrecke am Rosentaler Tor in Berlin. — Das Wohnungskündigungsrecht des Beamten. — Vorrichtungen an Güterschuppen zum schnellen Erkennen der freien Annahmestellen.

Zentralblatt der Bauverwaltung. Berlin.

27. Jahrgang. No. 105. Vom 28. Dezember 1907.

Der neue Verschiebebahnhof Vohwinkel.

28. Jahrgang. No. 1. Vom 4. Januar 1908.

Die Verstärkung der Memelflutbrücken bei Tilsit im Zuge der Eisenbahnstrecke Insterburg—Memel.

No. 7. Vom 25. Januar 1908.

Die siamesischen Staatsbahnen.

No. 14. Vom 19. Februar 1908.

Die Uganda-Eisenbahn in Britisch-Ostafrika.

Die Eisenbahnen der Erde.

Die nachfolgende Zusammenstellung der Entwicklung der auf der Erde betriebenen Eisenbahnen für das Jahrzehnt 1902 bis 1906 schließt sich an die seit Jahren regelmäßig an dieser Stelle veröffentlichten Übersichten an.¹⁾ Als Unterlagen sind die vorhandenen amtlichen Quellen und die im Laufe der Jahre gesammelten Nachrichten aus der Fachpresse benutzt. Hiernach konnten auch einzelne Zahlen früherer Jahre berichtigt werden. Unsere Zusammenstellungen werden regelmäßig von der Fachpresse des In- und Auslandes übernommen; etwaige Berichtigungen einzelner Zahlen werden nur ganz selten gemacht und so glauben wir, daß unser Material so vollständig und zuverlässig ist, wie man es von einer derartigen Statistik erwarten kann. — Freilich tritt ein Bedenken in den letzten Jahren mehr und mehr hervor. Es sollen nur aufgenommen werden die dem allgemeinen Verkehr dienenden Eisenbahnen, die bei uns in Deutschland als Haupt- und Nebenbahnen bezeichnet werden. Die Kleinbahnen sind nicht berücksichtigt. Diese aber gewinnen von Jahr zu Jahr mehr an Bedeutung, hauptsächlich in Deutschland und in den Vereinigten Staaten von Amerika. In Deutschland unterscheiden sich in ihrer wirtschaftlichen Beziehung viele nebenbahnähnlichen Kleinbahnen nur noch wenig von den Nebenbahnen. In den Vereinigten Staaten spielen die elektrisch betriebenen Nebenbahnen, dort als interurban oder auch overland Railways bezeichnet, in weiten Gebieten des Landes eine sehr große Rolle. Nicht selten treten sie mit den Dampfbahnen in ernsten Wettbewerb, sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr. Gleichwohl sind weder die deutschen nebenbahnähnlichen Kleinbahnen, noch die letztgedachten nordamerikanischen Eisenbahnen bisher in unserer Statistik enthalten gewesen, während andererseits z. B. für Belgien die chemins de fer vicinaux, für Frankreich alle chemins de fer

¹⁾ Vgl. zuletzt Archiv für Eisenbahnwesen 1907 S. 635 ff.

d'intérêt local in den aufgeführten Zahlen mit enthalten sind, obgleich eine große Anzahl von ihnen mehr den Kleinbahnen gleicht. Hierin liegt eine gewisse Ungleichmäßigkeit, die aber aus dem Grunde sich kaum beseitigen läßt, weil eine so strenge Scheidung der einzelnen Bahnengruppen, wie in Deutschland und Amerika, in anderen Ländern nicht möglich ist. In den Vereinigten Staaten wird eine brauchbare Statistik über die elektrischen Nebenbahnen unseres Wissens überhaupt nicht veröffentlicht. Für die Beurteilung der sog. Ausstattungsziffern der einzelnen Länder ist diese Sache von nicht zu unterschätzender Bedeutung. •

Rechnet man z. B. zu den Eisenbahnen in Preußen und Deutschland für das Jahr 1906 die im Betriebe befindlichen nebenbahnähnlichen Kleinbahnen hinzu, so ergibt sich folgendes Eisenbahnnetz

in Preußen	34 872 + 7 906 = 42 778 km,
„ Deutschland	57 376 + 8 232 = 65 608 „ .

Danach trifft Ende 1906 folgende Bahnlänge auf je:

	100 qm	10 000 Einwohner
in Preußen ¹⁾	12,3 (statt 10,0) km	12,4 (statt 10,1) km,
„ Deutschland	12,1 („ 10,0) „	11,6 („ 10,2) „ .

Der Umfang der Eisenbahnen der Erde betrug zu Ende des Jahres 1906: 933 850 km. Die Bautätigkeit im Jahre 1906 war eine wesentlich lebhaftere als im Vorjahr, es sind 27 964 km neu eröffnet, gegenüber 20 979 im Jahre 1905. Der Umfang der Eisenbahnen der Erde hat sich um 3,1 % vergrößert, während die Vermehrung im Jahre 1905 nur 2,3 % betrug. Besonders stark, nämlich 10 076 km, war wieder der Zuwachs in den Vereinigten Staaten von Amerika, wo fast 3 000 km mehr als im Vorjahr fertig gestellt sind. Im Jahre 1907 hat sich die Bautätigkeit daselbst ungefähr auf der Höhe des Jahres 1906 gehalten, während für 1908 ein wesentlicher Rückgang zu erwarten ist. Das europäische Eisenbahnnetz hat sich um 6 288 km vermehrt; im europäischen Rußland wurden rund 1 600 km, im Deutschen Reich rund 900 km neue Eisenbahnen hergestellt. Auch Österreich-Ungarn und Frankreich haben ihr Eisenbahnnetz bedeutend ausgedehnt, während der nahezu völlige Stillstand des Eisenbahnbaus in Großbritannien und Irland fort dauert.

In Asien hat sich das Eisenbahnnetz Chinas um nahezu 2 300 km

¹⁾ Preußen würde hiernach, was beiläufig bemerkt werden mag, auch im Verhältnis zur Einwohnerzahl mehr Eisenbahnen besitzen, als das weit dünner bevölkerte Frankreich (12,4 km auf 10 000 Einwohner gegenüber 12,1 km in Frankreich), und damit würde sich die von manchem deutschen Bewunderer der französischen Eisenbahnpolitik immer wieder aufgestellte Behauptung, daß die Ausstattungsziffer in Frankreich der deutschen überlegen sei, nun wirklich nicht mehr aufrecht erhalten lassen.

vergrößert. Nachdem dort die Vorurteile gegen die Eisenbahnen endlich überwunden sind und man insbesondere auch erfahren hat, daß die Eisenbahnen bei der billigen Bewirtschaftung hohe Erträge abwerfen, wird überall in dem großen chinesischen Reich der Bau neuer Eisenbahnen in Angriff genommen. Auch in den mittelasiatischen Gebieten Rußlands und in Kleinasien nebst Syrien und Arabien (die Hedschasbahn) sind eine große Anzahl neuer Schienenwege in Betrieb genommen.

Das Eisenbahnnetz von Afrika hat eine Ausdehnung von 28 193 km, gegenüber 26 395 km im Jahre 1905. Es hat jetzt beinahe den Umfang des australischen Eisenbahnnetzes (28 510 km) erreicht. In der Kapkolonie und in Transvaal, aber auch in unsern deutschen Kolonien ist der Eisenbahnbau rüstig vorwärts geschritten.

Die meisten Eisenbahnen befinden sich in Amerika, und zwar 473 096 km, darunter in den Vereinigten Staaten (einschließlich Alaska, das 579 km Eisenbahnen aufweist) 361 579 km, also über 45 000 km mehr als in Europa, dessen Eisenbahnnetz einen Umfang von 316 093 km hatte. Asien besitzt 87 958 km, Australien 28 510 km, Afrika 28 193 km Eisenbahnen. Die Reihenfolge der einzelnen, am besten mit Eisenbahnen ausgestatteten Staaten hat sich im Jahre 1906 wenig geändert. Auf die Vereinigten Staaten mit ihren 361 579 km folgen — allerdings in weitem Abstände — das Deutsche Reich mit 57 376 km, Rußland (europäisches) mit 56 670 km, Frankreich mit 47 142 km, Britisch-Ostindien mit 46 642 km, Österreich-Ungarn mit 41 227 km, Großbritannien und Irland mit 37 107 km, Canada mit 33 147 km, Mexiko mit 21 007 km, die Argentinische Republik mit 20 560 km, Brasilien mit 17 059 km, Italien mit 16 420 km, Spanien mit 14 649 km und Schweden mit 13 165 km. Die übrigen Staaten besitzen weniger als 10 000 km Eisenbahnen.

Das Verhältnis der Eisenbahnen zur Ausdehnung des Landes und zu der Bevölkerung, wegen dessen im allgemeinen auf die im Jahre 1906¹⁾ gemachten Bemerkungen Bezug genommen wird, ist in den Spalten 12 und 13 der Übersicht 1 angegeben. Im Verhältnis zum Flächeninhalt des Landes steht das Königreich Belgien immer noch an der Spitze. Es kommen auf 100 qkm Flächeninhalt 25,4 km Eisenbahnen. Es folgen das Königreich Sachsen mit 20,3 km, Baden mit 14,5 km, Elsaß-Lothringen mit 13,6 km, Großbritannien und Irland mit 11,8 km, das Deutsche Reich mit 10,6 km, Württemberg und die Schweiz mit 10,5 km, Preußen und Bayern mit 10,0 km. In den übrigen Erdteilen stellt sich dieses Verhältnis wesentlich ungünstiger; in den Vereinigten Staaten auf nur 3,9 km. Es

¹⁾ Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1906 S. 476.

Übersicht 1.

Die Entwicklung des Eisenbahnnetzes der Erde vom Schlusse des
Eisenbahnlänge zur Flächengröße und

1 Laufende No.	2 L ä n d e r	3 4 5 6 7 Länge der im Betrieb befindlichen Eisenbahnen am Ende des Jahres				
		1902	1903	1904	1905	1906
		K i l o m e t e r				
	I. Europa.					
1	Deutschland:					
	Preußen	32 465	32 854	33 510	34 228	34 872
	Bayern	6 832	7 081	7 409	7 512	7 587
	Sachsen	2 940	2 973	2 973	2 984	3 045
	Württemberg	1 906	1 946	1 984	1 984	2 040
	Baden	2 088	2 088	2 104	2 160	2 193
	Elsaß-Lothringen	1 891	1 906	1 969	1 974	1 978
	Übrige deutsche Staaten	5 578	5 578	5 615	5 635	5 661
	Zusammen Deutschland	53 700	54 426	55 564	56 477	57 376
2	Österreich-Ungarn, einschließlich Bosnien und Herzegowina	38 041	38 818	39 168	39 918	41 227
3	Großbritannien und Irland	35 660	36 148	36 297	36 760	37 107
4	Frankreich	44 654	45 222	45 773	46 466	47 142
5	Rußland europäisches, einschließl. Finland (3 311 km)	52 339	53 258	54 708	55 006	56 670
6	Italien	15 942	16 039	16 117	16 284	16 420
7	Belgien	6 629	6 819	7 041	7 258	7 495
8	Niederlande, einschl. Luxemburg	3 311	3 372	3 433	3 542	3 566
9	Schweiz	3 997	4 145	4 249	4 289	4 342
10	Spanien	13 770	13 851	14 134	14 430	14 649
11	Portugal	2 386	2 404	2 494	2 571	2 637
12	Dänemark	3 105	3 159	3 288	3 288	3 434
13	Norwegen	2 344	2 344	2 490	2 550	2 550
14	Schweden	12 177	12 388	12 577	12 684	13 165
15	Serbien	578	578	578	610	610
16	Rumänien	3 177	3 177	3 177	3 179	3 210
17	Griechenland	1 035	1 035	1 118	1 241	1 241
18	Europäische Türkei, Bulgarien, Rumelien	3 142	3 142	3 142	3 142	3 142
19	Malta, Jersey, Man	110	110	110	110	110
	Zusammen Europa ²⁾	296 097	300 435	305 458	309 805	316 093

1) Einzelne Abweichungen der vorliegenden Nachweisung von den früheren die Umrechnung sind 1 engl. Meile = 1,609 km und 1 Werst = 1,067 km ange-

2) Die Angaben Spalte 7, 12 und 18 sind entnommen aus dem Journal officiel

Übersicht 1.

Jahres 1902 bis zum Schlusse des Jahres 1906 und das Verhältnis der Bevölkerungszahl der einzelnen Länder. ¹⁾

8		9		10		11		12		13		2	
Zuwachs von 1902—1906				Der einzelnen Länder				Es trifft Ende 1906 Bahnlänge auf je				Länder	
im ganzen (Sp. 7—9)	in Proz. (Sp. 8,100 Sp. 3)	Flächen- größe qkm		Be- völkerungs- zahl		100 qkm	10000 Einw.						
km	%	(abgerundete Zahlen)				km						i. Europa.	
2 407	7,4	348 600	34 473 000	10,0	10,1							Deutschland:	
755	11,0	75 900	6 176 000	10,0	12,3							Preußen.	
105	3,5	15 000	4 202 000	20,3	7,2							Bayern.	
134	7,0	19 500	2 169 000	10,5	9,4							Sachsen.	
105	5,0	15 100	1 868 000	14,5	11,7							Württemberg.	
87	4,6	14 500	1 719 000	13,6	11,5							Baden.	
83	1,5	52 100	5 760 000	10,9	9,8							Elsaß-Lothringen.	
												Übrige deutsche Staaten.	
3 676	6,8	540 700	56 367 000	10,6	10,2							Zusammen Deutschland.	
3 186	8,4	676 500	47 118 000	6,1	8,7							Österreich-Ungarn, einschließl.	
1 447	4,1	314 000	41 450 000	11,8	9,0							Bosnien und Herzegowina.	
2 488	5,6	536 400	38 962 000	8,8	12,1							Großbritannien und Irland.	
4 331	8,3	5 390 000	105 542 000	1,1	5,4							Frankreich.	
478	3,0	286 600	32 475 000	5,7	5,1							Rußland europäisches, einschl.	
866	13,1	29 500	6 694 000	25,4	11,2							Finland (3 311 km).	
255	7,7	35 600	5 341 000	9,3	6,0							Italien.	
345	8,6	41 400	3 325 000	10,5	13,1							Belgien.	
879	6,4	496 900	17 961 000	2,9	8,2							Niederlande, einschließl. Luxembg.	
251	10,5	92 600	5 429 000	2,8	4,9							Schweiz.	
329	10,6	38 500	2 449 000	8,9	14,0							Spanien.	
206	8,8	322 300	2 221 000	0,8	11,5							Portugal.	
988	8,1	447 900	5 136 000	2,9	25,6							Dänemark.	
32	5,5	48 300	2 494 000	1,3	2,1							Norwegen.	
33	1,0	131 300	5 913 000	2,0	5,4							Schweden.	
206	19,9	64 700	2 434 000	1,9	5,1							Serbien.	
—	—	267 000	9 824 000	1,1	3,2							Rumänien.	
—	—	1 100	372 000	10,0	3,0							Griechenland.	
												Europäische Türkei, Bulgarien,	
												Rumelien.	
												Malta, Jersey, Man.	
19 996	6,7	9 761 300	391 507 000	3,2	8,1							Zusammen Europa.	

beruhen auf neueren Quellen, die inzwischen zur Kenntnis gekommen sind. Für

de la République française vom 30. Dezember 1907.

1 Laufende No.	2 Länder	3 4 5 6 7 Länge der im Betrieb befindlichen Eisenbahnen am Ende des Jahres				
		1902	1903	1904	1905	1906
		K i l o m e t e r				
II. Amerika ¹⁾						
20	Britisch Nordamerika (Canada) ²⁾ .	30 358	30 696	31 554	33 147	33 147
21	Vereinigte Staaten von Amerika ²⁾ einschl. Alasca (579 km)	325 777	334 634	344 172	351 503	361 579
22	Neufundland	1 055	1 055	1 058	1 072	1 072
23	Mexiko	16 668	16 668	19 437	19 678	21 007
24	Mittelamerika (Guatemala 957 km, Honduras 92 km, Salvador 167 km, Nicaragua 276 km und Costarica 748 km)	1 339	1 522	1 615	1 916	2 240
25	Große Antillen (Cuba 2548 km, Dominikanische Republik 209 km, Haiti 225 km, Jamaika 298 km, Portorico 322 km)	2 712	3 479	3 581	3 602	3 602
26	Kleine Antillen (Martinique 224, Barbados 175, Trinidad 142 km)	447	459	459	459	541
27	Vereinigte Staaten von Columbien	644	644	661	661	723
28	Venezuela	1 020	1 020	1 020	1 020	1 020
29	Britisch-Guayana	120	122	122	122	167
30	Niederländisch Guayana	—	—	60	60	60
31	Ecuador	300	300	300	300	300
32	Peru	1 667	1 667	1 844	1 907	1 959
33	Bolivia	1 055	1 055	1 129	1 129	1 129
34	Vereinigte Staaten von Brasilien	14 798	15 076	16 747	16 805	17 059
35	Paraguay	253	253	253	253	253
36	Uruguay	1 948	1 948	1 948	1 948	1 948
37	Chile	4 643	4 643	4 643	4 643	4 730
38	Argentinische Republik	16 767	18 404	19 428	19 971	20 560
Zusammen Amerika		421 571	433 645	450 031	460 196	473 096
III. Asien.						
39	Russisches mittelasiatisch. Gebiet	2 669	2 669	2 669	2 669	4 519
40	Sibirien und Mandschurei	9 116	9 116	9 116	9 116	9 116
41	China	1 516	1 892	1 976	2 616	5 953
42	Korea	60	60	862	1 067	1 108
43	Japan	6 817	7 026	7 481	7 855	8 067
44	Britisch Ostindien	41 723	43 372	44 352	46 045	46 642
45	Ceylon	593	630	630	751	904
46	Persien	54	54	54	54	54
47	Kleinasien, Syrien und Arabien, mit Cypern (58 km)	2 760	3 233	3 464	3 575	4 716
48	Portugiesisch Indien	82	82	82	82	82
49	Malayische Staaten (Borneo, Ce- lebes usw.)	439	644	719	719	871
50	Niederländisch Indien (Java, Su- matra)	2 228	2 302	2 302	2 373	2 373
51	Siam	534	685	718	718	718
52	Cochinchina, Kambodscha, Annam, Tonkin (2398 km), Pondichéry (95 km), Malakka (92 km), Philip- pinen (250 km)	2 781	2 781	2 781	2 781	2 835
Zusammen Asien		71 372	74 546	77 206	81 421	87 958

¹⁾ Die Angaben für Mittel- und Südamerika sind zum Teil geschätzt, wo das Rechnungsjahr (fiscal year) (30. Juni).

8		9		10		11		12		13		2	
Zuwachs von 1902—1906				Der einzelnen Länder				Es trifft Ende 1906 Bahnlänge auf je				Länder	
in km	in Proz. Sp. 8,100 Sp. 3	Flächen- größe qkm	Be- völkerungs- zahl	100 qkm	10000 Einw.								
km	%	(abgerundete Zahlen)		km									
2 789	9,2	8 768 000	5 339 000	0,4	62,1							II. Amerika.	
35 802	11,0	9 305 300	78 659 000	3,9	46,0							Brit. Nordamerika (Canada). Verein. Staaten von Amerika einschl. Alasca (579 km). Neufundland. Mexiko. Mittelamerika (Guatemala 957, Honduras 92, Salvador 167, Nicaragua 276 und Costa- rica 748 km). Große Antillen (Cuba 2548 km, Dominikanische Republik 209, Haiti 225, Jamaika 298, Portorico 322 km). Kl. Antillen (Martinique 224, Barbados 175, Trinidad 142), Verein. Staat. von Columbien. Venezuela. Britisch-Guyana. Niederländisch Guyana. Ecuador. Peru. Bolivia. Verein. Staat. von Brasilien. Paraguay. Uruguay. Chile. Argentinische Republik.	
17	1,6	110 800	214 000	1,0	50,1								
4 339	26,0	2 016 000	14 545 000	1,0	14,1								
901	67,3	—	—	—	—								
890	32,3	—	—	—	—								
94	21,0	—	—	—	—								
79	12,3	1 330 800	4 500 000	0,05	1,6								
—	—	1 043 900	2 445 000	0,1	4,2								
47	39,2	229 600	295 000	0,07	5,7								
60	—	—	—	—	—								
—	—	299 600	1 400 000	0,1	2,1								
292	17,5	1 137 000	4 607 000	0,2	4,2								
74	7,0	1 334 200	2 269 000	0,1	5,0								
2 261	15,3	8 361 400	14 934 000	0,2	11,4								
—	—	253 100	636 000	0,1	4,0								
—	—	178 700	931 000	1,1	20,9								
87	1,9	776 000	3 314 000	0,6	14,3								
3 793	22,6	2 885 600	4 894 000	0,7	42,0								
51 525	12,2	—	—	—	—							Zusammen Amerika.	
1 850	69,3	554 900	7 740 000	0,5	5,3							III. Asien.	
—	—	12 518 500	5 773 000	0,07	15,3							Russisches mittelasiat. Gebiet. Sibirien und Mandchurei.	
4 437	292,7	11 081 000	357 250 000	0,05	0,2							China.	
1 048	1746,7	218 600	9 670 000	0,5	1,1							Korea.	
1 250	18,3	417 400	46 542 000	1,9	1,7							Japan.	
4 919	11,8	5 068 300	294 905 000	0,9	1,6							Britisch Ostindien.	
311	52,4	63 900	3 687 000	1,4	2,5							Ceylon.	
—	—	1 645 000	9 000 000	0,003	0,06							Persien.	
1 956	70,9	1 778 200	19 568 000	0,3	2,1							Kleinasien, Syrien u. Arabien, mit Cypern (58 km).	
—	—	3 700	572 000	2,2	1,4							Portugiesisch Indien.	
432	98,4	86 200	719 000	1,0	12,1							Malayische Staaten (Borneo, Celebes usw.).	
145	6,3	599 000	29 577 000	0,1	0,8							Niederländisch Indien (Java, Sumatra).	
184	34,5	633 000	9 000 000	0,1	0,3							Siam.	
54	1,9	—	—	—	—							Cochinchina, Kambodscha, Annam, Tonkin (2398 km), Pondichéry (95), Malakka (92), Philippinen (250 km).	
16 586	23,2	—	—	—	—							Zusammen Asien.	

sichere statistische Zahlen nicht vorliegen. — *) Die Angaben beziehen sich auf

1	2	3	4	5	6	7	
Laufende No.	L ä n d e r	Länge der im Betrieb befindlichen Eisenbahnen am Ende des Jahres					
		1902	1903	1904	1905	1906	
IV. Afrika.		K i l o m e t e r					
53	Ägypten	4 752	4 752	5 204	5 204	5 252	
54	Algier und Tunis	4 894	4 894	4 894	4 906	4 906	
55	Unabhängiger Congo-Staat	444	444	478	478	642	
56	Abessinien	100	180	180	184	306	
57	{ Britisch { Süd-Afrika	Kapkolonie.	4 799	5 650	5 650	5 650	5 812
		Natal	1 185	1 185	1 185	1 458	1 458
		Transvaal	1 430	1 457	1 539	1 763	2 191
		Oranje-Kolonie	709	806	886	1 124	1 283
K o l o n i e n :							
58	Deutschland (Deutsch Ostafrika 410, Deutsch Südwestafrika 1110, Togo 167, Kamerun 160 km)	470	470	888	1 351	1 847	
59	England (Britisch Ostafrika 939 km, Sierra Leone 363 km, Goldküste 270 km, Lagos 204 km, Mauritius 212 km)	1 503	1 879	1 961	1 982	1 988	
60	Frankreich (Franz. Sudan 843 km, Franz. Somaliküste 160 km, Madagaskar 132, Réunion 127 km)	1 160	1 227	1 227	1 227	1 262	
61	Italien (Eritrea 115 km)	27	27	76	76	115	
62	Portugal (Angola 543 km, Mozambique 588 km)	992	992	992	992	1 131	
Zusammen Afrika		22 465	23 963	25 160	26 395	28 193	
V. Australien.							
63	Neuseeland	3 767	3 868	3 928	4 002	4 055	
64	Victoria	5 314	5 444	5 444	5 517	5 517	
65	Neu-Süd-Wales	4 868	5 050	5 279	5 553	5 586	
66	Süd-Australien	3 029	3 059	3 059	3 083	3 097	
67	Queensland	4 507	4 711	4 711	5 138	5 479	
68	Tasmanien	996	998	998	998	998	
69	West-Australien	3 182	3 451	3 491	3 636	3 636	
70	Hawai (40 km) mit den Inseln Maui (11 km) und Oahu (91 km)	142	142	142	142	142	
Zusammen Australien		25 805	26 723	27 052	28 069	28 510	
Wiederholung.							
I.	Europa	296 097	300 435	305 458	309 805	316 093	
II.	Amerika	421 571	433 645	450 031	460 196	473 096	
III.	Asien	71 372	74 546	77 206	81 421	87 958	
IV.	Afrika	22 465	23 963	25 160	26 395	28 193	
V.	Australien	25 805	26 723	27 052	28 069	28 510	
Zusammen auf der Erde		837 310	859 312	884 907	905 886	933 850	
Steigerung gegen das Vorjahr 0/0		2,6	2,5	3,1	2,3	3,1	

8		9		10		11		12		13		2	
Zuwachs von 1902—1906		Der einzelnen Länder				Es trifft Ende 1906 Bahnlänge auf je		Länder					
im ganzen (Sp. 7—3)	in Proz. (Sp. 8, 100 Sp. 3)	Flächen-größe qkm	Be-völkerungs-zahl	100 qkm	10000 Einw.								
km	%	(abgerundete Zahlen)		km		IV. Afrika.							
500	10,5	994 300	9 833 000	0,5	5,3	Ägypten.							
12	0,3	897 400	6 695 000	0,5	7,3	Algier und Tunis.							
198	44,6	—	—	—	—	Unabhängiger Congo-Staat							
206	206,0	—	—	—	—	Abessinien.							
1 013	21,1	786 600	1 766 000	0,7	32,9	{ Britisch- { Kapkolonie. { Süd-Afrika { Natal. { { Transvaal. { { Oranje-Kolon.							
273	23,0	70 900	778 000	2,1	18,7								
761	53,2	308 600	867 900	0,7	25,2								
574	81,0	131 100	208 000	1,0	61,7								
						Kolonien:							
1 377	293,0	—	—	—	—	Deutschland (Dtsch. Ostafrika 410, Dtsch. Südwestafr. 1110, Togo 167, Kamerun 160 km).							
485	32,3	—	—	—	—	England (Britisch Ostafrika 939, Sierra Leone 363, Goldküste 270, Lagos 204, Mauritius 212 km).							
102	8,6	—	—	—	—	Frankreich (Franz. Sudan 843, Franz. Somali-Küste 160, Madagaskar 132, Réunion 127).							
88	325,9	—	—	—	—	Italien (Eritrea 115 km).							
139	14,0	—	—	—	—	Portugal (Angola 543, Mozambique 588 km).							
5 728	25,5	—	—	—	—	Zusammen Afrika.							
						V. Australien.							
288	7,6	271 000	830 000	1,5	48,8	Neuseeland.							
203	3,8	229 000	1 201 000	2,1	45,9	Victoria.							
718	14,7	799 100	1 370 000	0,7	40,8	Neu-Süd-Wales.							
68	2,2	2 341 600	363 000	0,1	85,3	Süd-Australien.							
972	21,6	1 731 400	485 000	0,3	113,0	Queensland.							
2	0,2	67 900	172 000	1,5	58,0	Tasmanien.							
454	14,3	2 527 300	412 000	0,1	88,2	West-Australien.							
—	—	17 700	109 000	0,8	13,0	Hawai (40) mit den Inseln Maui (11) und Oahu (91 km).							
2 705	10,5	7 985 000	4 942 000	0,4	57,7	Zusammen Australien.							
						Wiederholung.							
19 996	6,7	9 761 300	391 507 000	3,2	8,1	Europa.							
51 525	12,2	—	—	—	—	Amerika.							
16 586	23,2	—	—	—	—	Asien.							
5 728	25,5	—	—	—	—	Afrika.							
2 705	10,5	7 985 000	4 942 000	0,4	57,7	Australien.							
96 540	11,5	—	—	—	—	Zusammen auf der Erde.							

Übersicht 2.

Die Anlagekosten der Eisenbahnen.

Laufende No.	Länder und Bahngruppen	Zeit	Länge	Anlagekapital	
		auf die die Angabe des Anlage- kapitals sich bezieht		im ganzen (runde Millionen)	für 1 km
			km	M	
I. Europa:					
1	Deutschland:	Betriebsjahr			
	Gesamtnetz	1906	55 747	15 000 000 000	269 812
2	Österreich-Ungarn:	Kalenderjahr			
	Österreich: Gesamtnetz	1906	21 594	6 261 000 000	289 929
	Ungarn: "	1906	18 683	3 087 000 000	166 020
3	Frankreich	Kalenderjahr			
		1904	45 752	14 505 000 000	317 037
4	Belgien:	Kalenderjahr			
	Belgische Staatsbahnen	1905	4 008	1 760 000 000	439 197
5	Niederlande:	Kalenderjahr			
	Gesamtnetz	1897	2 661	574 000 000	215 614
6	Großbritannien und Irland:	Kalenderjahr			
	Gesamtnetz	1904	36 418	25 370 000 000	696 631
7	Dänemark:	Betriebsjahr			
	Staatsbahnen	1906/1907	1 922	239 000 000	124 604
8	Norwegen:	Betriebsjahr			
	Gesamtnetz	1905/1906	2 247	239 000 000	106 229
9	Schweden:	Kalenderjahr			
	Staatsbahnen	1905	4 199	502 000 000	119 511
	Privatbahnen	1903	8 144	486 000 000	59 659
10	Rußland (ohne Finland):	Kalenderjahr			
	Gesamtnetz	1904	60 407	12 524 000 000	207 333
	Finland (Staatsbahnen)	1906	3 053	270 000 000	88 400
11	Rumänien:	Betriebsjahr			
	Gesamtnetz	1905/1906	3 179	711 000 000	223 669
12	Serbien:	Kalenderjahr			
	Staatsbahnen	1905	541	86 000 000	158 282
13	Bulgarien:	Kalenderjahr			
	Staatsbahnen	1905	1 209	128 000 000	105 482
14	Italien:	Kalenderjahr			
	Gesamtnetz	1903	16 129	4 576 000 000	261 490
15	Schweiz:	Kalenderjahr			
	Gesamtnetz	1905	4 258	1 152 000 000	275 594
16	Spanien:	Kalenderjahr			
	Nordbahn	1903	3 656	924 000 000	252 841
zusammen und Durchschnitt			293 807	88 394 000 000	301 000

Laufende Nummer	Länder und Bahngruppen	Zeit	Länge	Anlagekapital	
		auf die die Angabe des Anlage- kapitals sich bezieht	km	im ganzen (runde Millionen)	für 1 km
II. Übrige Erdteile.					
1	Verein. Staaten von Amerika	30. Juni 1906	361 000	61 196 000 000	177 334
2	Canada	30. „ 1905	33 147	5 244 000 000	158 216
3	Cuba	1905	2 468	273 000 000	111 000
4	Uruguay	1898/99	1 605	221 000 000	137 816
5	Chile (Staatsbahnen) . . .	31. Dez. 1898	2 213	316 000 000	140 454
6	Argentinien	1903	20 560	2 687 000 000	133 180
7	Britisch-Ostindien	31. Dez. 1906	46 642	5 238 000 000	112 300
8	Japan	31. März 1906	7 696	864 000 000	112 302
9	Siam	1906/1907	424	29 000 000	69 179
10	Java	1893	977	124 000 000	135 718
11	Algier und Tunis	31. Dez. 1904	3 778	553 000 000	145 676
12	Kapkolonie	31. „ 1906	5 134	638 000 000	124 264
13	Natal	31. „ 1905	1 316	264 000 000	213 471
14	Sierra Leone	1903	357	20 000 000	53 600
15	Goldküste	1903	274	36 000 000	128 000
16	Lagos	1903	201	18 000 000	88 000
17	Kolonie Neuseeland . . .	31. März 1906	3 871	459 000 000	119 306
18	„ Viktoria	30. Juni 1906	5 461	845 000 000	154 604
19	„ Neu-Süd-Wales . . .	30. „ 1906	5 455	890 000 000	163 162
20	„ Südastralien . . .	30. „ 1906	2 809	278 000 000	98 856
21	„ Queensland	30. „ 1906	5 047	444 000 000	87 863
22	„ Tasmanien	30. „ 1906	744	80 000 000	107 642
23	„ Westaustralien . . .	30. „ 1906	2 594	203 000 000	78 633
zusammen und Durchschnitt			513 773	80 920 000 000	157 000

(Fortsetzung des Textes von S. 553.)

hat sich im Jahre 1905 verschlechtert, weil seitdem Alaska mit seinem weiten Flächeninhalt und verhältnismäßig kleinen Eisenbahnnetz eingerechnet ist. Ohne Alaska ist die Verhältniszahl 4,7 km. Die Zahlen der übrigen Länder mögen in der Übersicht nachgesehen werden, es handelt sich meist nur um Bruchteile von Kilometern.

Die meisten Eisenbahnen im Verhältnis zur Bevölkerung hat die australische Kolonie Queensland, woselbst auf 10 000 Einwohner 113,0 km kommen. Auch bei den übrigen australischen Kolonien stellt sich dieses Verhältnis sehr günstig, weil eben ihre Bevölkerung noch eine sehr dünne ist. In den Vereinigten Staaten von Amerika kommen 46,0 km Eisenbahnen auf 10 000 Einwohner. Unter den europäischen Staaten nimmt in dieser Beziehung Schweden mit 25,6 km den ersten Platz ein. In Deutschland kommen 10,2 km, bei Einrechnung der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen 11,6 km (s. S. 552) auf 10 000 Einwohner, in Frankreich 12,1 km, in Großbritannien 9,0 km, in Belgien 11,2 km usw.

In der Übersicht 2 sind die Anlagekosten für die Eisenbahnen einiger Länder angegeben, und zwar die für europäische Bahnen getrennt von denen der anderen Erdteile, weil die Anlagekosten in Europa wegen der durchschnittlich besseren Ausrüstung der Bahnen und wegen des teuren Grund und Bodens meistens höher sind, als in den übrigen Erdteilen. Nach der vorgenommenen Berechnung betragen sie im Durchschnitt für 1 km:

a) in Europa rund	301 000 \mathcal{M}
(gegen rund 298 000 \mathcal{M} im Vorjahr),	
b) in den übrigen Erdteilen rund	157 000 „
(gegen rund 151 000 \mathcal{M} im Vorjahr).	

Werden diese Durchschnittskosten der Berechnung des Anlagekapitals sämtlicher vorhandener Eisenbahnen zugrunde gelegt, so beläuft sich dieses

a) für die Bahnen in Europa auf $316\,093 \times 301\,000 =$	95 143 993 000 \mathcal{M}
b) für die Bahnen in den übrigen	
Erdteilen auf	$617\,757 \times 157\,000 =$ <u>96 987 849 000 „</u>

so daß das Anlagekapital aller Eisenbahnen der

Erde am Schlusse des Jahres 1906 auf . . 192 131 842 000 \mathcal{M}
oder rund 192 Milliarden Mark geschätzt werden kann.

Für das Jahr 1905 waren nach denselben Grundsätzen die Anlagekosten der damals vorhandenen Eisenbahnen auf rund 182 Milliarden Mark berechnet. Hiernach würden im Jahre 1906 10 Milliarden Mark in dem Ausbau des Eisenbahnnetzes und der Herstellung neuer Eisenbahnen angelegt worden sein.

Erweiterung und Vervollständigung des preußischen Staatseisenbahnnetzes im Jahre 1908.¹⁾

Der dem preußischen Landtage mit Allerhöchster Ermächtigung vom 17. März 1908 vorgelegte Gesetzentwurf zur Befriedigung der außerordentlichen Geldbedürfnisse der Staatseisenbahnverwaltung sieht vor:

1. zur Herstellung neuer Eisenbahnen	132 525 000 <i>ℳ</i> ,
2. zur Anlage des zweiten, dritten oder vierten Gleises auf einer Reihe von Strecken und zu den dadurch bedingten Ergänzungen und Gleisveränderungen auf den Bahnhöfen	62 717 000 „
3. zur Fertigstellung des Baues von zweiten, dritten und vierten Gleisen, Vorortgleisen und Verbindungsbahnen	32 184 000 „
4. für die Erweiterung des Oberschlesischen Schmalspurnetzes, für die Herstellung einer Umgehungsbahn bei Elm sowie zur Deckung der Mehrkosten für bereits genehmigte Bauausführungen	20 424 000 „
5. zur Beschaffung von Betriebsmitteln für die bestehenden Staatsbahnen	220 000 000 „
6. zur Auffüllung des Dispositionsfonds der Eisenbahnverwaltung zur Vermehrung der Betriebsmittel, Erweiterung und Ergänzung der Bahnanlagen sowie zu Grunderwerbungen zwecks Vorbereitung derartiger Erweiterungen im Falle eines nicht	
zu übertragen . .	467 850 000 <i>ℳ</i> ,

¹⁾ Vgl. die einzelnen Jahrgänge des Archivs vom Jahre 1884 ab, zuletzt 1907 S. 857 ff.

Übertrag	467 850 000	„
vorherzusehenden Bedürfnisses der Staatsbahnen bei zu erwartender Verkehrssteigerung (Artikel I § 3a unter 1 des Gesetzes vom 3. Mai 1903 — Gesetzsamml. S. 155) bis zu	30 000 000	„
7. zur weiteren Förderung des Baues von Kleinbahnen	5 000 000	„
insgesamt	502 850 000	„

Von dieser Summe sind bei der zweiten Lesung des Gesetzentwurfes im Abgeordnetenhaus auf Antrag der Abgeordneten v. Arnim-Züsedom und Genossen zu No. 5 (für Beschaffung von Betriebsmitteln für die bestehenden Staatsbahnen 220000000 *„*) 50000000 *„* abgesetzt worden 50 000 000 „, so daß noch verbleiben insgesamt . . . 452 850 000 *„*.

I. Herstellung neuer Eisenbahnen.

In § 1 unter No. 1 des Gesetzentwurfes werden zum Bau folgender neuer Eisenbahnen die nachstehenden Summen gefordert:

a) zum Baue von Haupteisenbahnen:

1. von (Kreuzthal) Weidenau nach Dillenburg die Summe von 19 059 000 *„*,
2. von Oberhausen West nach Hohenbudberg einschließlich einer neuen Eisenbahnbrücke über den Rhein bei Ruhrort die Summe von 33 500 000 „

b) zum Baue von Nebeneisenbahnen:

1. von Arys nach Lyck die Summe von 4 929 000 „
 2. von Angerburg nach Gumbinnen die Summe von 7 150 000 „
 3. von Jastrzemb nach Loslau die Summe von 2 877 000 „
 4. von (Kontopp) Kolzig nach Glogau mit Abzweigung nach Fraustadt die Summe von 6 370 000 „
 5. von Barth nach Prerow die Summe von 2 190 000 „
 6. von Suhl nach Schlensingen die Summe von 2 730 000 „
 7. von Niederaula nach Alsfeld mit Abzweigung nach Schlitz (preußische Teilstrecke) die Summe von 2 323 000 „
 8. von Kirchhain in Hessen nach Gemünden a. d. Wohra die Summe von 3 729 000 „
 9. von Korbach nach Brilon (Wald) die Summe von 9 800 900 „
- zu übertragen 94 657 000 *„*,

	Übertrag	94 657 000 M.
10. von (Nienburg a. d. Weser) Lemke nach Diepholz		
die Summe von		6 774 000 „
11. von Marienberg-Langenbach nach Erbach (Wester-		
wald) die Summe von		1 844 000 „
12. von Heimbach (Nahe) nach Baumholder die		
Summe von		3 327 000 „
13. von Jünkerath nach Bütgenbach die Summe von		16 273 000 „
c) zur Beschaffung von Betriebsmitteln		
die Summe von		9 650 000 „
	zusammen	132 525 000 M.

Die Herstellung der einzelnen Nebenbahnlinien ist, wie bisher, von einer angemessenen Beteiligung der Interessenten abhängig gemacht, und es ist demgemäß unter Berücksichtigung der aus der Bahnanlage für sie zu erwartenden Vorteile bestimmt worden, daß neben der Einräumung des Rechts auf unentgeltliche Mitbenutzung der Chausseen und sonstigen öffentlichen Wege der erforderliche Grund und Boden unentgeltlich herzugeben ist.

An der Herstellung der Nebenbahn Jünkerath—Bütgenbach beteiligt sich das Reich mit einem den Grunderwerb mitumfassenden Zuschusse von 70% der anschlagsgemäß sich ergebenden, vorläufig auf 16 273 000 M. ermittelten Gesamtkosten, d. h. mit 11 391 000 M.

Die Zahlung dieses Beitrags erfolgt als Pauschale. Da die landespolizeiliche Prüfung der Entwürfe noch aussteht, konnte im Gesetzentwurf und in der Denkschrift nur die vorläufig ermittelte Bausumme und hier-nach der ebenfalls erst vorläufig berechnete Reichszuschuß angegeben werden.

Die Nebenbahnlinie Heimbach (Nahe) — Baumholder liegt mit etwa 1 km Länge an dem Anschlußbahnhof Heimbach auf Oldenburgischem Gebiet. Wegen ihrer Herstellung ist unter dem 17. März 1908 mit der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung ein Staatsvertrag abgeschlossen worden, in dem diese sich verpflichtet hat, die Mitbenutzung der öffentlichen Wege, soweit dies die Aufsichtsbehörde für zulässig erachtet, unentgeltlich und ohne besondere Entschädigung für die Dauer des Bestehens und Betriebes der Bahn zu gestatten. Eine Verpflichtung, für den Fall der Ausführung dieser Bahn den zum Bau der Bahnanlagen innerhalb ihres Gebietes erforderlichen Grund und Boden der preußischen Regierung unentgeltlich zur Verfügung zu stellen, hat die Oldenburgische Regierung bei ihrem geringen Interesse an dem Bau dieser Linie nicht

übernommen. Doch darf erwartet werden, daß die preußischen Beteiligten für die Gestellung des Grund und Bodens auch insoweit eintreten werden.

Wegen der zum Teil auf Waldeckischem Gebiet belegenen Linie Korbach—Brilon (Wald) (b 9), die die Fortsetzung der in den Jahren 1902 und 1907 zum Bau genehmigten Eisenbahnen von Wildungen nach Buhlen und von Buhlen nach Korbach bildet, konnte von der Vereinbarung eines besonderen Staatsvertrags abgesehen werden mit Rücksicht auf die Bestimmungen im Art. 4 des zwischen Preußen und Waldeck-Pyrmont abgeschlossenen Vertrags vom 2. März 1887 (Gesetzsammlung S. 177), wonach der König von Preußen bezüglich der inneren Verwaltung der Fürstentümer die volle Staatsgewalt übt, wie sie dem Fürsten von Waldeck und Pyrmont verfassungsmäßig zusteht.

Die Interessenten der Bahnlinie unter Ib laufende No. 1 (Arys—Lyck), No. 2 (Angerburg—Gumbinnen) und No. 3 (Jastrzemb—Loslau) würden nach den angestellten Ermittlungen bei ihrer nur beschränkten Leistungsfähigkeit zur Aufbringung der gesamten Grunderwerbskosten nicht imstande sein. Es ist daher für diese Bahnen die Gewährung einer staatlichen Beihilfe in Aussicht genommen und zwar von

169 000	„	„	„	„	„	1.
100 000	„	„	„	„	„	2.
92 000	„	„	„	„	„	3.

Die Höhe der vorgesehenen Staatszuschüsse entspricht dem Maße der nach den angestellten Ermittlungen vorhandenen Bedürftigkeit der Beteiligten. Zu den Baukosten der Linie Ib No. 5 (Barth—Prerow) haben die Beteiligten einen unverzinslichen nicht rückzahlbaren Barzuschuß von 260 000 „ zu leisten.

Die Fassung der im § 1 unter A für den staatsseitigen Ausbau der einzelnen Nebenbahnlinien gestellten Bedingungen stimmt im wesentlichen mit dem Wortlaute des zuletzt erlassenen Gesetzes überein. Insbesondere ist auch in dieser Vorlage den preußischen Beteiligten zwischen der unentgeltlichen Bereitstellung des Grund und Bodens und der Zahlung einer den veranschlagten Grunderwerbskosten gleichkommenden Pauschsumme die Wahl gelassen und der Staatsregierung das Recht eingeräumt, wenn als Beteiligte ausschließlich Gemeindeverbände in Betracht kommen, nötigenfalls die Pauschsumme auf diese zu verteilen.

Die unter Ia des § 1 aufgeführten neuen Linien sollen als Hauptbahnen, alle übrigen dagegen nach den für Nebenbahnen bestehenden Bestimmungen hergestellt und betrieben werden.

Die Aufwendungen für sämtliche im § 1 unter I bezeichneten, insgesamt 457,2 km langen Bahnstrecken sind auf 122 875 000 „ veranschlagt.

Hierzu kommen noch für die durch die Erweiterung des Staatseisenbahnnetzes bedingte Vermehrung des Fuhrparks:

a) für 50,6 km Hauptbahnen zu 30 000 \mathcal{M} für das Kilometer	1 518 000 \mathcal{M} ,
b) für 406,6 km Nebenbahnen zu 20 000 \mathcal{M} für das Kilometer	8 132 000 „
	<hr/>
	zusammen . . . 9 650 000 \mathcal{M} ,

so daß die Gesamtaufwendung für die im § 1 unter I vorgeschlagenen Eisenbahnen 132 525 000 \mathcal{M} beträgt.

Für Betriebsmittel ist, und zwar weiter versuchsweise, derselbe Einheitssatz eingestellt worden, wie in den letztjährigen Kreditvorlagen.

Über die Bedeutung der einzelnen Linien ist aus den Denkschriften folgendes hervorzuheben:

Die neue zweigleisige Hauptbahn von (Kreuzthal) Weidenau nach Dillenburg hat in erster Linie die Aufgabe, die rechtsrheinische Strecke zu entlasten. Für die Abfuhr der Güterfrachten auf der rechten Rheinseite aus dem rheinisch-westfälischen Industriegebiet nach dem Süden kommt gegenwärtig im wesentlichen die Rheinlinie Deutzerfeld—Oberlahnstein — ^{Bischofsheim} Frankfurt a. M. in Betracht. Diese Linie ist auf der Strecke Deutzerfeld—Horchheim (Koblenzer Brücke) schon durch den Ruhr-Moselverkehr übermäßig belastet. In der Richtung von der Ruhr zur Mosel und umgekehrt verkehren rund 87 Fern- und Durchgangsgüterzüge. Der Güterverkehr von der Ruhr nach dem Mittel- und Oberrhein sowie nach Württemberg und Bayern, der gleichfalls auf die Rheinlinie angewiesen ist, ist in fortwährendem Steigen begriffen und hat sich von 1,37 Millionen Tonnen im Jahre 1895 auf 3,02 Millionen Tonnen im Jahre 1905, d. h. um 61 % vermehrt.

Schon jetzt ist die rechtsrheinische Linie allein nicht in der Lage, diesen vielseitigen Aufgaben gerecht zu werden. Die Staatseisenbahnverwaltung hat daher schon seit einiger Zeit dazu übergehen müssen, die Ruhr-Siegbahn zur Entlastung der Rheinstrecke mitheranzuziehen. Diese Linie, die zur Aufnahme eines größeren Durchgangsverkehrs im allgemeinen wohl imstande ist, vermittelt daher schon jetzt zum Teil den Verkehr aus dem östlichen Ruhrrevier nach süddeutschen Empfangsgebieten über Gießen. Nach dem Ausbau der Linie Dortmundfeld—Schwerte (vgl. Anleihegesetz vom 6. Juni 1905, Gesetzsamml. S. 237) wird die Ruhr-Siegbahn in erhöhtem Maße zur Mitbedienung des Verkehrs auch aus dem mittleren und westlichen Ruhrrevier nach dem Süden herangezogen werden können, wenn ihre Leistungsfähigkeit durch Umgehung

des schwierigen und nur mit großen Kosten erweiterungsfähigen Knotenpunktes Betzdorf, dessen unzureichende Anlagen noch im letzten Winter zu ernststen, längere Zeit andauernden und weithin zurückwirkenden Betriebsstörungen geführt haben, wesentlich verbessert und eine für die Aufnahme eines großen durchgehenden Verkehrs geeignete kürzere Verbindung zwischen der Sieg und der Dill auf der Linie Siegen— bzw. Weidenau—Dillenburg hergestellt wird.

Eine solche Bahn wird auch den regen Personenverkehr zwischen dem Ruhrrevier und den großen süddeutschen Handelsplätzen, insbesondere mit Frankfurt a. M. wesentlich erleichtern und beschleunigen.

Durch den Ausbau dieser Strecke wird zugleich ein altes und berechtigtes Verlangen des Siegerlandes erfüllt. Seine wirtschaftliche Lage wird durch diese Abkürzungslinie eine erhebliche Verbesserung erfahren.

Die industriell und bergbaulich wichtigen, in ihren Verkehrsbeziehungen vielfach aufeinander angewiesenen Gebiete der oberen Sieg und Lenne werden durch sie mit den Gebieten der Dill und der oberen Lahn, sowie mit dem südlichen Deutschland in eine günstigere unmittelbare Verbindung gebracht. Die gewerbfleißige Bevölkerung des Siegerlandes wird aus dieser Erleichterung und Belebung des Güteraustausches und des persönlichen Verkehrs großen Nutzen ziehen.

Es wird beabsichtigt, die neue Linie von vornherein mit etwa 46 Zügen in beiden Richtungen bei normalen Verkehrsverhältnissen zu belegen. Doch wird voraussichtlich bei dem ständigen Anwachsen des Verkehrs und zu Zeiten besonders starken Verkehrs die Zahl der Züge fortgesetzt vermehrt werden müssen, um die Rheinlinie wirksam zu entlasten und zur Erfüllung ihrer stetig wachsenden Aufgaben leistungsfähig zu erhalten.

Dies erfordert von vornherein die Herstellung einer zweigleisigen Hauptbahn.

Die Bedeutung der Stadt Siegen für die Ausfuhr ihrer Erzeugnisse nach den Gebieten der Dill, der oberen Lahn, des Großherzogtums Hessen und der angrenzenden süddeutschen Staaten, sowie für den Bezug von Rohstoffen (namentlich von Erzen), ferner die Entwicklungsfähigkeit der Stadt Haiger und des nach Süden anschließenden Aubachtales machen es erforderlich, die bestehenden Staatsbahnhöfe dieser Städte durch besondere Gleise mit der neuen Bahn in Verbindung zu bringen.

Die neue Bahn ist einschließlich der Abzweigungen nach Siegen und Haiger ungefähr 33,6 km lang und liegt mit etwa 15,5 km in dem zum Regierungsbezirk Arnsberg gehörenden Kreise Siegen (647 qkm, 106 000 Einwohner) und mit 18,1 km im Dillkreise (515 qkm, 47 000 Einwohner) des Regierungsbezirks Wiesbaden.

Das örtliche Verkehrsgebiet umfaßt gegen 240 qkm mit rund 57 000 Bewohnern (auf 1 qkm durchschnittlich 238 Bewohner).

Die Baukosten sind bei den schwierigen Geländebeziehungen beträchtlich. Sie sind einschließlich der vom Staate zu tragenden Grunderwerbskosten auf 19 059 000 Mk oder rund 567 200 Mk für das Kilometer veranschlagt.

Eine außerordentlich wichtige Entlastungsbahn ist die geplante neue Hauptbahn von Oberhausen West nach Hohenbudberg, die zugleich eine neue Eisenbahnbrücke über den Rhein bei Ruhrort nötig macht.

Die Rheinbrücken bei Hochfeld, Düsseldorf (Neuß) und Cöln a. Rh. und die beiden Rheinstrecken sind derartig belastet, daß es immer schwieriger wird, außer dem starken Personenverkehr auch die zahlreichen Güterzüge, die aus dem Ruhrkohlenbezirk kommen, insbesondere die nach Süden und Westen bestimmten Kohlen- und Kokszüge durchzuführen. Bei unvermeidlichen Unregelmäßigkeiten im Betriebe stockt der Zugverkehr und der gesamte Verkehr auf den anschließenden Strecken erleidet bedenkliche Störungen. Diesen Schwierigkeiten, die stetig zunehmen, soll durch Herstellung eines neuen Eisenbahnübergangs über den Rhein bei Ruhrort und einer leistungsfähigen neuen Bahn zwischen Oberhausen West und Hohenbudberg vorgebeugt werden.

Diese rund 17 km lange, als Hauptbahn geplante Linie wird nach dem Entwurf, soweit möglich, mit den wichtigeren Strecken und Bahnhöfen des Ruhrkohlenbezirks mittelbar oder unmittelbar in Verbindung gebracht, auf dem kürzesten Wege über den Rhein auf die linke Rheinseite geführt und bei Hohenbudberg an die sämtlichen linksrheinischen Bahnanlagen angeschlossen werden. Sie bildet zugleich eine Meliorationsbahn, durch die der Bezirk zwischen Mörs und Rheinhausen erschlossen wird, ein Gebiet, in dem die kohlen- und eisenindustrielle Entwicklung stetig fortschreitet.

Auf diesem Wege sollen die durchgehenden Ruhrkohlenzüge nach Lothringen und Luxemburg ohne Aufenthalt aus dem nördlichen Ruhr-Emschergebiet abgefahren werden, wo eine erhebliche Zunahme der bergbaulichen und industriellen Unternehmungen bevorsteht. Für die Bildung dieser Züge ist ein Rangierbahnhof bei der neuen Eisenbahnbrücke notwendig. Auch der Bahnhof Hohenbudberg muß ausreichend erweitert werden. Auf diesen Bahnhof kommt der Verkehr aus den Kruppischen Anschlüssen und der Ürdinger Industriebahn. Hier sind im engen Zusammenhang mit dem neuen Sammelbahnhof bei Duisburg-Ruhrort sowie bei Weddau die Güterzüge von und nach dem Ruhrkohlenbezirk zu behandeln. Für diese Bahnhofsanlagen sind zunächst nur die

Geländeerwerbskosten bereit zu stellen. Für die durchgehende Strecke von Oberhausen West bis Hohenbudberg und für die neue Eisenbahnbrücke über den Rhein bei Duisburg-Ruhrort werden dagegen die Baukosten erbeten. Die Gesamtkosten für diese Zwecke sind auf 33 500 000 M veranschlagt.

Die geplante Nebenbahn von Arys nach Lyck bildet die Fortsetzung der Neubaustrecke Sensburg—Nikolaiken—Arys und soll den Landstrich östlich der Linie Johannsburg—Lötzen dem Verkehr besser erschließen. Sie liegt mit ihrer ganzen Länge von ungefähr 36,8 km im Regierungsbezirk Allenstein. Davon kommen auf den Kreis Johannsburg (1 682 qkm, 50 000 Einwohner) etwa 11,4 km, auf den Kreis Lötzen (894 qkm, 42 000 Einwohner) etwa 1,1 km und auf den Kreis Lyck 1 128 qkm, 56 000 Einwohner) etwa 24,3 km.

Ihr Verkehrsgebiet umfaßt gegen 440 qkm mit rund 30 000 Bewohnern (auf 1 qkm durchschnittlich 68 Bewohner).

Das Bankapital ist, einschließlich der den Beteiligten zur Last fallenden, auf 353 000 M geschätzten Grunderwerbskosten, auf 4 760 000 M gleich rund 129 300 M für das Kilometer veranschlagt.

Unter Hinzurechnung des den Beteiligten zu gewährenden Zuschusses von 169 000 M zu den Grunderwerbskosten, und zwar von 70 000 M für den Kreis Johannsburg und von 99 000 M für den Kreis Lyck, werden vom Staate 4 929 000 M aufzuwenden sein.

Die neue Nebenbahn Angerburg—Gumbinnen soll das Gebiet zwischen Angerburg und Gumbinnen dem Eisenbahnverkehr weiter erschließen. Sie fällt mit ihrer ganzen Länge von ungefähr 62,7 km in den Regierungsbezirk Gumbinnen und berührt mit etwa 15,3 km den Kreis Angerburg (925 qkm, 36 000 Einwohner), mit etwa 32,4 km den Kreis Darkehmen (759 qkm, 32 000 Einwohner) und mit etwa 15 km den Kreis Gumbinnen (729 qkm, 51 000 Einwohner).

Ihr Verkehrsgebiet umfaßt gegen 650 qkm mit rund 57 000 Bewohnern (auf 1 qkm durchschnittlich 88 Bewohner).

Die Baukosten sind, ausschließlich der den Beteiligten zur Last fallenden, auf 846 000 M geschätzten Grunderwerbskosten, auf 7 050 000 M gleich rund 112 400 M für das Kilometer veranschlagt.

Unter Hinzurechnung des dem Kreise Angerburg zu gewährenden Zuschusses zu den Grunderwerbskosten im Betrage von 100 000 M werden vom Staate 7 150 000 M aufzuwenden sein.

Die geplante Nebenbahn Jastrzemb—Loslau bildet die Fortsetzung der zum Bau genehmigten Nebenbahn Sohrau O.-S.—Jastrzemb und soll das Gebiet zwischen Jastrzemb und Loslau dem Verkehr er-

schließen. Sie liegt mit ihrer ganzen Länge von etwa 21,4 km im Kreise Rybnik (852 qkm, 109 000 Einwohner) des Regierungsbezirks Oppeln.

Ihr Verkehrsgebiet umfaßt gegen 109 qkm mit rund 14 000 Bewohnern (auf 1 qkm 128 Bewohner).

Der zu erschließende Landstrich ist in seinen Verkehrsbeziehungen jetzt auf die Stationen Groß-Gorzütz und Loslau und jenseits der Reichsgrenze auf die österreichische Eisenbahnlinie Oderberg—Dzieditz angewiesen, deren Benutzung wegen der weiten Landwege hohe Fuhrkosten und erheblichen Zeitaufwand erfordert. Das Chausseenetz ist wenig entwickelt; die Wege haben vielfach starke Steigungen und sind teilweise unbefestigt.

Von dem Anschluß an das Eisenbahnnetz dürfen die günstigsten Rückwirkungen auf die wirtschaftliche Lage der Bevölkerung erhofft werden. Auch der Fremdenverkehr nach dem Luftkurort Loslau und dem schon jetzt viel besuchten Bade Königsdorf-Jastrzemb wird zunehmen. Durch die wirtschaftliche Kräftigung des vorhandenen deutschen Besitzstandes wird die Bahn auch für die Stärkung des Deutschtums von Bedeutung sein.

Die Baukosten sind, ausschließlich der den Beteiligten zur Last fallenden, auf 462 000 *ℳ* geschätzten Grunderwerbskosten, auf 2 785 000 *ℳ* oder rund 130 100 *ℳ* für das Kilometer veranschlagt.

Unter Hinzurechnung des dem Kreise Rybnik zu gewährenden Zuschusses zu den Grunderwerbskosten im Betrage von 92 000 *ℳ* werden vom Staate 2 877 000 *ℳ* aufzuwenden sein.

Die Nebenbahn (Kontopp) Kolzig—Glogau mit Abzweigung nach Fraustadt soll das Gebiet zwischen den Linien Neusalz—Wollstein und Glogau—Lissa erschließen und mit den Kreisstädten Fraustadt und Glogau sowie dem Glogauer Oderhafen in bessere Verbindung bringen. Sie hat eine Länge von etwa 64 km, wovon auf die zum Regierungsbezirk Liegnitz gehörigen Kreise Grünberg (858 qkm, 56 000 Einwohner) 3,6 km, Freystadt (876 qkm, 54 000 Einwohner) 32,2 km, und auf die zum Regierungsbezirk Posen gehörigen Kreise Bomst (1 037 qkm, 61 000 Einwohner) 5,7 km und Fraustadt (477 qkm, 28 000 Einwohner) 12,3 km kommen.

Das Verkehrsgebiet umfaßt gegen 500 qkm mit rund 53 000 Bewohnern (auf 1 qkm durchschnittlich 106 Bewohner). Die neue Bahn wird die wirtschaftliche Lage der Bevölkerung durch die leichtere Verbindung mit den Kreisstädten Glogau und Fraustadt und mit den anschließenden Bahnlinien wesentlich günstiger gestalten.

Sie wird dazu beitragen, in ihrem Verkehrsgebiet den nationalen

Besitzstand zu erhalten, und den Verkehr mit der deutschen Bevölkerung in den Nachbarbezirken beträchtlich erleichtern. Insbesondere wird auch die Stadt Fraustadt mit ihrer noch überwiegend deutschen Bevölkerung in ihrer wirtschaftlichen Entwicklung gestärkt und dadurch in ihrem Streben um die Erhaltung und Förderung des Deutschtums in ihrem Kreise wesentlich unterstützt werden.

Die Baukosten sind, ausschließlich der den Beteiligten zur Last fallenden, auf 647 000 M geschätzten Grunderwerbskosten, auf 6 370 000 M oder rund 99 500 M für das Kilometer veranschlagt.

Die Nebenbahn von Barth nach Prerow soll das Gebiet zwischen Barth, Zingst und Prerow erschließen und den Dars, die nordwestlichste, von mecklenburgischem Staatsgebiet ausgehende Halbinsel des Regierungsbezirks Stralsund, sowie die östlich vorliegende Insel Zingst mit dem preußischen Teil des Festlandes verbinden. Sie bildet eine Fortsetzung der Bahn Velgast—Barth, ist etwa 18,7 km lang und liegt ganz im Kreise Franzburg (1 102 qkm, 42 000 Einwohner).

Ihr Verkehrsgebiet umfaßt gegen 100 qkm mit 12 000 Bewohnern (auf 1 qkm durchschnittlich 120 Bewohner). Der Dars hängt nur mit einem ganz schmalen Streifen an seiner westlichen Seite mit dem Festlande auf mecklenburgischem Gebiet zusammen. Mit der östlich anstoßenden Insel Zingst ist er nach der Conspierung des Prerowstroms in der Nähe von Prerow verbunden. Die Verbindung mit dem preußischen Teile des Festlandes wird in der Richtung auf Barth durch eine Fähre mit anschließender Holzbrücke über eine etwa 700 m breite Enge, die „Meiningen“, aufrechterhalten; hier ist das Küstenland im Winter nicht selten längere Zeit von der Verbindung mit dem Festlande abgeschnitten.

Die wirtschaftlichen und Verkehrsverhältnisse auf dem Dars sind nicht günstig. Die Zahl der Bewohner ist seit dem Jahre 1864 um etwa den dritten Teil zurückgegangen. Der Grund liegt in dem Niedergang der Segelschifffahrt, dem früheren Haupterwerbszweige der Bevölkerung, und der Fischerei. Noch vor 30 bis 40 Jahren ergänzte die deutsche Handelsflotte die Besatzung ihrer Schiffe in erheblichem Umfange aus den Bewohnern dieses Landstrichs. Die Seeleute, die während der Ausübung ihres Berufs ihre Heimat behielten, kehrten häufig hierher zurück und beschlossen hier ihren Lebensabend. Seit Einführung der Dampfschifffahrt bietet die Schiffsreederei den Bewohnern der Küste keinen genügenden Unterhalt mehr. Eine andere Erwerbsquelle, die Tiefseefischerei, ist ebenfalls zurückgegangen, da die Fangergebnisse, besonders des Hering, geringer geworden sind und die ungünstige Verbindung mit dem Festlande den Absatz des Fanges erschwert. Da durch die Lage des Landes und

durch Überlieferung die Neigung für seemännischen Beruf und Fischerei vorherrschend ist, wenden sich die Bewohner nicht leicht einer gewerblichen Beschäftigung oder der Landwirtschaft zu.

Unter diesen Verhältnissen ist die Bevölkerung, um nicht gänzlich zu verarmen, zum großen Teil genötigt, sich ihren Erwerb außerhalb der Heimat zu suchen. Die Männer im besten Mannesalter ziehen fort, um in den großen Seehäfen ihren Unterhalt zu verdienen. Da die Verbindung mit dem Dars und mit Zingst, zumal im Winter, bei dem Mangel einer Eisenbahn schwierig ist, können sie nicht oft zu ihren Familien zurückkehren und ziehen es vor, diese nach ihrem neuen Wohnort folgen zu lassen, so daß nur der wirtschaftlich schwächere Teil der Bevölkerung zurückbleibt.

Die geplante Bahn wird eine jederzeit sichere Verbindung des Dars mit dem Festlande und dem Hauptort des dortigen Küstengebiets, der Stadt Barth, herstellen und das wirtschaftliche Leben jenes abgetrennten Landesteils allgemein günstig beeinflussen. Sie wird besonders die schon jetzt besuchten Badeorte Zingst und Prerow wirtschaftlich heben.

Indem die Bahn die Erwerbszweige verbessert und vermehrt, wird sie zur Hebung der sozialen Verhältnisse der Bewohner wesentlich beitragen. Es ist zu erwarten, daß die seemännische Bevölkerung künftig nicht in dem bisherigen Maße abwandern, sondern in der Heimat sesshaft bleiben wird, auch wenn die einzelnen zeitweise ihrem seemännischen Beruf nachgehen.

Die Baukosten belaufen sich, ausschließlich der den Beteiligten zur Last fallenden, auf 254 000 \mathcal{M} geschätzten Grunderwerbskosten, auf 2 190 000 \mathcal{M} = rund 117 100 \mathcal{M} für das Kilometer. Die Beteiligten zahlen einen Barzuschuß von 260 000 \mathcal{M} zum Bau der Bahn, so daß vom Staate noch 1 930 000 \mathcal{M} aufzuwenden bleiben.

Die neue Nebenbahn Suhl – Schleusingen hat den Zweck, den von ihr berührten Landstrich wirtschaftlich zu erschließen und zugleich die Industrie- und Handelsstadt Suhl nebst Hinterland mit der von ihr durch bewaldete Bergzüge getrennten Kreisstadt Schleusingen und den östlichen Kreisteilen in unmittelbare Verbindung zu bringen. Sie liegt mit ihrer ganzen Länge von 15,6 km im Kreise Schleusingen (458 qkm, 51 000 Einwohner) des Regierungsbezirks Erfurt.

Ihr Verkehrsgebiet umfaßt rund 70 qkm mit 22 000 Bewohnern (auf 1 qkm durchschnittlich 314 Bewohner).

Die Bahn wird vor allem die Verkehrsbeziehungen zwischen Suhl und der Kreisstadt Schleusingen nebst deren Hinterlande, die jetzt wegen des bedeutenden Eisenbahnumweges über Grimmenthal und Themar sehr

erschwert sind, reger gestalten und dadurch das wirtschaftliche Leben in dem Landesteile südlich des Thüringer Waldes zu weiterer Entfaltung bringen.

Die Baukosten sind, ausschließlich der den Beteiligten zur Last fallenden, auf 268 000 *ℳ* geschätzten Grunderwerbskosten, auf 2 730 000 *ℳ* gleich rund 175 000 *ℳ* für das Kilometer ermittelt.

Die geplante Nebenbahn Niederaula—Alsfeld mit Abzweigung nach Schlitz bezweckt die wirtschaftliche Erschließung des von den Bahnstrecken Alsfeld—Fulda, Fulda—Hersfeld und Hersfeld—Treysa sowie von der Schwalm begrenzten Landstrichs.

Die Länge der Strecke Niederaula—Alsfeld beträgt etwa 32,3 km, die der Abzweigung Niederjossa—Schlitz etwa 12,8 km, mitbin die Gesamtlänge der Bahn ungefähr 45,1 km. Hiervon kommen auf die zum preußischen Regierungsbezirk Cassel gehörenden Kreise Hersfeld (501 qkm, 35 000 Einwohner) 7 km und Ziegenhain (585 qkm, 34 000 Einwohner) 6,1 km, auf die in der Provinz Oberhessen des Großherzogtums Hessen belegenen Kreise Alsfeld (622 qkm, 36 000 Einwohner) 20,9 km und Lauterbach (538 qkm, 29 000 Einwohner) 11,1 km.

Das Verkehrsgebiet der Bahn umfaßt gegen 284 qkm mit rund 20 000 Bewohnern (auf 1 qkm durchschnittlich 70 Bewohner).

Die Baukosten sind, ausschließlich der auf 756 000 *ℳ* geschätzten Grunderwerbskosten, von denen 157 000 *ℳ* auf die preußischen und 599 000 *ℳ* auf die hessischen Beteiligten kommen, auf 10 441 000 *ℳ* gleich rund 231 500 *ℳ* für das Kilometer veranschlagt. Hiervon hat Preußen 2 323 000 *ℳ*, Hessen 8 118 000 *ℳ* zu tragen.

Die neue Nebenbahn von Kirchhain i. Hessen, Station der Strecke Cassel—Frankfurt, nach Gemünden a. d. Wohra, Endpunkt der durch Gesetz vom 29. Mai 1907 (Gesetzsammlung S. 103) zur Ausführung genehmigten Linie Zimmersrode—Gemünden, soll das in seiner wirtschaftlichen Entwicklung zurückgebliebene Wohratal erschließen und insbesondere den nördlichen, bisher vom Bahnverkehr abgeschnittenen Teil des Kreises Kirchhain mit der Kreisstadt in bessere Verbindung bringen.

Sie liegt mit ihrer ganzen Länge von ungefähr 21,3 km im Regierungsbezirk Cassel und berührt mit etwa 16,6 km den Kreis Kirchhain (330 qkm, 22 000 Einwohner), mit etwa 4,7 km den Kreis Frankenberg (560 qkm, 25 000 Einwohner). Ihr Verkehrsgebiet umfaßt gegen 183 qkm mit rund 13 000 Bewohnern (auf 1 qkm durchschnittlich 71 Bewohner).

Die Baukosten sind, ausschließlich der den Beteiligten zur Last fallenden Grunderwerbskosten von 870 000 *ℳ*, auf 3 729 000 *ℳ* oder rund 175 100 *ℳ* für das Kilometer veranschlagt.

Die geplante Nebenbahn Korbach—Brilon (Wald) bildet die Fortsetzung der auf Grund der Gesetze vom 15. Juni 1906 (Gesetzsammlung S. 185) und 29. Mai 1907 (Gesetzsammlung S. 103) zur Ausführung gelangenden Strecken (Wega) Wildungen—Buhlen—Korbach und zugleich das Schlußstück der geplanten Schienenverbindung von Wabern nach der Oberruhraltbahn (s. Drucksachen des Hauses der Abgeordneten 1906 A zu No. 244 S. 24 und 1907 A zu No. 187 S. 20). Sie erhält eine Länge von ungefähr 29,9 km, wovon auf den waldeckischen Kreis des Eisenbergs (419 qkm, 18 000 Einwohner) 21,7 km, auf den preußischen Kreis Frankenberg (560 qkm, 25 000 Einwohner) 2,7 km und auf den preußischen Kreis Brilon (789 qkm, 41 000 Einwohner) 5,5 km kommen.

Ihr Verkehrsgebiet umfaßt etwa 300 qkm mit rund 9 000 Bewohnern (auf 1 qkm durchschnittlich 30 Bewohner).

Das Gelände ist bergig und von tief eingeschnittenen Tälern durchzogen, was den Verkehr sehr erschwert und den Mangel einer geeigneten Bahnverbindung besonders fühlbar macht.

Die Baukosten betragen, ausschließlich der den Beteiligten zur Last fallenden, auf 862 000 *ℳ* geschätzten Grunderwerbskosten, von denen 262 000 *ℳ* auf die preußischen und 600 000 *ℳ* auf die waldeckischen Beteiligten kommen, 9 800 000 *ℳ*, rund 327 400 *ℳ* für das Kilometer.

Die geplante Nebenbahn (Nienburg a. d. Weser) Lemke—Diepholz soll dem umfangreichen Landstriche zwischen Nienburg, Sulingen und Diepholz den zu seiner wirtschaftlichen Hebung erforderlichen Anschluß an das Eisenbahnnetz gewähren und ihn mit den genannten Orten sowie mit der Provinzialhauptstadt Hannover in bessere Verbindung bringen. Sie liegt mit ihrer ganzen Länge von ungefähr 61,3 km im Regierungsbezirk Hannover und zwar mit etwa 16,1 km im Kreise Nienburg (497 qkm, 29 000 Einwohner), mit 27,4 km im Kreise Sulingen (539 qkm, 20 000 Einwohner) und mit 17,8 km im Kreise Diepholz (633 qkm, 22 000 Einwohner). Um den Bau einer neuen Weserbrücke zu vermeiden, ist in Aussicht genommen, die Bahn erst auf dem linken Weserufer aus dem entsprechend zu erweiternden Bahnhofs Lemke an der auf Grund des Gesetzes vom 6. Juni 1905 (Gesetzsammlung S. 237) in der Ausführung begriffenen Strecke Nienburg—Rahden abzuzweigen.

Das Verkehrsgebiet umfaßt etwa 600 qkm mit rund 33 000 Bewohnern (auf 1 qkm durchschnittlich 55 Bewohner).

Das Gebiet weist überwiegend Ackerland und Waldungen auf, enthält aber auch ausgedehnte Heide- und Moorflächen, die der Aufschließung harren. Schon sind in den letzten Jahren größere Strecken Heide- und Ödland zu fruchtbaren Ackerländereien umgewandelt worden. Auch ist

von einer Zweiganstalt der von Bodelschwingschen Heimstätten, der Arbeiterkolonie Freistatt, die Kultivierung des großen, nördlich der geplanten Bahn zwischen Wehrbleck und Barver gelegenen Wietings-Moores in Angriff genommen.

Die Herstellung der geplanten Bahn, durch die zugleich eine neue Verbindung zwischen der Hauptbahn Wunstorf—Bremen, der Nebenbahn Bünde—Bassum und der Hauptbahn Osnabrück—Bremen gewonnen wird, läßt eine nachhaltige Besserung der bestehenden Verkehrsverhältnisse erwarten. Bei günstigerer Abfuhr kann auch auf eine industrielle Ausbeutung der Moore gerechnet werden.

Die Baukosten betragen, ausschließlich der den Beteiligten zur Last fallenden, auf 732 000 M geschätzten Grunderwerbskosten, 6 774 000 M gleich rund 110 500 M für das Kilometer.

Die vorgeschlagene Nebenbahn Marienberg - Langenbach — Erbach (Westerwald), welche die Fortsetzung der Strecke Fehl-Ritzhausen—Marienberg—Langenbach bildet, liegt mit ihrer ganzen Länge von 6,2 km in dem zum Regierungsbezirk Wiesbaden gehörenden Oberwesterwaldkreis (325 qkm, 26 000 Einwohner). Sie soll als Abfuhrbahn für den nach Westen sich richtenden Verkehr der Westerwaldquerbahn Herborn—Marienberg dienen und zugleich den Ort Marienberg, Sitz des Landratsamts, mit dem nördlichen Teile des Kreises, dem Amte Hachenburg, in bessere Verbindung bringen. Ihr Verkehrsgebiet umfaßt etwa 27 qkm mit rund 3 700 Bewohnern (auf 1 qkm durchschnittlich 137 Bewohner). Der Verkehr Marienbergs und seines Hinterlandes ist nach Hachenburg, dem bedeutendsten Orte des Oberwesterwaldkreises, gerichtet. Andererseits hat auch Hachenburg und Umgegend lebhaft Beziehungen zu dem Kreisorte Marienberg. Der Verkehr zwischen diesen Orten ist zwar durch die Westerwaldquerbahn über Westerbürg erleichtert, indessen hier auf einen Umweg von 25 km angewiesen. Eine durchgreifende Besserung ist nur durch den Bau der geplanten Verbindung nach Erbach zu erreichen. Die Baukosten sind, abzüglich der von den Beteiligten zu tragenden, auf 165 000 M geschätzten Grunderwerbskosten, auf 1 844 000 M oder rund 297 400 M für das Kilometer ermittelt.

Die vorgeschlagene Nebenbahn Heimbach (Nahe)—Baumholder soll den östlich der Rhein—Nahebahn belegenen preußischen Landstrich an der pfälzischen Grenze zwischen Heimbach a. d. Nahe und Baumholder wirtschaftlich erschließen. Sie erhält eine Länge von ungefähr 9,8 km, wovon auf das zum Großherzogtum Oldenburg gehörige Fürstentum Birkenfeld rund 1 km und auf den Kreis St.-Wendel (537 qkm, 52 000 Einwohner) des Regierungsbezirks Trier 8,8 km kommen.

Ihr Verkehrsgebiet umfaßt gegen 100 qkm mit 9 000 Bewohnern (auf 1 qkm durchschnittlich 90 Bewohner).

An nutzbaren Mineralien kommt u. a. wertvoller Diabas vor. Bei Baumholder ist ein großer Diabassteinbruch nebst Schleiferei mit 80 Arbeitern im Betriebe. Von der Bahn wird diese Steinindustrie bedeutende Vorteile haben, da sie alsdann in der Lage sein wird, mit der gleichen Industrie an der Nahe und am Glan (Pfalz) in erfolgreichen Wettbewerb zu treten. Die Steinschleiferei bei Baumholder wird nach der Eröffnung der Bahn ihren Betrieb erweitern können, da für sie die bedeutenden Achsfrachten fortfallen.

Die Baukosten betragen, ausschließlich der auf 413 000 M geschätzten Grunderwerbskosten, von denen 398 000 M auf die preußischen Beteiligten kommen, 3 327 000 M gleich 339 500 M für das Kilometer.

Die neue Nebenbahn von Jünkerath nach Bütgenbach soll dem zwischen der Hauptbahn Euskirchen—Gerolstein und der Strecke Montjoie—Lommersweiler der Hohe-Vennbahn liegenden, infolge ungünstiger Verkehrsverhältnisse in der wirtschaftlichen Entwicklung zurückgebliebenen Teile der Westeifel den seit Jahren erstrebten Anschluß an das Eisenbahnnetz gewähren. Sie erhält eine Länge von 45,8 km, wovon etwa 6,8 km auf den Kreis Daun (610 qkm, 30 000 Einwohner), 10,1 km auf den Kreis Prüm (919 qkm, 35 000 Einwohner) des Regierungsbezirks Trier, 3,6 km auf den Kreis Schleiden (824 qkm, 45 000 Einwohner) und 25,8 km auf den Kreis Malmedy (813 qkm, 33 000 Einwohner) des Regierungsbezirks Aachen kommen.

Das Verkehrsgebiet umfaßt rund 500 qkm mit über 16 000 Bewohnern (auf 1 qkm durchschnittlich 32 Bewohner).

Die Erschließung der ungünstig gelegenen aber an Bodenschätzen reichen Eifelgegend wird sich als wirksames Mittel zur Hebung der wirtschaftlichen Lage der Bevölkerung erweisen. Die Bahn bringt ein großes Gebiet des Kreises Malmedy mit der Kreishauptstadt sowie Teile der Kreise Daun, Prüm und Schleiden mit ihren Kreisstädten in Verbindung. Außerdem schafft sie eine zweckmäßige Verbindung dieser Kreise sowohl unter sich wie auch mit dem Kreise Adenau und den größeren Orten der Rheinprovinz.

Die Kosten der Herstellung der Bahn einschließlich einer Verbindungskurve nach der Strecke Jünkerath—Schmidtheim bei Glaadt und des viergleisigen Ausbaues der Strecke Jünkerath—Lissendorf sind bei Mitberücksichtigung des Grunderwerbs vorläufig auf 16 273 000 M veranschlagt. Hiervon übernimmt das Reich einen den Grunderwerb mitumfassenden Zuschuß von 70 $\%$, nach vorläufiger Annahme also 11 391 000 M .

Die Gesamtlänge der neuen Linien beträgt ungefähr 457,2 km.

Davon kommen:

a) auf die Provinzen im Osten:

Ostpreußen	99,5 km
Westpreußen	— "
Pommern	18,7 "
Posen	18,0 "
Schlesien	67,4 "
Brandenburg	— "
	<hr/>
zusammen	203,6 km;

b) auf die Provinzen im Westen:

Sachsen	15,6 km
Schleswig-Holstein	— "
Hannover	61,3 "
Westfalen	21,0 "
Hessen-Nassau	61,4 "
Rheinprovinz	71,6 "
	<hr/>
zusammen	230,9 "

zu a) und b) " 434,5 "

c) auf außerpreußische Bahnen 22,7 "

insgesamt 457,2 km.

Auf die sechs östlichen Provinzen kommen hiernach 46,9⁰/₀ der auf Preußen fallenden Kilometer mit einem Baukapital von 23 516 000 \mathcal{M} , das sind 20,4⁰/₀ des für die Bahnbauten innerhalb Preußens bestimmten Betrags.

Auf die sechs westlichen Provinzen kommen 53,1⁰/₀ der auf Preußen fallenden Kilometer mit einem Baukapital von 91 904 000 \mathcal{M} , das sind 79,6⁰/₀ des für die Bahnbauten innerhalb Preußens bestimmten Betrags.

Die auf außerpreußisches Gebiet entfallenden 22,7 km erfordern ein Baukapital von 7 455 000 \mathcal{M} , das sind 6,1⁰/₀ der Gesamtsumme.

Sieht man von den Hauptbahnen ab, so kommen die neuen Nebenbahnen in Preußen

mit 203,6 km oder 53⁰/₀ auf den Osten,
" 180,3 " " 47 " " " Westen.

II. Vervollständigung des Staatseisenbahnnetzes.

A. In § 1 unter II des Gesetzentwurfes werden gefordert zur Anlage des zweiten, dritten oder vierten Gleises auf den nachbezeichneten Strecken und zu den dadurch bedingten Ergänzungen und Gleisveränderungen auf den Bahnhöfen:

1. Tichau-Kobier die Summe von	362 000	„
2. Danzig Olivaer Tor-Neufahrwasser die Summe von	433 000	„
3. (Bromberg) Karlsdorf-Thorn die Summe von . .	2 180 000	„
4. Warberg-Falkstätt die Summe von	910 000	„
5. Rengersdorf-Nieder-Rengersdorf die Summe von.	135 000	„
6. Dittersbach-Neurode die Summe von	9 000 000	„
7. Görlitz-Nikrisch die Summe von	495 000	„
8. Kottbus-Görlitz die Summe von	5 150 000	„
9. Hohenbocka-Falkenberg die Summe von.	4 150 000	„
10. Charlottenburg-Spandau die Summe von	5 030 000	„
11. Stralsund-Stralsund Hafen die Summe von . . .	650 000	„
12. Erfurt-Neudietendorf die Summe von	3 312 000	„
13. Heudeber-Dannstedt-Ilseburg die Summe von .	2 145 000	„
14. Hameln-Löhne die Summe von	5 350 000	„
15. Kirchlengern-Löhne die Summe von	740 000	„
16. Block Hörne-Osnabrück die Summe von.	975 000	„
17. Hengstei-Schwerte die Summe von	3 900 000	„
18. Barmen-Rittershausen-Vorbahnhof Barmen-Ritters-		
hausen die Summe von	1 250 000	„
19. Block Lotharstraße-Oberhausen West die Summe von	2 640 000	„
20. Düsseldorf (Hauptbahnhof)-Neuß die Summe von .	9 750 000	„
21. Türkismühle-Nonnweiler die Summe von.	1 730 000	„
22. Gerolstein-Pronsfeld die Summe von	2 430 000	„
	zusammen	62 717 000

Die Ausführung der im § 1 unter II No. 6, 8, 10, 21 und 22 vorgesehenen zweiten usw. Gleise wird davon abhängig gemacht, daß zu den Baukosten ein unverzinslicher, nicht rückzahlbarer Barzuschuß geleistet wird, und zwar:

1. von den Beteiligten:	
a) bei II No. 6 (zweites Gleis Dittersbach-Neurode)	
in Höhe von	102 500
b) bei II No. 8 (zweites Gleis Kottbus-Görlitz) in	
Höhe von	10 000
c) bei II No. 10 (Charlottenburg-Spandau) in Höhe	
von	3 420 000
2. von dem Reiche bei II No. 21 und 22 (zweites	
Gleis Türkismühle - Nonnweiler und Gerolstein -	
Pronsfeld) in Höhe von 80% und 90% der an-	
schlagsmäßigen, bei No. 21 auf vorläufig 1 730 000	
Mark festgestellten Bausumme mit	1 384 000
bei No. 22 auf vorläufig 2 430 000	
festgestellten Bausumme mit	2 187 000
zusammen	3 571 000

B. In § 1 unter III des Gesetzentwurfs wird die Summe von 32 184 000 M zur Fertigstellung des Baues von zweiten, dritten und vierten Gleisen, Vorortgleisen und Verbindungsbahnen auf den nachbezeichneten Strecken gefordert:

1. Jarotschin—Miloslaw die Summe von	370 000 M ,
2. Neisse über Camenz (Schles.)—Glatz die Summe von	721 000 „
3. Rubbank—Landeshut die Summe von	22 000 „
4. Lichtenau—Nikolausdorf die Summe von	40 000 „
5. Lübbenau—Senftenberg die Summe von	650 000 „
6. Stettin—Podejuch die Summe von	200 000 „
7. Angermünde—Seehausen die Summe von	70 000 „
8. Seehausen—Nechlin die Summe von	50 000 „
9. Berliner Ringbahn—Grünau und Anschlußbahn Rixdorf—Niederschöneweide-Johannisthal die Summe von	1 440 000 „
10. Berlin (Gesundbrunnen)—Bernau die Summe von .	10 970 000 „
11. Schönholz—Hermsdorf einschließlich des Grunderwerbs für die spätere Fortführung bis Oranienburg die Summe von	6 200 000 „
12. Zossen—Elsterwerda die Summe von	1 690 000 „
13. Camburg—Kösen (Abzweigung) die Summe von .	263 000 „
14. Jena (Saalbahnhof)—Rudolstadt die Summe von .	2 436 000 „
15. Saalfeld—Probstzella die Summe von	80 000 „
16. Stendal—Osterburg die Summe von	20 000 „
17. Kallehne—Bergen die Summe von	60 000 „
18. Vienenburg—Bad Harzburg die Summe von . . .	96 000 „
19. Rendsburg—Jübek und Tarp—Nordschleswigsche Weiche—Plattburg die Summe von	50 000 „
20. Burg-Lesum—Grohn-Vegesack die Summe von . .	80 000 „
21. Altenbeken—Warburg die Summe von	20 000 „
22. Bielefeld—Brackwede die Summe von	3 150 000 „
23. Bünde—Osnabrück die Summe von	410 000 „
24. Ihrhove—Emden die Summe von	230 000 „
25. Limburg—Staffel die Summe von	190 000 „
26. Verbindungsbahn bei Bergisch-Gladbach die Summe von	766 000 „
27. Barmen—Barmen-Rittershausen die Summe von .	210 000 „
28. Rath—Düsseldorf (Hauptbahnhof) die Summe von .	200 000 „
29. Andernach—Mayen die Summe von	740 000 „
30. Montjoie—Sourbrodt die Summe von	760 000 „
zusammen	32 184 000 M .

Infolge der starken Verkehrsentwicklung der letzten Jahre haben sich die Baubedürfnisse der Eisenbahnverwaltung so außerordentlich gesteigert, daß es notwendig geworden ist, außer den neuen Forderungen für die Herstellung zweiter, dritter und vierter Gleise — vgl. No. II des Gesetzentwurfs — auch die Restforderungen für den in Ausführung des Etatextraordinariums der früheren Jahre bereits eingeleiteten Bau von solchen Gleisen, Vorortgleisen und Verbindungsbahnen auf den Weg der Anleihe zu verweisen. Die Ausführung des unter No. 14 vorgesehenen zweiten Gleises Jena (Saalbahnhof)—Rudolstadt wird davon abhängig gemacht, daß zu den Baukosten ein unverzinslicher, nicht rückzahlbarer Barzuschuß von den Beteiligten in Höhe von 156 000 M geleistet wird.

C. In § 1 unter IV des Gesetzentwurfs werden beansprucht zu nachstehenden Bauausführungen:

1. für die Erweiterung des Oberschlesischen Schmalspurnetzes die Summe von	2 483 000 M ,
2. für die Herstellung einer Umgehungsbahn bei Elm die Summe von	11 721 000 „
3. zur Deckung der Mehrkosten für bereits genehmigte Bauausführungen, und zwar:	
a) der Eisenbahn von Herborn nach Westerburg die Summe von	887 000 „
b) der Eisenbahn von Wiehl über Waldbröl nach Morsbach die Summe von	1 000 000 „
c) der Eisenbahn von Schrimm nach Jarotschin die Summe von	425 000 „
d) der Eisenbahn von Mohrungen nach Liebemühl die Summe von	1 050 000 „
e) der Eisenbahn von Winterberg i. West. nach Frankenberg in Hessen-Nassau die Summe von	740 000 „
f) der Eisenbahn von Göttingen nach Bodenfelde die Summe von	500 000 „
g) des zweiten Gleises auf der Strecke Hagen (Westf.) — Oberhagen — Oberbrügge die Summe von	800 000 „
h) des zweiten Gleises auf der Strecke Kreuzburg—Namslau die Summe von	413 000 „
i) des zweiten Gleises auf der Strecke Breslau—Glogau die Summe von	405 000 „
zusammen	20 424 000 M .

Über die Position 1 wird in der Denkschrift folgendes ausgeführt:

Das oberschlesische Schmalspurnetz bedarf der Änderung und Ergänzung durch den Bau der folgenden Linien:

1. Gleiwitz — Mathesdorf (Teilstrecke km 0 bis 2,4).

Diese Teilstrecke soll als Fortsetzung der vorhandenen Strecke Poremba—Gleiwitz zur Anschließung bedeutender industrieller Werke in Gleiwitz und einer neu anzulegenden Umschlagstelle am Klodnitzkanal hergestellt werden.

In Anbetracht der außerordentlichen Vorteile, die durch die geplante Bahnlinie den anzuschließenden Werken erwachsen werden, wird von den Beteiligten kostenlose Hergabe des für die Bahnanlagen erforderlichen Grund und Bodens zum mindesten für die Zeit des Bestehens der Bahn verlangt werden.

2. Gotthardtschacht—Schlesiengrube—Maczeikowitz in Verbindung mit der Verbesserung der Neigungsverhältnisse auf der Anschlußstrecke Gotthardtschacht — Poremba.

Die Schmalspurlinien Godullahütte — Gotthardtschacht — Bobrek — Beuthen — Roßberg und Friedenshütte — Schlesiengrube — Roßberg sind außerordentlich stark belastet und wegen starker Neigungen für Massentransport wenig geeignet. Da nun ein großer Teil des Verkehrs dieser Linie bei Zabrze entsteht und nach dem östlich belegenen Grubenrevier über Maczeikowitz hinaus zu leiten ist, so fehlt es an einer leistungsfähigen Querverbindung, die durch die geplante Bahnlinie geschaffen werden soll. Dadurch können die bestehenden Linien, die andernfalls des zweigleisigen Ausbaues bedürften, sowie der überlastete Bahnhof Roßberg entlastet und der Wagenumlauf wesentlich gefördert werden.

Im Zusammenhang mit der geplanten Linie stehen die Gradientenverbesserungen auf der Anschlußstrecke nach Poremba, um die volle Auslastung der über die neue Strecke fahrenden Züge zu erreichen.

Die Kosten sind veranschlagt für die Strecke:

1. Gleiwitz—Mathesdorf (Teilstrecke km 0 bis 2,4)	
ausschließlich Grunderwerb	auf 306 000 „,
2. Gotthardtschacht—Schlesiengrube—Maczeikowitz	
a) Neubaustrecke	„ 1 618 000 „
b) Verbesserung der Neigungen auf der Anschluß-	
strecke	„ 559 000 „
	zusammen . auf 2 483 000 „.

In der Begründung für die Herstellung einer Umgehungsbahn bei Elm (Position 2) heißt es:

Der Bahnhof Elm der Linie Frankfurt a. M.—Bebra ist zugleich Abzweigstation der Linie nach Gemünden. Die Bahnhofsanlagen werden durch den großen Zugverkehr und die zahlreichen Lokomotiveerfahrten der bei sehr vielen Zügen notwendigen Vorspann- und Schiebemaschinen stark belastet, um so mehr, als der Bahnhof für die Linie Frankfurt—Bebra Kopfstation ist, wodurch der Betrieb erheblich erschwert wird. Da die Station Elm zugleich den Übergangsverkehr von und nach Bayern zu vermitteln hat, so ist auf dem Bahnhofe auch eine erhebliche Rangierarbeit zu leisten.

Für die ordnungsmäßige Abwicklung des Verkehrs reichen die vorhandenen Anlagen nicht länger aus. Ein Hauptmangel besteht darin, daß die Gütergleise zu kurz sind, so daß die Güterzüge auf dem Bahnhofe getrennt und auf verschiedene Gleise verteilt werden müssen. Dabei fehlt es an der genügenden Anzahl von Gleisen. Auch die Anlagen für den Personenverkehr reichen nicht aus. Die im Extraordinarium des Etats für 1905 vorgesehene Erweiterung des Bahnhofs Elm konnte nicht ausgeführt werden, da im Frühjahr 1906 erhebliche Rutschungen an dem auf hohen Dammschüttungen liegenden Bahnhofe eintraten. Die unter Hinzuziehung der geologischen Landesanstalt angestellten Untersuchungen haben ergeben, daß wegen der ungünstigen Bodenverhältnisse von einer Erweiterung des Bahnhofs an der jetzigen Stelle Abstand genommen werden muß. Da aber der Verkehr auf den jetzt vorhandenen Anlagen nicht mehr bewältigt werden kann, so ist es geboten, zur Entlastung des Bahnhofs Elm eine Umgehungsbahn von Flieden nach Schlüchtern für den Verkehr auf der Strecke Bebra—Frankfurt a. M. herzustellen. Bei Benutzung der Umgehungsbahn kommt der lästige Kopfbetrieb auf Bahnhof Elm in Fortfall. Außerdem tritt für den Betrieb eine erhebliche Erleichterung durch Fortfall einer verlorenen Steigung von etwa 36 m Höhe ein. Die Kosten sind zu 11 721 000 *ℳ* veranschlagt.

D. In § 1 unter V des Gesetzentwurfes werden zur Beschaffung von Betriebsmitteln für die bestehenden Staatsbahnen 220 000 000 *ℳ* gefordert.

Dazu wird in der Begründung folgendes bemerkt:

Die Mittel für die Vermehrung des Fuhrparks für die bereits bestehenden Bahnen sind entsprechend den Beschlüssen des Hauses der Abgeordneten vom 10. Mai 1892 (Sten. Berichte S. 1 695) und des Herrenhauses vom 30. Mai 1892 (Sten. Berichte S. 256) seit dem Jahre 1894 fast ausschließlich aus den Betriebseinnahmen bereitgestellt worden. Nur im Etatsjahre 1906 wurde eine einmalige außerordentliche Bereitstellung von Mitteln in Höhe von 100 000 000 *ℳ* durch das Anleihegesetz (Gesetzsam-

lung S. 185) erforderlich, weil der Bestand an Fahrzeugen sich gegenüber der sprunghaften Entwicklung des Verkehrs im Jahre 1905 als nicht ausreichend erwiesen hatte.

Wie bereits bei den Beratungen über den Staatshaushaltsetat für 1908 im Hause der Abgeordneten ausgeführt worden ist, wird es erforderlich, für das Etatsjahr 1908 nochmals außerordentliche Mittel zur Vermehrung des Fuhrparks auf Anleihe zu übernehmen. Demgemäß ist für diesen Zweck ein Betrag von 220 000 000 \mathcal{M} in den vorliegenden Gesetzentwurf eingestellt worden. Im Etatsentwurf 1908 sind bei Tit. 9 lediglich für den Ersatz ausgemusterter Fahrzeuge 80 000 000 \mathcal{M} vorgesehen. Der außerdem für Vermehrung der Fahrzeuge als erforderlich erachtete Betrag von 220 000 000 \mathcal{M} ist durch besonderes Gesetz zur Verfügung zu stellen.

So dringend die Beschaffung der Fahrzeuge in dieser Höhe an sich ist, um dem Fuhrpark bereits im Etatsjahr 1908 auf die den gesteigerten Anforderungen angemessene Leistungsfähigkeit zu bringen, so erscheint es doch nicht ratsam, die bisherigen Höchstbestellungen in den nächsten Jahren erheblich zu überschreiten, da eine weitere sprunghafte Steigerung der Aufträge, wie sie in den letzten Jahren nicht vermieden werden konnte, weder im Interesse der Staatseisenbahnverwaltung noch der beteiligten Industrie liegt. Es soll daher im Etatsjahr 1908, ebenso wie im Etatsjahr 1907, ein Betrag von 250 000 000 \mathcal{M} — davon 80 000 000 \mathcal{M} aus Tit. 9 des Etats — verwendet werden, die Verwendung des Restbetrages von 50 000 000 \mathcal{M} dagegen für das Jahr 1909 vorbehalten bleiben.

Auf Grund dieser Ausführungen haben die Abgeordneten von Arnim-Züsedom und Genossen bei der zweiten Lesung des Gesetzentwurfs die Streichung der zur Verausgabung für das Jahr 1909 vorgesehenen 50 000 000 \mathcal{M} beantragt. Dieser Antrag ist angenommen worden. Der entsprechend abgeänderte Entwurf hat auch die Billigung des Herrenhauses gefunden.

Von den hiernach verbleibenden 170 000 000 \mathcal{M} sollen beschafft werden

etwa	866 Lokomotiven,
„	38 Triebwagen,
„	1 840 Personenwagen und
„	19 000 Gepäck- und Güterwagen.

Bemerkenswert ist aus den weiteren Ausführungen der Begründung, daß es auch im Jahr 1907 nicht möglich war, den hochgestiegenen Anforderungen im Güterverkehr voll zu genügen. Indessen sind in diesem Jahre gegenüber den entsprechenden Zeiträumen des Jahres 1906 erhebliche Mehrleistungen der Staatseisenbahnverwaltung zu verzeichnen.

So wurden für Rüben und Rübenschnitzel vom 1. Oktober bis 31. Dezember 1907 gegenüber dem gleichen Zeitraum des Vorjahres mehr gestellt 24 841 O-Wagen = 4,5 0/0.

Für Kohle, Koks und Briketts wurden im ganzen Jahr 1907 mehr gestellt als im Vorjahr:

- a) im Ruhrgebiet 5,1 0/0
- b) in Oberschlesien 8,7 „
- c) im mittleren Braunkohlenbezirk 5,8 „
- d) im rheinischen Braunkohlenbezirk 17,9 „.

Nach den angestellten Ermittlungen wäre ein Mehrbestand von etwa 17 500 Güterwagen nötig gewesen, um den Anforderungen an die Wagenstellung in der Periode des höchsten Verkehrs voll genügen zu können.

Die Dispositionen sind so getroffen, daß in der Zeit vom 1. November 1907 bis zum 31. Oktober 1908 insgesamt fast 26 000 Gepäck- und Güterwagen anzuliefern sind. Im ganzen werden im Jahre 1908 vorbehaltlich einzelner Abweichungen, einschließlich der aus Tit. 9 des Etats zu beschaffenden

- 550 Lokomotiven,
- 760 Personenwagen,
- 8 000 Gepäck- und Güterwagen,

jedoch abgesehen von dem Bedarf für neue Bahnlinien,

- 1 416 Lokomotiven und 38 Triebwagen,
- 2 600 Personenwagen und
- 27 000 Gepäck- und Güterwagen

beschafft werden, wofür von Preußen ein Betrag von etwa 250 000 000 M aufzuwenden ist. Demgegenüber sind, einschließlich des Bedarfs für neue Bahnlinien, zur Beschaffung von Betriebsmitteln

- im Jahre 1906 rund 210 000 000 M,
- „ „ 1907 „ 259 000 000 „

mit Einrechnung des hessischen Anteils bereitgestellt worden.

E. In § 1 unter VI des Gesetzentwurfs wird gefordert zur Auffüllung des im Etat der Eisenbahnverwaltung für das Etatsjahr 1908 unter Kap. 9 Tit. 330 der einmaligen und außerordentlichen Ausgaben ausgesetzten Dispositionsfonds zur Vermehrung der Betriebsmittel, Erweiterung und Ergänzung der Bahnanlagen sowie zu Grunderwerbungen behufs Vorbereitung derartiger Erweiterungen im Falle eines nicht vorherzusehenden Bedürfnisses der Staatsbahnen bei zu erwartender Verkehrssteigerung (Artikel I § 3a unter 1 des Gesetzes vom 3. Mai 1903 — Gesetzsammlung S. 155 —) eine Summe bis zu 30 000 000 M.

Dazu wird in der Begründung bemerkt:

Der in Ausführung des Gesetzes vom 3. Mai 1903 (Gesetzsammlung S. 155) gebildete Ausgleichsfonds für die Eisenbahnverwaltung wird voraussichtlich nicht die Mittel bieten, um der ihm nach Art. I § 3a unter 1 des genannten Gesetzes obliegenden Aufgabe, den Dispositionsfonds der Eisenbahnverwaltung bis zur Höhe von 30 000 000 \mathcal{M} zu ergänzen, für das Etatsjahr 1908 zu genügen. Da die Eisenbahnverwaltung diesen Dispositionsfonds für die an sie herantretenden zahlreichen und drängenden Bedürfnisse nicht entbehren kann, zumal die Bahnanlagen infolge der außerordentlichen Verkehrssteigerung der letzten Jahre vielfach der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit nahe sind, so erübrigt nur, die zur Auffüllung des Fonds erforderlichen Geldmittel für das Etatsjahr 1908 ausnahmsweise im Wege der Anleihe zu beschaffen, wie dies auch für das Etatsjahr 1903 bereits geschehen ist.

Der zur Auffüllung etwa nicht erforderliche Betrag wird von dem in voller Höhe eingestellten Kredit von 30 000 000 \mathcal{M} demnächst wieder gelöscht werden.

III. Förderung des Baues von Kleinbahnen.

Zur Unterstützung des Baues von Kleinbahnen sind durch verschiedene Gesetze, zuletzt durch das Gesetz vom 29. Mai 1907 (Gesetzsammlung S. 103), insgesamt 94 000 000 \mathcal{M} bereitgestellt. Der gegenwärtige Stand dieses Fonds ist folgender:

Die bewilligten Staatsunterstützungen belaufen sich	
auf	83 720 087 \mathcal{M} ,
die nur in Aussicht gestellten auf	3 015 725 „
beantragt sind an Beihilfen noch	6 842 500 „
	<hr/>
zusammen	93 578 312 \mathcal{M} .

Der Kleinbahnunterstützungsfonds würde hiernach zwar zur Deckung der in Aussicht gestellten und der in zahlenmäßig bestimmter Höhe beantragten Beihilfen mit $(3\,015\,725 + 6\,842\,500) = 9\,858\,225$ \mathcal{M} ausreichen, aber höchstwahrscheinlich nicht zulänglich sein, um die in 27 weiteren Fällen zu gewärtigenden Wünsche nach Unterstützung von Kleinbahnen zu befriedigen. Es wird deshalb eine Verstärkung des Kleinbahnunterstützungsfonds von 5 000 000 \mathcal{M} beantragt.

IV. Vervollständigung des Staatseisenbahnnetzes nach dem Extraordinarium für das Etatsjahr 1908.

Im Extraordinarium des Etats für das Etatsjahr 1908 sind zur Vervollständigung des Staatseisenbahnnetzes vorgesehen insgesamt 107 767 000 *ℳ* gegen 186 027 800 *ℳ* im Vorjahr, also weniger 78 260 800 *ℳ*.

Von den geplanten größeren Bauten sind zu erwähnen:

Umgestaltung der Eisenbahnanlagen in Hamburg (fernere Rate)	2 300 000 <i>ℳ</i> ,
Erweiterung der Bahnhofsanlagen in Altona (erste Rate)	200 000 „
Erweiterung der Anlagen für den Stückgut- und Eilgutverkehr auf Bahnhof Hamburg, Hann. Bahnhof (erste Rate)	200 000 „
Verlegung der Wetzlarer Hauptgleise und Erweiterung der Abstellanlagen für den Fernverkehr auf Bahnhof Grunewald (fernere Rate)	300 000 „
Erweiterung der Anlagen für den Ortsgüterverkehr des Nordbahnhofs in Berlin (fernere Rate)	300 000 „
Umgestaltung der Ringbahn zwischen Treptow und Rixdorf (erste Rate)	200 000 „
Herstellung einer schienentfreien Verbindung zwischen den Vorort- und den Ferngleisen der Schlesischen Bahn bei Berlin (erste Rate)	300 000 „
Erweiterung der Lokomotivabteilung in der Hauptwerkstätte Tempelhof (erste Rate)	300 000 „
Erweiterung des Güterbahnhofs Frankfurter Allee der Berliner Ringbahn (letzte Rate)	80 000 „
Hochlegung der Bahnstrecke Potsdam—Wildpark, einschließlich des Bahnhofs Wildpark und des in diese Strecke fallenden Teils der anschließenden Linie Treuenbrietzen—Nauen (fernere Rate)	800 000 „
Erweiterung des Güterbahnhofs Wilmersdorf - Friedenau der Berliner Ringbahn (fernere Rate)	100 000 „
Erweiterung des Bahnhofs Weißensee der Berliner Ringbahn (fernere Rate)	100 000 „
Herstellung eines Abstellbahnhofs für den Stadtverkehr auf Bahnhof Grunewald (fernere Rate)	200 000 „
Umgestaltung der Bahnanlagen bei Spandau . (fernere Rate)	2 500 000 „
Umgestaltung der dem Fernverkehr dienenden Anlagen auf dem Schlesischen Bahnhof in Berlin . . (fernere Rate)	600 000 „
Umgestaltung der Bahnanlagen bei Schöneberg (fernere Rate)	300 000 „

Erweiterung des Rangierbahnhofs Tempelhof (fernere Rate)	300 000 M,
Erweiterung des Versandgüterschuppens und Herstellung eines besonderen Eilgutschuppens auf dem Anhalter Güterbahnhof in Berlin (fernere Rate)	200 000 „
Umbau des Oberschlesischen Bahnhofs und der anschließenden Stadtverbindungsbahn in Breslau . (fernere Rate)	300 000 „
Erweiterung des Bahnhofs Brieg (fernere Rate)	250 000 „
Erweiterung der Lokomotivwerkstätte Breslau (Odertorbahnhof) (fernere Rate)	400 000 „
Erweiterung des Bahnhofs Greiffenberg i. Schl. (erste Rate)	200 000 „
Vereinigung der Ortsgüteranlagen des Märkischen und des Freiburger Bahnhofs in Breslau sowie Erweiterung des Rangierbahnhofs Mochbern und Herstellung einer Verbindungsbahn Mochbern Groß-Mochbern (erste Rate)	350 000 „
Herstellung einer Unterführung der Glogauer Straße auf Bahnhof Liegnitz (erste Rate)	50 000 „
Erbauung einer Lokomotivwerkstätte und Erweiterung des Bahnhofs in Öls (erste Rate)	300 000 „
Erbauung eines Geschäftsgebäudes für die Eisenbahndirektion in Breslau (erste Rate)	1 100 000 „
Erweiterung des Bahnhofs Görlitz (fernere Rate)	700 000 „
Erweiterung des Bahnhofs Haynau (fernere Rate)	200 000 „
Herstellung eines neuen Bahnhofs bei Mocker (fernere Rate)	300 000 „
Erweiterung des Bahnhofs Schneidemühl . . . (erste Rate)	500 000 „
Umgestaltung des Personenbahnhofs Gnesen. (erste Rate)	300 000 „
Erweiterung der Lokomotivwerkstätte Schneidemühl (erste Rate)	400 000 „
Erweiterung des Bahnhofs Marburg (letzte Rate)	105 000 „
Herstellung einer Lokomotivwerkstätte in Cassel (Rangierbahnhof) (fernere Rate)	900 000 „
Umgestaltung der Bahnhofsanlagen in Treysa (fernere Rate)	250 000 „
Erweiterung der Nebenwerkstätte Eschwege (fernere Rate)	250 000 „
Herstellung eines Lokomotivschuppens auf dem Güterbahnhof Göttingen (fernere Rate)	200 000 „
Herstellung eines neuen Verbindungsgleises auf Bahnhof Malsfeld nebst Beseitigung zweier Schienenübergänge daselbst. (erste Rate)	50 000 „
Erweiterung der Bahnhofsanlagen in Crefeld (fernere Rate)	200 000 „
Erweiterung der Bahnhofsanlagen in Aachen (fernere Rate)	800 000 „

Erweiterung der Bahnhofsanlagen in Neuß . (fernere Rate)	300 000 „
Erweiterung des Bahnhofs Rheydt, einschließlich der Herstellung von Verbindungen mit den Linien nach Odenkirchen und Viersen und Herstellung des zweiten Gleises auf der Strecke Neersen—Rheydt unter ihrer Verlegung bei M.-Gladbach (fernere Rate)	900 000 „
Anlage eines neuen Rangierbahnhofs am Eifeltor im Süden von Cöln (letzte Rate)	30 000 „
Erweiterung des Bahnhofs M.-Gladbach (B.-M.) (fernere Rate)	600 000 „
Erweiterungen auf Bahnhof Neuwied . . . (fernere Rate)	300 000 „
Erweiterung des Bahnhofs Rothe Erde . . . (fernere Rate)	300 000 „
Herstellung eines Rangierbahnhofs bei Kalk Nord (fernere Rate)	300 000 „
Erweiterung des Bahnhofs Kaldenkirchen . . (fernere Rate)	200 000 „
Herstellung von Geschäftsgebäuden für die Eisenbahn- direktion und die Eisenbahninspektionen sowie Er- bauung von Dienstwohngebäuden in Cöln (fernere Rate)	300 000 „
Umgestaltung der Bahnanlagen in und bei Cöln (fernere Rate)	500 000 „
Umgestaltung der Bahnanlagen in Mülheim a. Rh. (fernere Rate)	1 000 000 „
Umgestaltung der Bahnhofsanlagen in Brühl . (fernere Rate)	250 000 „
Erweiterung des Bahnhofs Andernach . . . (erste Rate)	200 000 „
Erweiterung des Güterbahnhofs Coblenz (Mosel) (erste Rate)	200 000 „
Erweiterung des Bahnhofs Herbesthal . . . (erste Rate)	300 000 „
Herstellung verstärkter eiserner Überbauten für die Eisen- bahnbrücke über die Weichsel bei Dirschau (letzte Rate)	400 000 „
Erweiterung des Bahnhofs Stolp (fernere Rate)	550 000 „
Erweiterung des Bahnhofs Zoppot (fernere Rate)	450 000 „
Herstellung verstärkter eiserner Überbauten für die Eisen- bahnbrücke über die Weichsel bei Graudenz (erste Rate)	400 000 „
Erweiterung des Bahnhofs Schwerte (letzte Rate)	45 000 „
Erbauung einer Hauptwerkstätte bei Opladen (fernere Rate)	700 000 „
Erweiterung des Bahnhofs Vohwinkel . . . (fernere Rate)	1 800 000 „
Herstellung eines Vorbahnhofs bei Barmen-Rittershausen (fernere Rate)	400 000 „
Erweiterung des Bahnhofs Opladen (fernere Rate)	300 000 „
Erweiterung des Bahnhofs Lennep (fernere Rate)	200 000 „
Erweiterung der Hauptwerkstätte Siegen . . (fernere Rate)	300 000 „
Erweiterung der Bahnanlagen bei Hagen (Westf.) (fernere Rate)	4 500 000 „
Verlegung der Aggertalbahn Siegburg—Bergneustadt zwischen Overath und Bergneustadt . . (fernere Rate)	100 000 „

Erweiterung des Bahnhofs Gruitzen	(erste Rate)	100 000 #,
Erweiterung des Haltepunkts Meggen zu einem Bahnhof für Personen- und Güterverkehr	(erste Rate)	100 000 „
Erweiterung des Bahnhofs Eisenach	(letzte Rate)	139 000 „
Verlegung des Bahnhofs Sonneberg	(fernere Rate)	600 000 „
Erweiterung des Bahnhofs Straußfurt	(letzte Rate)	50 000 „
Umgestaltung der Bahnanlagen in Zeitz	(fernere Rate)	50 000 „
Erweiterung des Güterbahnhofs Eisenach	(fernere Rate)	300 000 „
Erweiterung der Bahnanlagen in Gera	(fernere Rate)	800 000 „
Erweiterung des Bahnhofs Mühlhausen i. Th.	(erste Rate)	100 000 „
Erweiterung des Bahnhofs Dortmund (C.-M. und B.-M.)	(fernere Rate)	1 500 000 „
Erweiterung des Bahnhofs Gelsenkirchen	(fernere Rate)	50 000 „
Herstellung eines neuen Hafenbahnhofs südlich von Mei- derich	(fernere Rate)	500 000 „
Umgestaltung der Bahnanlagen zwischen Bochum und Dort- mund	(fernere Rate)	2 500 000 „
Erweiterung des Bahnhofs Kray Nord	(fernere Rate)	500 000 „
Erweiterung der Lokomotivwerkstätte Dortmund	(erste Rate)	300 000 „
Erweiterung des Bahnhofs Herne	(erste Rate)	100 000 „
Änderung der Ausfahrleiße des Hafenbahnhofs Duisburg nach Oberhausen West	(erste Rate)	100 000 „
Änderung der Eisenbahnanlagen östlich vom Bahnhof Duisburg	(erste Rate)	150 000 „
Erweiterung des Bahnhofs Wanne	(fernere Rate)	800 000 „
Erbauung einer Wagenwerkstätte bei Recklinghausen Ost	(fernere Rate)	1 300 000 „
Erweiterung des Ostbahnhofs in Frankfurt a. M.	(fernere Rate)	200 000 „
Erweiterung des Bahnhofs Bebra	(fernere Rate)	500 000 „
Erweiterung der Bahnhofsanlagen in Homburg v. d. H.	(fernere Rate)	400 000 „
Selbständige Einführung der Homburger Bahnstrecke in den Hauptpersonenbahnhof Frankfurt a. M.	(fernere Rate)	50 000 „
Erbauung eines neuen Geschäftsgebäudes für die Eisenbahn- direktion zu Frankfurt a. M.	(fernere Rate)	600 000 „
Erweiterung des Bahnhofs Wetzlar	(fernere Rate)	600 000 „
Verlegung des Bahnhofs Vilbel	(fernere Rate)	150 000 „
Erweiterung der Hauptwerkstätte Limburg a. Lahn	(erste Rate)	200 000 „

Erweiterung der Wagenwerkstätte Frankfurt a. M. (erste Rate)	100 000 M.,
Erweiterung des Bahnhofs Ems (erste Rate)	50 000 „
Erweiterung des Bahnhofs Bonames (erste Rate)	50 000 „
Erweiterung des Bahnhofs Bad Nauheim (erste Rate)	100 000 „
Erweiterung des Bahnhofs Herborn (fernere Rate)	150 000 „
Erweiterung des Bahnhofs Hersfeld (fernere Rate)	30 000 „
Erweiterung des Bahnhofs Dillenburg (fernere Rate)	200 000 „
Herstellung eines Hauptbahnhofs in Leipzig und einer Verbindungsbahn von Wahren nach Schönefeld und Heiterblick sowie Erweiterung des Bahnhofs Plag- witz-Lindenau (fernere Rate)	5 000 000 „
Herstellung einer Hauptwerkstätte für Wagen in Delitzsch (fernere Rate)	2 200 000 „
Auswechslung der eisernen Überbauten für die Unterführung der Delitzscher Straße auf Bahnhof Halle a.S. (erste Rate)	100 000 „
Herstellung von Überholungsgleisen beim Haltepunkt Dies- kau und Ausbau dieses Haltepunkts zu einem Bahnhof (erste Rate)	100 000 „
Erweiterung des Rangierbahnhofs Falkenberg (H. S. G.) (erste Rate)	200 000 „
Herstellung einer Unterführung der Dresdenerstraße am Ostende des Bahnhofs Cottbus (fernere Rate)	300 000 „
Umgestaltung der Bahnanlagen zwischen Lehrte und Wuns- torf (fernere Rate)	500 000 „
Erweiterung des Hauptbahnhofs in Bielefeld (fernere Rate)	1 000 000 „
Erweiterung der Werkstättenanlagen in Leinhausen (fernere Rate)	1 000 000 „
Erweiterung des Bahnhofs Verden (fernere Rate)	200 000 „
Umgestaltung der Bahnanlagen in Bremen . (fernere Rate)	1 200 000 „
Erweiterung des Güterbahnhofs Hildesheim . (erste Rate)	200 000 „
Erweiterung des Bahnhofs Löhne (erste Rate)	400 000 „
Erweiterung der Lokomotivwerkstätte Stendal (erste Rate)	200 000 „
Erweiterung des Bahnhofs Kattowitz (fernere Rate)	300 000 „
Erweiterung des Hafenbahnhofs Cosel (Oderhafen) (fernere Rate)	150 000 „
Erweiterung des Bahnhofs Kandrzin (erste Rate)	200 000 „
Erweiterung des Bahnhofs Beuthen Oberschl. (erste Rate)	200 000 „
Erbauung einer neuen Wagenwerkstätte in Oppeln (erste Rate)	200 000 „
Erweiterung des Bahnhofs Peiskretscham . . (fernere Rate)	200 000 „

Erweiterung des Bahnhofs Idaweiche . . . (fernere Rate)	250 000 „
Umbau des Bahnhofs Schwientochlowitz . . (fernere Rate)	100 000 „
Erweiterung der Lokomotivwerkstätte Gleiwitz (fernere Rate)	1 500 000 „
Erweiterung des Bahnhofs Insterburg . . . (fernere Rate)	400 000 „
Verlegung der Lokomotivwerkstätte von Königsberg i. Pr. nach Ponarth-Speichersdorf (letzte Rate)	1 350 000 „
Verstärkung der Kurmeszeris- und der Uszlenkisbrücke in km 57,7 und 56,2 der Strecke Tilsit—Memel (fernere Rate)	215 000 „
Erweiterung der Lokomotivwerkstätte Ponarth-Speichersdorf (erste Rate)	300 000 „
Ausbau der Nebenbahn Allenstein—Kobbeldude zur Haupt- bahn (erste Rate)	300 000 „
Herstellung eines Rangierbahnhofs bei Rothensee (fernere Rate)	700 000 „
Herstellung eines verstärkten Überbaues für die Eisenbahn- brücke über die Elbe bei Magdeburg in km 137,0—137,7 der Strecke Magdeburg—Berlin (letzte Rate)	210 000 „
Herstellung von verstärkten Überbauten für die Brücke über die Elbe bei Barby in km 118,0—118,8 und für die Flut- brücke bei Flötz in km 116,0—116,2 der Strecke Berlin— Blankenheim (fernere Rate)	800 000 „
Erweiterung der Bahnhofsanlagen in und bei Wiesbaden (fernere Rate)	1 000 000 „
Erweiterung der Bahnhofsanlagen in Kreuznach (fernere Rate)	200 000 „
Erweiterung des Bahnhofs Kirchweyhe . . . (fernere Rate)	200 000 „
Herstellung eines selbständigen Bahnkörpers für die ost- friesische Küstenbahn von Emden bis Norden (Hinte- harsweg—Norden) unter Einführung des Hauptbahn- betriebs (fernere Rate)	500 000 „
Umgestaltung der Bahnanlagen zu Osnabrück (fernere Rate)	300 000 „
Erweiterung der Hauptwerkstätte Lingen . . (fernere Rate)	200 000 „
Verbesserung der Steigungsverhältnisse auf der Strecke Posen—Kreuzburg (fernere Rate)	150 000 „
Umgestaltung der Bahnanlagen bei Posen . . (fernere Rate)	500 000 „
Erbauung eines neuen Geschäftsgebäudes für die Eisen- bahndirektion zu Posen (fernere Rate)	150 000 „
Umbau des Bahnhofs Frankfurt a. O. und Herstellung eines Rangierbahnhofs zwischen Boßen und Frankfurt a. O. (erste Rate)	500 000 „

Erbauung einer Hauptwerkstätte bei Burbach (fernere Rate)	600 000 „
Erweiterung des Bingerbrücker Flügels auf Bahnhof Neunkirchen (fernere Rate)	20 000 „
Ausbau der Strecke Dudweiler—Friedrichsthal (fernere Rate)	300 000 „
Erweiterung der Anlagen auf Bahnhof Saarbrücken (fernere Rate)	100 000 „
Erweiterung des Bahnhofs Kirn (fernere Rate)	100 000 „
Erweiterung des Bahnhofs Gerolstein (erste Rate)	100 000 „
Erweiterung des Bahnhofs Völklingen (erste Rate)	100 000 „
Erbauung einer Hauptwerkstätte bei Bahnhof Trier West (erste Rate)	400 000 „
Erweiterung der Bahnhöfe Reden und Itzenplitz (fernere Rate)	250 000 „
Erweiterung des Bahnhofs Saarlouis (fernere Rate)	250 000 „
Erweiterung des Bahnhofs Gollnow (letzte Rate)	54 000 „
Erweiterung der Hauptwerkstätte in Greifswald (letzte Rate)	162 000 „
Erweiterung des Bahnhofs Eberswalde (fernere Rate)	400 000 „
Erweiterung der Hauptwerkstätte Stargard i. Pom. (fernere Rate)	300 000 „
Erweiterung des Geschäftsgebäudes der Eisenbahndirektion zu Stettin (fernere Rate)	200 000 „
Erweiterung des Bahnhofs Prenzlau (erste Rate)	150 000 „
Erweiterung der Hauptwerkstätte Eberswalde (erste Rate)	300 000 „
Erweiterung des Bahnhofs Angermünde (fernere Rate)	400 000 „
Vermehrung und Verbesserung der Vorkehrungen zur Ver- hütung von Waldbränden und Schneeverwehungen (fernere Rate)	1 000 000 „
Herstellung von elektrischen Sicherungsanlagen (fernere Rate)	3 000 000 „
Herstellung von schwerem Oberbau (fernere Rate)	10 000 000 „
Errichtung von Dienst- und Mietwohngebäuden für gering besoldete Eisenbahnbedienstete in den östlichen Grenz- gebieten (neunte Rate)	1 000 000 „
Dispositionsfonds zum Erwerb von Grund und Boden für Eisenbahnzwecke	1 000 000 „
Dispositionsfonds zu unvorhergesehenen Ausgaben	2 500 000 „

V. Übersicht über den Umfang des preußischen Eisenbahnnetzes in den beiden letzten Rechnungsjahren.

Im Anschluß hieran und an die früheren Mitteilungen des Archivs folgt nachstehend die Übersicht über den Umfang des preußischen Eisenbahnnetzes in den beiden letzten Rechnungsjahren.

Die vereinigten preußischen und hessischen Staatseisenbahnen umfaßten im Rechnungsjahre 1907:

a) für eigene Rechnung verwaltete Strecken	35 889 km,
b) mitbetriebene fremde Strecken	1 „
c) für fremde Rechnung verwaltete Strecken (ohne nebenbahnähnliche Kleinbahnen)	74 „
	zusammen 35 964 km,
dazu verpachtete Strecken	111 „

Von den zu a) bis c) genannten Bahnstrecken waren:

a) zwei- und mehrgleisige Hauptbahnen	13 798 km,
b) eingleisige Hauptbahnen	7 733 „
c) Nebenbahnen (mit Einschluß der Haupt- bahnen mit Nebenbahnbetrieb [370 km mehrgleisig])	14 433 „ ¹⁾
	zusammen 35 964 km.

Hierzu die noch im Bau befindlichen oder zum Bau
vorbereiteten Strecken

2 974 „

insgesamt 39 049 km.

Dem Betriebe wurden im Rechnungsjahr 1907 übergeben im Di-
rektionsbezirk:

1. Elberfeld:

Rothemühle—Freudenberg 10,69 km,

2. Erfurt:

Wartha—Treffurt 29,89 km,

Hockerode—Wurzbach—Unterlemnitz 30,90 „ 60,79 „

3. Essen a. Ruhr:

Huckarde-W.—Dortmund Süd 5,70 „

4. Frankfurt a. Main:

Vilbel (Abzw.)—Heldenbergen-Windecken 14,49 km,

Rennerod—Fehl-Ritzhausen—Westerburg 16,89 „

Fehl-Ritzhausen—Marienberg-Langenbach 5,86 „

Oberaula—Treysa 34,18 „ 71,42 „

1) Hierunter 241 km Schmalspurbahnen.

5. Halle a. Saale:

Petershain—Proschim-Haidemühl—Hoyerswerda	23,76 km,	
Proschim-Haidemühl—Spremberg West	18,63 "	
Personenbahn Lützenscha—Leipzig Berliner Bhf.	12,53 "	49,92 km,

6. Königsberg i. Pr.:

Rastenburg—Angerburg	33,27 km,	
Gumbinnen—Tollmingkehmen	25,47 "	58,74 "

7. Mainz:

Güterbahn von Kilometer 3,26 der Bahnstrecke Mannheim— Lampertheim (Blockstelle Rennplatz) bis zum badischen Rangierbahnhof bei Seckenheim		3,24 "
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--------

8. Münster i. W.:

Münster i. W.—Havixbeck	19,41 km,	
Coesfeld—Billerbeck	12,97 "	32,38 "

9. Posen:

Neusalz (Oder)—Deutsch-Wartenberg	6,45 km,	
Birnbaum—Chrzypsko	28,37 "	
Samter—Binino	15,08 "	47,90 "

10. St. Johann-Saarbrücken:

Saarbrücken—Fürstenhausen	9,75 km,	
Fürstenhausen—Großrosseln	7,29 "	
Pronsfeld—Neuerburg	25,40 "	
" —Waxweiler	8,47 "	50,91 "

11. Stettin:

Regenwalde Nord—Regenwalde Süd	1,66 "	
		zusammen . . 392,71 km.

Anschlußbahnen ohne öffentlichen Verkehr befanden sich insgesamt im Staatsbetriebe 5 453 mit 2 136 km von der Staatseisenbahnverwaltung zu unterhaltenden Gleisen.

An Stationen waren vorhanden:

2 666 Bahnhöfe 1.—3. Klasse,
2 826 " 4. " ,
1 263 Haltepunkte,

zusammen Stationen 6 755.

Unter Privatverwaltung (einschließlich außerpreußischer Staatsverwaltung) standen noch 2 754 km¹⁾ Bahnstrecken (466 km Hauptbahnen und 2 288 km Nebenbahnen) und 99 km Neubaustrecken, zusammen 2 853 km.

1) Ohne rund 5 km der pfälzischen Eisenbahnen und rund 7 km der städtischen Hafen- und Verbindungsbahn in Frankfurt a. M.

Das gesamte preußische Eisenbahnnetz umfaßte daher:

a) Betriebsstrecken	38 829 km,
b) Neubaustrecken	3 073 „
	<u>zusammen</u>
	41 902 km.

Die Staatsbahnen wurden verwaltet von 21 Eisenbahndirektionen, 270 Betriebs-, 92 Maschinen-, 99 Werkstätten- und 89 Verkehrsinspektionen.

An Werkstätten besaßen die Staatsbahnen:

a) Hauptwerkstätten	68,
b) Nebenwerkstätten	15,
c) Betriebswerkstätten einschließl. der Betriebs- wagenwerkstätten und Stationsschlossereien	440,
	<u>zusammen</u>
	523.

Die 2 754 km Betriebsstrecken der Privat- und außerpreußischen Staatsbahnen waren 71 verschiedenen Verwaltungen unterstellt.

Im Rechnungsjahre 1908 werden sich die Verhältnisse folgendermaßen gestalten:▪

1. Staatsbahnen.

Diese werden umfassen:

a) für eigene Rechnung verwaltete Bahnstrecken	36 384 km,
b) mitbetriebene fremde Bahnstrecken	1 „
c) für fremde Rechnung verwaltete Bahnstrecken (ohne 186 km nebenbahnähnliche Kleinbahnen)	74 „
	<u>zusammen</u>
	36 459 km,
dazu verpachtete Bahnstrecken	111 „
	<u>insgesamt</u>
	36 570 km.

Darunter a) bis c):

a) zwei- und mehrgleisige Hauptbahnen	14 772 km,
b) eingleisige Hauptbahnen	6 884 „
c) Nebenbahnen (mit Einschluß der Haupt- bahnen mit Nebenbahnbetrieb [385 km mehrgleisig])	14 803 „ ¹⁾
	<u>zusammen</u>
	36 459 km.

¹⁾ Einschließlich 167 km Schmalspurbahnen im oberschlesischen Bergwerks und Hüttenbezirk und 76 km thüringische Schmalspurbahnen: Dorndorf—Kaltenordheim (28 km), Hildburghausen—Lindenu-Friedrichshall (30 km) und Eisfeld—Unterneubrunn (18 km).

Außerdem noch im Bau und zum Bau vorbereitet (einschließlich der im Gesetzentwurf vom 17. März 1908 vorgesehenen Eisenbahnen) 2 967 km,
 insgesamt 39 537 km.

Ferner 5 606 km Anschlüsse für nichtöffentlichen Verkehr mit 2 137 km von der Staatseisenbahnverwaltung zu unterhaltenden Gleisen und an Stationen:

a) Bahnhöfe 1. Klasse	585,
b) „ 2. und 3. Klasse	2 113,
c) „ 4. Klasse	2 893,
d) Haltepunkte	1 286,
zusammen Stationen	
6 877.	

2. Privatbahnen.

a) Betriebsstrecken	2 849 km, ¹⁾
(darunter 465 km Haupt- und 2 384 km Nebenbahnen)	
b) Neubaustrecken	70 „
zusammen	
2 919 km.	

Das gesamte preußische Eisenbahnnetz wird daher 1908 umfassen:

a) Betriebsstrecken	39 419 km,
b) Neubaustrecken	3 037 „
zusammen	
42 456 km.	

Zur Verwaltung der Staatsbahnen sind 1908 bestellt: 21 Eisenbahndirektionen, 276 Betriebs-, 97 Maschinen-, 105 Werkstätten- und 93 Verkehrsinspektionen.

An Werkstätten sind vorhanden:

a) Hauptwerkstätten	68,
b) Nebenwerkstätten	14,
c) Betriebswerkstätten mit Einschluß der Betriebswagenwerkstätten und der Stationsschlossereien	468,
zusammen	
550.	

Die 2 849 km Betriebsstrecken der Privat- und außerpreußischen Staatsbahnen sind 73 verschiedenen Verwaltungen unterstellt.

Wie sich das Staatsbahnnetz auf die Eisenbahndirektionen und das Privatbahnnetz auf die Aufsichtsbehörden verteilt, ergibt folgende Übersicht:

1) Ohne rund 5 km von den pfälzischen Eisenbahnen und rund 7 km von der städtischen Hafen- und Verbindungsbahn in Frankfurt a. M.

Gesamt-Übersicht. I. Staats-

Vorbemerkung. Die angegebenen Kilometerzahlen umfassen die Verwaltungslängen der im Etatsjahre 1908 im

Nummer	Eisenbahn-Direktion	Gesamt-Betriebslänge		Verpachtet	Längen der Haupt- und Nebenbahnen Betriebsstrecken						
		km	davon für fremde Rechnung Betriebsbahnen Kleinbahnen		in Verwaltung für		in Mitbetrieb	im ganzen	davon liegen		Haupt-zwei- u. mehrgleisig
					eigene	fremde			in Preußen	in fremden Staaten	
km	km	km	km	km	km	km	km	km	km	km	
1	Altona	1 983	29	1	1 910	44	—	1 954	1 739	215	852
2	Berlin	622	—	—	620	2	—	622	622	—	459
3	Breslau	2 113	—	38	2 113	—	—	2 113	2 106	7	776
4	Bromberg	1 871	46	—	1 825	—	—	1 825	1 825	—	450
5	Cassel	1 806	8	—	1 785	13	—	1 798	1 625	173	1 101
6	Coln	1 524	—	1	1 524	—	—	1 524	1 505	19	709
7	Danzig	2 466	—	—	2 466	—	—	2 466	2 466	—	552
8	Elberfeld	1 259	—	—	1 259	—	—	1 259	1 259	—	612
9	Erfurt ¹⁾	1 852	5	1	1 844	—	—	1 844	548	1 296	412
10	Essen a. Ruhr	1 126	—	16	1 126	—	—	1 126	1 120	6	638
11	Frankfurt a. Main	1 820	9	—	1 811	—	—	1 811	1 247	564	646
12	Halle a. Saale	2 034	—	2	2 033	—	1	2 034	1 789	245	1 024
13	Hannover	2 020	—	—	2 010	10	—	2 020	1 826	194	1 107
14	Kattowitz ²⁾	1 565	—	—	1 565	—	—	1 565	1 553	12	586
15	Königsberg i. Pr.	2 614	—	—	2 614	—	—	2 614	2 614	—	483
16	Magdeburg	1 710	—	—	1 710	—	—	1 710	1 238	472	1 100
17	Mainz	1 149	—	—	1 149	—	—	1 149	289	860	602
18	Münster i. Westf.	1 498	—	—	1 498	—	—	1 498	1 491	7	370
19	Posen	2 344	—	—	2 344	—	—	2 344	2 344	—	925
20	St. Johann-Saarbr.	1 103	—	—	1 098	5	—	1 103	1 057	46	538
21	Stettin	2 166	86	—	2 080	—	—	2 080	1 977	103	559
Summe		36 645	186	59	36 381	74	1	36 459	32 240	4 219	14 772
Dazu: Wilhelmshaven-Oldenburger Eisenbahn ³⁾ = [52,38 km]				52	—	—	—	—	—	51	7
Zusammen				111				36 459			
Dazu: verpacht. Streck.				—				111			
Insgesamt								36 570			

2. Eisenbahnen unter Staatsaufsicht.

Kommissare:									
1	Eisenbahn-Direkt.-Präsidenten	—	—	—	—	2 758	2 758	—	127
2	Regierungspräsident z. Sigmar.	—	—	—	—	91	91	—	—
Summe		—	—	—	—	2 849	2 849	—	127

Wieder-

1. Staatsbahnen und Privatbahnen unter Staats-

2. Eisenbahnen unter Staatsaufsicht

Gesamtlänge der im Betriebe befindlichen

1) Einschl. 75,88 km Schmalspurbahnen: Dorndorf—Kaltennordheim (27,88 km), Hildburg-

2) Einschl. 166,59 km schmalspurige Eisenbahnen im oberschlesischen Bergwerks- und

3) Mit Einschluß von 188 Anschlüssen der oberschlesischen Schmalspurbahnen mit

4) Im Pachtbetriebe der Großherzoglichen Eisenbahndirektion in Oldenburg. Als Staats-

der Wilhelmshaven-Oldenburger Eisenbahn ist der Präsident der Königlichen Eisenbahn-

5) Einschl. Doppelstrecken.

eisenbahn-Verwaltungsbehörden.

Betriebe befindlichen Strecken mit Einschluss der erst im Laufe des Etatsjahrs zur Eröffnung kommenden Neubaulinien.

bahnen ein- gleisig km	Nebenbahnen (einschliesslich Hauptbahnen mit Nebenbahn- betrieb) km	Im Bau oder zum Bau vor- bereitet km	Anschlußbahnen ohne öffentlichen Verkehr		Inspektionen				Zahl der Stationen (ohne mitbenutzte fremde)				
			Zahl	Länge der von der Staatseisen- bahn-Verwaltung zu unterhalten- den Gleise km	Betriebs- Maschinen- Werkstätten- Verkehrs- Anzahl	Betriebs- Maschinen- Werkstätten- Verkehrs- Anzahl	Betriebs- Maschinen- Werkstätten- Verkehrs- Anzahl	Betriebs- Maschinen- Werkstätten- Verkehrs- Anzahl	Bahnhöfe Klasse				Halte- punkte	zu- sam- men
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.
435	667	72	171	51	14	7	5	5	25	112	167	75	379
90	73	41	184	142	10	5	10	4	45	60	28	39	172
531	806	187	314	107	16	5	9	6	35	143	161	75	414
372	1 000	326	137	60	12	4	3	4	12	61	158	38	269
121	576	213	253	96	14	5	5	5	27	119	132	100	378
297	518	194	299	138	12	4	6	4	46	160	66	51	323
408	1 506	144	70	21	15	5	—	4	14	63	263	40	380
72	568	200	432	171	13	5	6	5	47	126	75	66	314
549	876	91	195	59	13	4	4	5	30	107	186	103	426
375	59	70	713	150	13	7	8	5	64	66	35	25	190
333	832	163	287	104	13	5	6	4	22	149	205	98	474
543	467	56	582	240	15	5	5	5	30	102	136	79	347
217	696	221	253	114	15	5	6	5	37	110	165	49	361
383	596	161	384	50	13	4	4	5	26	81	88	42	237
352	1 779	331	78	33	17	4	3	5	9	63	240	62	374
167	443	7	423	286	16	4	6	5	30	139	55	55	279
269	278	—	154	43	10	4	3	3	23	113	89	42	267
364	564	—	152	72	10	3	2	3	14	71	115	62	262
467	952	295	182	89	14	4	5	5	16	69	224	47	356
49	516	102	180	52	9	4	5	2	17	97	104	64	282
490	1 031	93	163	59	12	4	4	4	16	102	201	74	393
6 884	14 803 (davon 385 km mehrgleisig)	2 967 (davon 397 km Hauptb.)	5 606	2 137	276	97	105	93	585	2 113	2 893	1 286	6 877
45	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
272	2 359	70	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
66	25	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
338	2 384	70	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

holung:
verwaltung 36 570 km
. 2 849 „
Eisenbahnen 39 419 km ⁵⁾

hausen—Lindenau-Friedrichshall (30,0 km) und Eisfeld—Unterneubrunn (18,0 km).
Hüttenbezirk.

6,60 km.

kommissar zur Wahrnehmung der preußischen Interessen und Gerechtsame bei dem Betriebe
direktion in Münster i. W. bestellt.

Von den zur Ausführung gesetzlich genehmigten Neubau-
strecken sind:

**A. Zur Betriebseröffnung im Laufe des Etatsjahres 1908 in Aussicht ge-
nommen:**

1. Eisenbahn-Direktionsbezirk Berlin:

Beelitz (Stadt) — Wildpark (Hauptbahn) . . . 18,77 km 1. Oktober 1908.

2. Eisenbahn-Direktionsbezirk Cassel:

Bleicherode — Großbodungen	10,70 km	} 1. Oktober 1908.
Wildungen (Wega) — Buhlen	10,40 "	
Winterberg — Frankenberg (Hessen Nassau)	35,60 "	
	<hr/> 56,70 km	

3. Eisenbahn-Direktionsbezirk Cöln:

Odenkirchen — Rheydt Personenbhf. 3,01 km 1. Mai 1908.

4. Eisenbahn-Direktionsbezirk Danzig:

Königsbruch — Skurz	31,95 km	5. Mai 1908.
Vandsburg — Terespol	69,92 "	15. Dezemb. 1908.
	<hr/> 101,87 km	

5. Eisenbahn-Direktionsbezirk Elberfeld:

Verbindungsbahn zwischen der Strecke Rath- Eller und Düsseldorf Hptbhf. (Hauptbahn)	3,65 km	1. Mai 1908.
Hermesdorf — Morsbach (Kr. Waldbröl) . . .	7,10 "	1. Oktober 1908.
	<hr/> 10,75 km	

6. Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt:

Niederpöllnitz — Münchenbernsdorf 8,60 km 1. Dezemb. 1908.

7. Eisenbahn-Direktionsbezirk Essen a. Ruhr:

Verbindungsbahn Bochum Nord — Block Prinz v. Preußen	2,13 km	} 1. April 1908.
Verbindungsbahn Block Altenbochum — Block Prinz v. Preußen	2,32 "	
Verbindungsbahn Langendreer Nord — Block Langendreerer Holz	4,20 "	
Verbindungsbahn Oberhausen West — Ruhr- ort Hafen	3,70 "	
Verbindungsbahn Mülheim-Styrum (Block Hafen) — Ruhrort Hafen	1,76 "	
Verbindungsbahn Ruhrort Hafen (neuer Teil) mit Ruhrort Hafen (alter Teil)	2,74 "	
	<hr/> 16,85 km	

8. Eisenbahn-Direktionsbezirk Halle a. Saale:		
Hoyerswerda—Landesgrenze (Königswartha)	13,74 km	1. Oktober 1908.
9. Eisenbahn-Direktionsbezirk Kattowitz:		
Polnisch-Neukirch — Bauerwitz	22,93 km	15. Mai 1908.
Preiswitz — Egersfeld	16,87 „	1. Oktober 1908.
	39,82 km	
10. Eisenbahn-Direktionsbezirk Königsberg i. Pr.:		
Bischdorf — Rastenburg	27,91 km	15. Juni 1908.
Tollmingkehmen — Szittkehmen	25,16 „	1. Juli 1908.
Johannisburg — Dlottowen	21,37 „	15. Septemb. 1908.
Kruglanken — Marggrabowa	43,63 „	15. Septemb. 1908.
	117,42 km	
11. Eisenbahn-Direktionsbezirk Mainz:		
Pfalzfeld — Boppard	24,40 km	1. Mai 1908.
12. Eisenbahn-Direktionsbezirk Münster i. W.:		
Billerbeck — Havixbeck	9,27 km	1. Mai 1908.
Zeven — Bremervörde	24,62 „	1. Juni 1908.
Verbindungsbahn Osnabrück Bremer Bhf. — Lüstringen	3,30 „	1. Oktober 1908.
	37,39 km	
13. Eisenbahn-Direktionsbezirk Posen:		
Binino — Chrzypsko	14,58 km	1. Mai 1908.
Deutsch-Wartenberg — Kontopp	19,33 „	1. Mai 1908.
Bentschen — Birnbaum	43,64 „	1. Oktober 1908.
Topper — Meseritz	42,12 „	1. Oktober 1908.
	119,57 km	
14. Eisenbahn-Direktionsbezirk St. Johann-Saarbrücken:		
Fürstenhausen — Bous	10,20 km	1. Juli 1908.
15. Eisenbahn-Direktionsbezirk Stettin:		
Jasenitz — Groß-Ziegenort	8,69 km	1. April 1908.
Hafenbahn in Groß-Ziegenort	1,67 „	1. April 1908.
	10,36 km	
Insgesamt	589,45 km.	

B. Außerdem noch:

× a) im Bau,

b) zum Bau vorbereitet:

1. Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona:

× Kiel — Holtenau	8,90 km	
× Rendsburg — Husum	50,40 "	
Wester-Satrup — Schelde	12,90 "	72,20 km

2. Eisenbahn-Direktionsbezirk Berlin:

× Verlängerung der Görlitzer Vorortbahn: Adlershof- Altglienicke — Grünau (Mark)		
	3,38 km	
Nauen — Oranienburg (Hauptbahn)	37,70 "	41,08 "

3. Eisenbahn-Direktionsbezirk Breslau:

× Boberröhrsdorf — Lähn	10,68 km	
× Lähn — Löwenberg i. Schl.	14,40 "	
× Oppeln (Groschowitz) — Brockau (Hauptbahn)	90,90 "	
× Ottmachau — Prieborn	29,20 "	
Schottwitz — Meleschwitz	21,50 "	
Wansen — Brieg	20,70 "	187,38 "

4. Eisenbahn-Direktionsbezirk Bromberg:

× Jastrow — Tempelburg	45,70 km	
× Kruschwitz — Strelno	26,90 "	
Landsberg a. W. — Soldin	47,90 "	
× Schokken — Wongrowitz — Gollantsch — Exin — Schubin mit Abzweigung von Gollantsch nach Kolmar i. Pos.		
	103,40 "	
Schneidemühl — Czarnikau	36,90 "	
(Thorn) Mocker — Unislaw	32,20 "	
Wronke — Obornik	32,60 "	325,60 "

5. Eisenbahn-Direktionsbezirk Cassel:

Buhlen — Corbach	33,40 km	
◦ Corbach — Brilon (Wald)	29,90 "	
× (Erndtebrück) Raumland-Berleburg — Allendorf b. Battenberg		
	36,40 "	
× Göttingen — Bodenfelde	36,50 "	
× Großbodungen — Herzberg (Harz)	31,00 "	
◦ Kirchhain i. Hess. — Gemünden a. d. Wohra	21,30 "	
Zimmersode — Gemünden a. d. Wohra	24,40 "	212,90 "

◦) Bei den im Gesetzentwurf vom 17. März 1908 enthaltenen — mit ◦ bezeichneten — Linien ist endgültige Bestimmung über die Zuteilung an die bauleitenden Behörden noch nicht getroffen.

6. Eisenbahn-Direktionsbezirk Cöln:		
× Aachen — Hergenrath (Hauptbahn)	8,20 km	
(Adenau) Dümpelfeld — Lissendorf	44,00 "	
Jülich — Dalheim i. Rheinprov.	36,10 "	
◦ Jünkerath — Bütgenbach	45,80 "	
Linz a. Rh. — Seifen i. Westerw.	31,00 "	
Malmedy — Reichsgrenze in der Richtung auf Stavelot	3,70 "	
◦ Oberhausen West — Hohenbudberg (Teil), (Haupt- bahn)	6,80 "	
× Verbindung zwischen den Bahnen Cöln — Bonn und Kalk — Troisdorf (Hauptbahn)	18,20 "	193,80 km
7. Eisenbahn-Direktionsbezirk Danzig:		
× Bütow — Rummelsburg i. Pomm.	45,28 km	
Schlawe — Stolpmünde	35,40 "	
× Schmentau — Riesenburg (Hauptbahn)	48,40 "	
× Prust (Kr. Tuchel) — Krone a. Brahe	20,41 "	144,47 "
8. Eisenbahn-Direktionsbezirk Elberfeld:		
Altenhundem — Birkelbach	22,80 km	
Brüchermühle — Wildbergerhütte	10,00 "	
× (Brügge) Oberbrügge — <u>Wipperfürth</u> <u>Radevormwald</u>	30,50 "	
× Finntrop — Meschede (Wennemen) mit Abzweig. nach Fredeburg	53,20 "	
Immekeppel — Lindlar	15,50 "	
× Iserlohn — Schwerte	19,30 "	
Menden — Neuenrade	22,50 "	
× Overath — Kalk	26,40 "	200,30 "
9. Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt:		
Geisa — Tann	10,10 km	
× Mühlhausen i. Thür. — Treffurt	32,30 "	
Sonneberg — Eisfeld	32,80 "	
◦ Suhl — Schleusingen	15,60 "	90,80 "
10. Eisenbahn-Direktionsbezirk Essen a. Ruhr:		
Essen West — Oberhausen West (Hauptbahn)	14,20 km	
Oberhausen — Hamborn — Walsum — Wesel (Haupt- bahn)	27,50 "	
◦ Oberhausen West — Hohenbudberg (Teil), (Haupt- bahn)	10,20 "	
Schwerte — Dortmunderfeld mit Abzweig. nach der Strecke Schwerte — Langschede (Hauptbahn)	17,70 "	69,60 "

11. Eisenbahn-Direktionsbezirk Frankfurt a. M.:

◦ Creuzthal (Weidenau) — Dillenburg (Hauptbahn)	33,60 km	
(Dillenburg) Oberscheld — Wallau (Biedenkopf)	26,20 "	
Grenzau — Hillscheid	6,60 "	
◦ Marienberg-Langenbach — Erbach (Westerwald)	6,20 "	
◦ Niederaula — Aisfeld mit Abzweigung nach Schlitz (preußischer Teil)	13,10 "	
Selbständige Einführung der Homburger Bahn in den Haupt-Personenbhf. Frankfurt a. M. über Rebstock	5,26 "	
× Usingen — Weilmünster	22,39 "	
Westerburg — Montabaur	24,70 "	
(Wetzlar) Albshausen — Grävenwiesbach	24,50 "	162,55 km

12. Eisenbahn-Direktionsbezirk Halle a. S.:

Finsterwalde — Luckau	33,30 km	
Mücheln — Querfurt	18,20 "	
Thekla — Leipzig Berliner Bhf. (Hauptbahn)	4,34 "	55,84 "

13. Eisenbahn-Direktionsbezirk Hannover:

(Isenbüttel) Gifhorn — Celle	46,40 km	
× Kirchrode — Wunstorf (zweite Hauptbahn)	32,14 "	
Lüchow — Dannenberg	21,40 "	
Nienburg a. W. — Rahden	60,00 "	
◦ Nienburg a. W. (Lemcke) — Diepholz	61,80 "	221,24 "

14. Eisenbahn-Direktionsbezirk Kattowitz:

× Bauerwitz — Reichsgrenze in der Richtung auf Troppau	25,50 km	
× Eggersfeld — Summin (Hauptbahn)	20,00 "	
Groß-Strehlitz — Vossowska	21,30 "	
◦ Jastrzemb — Loslau	21,40 "	
Idaweiche — Tichau (Hauptbahn)	10,90 "	
× Kempen — Namslau	41,00 "	
× Sohrau (Oberschl.) — Pawlowitz — Jastrzemb	21,00 "	161,10 "

15. Eisenbahn-Direktionsbezirk Königsberg i. Pr.:

◦ Angerburg — Gumbinnen	62,70 km	
◦ Arys — Lyck	36,80 "	
Bergfriede — Gr. Tauersee	51,80 "	
Friedland (Ostpr.) — Bartenstein	29,30 "	
× Mohrunen — Liebemühl	20,22 "	
× Ortelsburg — Bischofsburg	45,10 "	
Sensburg — Nikolaiken (Ostpr.) — Arys	51,80 "	
Wehlau — Friedland (Ostpr.)	33,80 "	331,52 "

16. Eisenbahn-Direktionsbezirk Magdeburg:

Bad Harzburg — Oker 7,50 km

17. Eisenbahn-Direktionsbezirk Posen:

× Grätz — Posen 43,40 km
 × Groß-Graben — Ostrowo 53,20 „
 ° Kontopp (Kolzig) — Kl.-Graditz (Glogau) mit Ab-
 zweigung nach Fraustadt 64,00 „
 Koschmin — Sandberg 29,38 „
 (Landsberg a. W.) Roßwiese — Zielenzig 38,39 „
 Schildberg — Grabow — Deutschhof 29,70 „
 Sommerfeld — Crossen a. O. 36,80 „ 294,87 „

18. Eisenbahn-Direktionsbezirk St. Johann-Saarbrücken:

× Daun — Wittlich 35,80 km
 × Erdorf — Bitburg — Irrel 22,10 „
 Gerolstein — Hillesheim (Hauptbahn) 12,50 „
 ° Heimbach (Nahe) — Baumholder 9,80 „
 × Lebach — Völklingen 21,90 „ 102,10 „

19. Eisenbahn-Direktionsbezirk Stettin:

° Barth — Prerow 18,70 km
 × Heringsdorf — Wolgaster Fähre 32,45 „
 × Regenwalde — Wietstock 41,45 „ 92,60 „

Insgesamt 2967,35 km
 darunter Hauptbahnen 396,92 „

Verteilung der im Betrieb befindlichen Eisenbahnen

Provinzen und fremde Staatsgebiete	1. Staatseisenbahn- Direktions-									
	Altona	Berlin	Breslau	Bromberg	Cassel	Cöln	Danzig	Elberfeld	Erfurt	Essen a. R.
	Kilometer									
Gesamtlänge (am Ende des Etatsjahrs 1908)	1954,38	621,67	2113,21	1825,01	1707,88	1524,07	2466,33	1258,63	1844,20	1135,88
davon auf:										
A. Die Provinzen:										
1 Ostpreußen	—	—	—	—	—	—	52,32	—	—	—
2 Westpreußen	—	—	—	307,30	—	—	1792,13	—	—	—
3 Brandenburg (mit Berlin)	221,79	621,67	72,62	397,00	—	—	—	—	—	—
4 Pommern	—	—	—	158,23	—	—	589,96	—	—	—
5 Posen	—	—	—	962,28	—	—	81,82	—	—	—
6 Schlesien	—	—	2033,51	—	—	—	—	—	—	—
7 Sachsen	—	—	—	—	222,90	—	—	—	477,12	—
8 Schleswig-Holstein	1319,16	—	—	—	—	—	—	—	—	—
9 Hannover	198,41	—	—	—	348,72	—	—	—	—	—
10 Westfalen	—	—	—	—	394,44	—	—	628,87	—	719,69
11 Hessen-Nassau	—	—	—	—	659,02	—	—	—	70,37	—
12 Rheinprovinz mit Hohenzollern	—	—	—	—	—	1504,83	—	629,76	—	400,63
A. Preußen: zusammen	1739,89	621,67	2106,19	1825,01	1625,78	1504,83	2466,33	1258,63	547,69	1135,88
B. Außerpreussische Staatsgebiete:										
1 Elsaß-Lothringen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2 Königreich Bayern	—	—	—	—	—	—	—	—	17,44	—
3 " Sachsen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4 Großherz. Baden	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5 " Hessen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6 " Mecklenb.-Schw.	125,19	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7 " Sachs.-Weimar	—	—	—	—	—	—	—	—	381,20	—
8 " Mecklenb.-Strel.	3,47	—	—	—	—	—	—	—	—	—
9 " Oldenburg	25,17	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10 Herzogt. Braunschweig	—	—	—	—	126,22	—	—	—	—	—
11 " Sachs.-Mein.-Hild.	—	—	—	—	—	—	—	—	271,24	—
12 " Sachs.-Altenburg	—	—	—	—	—	—	—	—	69,77	—
13 " Sachs.-Cob.-Goth.	—	—	—	—	—	—	—	—	291,23	—
14 " Anhalt	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
15 Fürstent. Schwarzb.-Sond.	—	—	—	—	—	—	—	—	75,35	—
16 " Schwarzb.-Rudst.	—	—	—	—	—	—	—	—	120,02	—
17 " Waldeck	—	—	—	—	46,55	—	—	—	—	—
18 " Reuß ä. L.	—	—	—	—	—	—	—	—	8,02	—
19 " Reuß j. L.	—	—	—	—	—	—	—	—	61,49	—
20 " Schaumbg.-Lippe	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
21 " Lippe-Deimold	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 Freie u. Hansestadt Lübeck	3,77	—	—	—	—	—	—	—	—	—
23 Freie u. Hansestadt Bremen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
24 Freie u. Hansestadt Hamburg	54,69	—	—	—	—	—	—	—	—	—
25 Kaiserreich Österr. - Ungarn	—	—	7,09	—	—	—	—	—	—	—
26 Königreich der Niederlande	—	—	—	—	—	12,30	—	—	—	5,6
27 Großherzogtum Luxemburg	—	—	—	—	—	6,24	—	—	—	—
B. zusammen	214,99	—	7,09	—	172,77	19,34	—	—	1296,51	5,6

Preußens auf Provinzen und außerpreußische Staatsgebiete.

Verwaltungsbehörden bezirk:												2.	1 und 2
Frankfurt a. M.	Halle a. S.	Hannover	Kattowitz	Königsberg i. Pr.	Magdeburg	Mainz	Münster i. W.	Posen	St. Johann-Saarbr.	Südin	Zu- sammen	Eisen- bahnen unter Staats- auf- sicht	zu- sam- men
Kilometer												km	km
1811,68	2033,60	2020,37	1565,30	2613,91	1710,14	1148,77	1498,03	2344,12	1103,04	2079,77	36459,12	2848,51	39307,63
—	—	—	—	2571,19	—	—	—	—	—	—	2623,51	48,69	2672,20
—	—	—	—	42,72	—	—	—	—	—	—	2142,35	—	2142,35
—	741,83	43,20	—	—	107,13	—	—	487,65	—	646,48	3339,71	651,30	3991,01
—	—	—	—	—	—	—	—	—	1330,07	—	2078,26	84,10	2162,36
—	—	—	—	—	—	—	—	1367,04	—	—	2361,24	52,61	2413,85
—	243,18	—	11552,86	—	—	—	—	489,43	—	—	4319,04	193,72	4512,76
—	803,35	231,25	—	—	895,59	—	—	—	—	—	2630,21	263,59	2893,80
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1319,16	216,88	1536,04
—	—	1286,21	—	—	235,72	—	665,36	—	—	—	2734,45	322,20	3056,65
23,40	—	221,21	—	—	—	—	797,11	—	—	—	2784,12	451,39	3235,51
1033,19	—	44,12	—	—	—	163,04	—	—	—	—	1969,34	51,54	2021,48
190,14	—	—	—	—	—	126,29	28,79	—	1057,03	—	3937,46	421,87	4359,33
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	90,62	90,62
1246,74	1788,40	1826,29	1552,86	2613,91	1238,04	289,33	1491,26	2344,12	1057,00	1976,36	32239,75	2848,51	35088,26
—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,22	—	0,22	—	0,22
86,01	—	—	—	—	—	6,39	—	—	—	—	59,34	—	59,34
—	164,94	—	—	—	—	—	—	—	—	—	164,94	—	164,94
—	—	—	—	—	—	63,16	—	—	—	—	63,16	—	63,16
32,02	—	—	—	—	—	789,59	—	—	—	—	1317,91	—	1317,91
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31,33	156,32	—	156,32
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	71,89	381,90	—	381,90
—	—	—	—	—	—	—	—	—	45,79	—	75,96	—	75,96
—	—	20,20	—	—	283,62	—	—	—	—	—	73,96	—	73,96
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	430,33	—	430,33
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	271,24	—	271,24
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	69,77	—	69,77
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	201,28	—	201,28
—	80,26	—	—	—	187,65	—	—	—	—	—	268,14	—	268,14
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	75,35	—	75,35
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	120,02	—	120,02
—	—	3,57	—	—	—	—	—	—	—	—	50,12	—	50,12
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8,02	—	8,02
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	61,49	—	61,49
—	—	24,32	—	—	—	—	—	—	—	—	24,32	—	24,32
—	—	94,38	—	—	—	—	—	—	—	—	94,38	—	94,38
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,77	—	3,77
—	—	47,39	—	—	—	—	1,00	—	—	—	48,39	—	48,39
—	—	3,38	—	—	—	—	—	—	—	—	58,02	—	58,02
—	—	—	12,44	—	—	—	—	—	—	—	19,46	—	19,46
—	—	—	—	—	—	—	5,77	—	—	—	23,72	—	23,72
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,34	—	6,34
564,13	245,20	194,08	12,44	—	471,70	859,44	6,77	—	46,01	103,28	4219,37	—	4219,37

Die Aufwendungen des Staates für den Bau neuer Bahnen seit dem Jahre 1880 stellen sich wie folgt:

A. Linien für Rechnung des Staates				Länge der Bahnen km	Vom Staate auf- gewendete und noch aufzuwen- dende Beträge M.
I.	{	Gesetz vom 7. März 1880	1880	36,0	{ 1 600 000 150 000 ¹⁾
		" " 21. Mai 1888	1888		
II.	{	" " 9. März 1880	1880	484,1	{ 50 550 350 120 000 ²⁾
		" " 4. April 1884	1884		
III.		" " 25. Februar 1881	1881	475,2	37 285 500
IV.		" " 28. März 1882	1882	17,0	5 000 000
V.	{	" " 15. Mai 1882	1882	537,9	{ 47 038 000 157 000 ³⁾ 488 466 ⁴⁾ 204 000 ⁴⁾
		" " 21. " 1883	1883		
		" " 10. " 1890	1890		
VI.	{	" " 21. " 1883	1883	457,3	{ 54 453 000 230 000 ⁵⁾
		" " 10. " 1890	1890		
VII.	{	" " 4. April 1884	1884	759,3	{ 69 827 000 550 000 ⁶⁾
		" " 20. Juni 1891	1891		
VIII.	{	" " 7. Mai 1885	1885	587,4	{ 49 484 000 382 000 ⁷⁾ 160 000 ⁸⁾ 85 000 ⁹⁾
		" " 8. April 1889	1889		
		" " 10. Mai 1890	1890		
		" " 20. Juni 1891	1891		
IX.	{	" " 19. April 1886	1886	603,1	{ 52 907 000 350 000 ¹⁰⁾ 1 200 000 ¹¹⁾ 372 000 ¹²⁾ 620 000 ¹³⁾
		" " 11. Mai 1888	1888		
		" " 20. Juni 1891	1891		
		" " 6. " 1892	1892		
		" " 3. Juli 1893	1893		

1) Mehrkosten für den Bau der Bahn Cölbe—Laasphe.

2) Mehrkosten für den Bau der Bahn Walburg—Großalmerode.

3) Weitere Zuschüsse zu den Grunderwerbskosten der Bahn Prüm—St. Vith—Montjoie—Rothe Erde mit Zweigbahn nach Malmedy.

4) Desgleichen der Bahn Ahrweiler—Adenau.

5) Mehrkosten für den Bau der Bahn Solingen—Vohwinkel.

6) Mehrkosten für den Bau der Bahn Cönnern—Calbe a./S.

7) Mehrkosten für den Bau der Bahnen { Glatz—Rückers 330 000 M.,
Fulda—Gersfeld 52 000 " .

8) Mehrkosten für den Bau der Bahn Wissen—Morsbach.

9) Mehrkosten für den Bau der Bahn Hildesheim—Braunschweig.

10) Mehrkosten für den Bau der Bahn Elberfeld—Cronenberg.

11) Mehrkosten für den { Ottmachau—Landesgrenze (Lindewiese) 800 000 M.,
Bau der Bahnen { Fulda—Tann 400 000 M.

12) Mehrkosten für den Bau der Bahn Dt.-Wette—Groß-Kunzendorf.

13) Mehrkosten für den Bau der Bahn Ratibor—Landesgrenze (Troppau).

				Länge der Bahnen km	Vom Staate auf- gewendete und noch aufzuwen- dende Beträge M	
X.	{	Gesetz vom	1. April 1887	573,0	{	47 938 000
		" "	10. Mai 1890			330 000 ¹⁾
		" "	6. Juni 1892			2 810 000 ²⁾
XI.	{	" "	11. Mai 1888	600,1	{	77 637 000
		" "	6. Juni 1892			1 155 000 ³⁾
		" "	8. April 1895			750 000 ⁴⁾
XII.	{	" "	8. " 1889	392,2	{	36 248 000
		" "	6. Juni 1892			460 000 ⁵⁾
XIII.	"	"	10. Mai 1890	903,8		117 396 000
XIV.	"	"	20. Juni 1891	247,9		36 008 000
XV.	"	"	6. " 1892	184,5		26 289 000
XVI.	"	"	3. Juli 1893	249,6		31 487 000
XVII.	"	"	29. April 1894	354,8		35 674 000
XVIII.	"	"	8. " 1895	427,5		45 263 000
XIX.	{	" "	3. Juni 1896	665,1	{	57 508 000
		" "	20. Mai 1902			827 000 ⁶⁾
		" "	18. " 1903			480 000 ⁷⁾
XX.	{	" "	8. Juni 1897	598,8	{	59 416 000
		" "	20. Mai 1902			3 455 000 ⁸⁾
		" "	18. " 1903			288 000 ⁹⁾
		" "	25. Juni 1904			650 000 ¹⁰⁾

1) Mehrkosten für den Bau der Bahn Jerxheim—Nienhagen.

2) Mehrkosten für den Bau der Bahnen { Neusalz a. O. — Freystadt — $\frac{\text{Sagan}}{\text{Reisicht}}$ 610 000 M,
Zella - Mehlis — Schmalkalden — Klein - Schmalkalden
2 200 000 M.

3) Mehrkosten für den Bau der Bahnen { Strehlen—Grottkau mit Glambach—Wansen 635 000 M,
Ohrdruf—Gräfenroda 420 000 M,
Weilburg—Laubuseschbach 100 000 M.

4) Mehrkosten für den Bau der Bahn Triptis—Blankenstein.

5) Mehrkosten für den Bau der Bahn Nimptsch—Gnadenfrei.

6) Mehrkosten für den Bau der Bahnen { Friedrichsdorf—Friedberg i. Hessen 450 000 M,
Kreuzau—Heimbach (Eifel) 377 000 M.

7) Mehrkosten für den Bau der Bahn Paderborn—Brackwede.

8) Mehrkosten für den Bau der Bahnen { Petersdorf—Ober-Polaun (Grünthal) 2 640 000 M,
Kirchberg i. Hunsrück—Hermeskeil 815 000 M.

9) Mehrkosten für den Bau der Bahn Wülfrath—Ratingen West.

10) Mehrkosten für den Bau der Bahn Schweidnitz—Charlottenbrunn.

		Länge der Bahnen km	Vom Staate auf- gewendete und noch aufzuwen- dende Beträge M								
XXI.	Gesetz vom 20. Mai 1898 " " 20. " 1902 " " 18. " 1903 Gesetzentwurf vom 17. März 1908 . .	648,8	73 982 000 237 000 ¹⁾ 938 000 ²⁾ 887 000 ³⁾								
				XXII.	Gesetz vom 25. Mai 1900 " " 20. " 1902 " " 18. " 1903 " " 25. Juni 1904 " " 15. " 1906	669,6	91 660 000 562 000 ⁴⁾ 4 300 000 ⁵⁾ 339 000 ⁶⁾ 440 000 ⁷⁾				
								XXIII.	Gesetz vom 20. Mai 1902 " " 29. " 1907 Gesetzentwurf vom 17. März 1908 . .	697,2	91 795 000 600 000 ⁸⁾ 1 425 000 ⁹⁾

1) Mehrkosten für den Bau der Bahn Lage—Bielefeld.

2) Mehrkosten für den Bau der Bahnen:

Schleusingen—Ilmenau 664 000 M,

Bergneustadt—Olpe 274 000 „

3) Mehrkosten für den Bau der Bahn Herborn—Westerburg.

4) Mehrkosten für den Bau der Bahn Querfurt—Vitzenburg.

5) Mehrkosten für den Bau der Bahn Osterfeld—Hamm i. W.

6) Mehrkosten für den Bau der Bahn Gleiwitz—Emanuelsegen mit Abzweigung nach Antonienhütte.

7) Mehrkosten für den Bau der Bahn Treffurt—Hörschel.

8) Mehrkosten für den Bau der Bahn Rothemühle—Freudenberg i. Westf.

9) Mehrkosten für den Bau der Bahnen:

Wiehl—Waldbröl—Morsbach 1 000 000 M,

Schrimm—Jarotschin 425 000 „

10) Mehrkosten für den Bau der Bahn Winterberg i. Westf.—Frankenberg i. Hessen-Nassau.

11) Mehrkosten für den Bau der Bahn Simmern (Castellaun) — Boppard.

12) Mehrkosten für den Bau der Bahnen:

Mohrungen—Liebemühl 1 050 000 M,

Winterberg i. Westf.—Frankenberg i. Hess.-Nassau 740 000 „

		Länge der Bahnen km	Vom Staate auf- gewendete und noch aufzuwen- dende Beträge M
XXV.	{ Gesetz vom 25. Juni 1904 " " 29. Mai 1907 Gesetzentwurf vom 17. März 1908 . . }	705,3	{ 100 764 000 1 460 000 ¹⁾ 500 000 ²⁾
XXVI.	{ Gesetz vom 6. Juni 1905 " " 29. Mai 1907 }	738,4	{ 127 489 000 1 600 000 ³⁾
XXVII.	Gesetz vom 15. Juni 1906	632,9	89 850 000
XXVIII.	Gesetz vom 29. Mai 1907	521,6	111 204 000
XXIX.	Gesetzentwurf vom 17. März 1908 . .	457,2	132 525 000
zusammen		14 804,8 ⁴⁾	1 863 435 316 ⁴⁾
B. Linien unter Beteiligung des Staates			
I.	{ Gesetz vom 9. März 1880 " " 18. Mai 1903 }	238,3	{ 2 288 000 115 630 ⁵⁾
II.	" " 23. Februar 1881	181,6	2 755 000 ⁶⁾
III.	" " 21. Mai 1883	7,0	38 200
IV.	" " 4. April 1884	131,0	2 999 700
V.	" " 17. Mai 1884	44,3	360 000
VI.	" " 19. April 1886	44,7	550 000
VII.	" " 11. Mai 1888	37,2	500 000
VIII.	" " 29. April 1894	16,3	113 000
IX.	" " 3. Juni 1896	54,7	818 000
X.	" " 25. Mai 1900	126,0	4 000 000
XI.	" " 25. Juni 1904	51,3	400 000
XII.	durch den Etat	12,0	120 640
zusammen		944,3	15 058 170
Hierzu Betrag von A		14 804,8 ⁷⁾	1 863 435 316 ⁷⁾
insgesamt		15 749,6	1 878 493 486

- 1) Mehrkosten für den Bau der Bahn (Erndtebrück) Raumland-Berleburg—Allendorf bei Battenberg.
- 2) Mehrkosten für den Bau der Bahn Göttingen—Bodenfelde.
- 3) Mehrkosten für den Bau der Bahn Egersfeld—Summin.
- 4) Außerdem 12,7 km, 1 609 000 M für Köppelsdorf—Stockheim. (Gesetz vom 16. Juli 1895.)
- 5) Weitere Beteiligung des Staates an dem Unternehmen der Altdamm—Kolberger Eisenbahngesellschaft durch Übernahme von 104 000 M neuer Stammaktien = 115 630 M.
- 6) Beihilfe zu inzwischen verstaatlichten Unternehmungen der ehemaligen Rechte Oderufer- und der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft.
- 7) Außerdem 12,7 km, 1 609 000 M für Köppelsdorf—Stockheim. (Gesetz vom 16. Juli 1895.)

	Länge der Bahnen km	Vom Staate auf- gewendete und noch aufzuwen- dende Beträge M
Hiervon kommen auf:		
A. Vollbahnen:		
1. Staatsbahnen	1 017,7	292 455 000
2. Privatbahnen mit Staatsbeteiligung . .	251,2	5 799 700
B. Nebenbahnen:		
1. Staatsbahnen	13 787,1	1 361 034 316
2. Privatbahnen mit Staatsbeteiligung . .	693,6	9 258 470
Hierzu für Betriebsmittel, zu A und B, vor- gesehen in den Gesetzen vom:		
21. Mai 1883	—	7 030 000
4. April 1884	—	11 390 000
7. Mai 1885	—	8 945 000
19. April 1886	—	9 111 000
1. „ 1887	—	8 595 000
11. Mai 1888	—	9 146 000
8. April 1889	—	5 888 000
10. Mai 1890	—	18 559 000
20. Juni 1891	—	5 241 000
6. „ 1892	—	8 690 000
3. Juli 1893	—	4 992 000
29. April 1894	—	6 804 000 ¹⁾
8. „ 1895	—	8 550 000
3. Juni 1896	—	6 651 000
8. „ 1897	—	5 988 000
20. Mai 1898	—	6 488 000
25. „ 1900	—	6 696 000
20. „ 1902	—	6 972 000
18. „ 1903	—	5 791 000
25. Juni 1904	—	14 348 000
6. „ 1905	—	15 575 000
15. „ 1906	—	12 658 000
29. Mai 1907	—	11 193 000
Geszentwurf vom 17. März 1908 . .	—	9 650 000
wie oben . .	15 749,6	1 878 493 486

¹⁾ Für die Bahnlirien Probstzella—Wallendorf und Schieder—Blomberg sind die Beträge zur Anschaffung von Betriebsmitteln mit 320 000 M und 130 000 M bereits unter den Baukosten zu B 1 enthalten.

	Länge der Bahnen km	Vom Staate auf- gewendete und noch aufzuwen- dende Beträge M
Hiervon kommen auf:		
A. Staatsbahnen (einschließlich Betriebsmittel)	14 804,8	1 863 435 316
B. Privatbahnen mit Staatsbeteiligung . . .	944,8	15 058 170
zusammen . .	15 749,6	1 878 493 486

Zur Deckung dieses Betrages von 1 878 493 486 M stehen die Gesellschaftsfonds der verstaatlichten Bahnen, ersparte Bestände von Baufonds, verfallene Kauttionen usw. in Höhe von rund. 198 300 000 M,

die Barzuschüsse der Interessenten usw. zu den Baukosten der Linien:

- des Gesetzes vom 8. April 1895 . (870 000 M),
- „ „ „ 3. Juni 1896 . (465 000 „),
- „ „ „ 8. „ 1897 . (676 000 „),
- „ „ „ 20. Mai 1898 . (200 000 „),
- „ „ „ 25. „ 1900 . (600 000 „),
- „ „ „ 20. „ 1902 . (600 000 „),
- „ „ „ 25. Juni 1904 . (150 000 „),
- „ „ „ 6. „ 1905 . (278 000 „),
- „ „ „ 15. „ 1906 . (1 148 000 „),
- „ „ „ 29. Mai 1907 . (113 000 „),

für Grund und Boden) und des Gesetzentwurfs vom 17. März 1908 (260 000 M und 3 688 500 M für zweite Gleise) in Höhe von 1) 9 048 500 „

sowie der von der Großherzoglich Hessischen Regierung auf den vorläufigen Anteil Preußens an dem Kaufpreise für die hessische Ludwigsbahn zurückzuerstattende Betrag von mindestens 14 000 000 „

der Zuschuß des Reichs zu den Baukosten der Linien des Gesetzes vom 25. Mai 1900 (5 026 400 M) und des Gesetzes vom 6. Juni 1905 (16 352 000 M), die

1) Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1896 S. 567, Anmerkung.

Herstellung von zweiten Gleisen des Gesetzes vom 15. Juni 1906 (9 252 000 \mathcal{M}), zu den Baukosten usw. der Linien des Gesetzes vom 29. Mai 1907 (12 456 000 \mathcal{M}), sowie zu den Baukosten der Linien und zweiten Gleise des Gesetzentwurfs vom 17. März 1908 in Höhe von 58 048 400 \mathcal{M} zur Verfügung.

Nach Abzug dieser Summen von dem obigen Gesamtbedarf von 1 878 493 486 „

sind daher noch rund 1 599 096 586 \mathcal{M} durch Staatsschuldverschreibungen beschafft oder noch zu beschaffen.

Mit diesen Aufwendungen ist der Bau von im ganzen 472 Linien (darunter 450 für Rechnung und 22 unter Beteiligung des Staates) mit einer Gesamtlänge von 15 749,6 km gesichert worden.

Wie bisher, folgt nachstehend wiederum eine Übersicht über die Befriedigung der außerordentlichen Geldbedürfnisse der Eisenbahnverwaltung seit dem Jahre 1879/80.

Es sind seit 1879 bewilligt und beantragt:

a) durch das Extraordinarium des Etats 1 508 154 870 \mathcal{M} ,

b) durch besondere Gesetze 3 297 816 106 „

zusammen 4 805 970 976 \mathcal{M} .

Diesem Betrag stehen gegenüber:

1. die dem Staate anheimgefallenen Fonds der verstaatlichten Privatbahnen usw. von rund 198 300 000 \mathcal{M}

2. a) Zuschüsse der Interessenten zu den Baukosten der Linien des Gesetzes vom 8. April 1895, vom 3. Juni 1896, vom 8. Juni 1897, vom 20. Mai 1898, vom 25. Mai 1900, vom 20. Mai 1902, vom 25. Juni 1904, vom 6. Juni 1905, vom 15. Juni 1906, vom 29. Mai 1907 (113 000 \mathcal{M} für Grund und Boden) und des Gesetzentwurfs vom 17. März 1908 (3 688 500 \mathcal{M} für zweite Gleise) in Höhe von 9 048 500 „

b) Zuschuß des Reichs zu den Baukosten der Linien des Gesetzes vom 25. Mai 1900, des Gesetzes vom 6. Juni 1905, zu der Herstellung von zweiten Gleisen des Gesetzes vom 15. Juni 1906, sowie zu den Baukosten usw. der Linien des Gesetzes vom 29. Mai 1907 und der Linien usw. des Gesetzentwurfs vom 17. März 1908 (3 571 000 \mathcal{M} für zweite Gleise) in Höhe von 58 048 400 „

Schiffahrtsabgaben.

Von der Arbeit des Unterzeichneten über die Schiffahrtsabgaben ist, im Anschluß an den vor zwei Jahren veröffentlichten ersten Teil über die Rechtslage, der zweite und dritte, die wirtschaftliche und verkehrspolitische Lage behandelnde Teil als Band CXV der Schriften des Vereins für Sozialpolitik erschienen.¹⁾ Das Buch erörtert die Abgabenfrage mit Rücksicht auf die außerordentlich streitige Natur des Gegenstandes in ausführlicher Weise und bringt für wichtigere Behauptungen ein umfangreiches statistisches Beweismaterial. Für diejenigen Leser des Archivs, die nicht die Zeit oder keine ausreichende Veranlassung haben, sich in die Einzelheiten der Frage zu vertiefen und das Buch selbst zu lesen, wird es vielleicht von Interesse sein, eine kurze Übersicht seines wesentlichen Inhalts nach Art der im Jahrgang 1906 S. 486—505 für den ersten Band erschienenen zu erhalten.

I. Der wirtschaftliche Teil.

Schiffahrtsabgaben im eigentlichen Sinne sind diejenigen Gebühren, die als Gegenleistungen für die Benutzung von Schiffahrtsanstalten gefordert werden, im Gegensatz zu den der Schifffahrt auferlegten Abgaben mit Steuercharakter. Zu den letzteren gehörten früher die preußische Schifffahrtsgewerbsteuer, die niederländische Schiffspatentsteuer, die nach Prozenten der Frachtpreise bemessene ungarische Schiffstransportsteuer, und gehören noch die festen Stempelabgaben von Schiffsfrachtbriefen, die seit langer Zeit in Österreich-Ungarn, neuerdings auch in Deutschland erhoben werden. Die Grenze zwischen Schifffahrtsteuern und Schiffahrtsgebühren ist allerdings nicht immer zweifellos; in der Praxis zeigen sich

¹⁾ Schiffahrtsabgaben. Von Max Peters. Zweiter Teil: Die wirtschaftliche Lage. Dritter Teil: Die verkehrspolitische Lage. Im Auftrage des Vereins für Sozialpolitik herausgegeben. Leipzig. Verlag von Duncker & Humblot. 1908.

Übergangserscheinungen und Zwischenbildungen. Jedenfalls ist das wirtschaftliche und finanzielle Ziel auf beiden Wegen erreichbar. Gegenstand der Erörterung sind hier nur die Abgaben mit Gebührencharakter, die Abgaben, die im wesentlichen nicht nach der Leistungsfähigkeit, sondern nach der Gegenleistung — wenn auch vielfach unter Mitberücksichtigung des ersteren Momentes — bestimmt werden. Diese aber in vollem Umfange; nicht nur die Befahrungsabgaben für die Benutzung von Wasserstraßen, sondern auch die Hafengelder, einschließlich der Verkehrsabgaben, die von den Schiffsgütern vor der Einladung und nach der Ausladung im Hafengebiet zu entrichten sind, sowie endlich auch die Flößereiabgaben.

Für die finanzielle Behandlung der Wasserstraßen und Häfen kommen die allgemeinen Grundsätze der Gemeinwirtschaft, des Einzelentgeltes und des Erwerbes in Betracht. Nach dem gemeinwirtschaftlichen Prinzip wären die Schiffahrtsanstalten dem Verkehr als freie Genußgüter zur Verfügung zu stellen und die Kosten durch Beiträge der Steuerzahler zu decken, während nach dem Gebührenprinzip die Benutzung dieser Anstalten von der Leistung entsprechender Einzelbeiträge im Rahmen der Selbstkostendeckung abhängig gemacht und nach dem Erwerbsprinzip den Benutzern ein auf Gewinne berechnetes Entgelt abgefordert wird. Die beiden ersten Prinzipien erscheinen in der praktischen Anwendung oft derart vereinigt, daß die Kosten einer Schiffahrtsanstalt teilweise von der Gesamtheit der Steuerzahler — in Anerkennung ihres Nutzens für das beteiligte Gemeinwesen — und teilweise von den Benutzern durch Gebührenzahlung aufgebracht werden.

Das gemeinwirtschaftliche Prinzip hat die ungefähre Gleichheit des Interesses der Steuerträger an den Schiffahrtsanstalten zur Voraussetzung, während das Gebührenprinzip dann gerechtfertigt ist, wenn der Nutzen dieser Anstalten auf bestimmte Gruppen von Zensiten beschränkt bleibt oder sich regional und sozial wesentlich abstuft. Die Anwendung des Erwerbsprinzips ist weder von dem einen noch von dem anderen Tatbestande, sondern nur von der Vorfrage bedingt, ob die Verteuerung der Verkehrsleistungen durch den dem Eigentümer der Schiffahrtsanstalt zufließenden Gewinn im gegebenen Falle staatswirtschaftlich gerechtfertigt oder unbedenklich ist.

* * *

Die geschichtliche Entwicklung in Preußen seit 100 Jahren läßt hinsichtlich der praktischen Betätigung der beiden ersten Prinzipien drei Abschnitte erkennen. Bis zur Mitte des vorigen Jahrhunderts stand das Gebührenprinzip in ausschließlicher und unbestrittener Geltung. Es hat gerade auf dem Gebiete der Schiffahrtsanstalten sich vortrefflich bewährt

und große Verkehrsfortschritte, namentlich für die Ruhr mit dem Ruhrorter Hafen und für die märkischen Wasserstraßen, finanziell ermöglicht. Dann wurde die gebührenfreundliche Anschauung von Adam Smith immer mehr durch die Freihandelslehre verdrängt, deren Einfluß auch in den regierenden Kreisen — dort viel stärker als bei der Volksvertretung — in der Richtung sich geltend machte, daß nicht nur die den Außenhandel hemmenden Zollschranken, sondern auch die auf dem inneren Güterumlauf ruhenden Abgaben so viel als möglich zu beseitigen seien. Man war der Meinung, daß der Ausfall an Einnahmen aus staatlichen und kommunalen Verkehrsabgaben sich durch Hebung des Wohlstandes und der allgemeinen Steuerkraft ausgleichen werde. Zu dieser wirtschaftstheoretischen Zeitströmung kam noch ein anderer, wesentlich praktischer Grund hinzu, der allerdings nur für einen Teil der Schiffahrtsanstalten Bedeutung hatte, nämlich der die Binnenschifffahrt auf den westlichen Strömen und Kanälen bedrohende Wettbewerb der Eisenbahnen, dem im Interesse der Erhaltung des Schifferstandes und aus tarifpolitischen Gründen entgegengetreten werden sollte. Man wollte durch Beseitigung oder Ermäßigung der Schiffahrtsabgaben die Beförderungskosten auf den Binnenwasserstraßen so verbilligen, daß diese einen entsprechenden Anteil an der inländischen Güterbewegung sich wahren könnten.

Aus derartigen Erwägungen sind nicht nur die Flußzölle auf Weser, Rhein und Elbe von 1856 bis 1870 aufgehoben, sondern gleichzeitig zahlreiche Schiffahrtsabgaben im eigentlichen Sinne auf Binnenwasserstraßen, auf Seewegen und in Seehäfen beseitigt oder stark herabgesetzt worden. Die Erleichterung, die auf diese Weise der Schifffahrt zuteil wurde, belief sich auf etwa 4 Millionen Mark jährlich, von welchen etwa 1,5 Millionen auf Seeschifffahrt, der Rest auf Binnenschifffahrt entfiel.

Die grundsätzliche Abneigung jener Zeit gegen Verkehrsabgaben blieb übrigens nicht auf Schiffahrtsanstalten beschränkt; sie führte schließlich auch zur Aufhebung des Staatschauseegeldes im Jahre 1874 unter Entlastung des Landverkehrs um 4,3 Millionen Mark.

Aber unmittelbar darauf, in demselben Jahrzehnt, trat der Umschwung ein. Er wurde veranlaßt durch die Erkenntnis, daß die Finanzlage des Staates große Verkehrsverbesserungen lediglich auf Kosten der Steuerzahler nicht gestatte, daß die Theorie von der finanziellen Ausgleichung der Strom-, Kanal- und Hafenbankkosten durch Steigerung der Steuereinkünfte in den Tatsachen keine hinreichende Bestätigung finde, und daß es für den Wettbewerb der Binnenschifffahrt mit der Eisenbahn nicht nur auf Ermäßigung der Abgaben oder Abgabefreiheit, sondern vor allem auf die Steigerung der Leistungsfähigkeit der Wasserstraßen und auf die Flüssigmachung von Mitteln zu ihrem Ausbau ankomme.

Die erste Frucht dieser Erkenntnis war das Gesetz von 1879 über den Ausbau der märkischen Wasserstraßen, dessen Begründung die Einführung neuer oder Erhöhung bestehender Schiffahrtsabgaben als ein zulässiges und zweckmäßiges Mittel für die Finanzierung von Schiffahrtsverbesserungen bezeichnete. Die hiermit beginnende Rückkehr zum Gebührenprinzip hat dann in einer langen Reihe von gesetzgeberischen und Regierungsakten ihren Ausdruck gefunden, den stärksten und allgemeinsten im Wasserstraßengesetz vom 1. April 1905, das nicht nur auf den neu zu erbauenden Kanälen, sondern auch auf den schon früher regulierten natürlichen Wasserstraßen die Einführung von Schiffahrtsabgaben vorschrieb. Die Einnahmen des preußischen Staates aus Schiffahrtsabgaben belaufen sich heute auf 10 bis 11 Millionen Mark. Die entschiedene Abwendung von dem gemeinwirtschaftlichen Prinzip zeigte sich gleichzeitig in der Ausbildung eines Systems der Vorausbelastung derjenigen, die von einer Schiffahrtsanstalt in erster Reihe Vorteil ziehen. Die Vorausbelastung geschah entweder durch Baukostenbeiträge oder durch Bürgschaftsleistung für gewisse Mindesteinnahmen aus den Schiffahrtsabgaben.

Auch im Wegewesen war das gemeinwirtschaftliche Prinzip nicht zu einem vollen Siege gelangt. Die nicht staatlichen Kunststraßen blieben zum großen Teil abgabepflichtig; sie brachten im Jahre 1903 noch 1,8 Millionen Mark Reineinnahme. Aber auch die ehemaligen Staatschauseen blieben keineswegs ein freies Genußgut für alle Benutzer. Die Gesetzgebung der letzten Jahrzehnte hat die Heranziehung der Betriebe, die eine starke Abnutzung von Straßen aller Art zur Folge haben, mit besonderen Kostenbeiträgen wieder zugelassen; diese Beiträge sind in der Sache nichts anderes als pauschalierte Wegegelder. Aber auch die Vorausbelastung der unmittelbaren und mittelbaren Anlieger eines Weges mit Straßenbaukosten ist eine Negation des gemeinwirtschaftlichen Prinzips.

Das Erwerbsprinzip, das bei den Eisenbahnen von vornherein zur ausschließlichen Anwendung kam und auch nach der Verstaatlichung der Privatbahnen beibehalten wurde, ist bei Schiffahrtsanstalten verhältnismäßig selten verwirklicht worden. Es hat sich aber in einigen Fällen, namentlich bei Häfen, praktisch sehr bewährt, woraus die Schlußfolgerung gezogen werden darf, daß die Erzielung von Reinerträgen aus Schiffahrtsanstalten ebenso wie aus Eisenbahnen unter günstigen Umständen ohne Nachteil für die Verkehrsinteressen möglich ist.

Auch im Auslande ist die Erscheinung der Rückkehr zum Gebührenprinzip bei den Schiffahrtsanstalten zu beobachten. Für die wichtigste französische Binnenwasserstraße, den Canal du Nord, ist die Wiedereinführung von Schiffahrtsabgaben durch Gesetz von 1903 zugelassen.

* * *

Die Frage der staatswirtschaftlichen Berechtigung von Schiffahrtsabgaben kann ohne Vergleichung zwischen Wasserstraßen, Eisenbahnen und Landwegen nicht erörtert werden, weil diese drei Verkehrsanstalten trotz aller Verschiedenheit im einzelnen doch Bestandteile eines großen volkswirtschaftlichen Organismus sind, dessen einheitlicher Zweck auf die Überwindung der Entfernungsunterschiede gerichtet ist. Die drei Glieder des Gesamtorganismus stehen in einem auf wechselseitige Beeinflussung gegründeten inneren Zusammenhange; deshalb ist die Frage der Schiffahrtsabgaben im Rahmen der allgemeinen Frage nach der Berechtigung des Gebührenprinzips im Verkehrswesen zu untersuchen. Das natürliche Verhältnis der Verkehrsanstalten zu einander darf nicht durch eine sachlich ungerechtfertigte Verschiedenheit ihrer finanziellen Behandlung gestört werden.

Zwischen den Landstraßen und den beiden anderen Gruppen bestehen starke Ungleichheiten, die sich einerseits aus den Besitzverhältnissen und der Unterhaltungslast, andererseits aus den wirtschaftlichen Aufgaben und Leistungen ergeben. Die Landstraßen sind sämtlich Gemeindeanstalten im weiteren Sinne des Wortes; auch die vom Staate an die Gemeindeverbände übergegangenen Wege bilden heute nur noch einen kleinen Teil des Gesamtnetzes. Innerhalb der Gemeindeverbände kann der Nutzen, den die Einwohner aus dem Vorhandensein der Straßen ziehen, ihrer Beteiligung an den öffentlichen Lasten sich leichter und näher anpassen. Deshalb ist hier der Boden für die Anwendung des gemeinwirtschaftlichen Prinzips weit günstiger; zumal das Straßennetz sich viel gleichmäßiger über einen Gemeindebezirk zu verteilen pflegt, als das Wasserstraßennetz — sofern von einem solchen überhaupt gesprochen werden kann — über das Staatsgebiet.

Dagegen sind die Wasserstraßen ebenso wie die Eisenbahnen fast ausnahmslos Staatseigentum; es handelt sich hier also um die Identität zwischen den Benutzern der Verkehrsanstalten und den Staatssteuerzahlern, und diese Identität ist auf der ungleich größeren territorialen Grundlage viel schwieriger herzustellen. Gerade die Wasserstraßen kommen den einzelnen Gebietsteilen des Staates in sehr verschiedenem Maße zu Gute.

Hierzu kommt eine sehr große Verschiedenheit hinsichtlich der wirtschaftlichen Funktionen.

Die Landstraßen haben heute einen ausgesprochen vizinalen Charakter und die besondere Aufgabe von Zubringern und Verteilern für den Güterverkehr der beiden anderen Verkehrsanstalten. Der Verkehr auf größere Entfernungen ist ausschließlich Sache der Wasserstraßen und Eisenbahnen geworden; die Wege sind ihnen gegenüber nur noch Pertinenz- und Hilfsanlagen.

Auch dieses Moment steht einer Vergleichung der letzteren Verkehrsanstalt mit den beiden ersteren hinsichtlich der finanziellen Behandlung hindernd oder doch einschränkend im Wege.

Die Wasserstraßen unterscheiden sich von den Eisenbahnen — unter dem Gesichtspunkte der Anwendbarkeit des gemeinwirtschaftlichen Prinzips — sehr wesentlich in drei Punkten. Sie haben erstens eine viel geringere Gesamtlänge, nur etwa den siebenten Teil der Länge des Eisenbahnnetzes, sie bilden zweitens kein einheitliches, zusammenhängendes Netz, sind vielmehr sehr ungleichmäßig verteilt, und sie sind drittens von sehr verschiedener Verkehrsbrauchbarkeit. Ihre Leistungsfähigkeit differiert, wenn man die Tragfähigkeit der Schiffsgefäße als Maßstab zugrunde legt, um das 50- bis 100fache, während diejenige der Schienenwege fast gar keine Unterschiede aufweist. Die Überlegenheit der Eisenbahnen über die Wasserstraßen in bezug auf Gesamtlänge, Engmaschigkeit und gleichmäßige Verteilung des Gesamtnetzes ist in rascher Zunahme begriffen. Denn in Preußen - Hessen werden jährlich etwa 1000 km neue Schienenstraßen gebaut, und mit dieser Entwicklung kann die der Wasserstraßen auch nicht annähernd Schritt halten; selbst die durch das Preußische Wasserstraßengesetz von 1905 bewilligten neuen Schiffahrtswege haben einschließlich der 182 km langen Lippe nur 464 km Länge.

Hinsichtlich der gleichmäßigen Verzweigung und dichten Ausbreitung über die territorialen Grundlagen stehen die Landwege — es gibt in Preußen allein an Fahrstraßen über 100 000 km — an erster, die Schienenwege mit etwa 44 000 km an zweiter und die Wasserstraßen mit etwa 6 600 km wirklich nutzbarer Länge erst an dritter Stelle. Man könnte nach diesem Gesichtspunkte den Eisenbahnen einen solchen Grad der Gemeinnützigkeit, der ihre Behandlung als freies Genußgut rechtfertigen würde, vielleicht zuerkennen, wenn nicht die sehr ungleichmäßige Beanspruchung der Betriebsleistungen hindernd im Wege stände.

Vom Standpunkte der Nutzbarkeit und Zugänglichkeit für die sozialen Schichten der Bevölkerung ergibt sich die gleiche Reihenfolge, weil die Transporteinheit bei den Wegen am kleinsten und bei den Wasserstraßen am größten sind, während die Eisenbahnen eine Mittelstellung einnehmen. Je größer das Transportgefäß, um so enger der Kreis der unmittelbaren Benutzer und Interessenten eines Verkehrsweges. Auch unter diesem Gesichtspunkte sind die Wasserstraßen zur Behandlung als freies Genußgut ungeeignet oder doch viel weniger geeignet als die beiden anderen Verkehrsanstalten.

In dem jetzigen Streit über die Schiffahrtsabgaben wird von deren Gegnern die Auffassung vertreten, daß die territoriale und soziale Ungleichheit des wirtschaftlichen Nutzens der Wasserstraßen aufgehoben

werde durch zwei andere Momente, welche gleichwohl eine Verallgemeinerung oder Ausgleichung der Vorteile zur Folge hätten und insofern die Behandlung der Schiffahrtswege nach dem gemeinwirtschaftlichen Prinzip rechtfertigen könnten. Das erste dieser Momente wird gefunden im Umschlagsverkehr, der den Nutzen der billigeren Wasserfracht auf weite Kreise des Hinterlandes übertrage, das zweite in der Rückwirkung des abgabefreien Zustandes der Wasserstraßen auf das Wachstum der Steuerkraft in den beeinflussten Gebieten. Die um die Mitte des vorigen Jahrhunderts zur Geltung gelangte und dann in der Praxis verlassene Anschauung von dem kompensatorischen Zusammenhange dieser beiden Erscheinungen wird von neuem lebhaft vertreten.

Wenn es auch keinem Zweifel unterliegt, daß die frachtverbilligende Wirkung einer Wasserstraße nicht auf deren unmittelbare Anwohner sich beschränkt, sondern eine gewisse Hinterlandszone mitumfaßt, so ist doch diese Tatsache zum Beweise für die angeblich universale Wirkung des Umschlagverkehrs nicht ausreichend. Der deutsche Güterverkehr kann zum großen Teile die Wasserstraßen nicht benutzen, weil er sich entweder parallel zu ihnen in einer den Umschlag ausschließenden Entfernung oder in einer die Schiffahrtswege kreuzenden Richtung bewegt. Der letztere Fall spielt gerade für die Massenbeförderung von Kohlen und Erzen zwischen wichtigen Produktions- und Verbrauchsgebieten eine große Rolle, insbesondere zwischen der oberen Mosel und dem Ruhrbezirk sowie zwischen diesem und den Seehäfen. Es kommt hinzu, daß zahlreiche Güter dem Umschlage — auch abgesehen von der Richtung des Verkehrs zu den Wasserstraßen — deshalb entzogen sind, weil sie durch den Wechsel des Beförderungsmittels in ihrer Beschaffenheit leiden, oder die durch diesen Wechsel eintretende Verlängerung der Beförderungsdauer nicht ertragen können.

Wäre der Umschlagsverkehr wirklich von so universaler Bedeutung, wie die Verfechter des gemeinwirtschaftlichen Prinzips für die Wasserstraßen es behaupten, so dürfte sich die Menge der auf der Eisenbahn gefahrenen und der zwischen Eisenbahn und Binnenwasserstraße umgeschlagenen Güter nicht sehr wesentlich unterscheiden. In Wirklichkeit kommt aber von den auf der Eisenbahn gefahrenen Gütern nur etwa der zehnte Teil auf Umschlagsverkehr.

Auch bei den tatsächlich umgeschlagenen Gütern kommt der Frachtvorteil dem Hinterlande nicht gleichmäßig zugute. Er ist vielmehr stark abgestuft, mit der Entfernung von der Wasserstraße nach der Grenze des Umschlagsgebietes abnehmend.

Das alte Argument von der finanziellen Kompensation des Aufwandes für Schiffahrtsverbesserungen durch Erhöhung der Steuerkraft ent-

zieht sich einer genauen Nachprüfung, weil die Erörterung der Frage, wie der durch solche Verbesserungen bevorzugte Landesteil sich ohne sie entwickelt haben würde, zu keinem praktischen Ergebnis führen kann. Die Einwirkung der gebührenfreien Stromregulierungen auf die Hebung des Gewerbefleißes und des allgemeinen Wohlstandes wird aber häufig sehr überschätzt. Das gilt besonders für das Gebiet des Rheins und seiner Nebenflüsse, dessen wirtschaftlicher Aufschwung zum großen Teil ohne ursächlichen Zusammenhang mit der Stromverbesserung, auf der Grundlage vorhandener Bodenschätze und anderer Verhältnisse sich vollzogen hat. Die industrielle Entwicklung an der Saar, Lahn und Sieg und im Aachener Bezirk kann nicht, wie es zuweilen geschehen ist, als eine Folgeerscheinung der Rheinregulierung hingestellt werden.

Als praktisch unbrauchbar erweist sich jenes Argument besonders bei denjenigen Strömen, welche mehreren Staaten gemeinsam sind, also gerade bei den wichtigsten Wasserstraßen in Deutschland. Denn die wirtschaftlichen Nutzeffekte der Stromverbesserungen kommen den Einzelstaaten keineswegs immer in dem Maßstabe zugute, der ihren Anteilen an den Strombaulasten entspricht. Von dem Ausbau der preußischen Rheinstrecke haben nichtpreußische Hafen- und Industriestädte einen viel größeren Vorteil gezogen als preußische. Von 1860 bis 1905 stieg der Verkehr in Mannheim-Ludwigshafen um das 17fache, in Rotterdam um das 14,3fache, in Duisburg-Ruhrort um das 7,7fache und in Cöln, der alten, berühmten Handelsmetropole des Rheinlandes, nur um das 4fache. Auch bei der Elbe hat Preußen den weit überwiegenden Anteil an der Strombaulast, aber einen verhältnismäßig geringen am wirtschaftlichen Nutzen der Elbschiffahrt. Zwar brauchte der einzelne Uferstaat dem anderen ein Mehr von Vorteilen nicht zu mißgönnen, wenn er nur selbst die Sicherheit dafür hätte, daß er wirtschaftlich und finanziell auf seine Kosten käme. Aber diese Sicherheit ist doch recht häufig nicht vorhanden. In mehr als einem Falle hat der Ausbau gemeinsamer Ströme gerade deshalb Widerstand gefunden, weil ein beteiligter Staat oder eine Anzahl solcher Staaten sich nicht davon überzeugen konnte, daß ihr Beitrag oder Kostenaufwand durch entsprechende Hebung des Wohlstandes und der Steuerkraft auf ihrem Gebiete ausgeglichen werden würde. Beispiele hierfür sind die Regulierung des Rheins von Sondernheim bis Straßburg und die Kanalisierung des Neckars zwischen Heilbronn und Mannheim.

Schließlich wäre aber auch der Grundsatz, daß Verkehrsverbesserungen auf Kosten des Gemeinwesens — also für den Benutzer unentgeltlich — dargeboten werden müssen oder können, weil sie sich durch Steigerung der Steuerkraft bezahlt machen, nicht auf Wasserstraßen und Häfen zu beschränken, sondern ebenso auf Eisenbahnen mindestens inso-

weit anzuwenden, als es sich um die Deckung des Aufwandes für die Schienenstraßen handelt, im Gegensatz zu den Kosten des Betriebes. Die Annahme dieses Grundsatzes würde bedeutende Ermäßigungen der Eisenbahntarife zur Folge haben. Es wird freilich nicht leicht eine Regierung geben, welche das Vertrauen dazu hat, daß die einer solchen Tarifiermäßigung zu opfernden Teile der Eisenbahnrente wirklich durch das Medium der Wohlfahrtssteigerung und einer tadellosen Steuerverfassung wieder als Mehreinnahme an einer anderen Stelle des Staatshaushaltes zum Vorschein kommen wird — ganz abgesehen davon, daß dieser Umbildungsprozeß von Eisenbahnrente in Steuerleistung im besten Falle sehr erhebliche Zeit erfordert, während deren eine empfindliche finanzielle Lücke klaffen würde.

Vom sozialpolitischen Gesichtspunkte aus sind die Schiffahrtsabgaben in Preußen deshalb gerechtfertigt, weil durch ihre allgemeine Einführung grundlose Bevorzugungen beseitigt werden würden. Eine solche Bevorzugung genießen jetzt die Anwohner — im weitesten Sinne des Wortes — der abgabefreien vor denjenigen der abgabepflichtigen Schiffahrtswege. Zur Zeit behandelt Preußen etwa $\frac{3}{5}$ seiner Wasserstraßen nach dem gemeinwirtschaftlichen und $\frac{2}{5}$ nach dem Gebührenprinzip. Eine zweite, noch stärkere Bevorzugung genießen die Interessenten der abgabefreien Wasserstraßen vor denjenigen der Eisenbahnen; diese Ungleichheit würde, da für die Schiffahrtswege nur Selbstkostendeckung erstrebt wird, während die Eisenbahnen bedeutende Reinerträge liefern, durch die Verallgemeinerung der Schiffahrtsabgaben zwar nicht aufgehoben, aber doch gemildert werden.

Unbeweisbar ist die Annahme, daß die Schiffahrtsabgaben auf Kleinschiffahrt und Großschiffahrt verschieden wirken und gerade für jene verderblich werden könnten. Der Gegenbeweis ist aus dem Umstande zu entnehmen, daß auf abgabepflichtigen Schiffahrtswegen, namentlich auf den märkischen Wasserstraßen, die Kleinschiffahrt eine große Rolle spielt und sich den kapitalistisch betriebenen Transportunternehmungen gegenüber gut behauptet hat, während sie auf der seit 50 Jahren abgabefreien Weser fast ganz verschwunden ist. Der Kleinschiffahrt das Interesse an den durch Abgaben zu erkaufenden künftigen Stromausbesserungen abzusprechen, wäre irrig. Denn die kleinen, dem Mittelstande angehörigen, mit eigenen Fahrzeugen arbeitenden Schiffer sind keineswegs identisch mit den Besitzern kleiner Schiffe, obwohl das zuweilen fälschlich geglaubt wird. Die Frachten auf abgabepflichtigen Wasserstraßen werden herkömmlich einschließlich der Befahrungsabgaben verabredet, und es ist nicht abzusehen, weshalb die Aussichten für Erlangung angemessener Frachtsätze für die verschiedenen sozialen Schichten der Schiffs-

eigentümer und Schiffahrtsunternehmer sich dadurch verändern oder differenzieren sollten, daß in den Frachtpreisen künftig die Abgaben einbegriffen sind. Die etwaigen schlechteren Chancen des Kleinschiffers auf dem Frachtenmarkte müßten auch vorher schon zur Geltung gelangt sein.

* * *

Die Untersuchung über die grundsätzliche Berechtigung der Schiffahrtsabgaben bedarf der Ergänzung durch eine Erörterung über ihre staatswirtschaftliche Möglichkeit. Als wirtschaftlich möglich sind diejenigen Abgaben anzusehen, die — um eine badische Staatsschrift über die Rheinzölle vom Jahre 1855 zu zitieren — „eine blühende Schiffahrt nicht hindern“. Daß diese schädliche Wirkung den Schiffahrtsabgaben nicht notwendig anhaftet, sondern bei zweckmäßiger Bemessung vermieden wird, zeigt die praktische Erfahrung. Denn seit vielen Jahrzehnten werden solche Abgaben erhoben auf Wasserstraßen und in Häfen, die gleichwohl eine blühende Verkehrsentwicklung aufweisen. Die Verkehrsentwicklung auf abgabefreien und abgabepflichtigen Wasserstraßen zeigt im allgemeinen keine bemerkenswerten Unterschiede; sie ist durch Einführung neuer und Erhöhung bestehender Abgaben nicht hintangehalten worden.

Allerdings wird hierdurch eine neue Position in die Rechnung der Schiffahrtselbstkosten eingefügt oder die Ausgabe bei einer vorhandenen Position gesteigert. Daraus folgt aber nicht notwendig eine Erhöhung der Selbstkosten im ganzen. Diese Folgerung ist sogar ausgeschlossen bei solchen Abgaben, welche die Gegenleistung für Verkehrsverbesserungen darstellen. Denn man nimmt solche Verbesserungen nicht vor, wenn ihr wirtschaftlicher Nutzen nicht größer ist als der Wert der dafür geforderten Abgaben. Eine vollkommene Gleichzeitigkeit zwischen dem Eintritt der Verkehrsverbesserungen und dem Beginn der Abgabenerhebung ist freilich bei dem Ausbau natürlicher Wasserstraßen praktisch unerreichbar.

Verbesserungen von Wasserstraßen und Häfen haben die Folge, daß die Betriebskosten der Schiffahrt erniedrigt und die Frachteinnahmen erhöht werden können. Die Vertiefung des Fahrwassers ermöglicht die Verwendung größerer Fahrzeuge, die in der Anschaffung und im Betriebe billiger sind als kleinere Schiffe, oder die vorteilhaftere Ausnutzung der vorhandenen Betriebsmittel, unter Vermeidung der sonst etwa erforderlichen Leichterungen. Die Begradigung und bessere Bezeichnung des Fahrwassers, die Verlängerung bestehender Wasserstraßen, die bessere Ausrüstung von Häfen ermöglichen die raschere Fortbewegung, die bessere Ausnutzung der Schiffahrtsperioden durch eine größere Zahl von Reisen, die Verkürzung der Liegezeiten und die Herstellung eines besseren Verhältnisses zwischen diesen und den Fahrzeiten. Verbesserungen in der

Strom- und Schiffahrtspolizei schützen vor Verlusten durch Unfall und Beraubung der Ladung.

Die Verbilligung der Schiffahrtselbstkosten wird aber nicht nur durch Verbesserung der immobilien staatlichen und kommunalen Schiffahrtsanstalten und der für die Schiffahrt in Betracht kommenden Verwaltungseinrichtungen, sondern auch durch Fortschritte in der privatwirtschaftlichen Einrichtung des Betriebes, insbesondere in der Konstruktion der Betriebsmittel, im Schiffs- und Maschinenbau, erreicht.

Diese wirtschaftlich-technische Entwicklung der Wasserstraßen, Häfen, Betriebsmittel und Einrichtungen hat ihren Ausdruck in einem seit Jahrzehnten stattfindenden, starken Rückgange der Frachten gefunden. Das gilt insbesondere auch für abgabepflichtige Wasserstraßen; es zeigt sich dort die Erscheinung, daß trotz steigender Abgaben die Frachten zurückgegangen sind und der Verkehr stark zugenommen hat. Die Bewegung des Verkehrs ist hauptsächlich, wenn auch nicht ausschließlich, durch die der Frachten und die Bewegung der letzteren durch die der Selbstkosten beeinflusst. Die Entwicklung der Frachten und Selbstkosten geht bei freiem Verkehr im allgemeinen parallel; zwischen beiden liegt der durch den Wettbewerb dem Existenzminimum angenäherte Verdienst des Schiffers oder Reeders. Die Bewegung der Frachten vollzieht sich in der Regel — bei Vergleichung längerer Zeiträume — in umgekehrter Richtung wie die des Verkehrs; man kann also im allgemeinen aus steigendem Verkehr auf fallende Frachten und aus letzteren auf fallende Selbstkosten schließen. Zahlenmäßig festzustellen ist am besten der Verkehr und am wenigsten die Höhe der Selbstkosten, während die Ermittlung der Frachten zwar schwierig, aber wenigstens teilweise mit annähernder Genauigkeit möglich ist.

Der Nachweis für die wirtschaftliche Möglichkeit der Schiffahrtsabgaben ist danach im einzelnen aus der Statistik des Verkehrs und der Frachten auf den Wasserstraßen herzuleiten. Das Steigen des ersteren und das Fallen der letzteren ist auf abgabepflichtigen Wasserstraßen unmittelbar beweisend für die Unschädlichkeit der Gebührenerhebung und auf abgabefreien mittelbar beweisend, insofern das Sinken der Wasserfrachten stärker gewesen ist als die Abwärtsbewegung der Frachten auf den Eisenbahnen. Denn in einem Lande mit engmaschigem Eisenbahnnetze ist die Frequenz der Wasserstraßen und der Beschäftigungsgrad der Binnenschiffahrt wesentlich bedingt durch die Größe des zwischen Eisenbahn- und Wasserfrachten bestehenden Spielraums. Je mehr dieser Spielraum sich vergrößert, um so mehr eröffnet sich die wirtschaftliche Möglichkeit der Erhebung von Schiffahrtsabgaben. Das Vorhandensein eines solchen, und zwar eines sehr bedeutenden Spielraumes liegt in der

Natur der Sache. Die Überlegenheit leistungsfähiger Wasserstraßen, insbesondere der großen Ströme, über die Eisenbahnen hinsichtlich der Frachten beruht auf inneren Gründen technischer und organisatorischer Natur. Die Schifffahrt arbeitet mit viel größeren und im Verhältnis zur Tragfähigkeit billigeren Transportgefäßen, mit viel vorteilhafteren Motoren, mit geringeren Bewegungswiderständen und mit viel geringerem Personalaufwande. Sie kann ihre Preise der Konjunktur anpassen, bei starkem Güterandrang die Frachten erhöhen, bei schwachem den Verkehrsrückgang durch Preisnachlässe aufhalten; sie kann ferner ihre Preise auf den Mann machen. Die Eisenbahn ist dagegen an starre Tarife gebunden und dadurch an der Ausnutzung individueller Geschäftsmöglichkeiten gehindert. Bei so viel günstigeren Erwerbsbedingungen der Schifffahrt ist nicht abzusehen, weshalb sie nicht die Kosten der Wasserstraßen ebenso tragen soll, wie die Eisenbahn die Kosten der Schienenwege. Das um so mehr, als der Verkehrsweg bei den Strömen unentgeltlich zur Verfügung stand und nur verbessert zu werden brauchte, während bei den Bahnen alles bezahlt werden mußte.

Man kann ferner den Gesamtvorteil ermitteln, den eine Gegend oder eine Stadt von der Herstellung oder Verbesserung einer Wasserstraße hat, unter Gegenüberstellung dieses Vorteils mit der Belastung durch tatsächlich vorhandene oder noch einzuführende Abgaben. Derartige Berechnungen sind in einigen Fällen von den Interessenten selbst ange stellt worden. Endlich kann man auch die Verkehrsentwicklung abgabenfreier und abgabepflichtiger Wasserstraßen vergleichen; der Vergleich ist für die Frage der wirtschaftlichen Möglichkeit von Schiffahrtsabgaben allerdings nur dann von unmittelbarer Beweiskraft, wenn es sich um gleichartige oder verwandte Verkehrsverhältnisse handelt.

Nach diesen Gesichtspunkten wird die Entwicklung des Verkehrs und der Frachten für die einzelnen Wasserstraßen untersucht. Von den mitgeteilten statistischen Angaben und den daraus gezogenen Schlußfolgerungen mag hier erwähnt werden, daß trotz der außerordentlich hohen, erst um die Mitte des vorigen Jahrhunderts allmählich ermäßigten Wasserzölle der Verkehr auf dem Rhein von 1832 bis 1866 sich verfünffacht und in dem letzten Jahrzehnt der Zollpflicht — von 1857 bis 1866 — mehr als doppelt so stark zugenommen hat, als in dem ersten Jahrzehnt der Zollfreiheit bis 1876. Ebenso hat sich auf der Elbe der Verkehr von 1847 bis 1869 trotz der Zollbelastung und des Wettbewerbes der Eisenbahnen immerhin verdoppelt. Die Aufhebung der Zölle hat auf dies Wettbewerbsverhältnis keine bemerkenswerte Rückwirkung geübt. In Frankfurt a. M. und Offenbach haben die Handelskammern den Jahreswert der durch die Mainkanalisierung erzielten Vorteile geschätzt mit

Beträgen, die durch die tatsächlich bestehenden Schiffahrtsabgaben nur um 3 bis 4 v. H. vermindert werden. Die lebhaft entwickelte Entwicklung des Verkehrs ist durch diese Abgaben nicht gehindert worden. Das durch den abgabepflichtigen Main zugängliche Frankfurt hat sich seit 1900 — der Tarif trat am 1. Oktober 1899 in Kraft — günstiger entwickelt, als das ohne Schiffahrtsabgaben erreichbare Mannheim. Ebenso hat der Verkehr stärker zugenommen auf der abgabepflichtigen Fulda, als auf der abgabefreien Weser und auf den abgabepflichtigen Nebenflüssen der Elbe, der Saale und Havel, stärker, als auf dem abgabefreien Hauptstrom. Auf den märkischen Wasserstraßen sind seit etwa 30 Jahren die Abgaben um etwa 40 v. H. gestiegen und die Frachten um etwa 30 v. H. gefallen. In derselben Zeit sanken die Rheinfrachten um ungefähr 40 bis 60 und die Weserfrachten um 30 bis 50 v. H. Dagegen wurden die Eisenbahnfrachten durchschnittlich nur um 16 v. H. in Preußen und um 19 v. H. in Deutschland ermäßigt. Aber auch bei den für die Schifffahrt der großen Ströme besonders in Betracht kommenden Bahntarifen ist eine geringere Abwärtsbewegung wie bei den Wasserfrachten zu verzeichnen; bei den Eisenbahntarifen für Getreide ist sogar eine Erhöhung zu verzeichnen. Getreide von Rotterdam nach Mannheim kostete auf der Bahn vor 30 bis 40 Jahren 12,92 M und kostet heute 18,40 M oder 42 v. H. mehr, während die Wasserfracht gleichzeitig um 70 v. H., von 10,20 M auf 3,04 M gefallen ist. Hier ist offenbar ein sehr bedeutender Spielraum für die Erhebung von Schiffahrtsabgaben entstanden.

Die Folgen der Einführung von Schiffahrtsabgaben für den bisher abgabefreien Teil der deutschen Wasserstraßen sind Gegenstand mancherlei Prophezeihungen gewesen, insbesondere hinsichtlich der Frage, ob die Schifffahrt oder der Handel oder die Hervorbringer und Verbraucher die Abgaben endgültig zu zahlen hätten.

Bei Schiffahrtsabgaben, welche die Gegenleistung für Verbesserungen bilden, kann diese Frage nicht praktisch werden, weil Frachtverteuerungen nicht entstehen. Die Abgaben sind vom Standpunkt der Frachtinteressenten kein *damnum emergens*, sondern nur ein *lucrum cessans*; letzteres insofern, als der Bruttonutzen der Verbesserung der Ströme und der sonstigen Schiffahrtsanstalten um den Betrag der Abgaben verkürzt wird. Auch von Schiffahrtsabgaben ohne solche Gegenleistung ist eine Frachtsteigerung keineswegs als notwendige Folge zu erwarten, weil die Last der Abgaben durch Betriebsersparnisse und Betriebsverbesserungen kompensiert werden kann. Im übrigen ist es wahrscheinlich, daß die Abgaben nicht der Schifffahrt, sondern dem Verbraucher zur Last fallen würden. Diese Gestaltung der Dinge wäre unvermeidlich, wenn die Behauptung richtig sein sollte, daß die Schifffahrt schon jetzt durch den

Druck des Wettbewerbes auf das Existenzminimum in ihrem Verdienst zurückgedrängt sei.

* * *

Für die Bemessung der Schiffahrtsabgaben ist der aus dem Gebührenprinzip folgende Grundsatz von Leistung und Gegenleistung zwar von besonderer Wichtigkeit, aber keineswegs allein maßgebend.

Dieser Grundsatz kommt in der Tarifbildung zur Geltung durch Berücksichtigung der Schiffsgröße, der Entfernung und der Zeit. Das Schiff beansprucht die Wasserstraßen und Häfen hauptsächlich mit seinem eingetauchten Teile. Die Eintauchung ist beim beladenen Schiffe größer als beim leeren und nach dem Grade der Beladung verschieden. Hier nach rechtfertigt sich die Heranziehung aller Schiffe zu den Abgaben und die der beladenen nach Ladungsgewicht. Zur Kontrolle des letzteren bedarf es der Eichung. In der Praxis wird der Größenmaßstab vielfach in einer mehr pauschalen, weniger rationellen Art durch Bemessung der Abgaben nach der Tragfähigkeit der Binnenschiffe und dem Raumgehalt der Seeschiffe angewendet. Dies Verfahren kann allenfalls durch die Annahme, daß in längeren Zeitperioden Schiffe von gleicher Tragfähigkeit und gleichem Raumgehalt mit annähernd gleicher Wasserverdrängung fahren, vom Standpunkt des Gebührenprinzips begründet werden.

Die preußischen Befahrungsabgaben werden auf Binnengewässern fast ausschließlich nach Ladegewicht, auf Seeschiffahrtsstraßen nach Raumgehalt oder nach Tarifen, welche aus Ladegewicht und Raumgehalt kombiniert sind, erhoben. Das letztere System findet sich auch bei einem Teil der Seehäfen, während im übrigen die Hafenabgaben von der Seeschiffahrt nach Raumgehalt und von der Binnenschiffahrt nach dem Ladegewicht, nur in Sicherheitshäfen nach der Tragfähigkeit und in einigen Verkehrshäfen nach Tragfähigkeit und Ladegewicht berechnet werden.

Flößereiabgaben werden, da hier die Wasserverdrängung keine Bedeutung hat, zweckmäßig nach der Fläche erhoben.

Die Entfernung oder die Länge der Beförderung bildet einen wichtigen und notwendigen Maßstab für die Inanspruchnahme der Wasserstraßen im einzelnen Falle. Sie wird bei der Bemessung der Abgaben berücksichtigt in unvollkommener Weise durch das System der Hebestellen, wonach das Schiff eine feste Abgabe von der Ladung oder Tragfähigkeit bei der jeweiligen Durchföhrung eines Ortes, in der Regel einer Schleuse, zahlen muß, und in sachgemäßerer Art durch die Erhebung nach Tonnenkilometern. Die Mängel des ersteren Systems liegen hauptsächlich in seiner ungleichen Wirkung; denn es können gleiche Abgaben für verschiedene, zuweilen für sehr verschiedene Fahrtlängen erhoben

werden und unter Umständen auch Transporte abgabefrei bleiben, die sich zwischen zwei Hebestellen bewegen, ohne eine von ihnen zu berühren. Einstweilen ist das Hebestellensystem auf dem weit überwiegenderen Teile der abgabepflichtigen Wasserstraßen des preußischen Staatsgebietes in Geltung.

Befahrungsabgaben mit fallenden Sätzen bei zunehmender Entfernung können als wirtschaftlich gerechtfertigt nicht anerkannt werden, weil sie nicht den Selbstkosten des Staates für die Schiffahrtswege angepaßt sind, also dem Gebührenprinzip nicht entsprechen. Diese Selbstkosten sind für weite Entfernungen einer Wasserstraße nicht geringer als für kurze; eher kann man bei der Regulierung von Strömen sagen, daß der Ausbau des Fahrwassers auf lange Strecken nach den weniger wasserreichen und stärkeres Gefälle aufweisenden Oberläufen hin für das gleiche Normalschiff kostspieliger wird. Die Staffeltarife bei den Eisenbahnen rechtfertigen sich wesentlich durch das Betriebsmoment; dies kommt aber bei einem bloßen Wasserwegegeld nicht in Betracht. Der private Schiffahrtsbetrieb wird mit zunehmender Transportlänge billiger und der Eisenbahn gegenüber vorteilhafter, also auch entsprechend leistungsfähiger hinsichtlich der Aufbringung von Schiffahrtsabgaben.

Die Zeit spielt bei der Bemessung der Schiffahrtsabgaben in einem Teil der Häfen insofern eine Rolle, als diese Abgaben für bestimmte Perioden erhoben werden und deshalb bei längerem Aufenthalt entweder in gleichem oder in ungleichem Verhältnis — mit steigendem oder fallendem Nutzen für die Zeiteinheit — sich erhöhen. Bei anderen Häfen wird dagegen auf die Aufenthaltsdauer keine Rücksicht genommen, weil davon ausgegangen werden kann, daß schon mit Rücksicht auf die laufenden Unkosten und den entgehenden Gewinn kein Schiff länger im Hafen verweilen wird als durchaus nötig. Zu diesen Häfen gehören insbesondere die Staatshäfen an der Ostsee, wo die Abgaben für den Eingang und Ausgang besonders berechnet werden.

Von den Grundsätzen, die neben dem Gebührenprinzip in der Tarifbildung zur Geltung kommen, ist der wichtigste der, daß bei der Bemessung der Schiffahrtsabgaben auch auf die wirtschaftliche Lage der Benutzer von Schiffahrtsanstalten Rücksicht zu nehmen ist. Die Leistung des Abgabepflichtigen wird nicht nur nach der Gegenleistung, sondern auch nach der Leistungsfähigkeit bemessen. Das letztere Moment wird bewertet nach der Verdienstmöglichkeit im allgemeinen und im einzelnen Falle.

Die Rücksicht auf die allgemeine Verdienstmöglichkeit hat dazu geführt, die Abgaben nicht nach der ganzen, sondern nur nach der für Frachtzwecke nutzbaren oder ausgenutzten Wasserverdrängung bei Binnen-

schiffen und nur nach dem Nettoraumgehalt bei Seeschiffen zu berechnen, sie für die billiger arbeitenden größeren Schiffe höher, als für die kleineren zu bemessen und die leistungsfähigeren Dampfer stärker zu belasten, als andere Fahrzeuge. Den Dampfern sind die Seeleichter gleichgestellt, weil sie im wesentlichen an den Vorzügen des Dampfbetriebes teilnehmen.

Die Verdienstmöglichkeit im Einzelfalle wird berücksichtigt durch die Unterscheidung zwischen der überseeischen und der Küstenfahrt; die auf der größeren Fahrtdlänge beruhende wirtschaftliche Überlegenheit der ersteren hat die Begünstigung der letzteren durch niedrigere Abgaben veranlaßt. Das gleiche Moment kommt zur Geltung in der Bemessung der Abgaben nach dem Gewicht und der Gattung der beförderten Güter; denn der Verdienst der Schiffahrt und ihre Fähigkeit zur Aufbringung von Gebühren ist unter sonst gleichen Verhältnissen von diesen beiden Faktoren abhängig. Insbesondere ergibt sich die Bildung von Güterklassen mit verschiedenen abgestuften Einheitssätzen aus der wirtschaftlichen Tatsache, daß weder die Steigerung des Wertes der Güter durch die Ortsveränderung, noch der Frachtverdienst des Schiffers aus der Transportleistung bei allen Güterarten gleich ist.

Eine besonders wirksame Methode zur Anpassung der Abgabe an den Verdienst der Einzelreise ist in dem Tarif des Geestemünder Fischereihafens angewendet, wo die Abgabe in Prozenten des Auktionserlöses der Fänge entrichtet wird. Sehr bemerkenswert ist in dieser Hinsicht auch das von der ungarischen Gesetzgebung durchgeführte System der Belastung des Donauverkehrs durch prozentuale Abgaben von den Frachtbriefen und Fahrkarten; hierdurch wird — wenn auch in den Formen einer Stempelsteuer — der Bruttoverdienst der Schiffahrt und insofern ihre individuelle Leistungsfähigkeit der Abgabefeststellung zugrunde gelegt.

Abgesehen von der Leistungsfähigkeit spielen noch einige andere Momente praktischer Art in der Tarifbildung eine Rolle. Es ist vielfach zweckmäßig, die Abgaben verschieden zu bemessen nach der Verkehrsrichtung, insbesondere den ankommenden und abgehenden Verkehr in Häfen, den inländischen und Durchgangsverkehr auf Wasserstraßen zu differenzieren. Zuweilen ist die Tarifbildung darauf gerichtet, durch eine Art Rabattsystem den Verkehr anzuziehen und die Entwicklung regelmäßiger Linien zu begünstigen, während in anderen Fällen durch die Art der Bemessung von Abgaben die unzweckmäßige Inanspruchnahme von Schiffahrtsanstalten hintangehalten und auf die Evakuierung von Häfen hingewirkt werden soll.

Unter den Befreiungen ergeben sich einige als logische Folgerung aus dem Gebührenprinzip, nämlich die für kleine Fahrzeuge, welche die

verbesserten natürlichen Wasserstraßen auch in ihrem ursprünglichen Zustande benutzen konnten, also der Regulierungs- oder Kanalisierungsbauten nicht bedurften, während andere der Rücksichtnahme auf die Leistungsfähigkeit oder dem Streben nach Begünstigung gewisser Betriebe ihre Entstehung verdanken. Zu der letzteren Gruppe gehört die Befreiung der Fischereifahrzeuge in den staatlichen Seehäfen und der Schlickbeförderung an der Nordseeküste; zu der ersteren die Befreiung der Schiffe bis zu 200 t Tragfähigkeit von den Mainschiffahrtsabgaben.

Von großer praktischer Bedeutung für die Tarifbildung ist ferner die räumliche Abgrenzung des Gegenstandes der Selbstkostenberechnung und Abgabenerhebung. Es liegt im Interesse des Verkehrs, die Tarife nicht für einzelne Strecken oder Bestandteile einer zusammenhängenden Wasserstraße gesondert, sondern möglichst einheitlich für ganze Stromgebiete oder Wasserstraßennetze zu bilden, etwa für Rhein, Weser, Elbe und Oder mit ihren Nebenflüssen und für die von jeher einheitlich behandelten märkischen Wasserstraßen einschließlich der Havel. Dagegen ist eine einheitliche Tarifbildung für das ganze preußische Staatsgebiet nicht zweckmäßig und auch wohl in § 19 des Wasserstraßengesetzes nicht gewollt. Ebenso muß den zeitlichen Schwankungen in der Bemessung von Schiffahrtsabgaben möglichst vorgebeugt werden durch eine solche Gestaltung der Selbstkostenberechnung und der Tarife, welche die möglichst langdauernde Beibehaltung unveränderter Abgabensätze für Wasserstraßen und Häfen ermöglicht.

Es werden sodann über die Bestimmung der Höchstgrenze für die Bemessung der Schiffahrtsabgaben, über die Berechnung der laufenden Einnahmen und Ausgaben und über die Bedeutung der durch Wasserstraßenbau entstehenden Nebenwerte für die Selbstkostenberechnung Grundsätze aufgestellt, die mit denen im wesentlichen übereinstimmen, die der Unterzeichnete in seinem früheren Aufsätze „Die finanzielle Entwicklung der preußischen Binnenwasserstraßen“ im Archiv für Eisenbahnwesen 1902 S. 749 ff. entwickelt hat. Indessen sind einige Abweichungen und Ergänzungen vorgenommen. Es sind zunächst alle vor dem Jahre 1816 entstandenen Anlagekosten fortgelassen, was einen Abstrich von 6 Millionen Mark für die märkischen Wasserstraßen, von etwa 1,2 Millionen Mark für die Unstrut, von 300 000 M für die Saale und von 200 000 M für den Spoykanal bedeutet. Andererseits ist bei kanalisierten Flüssen nicht erst das bei der Kanalisierung investierte, sondern das ganze, auf die Verbesserung der Wasserstraße wirklich verwendete Baukapital berechnet. Endlich sind unter den Beiträgen, die von den unmittelbar Beteiligten für den Ausbau der Wasserstraßen hergegeben worden sind, auch die Leistungen der Uferbesitzer — wenn auch in Er-

mangelung von ausreichendem statistischen Material nicht zahlenmäßig — berücksichtigt. Die Ergebnisse sind in tabellarischen Zusammenstellungen über die finanzielle Lage der einzelnen Wasserstraßen und Häfen zusammengefaßt, die erkennen lassen, daß die Einträglichkeit der kommunalen Schiffahrtsanstalten sehr viel günstiger ist, als die der staatlichen abgabepflichtigen Wasserstraßen und Häfen. Diese Erscheinung ist um so auffallender, als die Gemeinsamkeit der Interessen an dem wirtschaftlichen Nutzen von Schiffahrtsanstalten in dem engen Rahmen eines Gemeindeverbandes viel größer ist oder doch sein kann als in dem weiten Gebiete eines Großstaates; danach sollte die Annäherung an das gemeinwirtschaftliche Prinzip und der Verzicht auf die strenge Durchführung des Gebührenprinzips für die kommunalen Schiffahrtsanstalten leichter sein als für die staatlichen.

Eine andere Zusammenstellung dient dem Vergleiche zwischen den preußisch-deutschen und ausländischen Schiffahrtsabgaben hinsichtlich der Höhe der Belastung; sie zeigt, daß namentlich im Seeverkehr die ersteren verhältnismäßig niedrig sind.

Die Berechnungen für die kommunalen Schiffahrtsanstalten beruhen im wesentlichen auf den eigenen Angaben der Gemeindeverwaltungen, diejenigen für ausländische Hafenabgaben auf Mitteilungen von Konsulaten, welche hier im allgemeinen nicht nachgeprüft werden konnten.

Die Erhebung und Organisation gestaltet sich bei den Schiffahrtsabgaben im allgemeinen einfach und billig; der Erhebungsaufwand ist für den Dortmund-Emskanal auf 4 und für die märkischen Wasserstraßen auf 3 v. H. ermittelt.

II. Der verkehrspolitische Teil.

Die verkehrspolitischen Erörterungen nehmen ihren Ausgangspunkt von der These, daß die künftige Entwicklung des preußisch-deutschen Wasserstraßennetzes von der sachgemäßen Verwirklichung des Gebührenprinzips für alle Schiffahrtsverbesserungen, ohne Unterschied der technischen Methoden, abhängig ist. Die Richtigkeit dieser These wird hergeleitet aus zwei wichtigen Behauptungen oder Voraussetzungen. Erstens kann auf den weiteren Ausbau der Wasserstraßen aus allgemeinen Mitteln, zu Lasten der Steuerzahler, nicht mehr gerechnet werden; und zweitens können auch die Wasserstraßen, oder doch ein großer Teil von ihnen, nicht auf die Dauer in ihrem jetzigen Zustande verbleiben ohne wesentliche Verkehrsverschiebungen, welche für erhebliche Interessen nachteilig werden müßten!

Die auf Verallgemeinerung der Schiffahrtsabgaben gerichtete Bewegung ist keine vorübergehende Zeitströmung, von der man erwarten

dürfte, daß sie bald wieder einer anderen Beurteilung Platz machen werde. Sie gewinnt im Gegenteil immer mehr an Stärke und Ausdehnung, und zwar nicht nur in agrarischen Kreisen sondern unter allen oder fast allen politischen Parteien. Sie entspricht dem Zuge der Zeit, der überhaupt auf stärkere Betonung des Gebührenprinzips gerichtet ist. Diese Strömung geht aus einer idealen Quelle hervor, aus dem Gerechtigkeitsempfinden der öffentlichen Meinung, und aus einer sehr realen, nämlich aus den wachsenden Schwierigkeiten der Geldbeschaffung für die außerordentlich gestiegenen Bedürfnisse des Staates und der Gemeinden. Ein gewaltiger wirtschaftlicher Aufschwung, eine ungewöhnliche, wahrscheinlich in Deutschland noch niemals dagewesene Zunahme des allgemeinen Wohlstandes, fällt zusammen mit peinlichen finanziellen Schwierigkeiten des Reiches und der meisten Bundesstaaten. Eine solche Zeit ist der Aufrechterhaltung des Privilegiums sehr ungünstig, das jetzt noch ein Teil der Schiffahrtsinteressenten gegenüber einem anderen Teile von Schiffahrtsinteressenten und gegenüber der großen Masse von Eisenbahnfrachtinteressenten auf Kosten der Steuerzahler genießt.

Die Annahme, daß die Wasserstraßen in ihrem jetzigen Zustande dem Verkehrsbedürfnis genügen, also keines weiteren Ausbaues bedürften und durch einen Stillstand in der Verbesserungstätigkeit nicht benachteiligt werden könnten, wäre irrtümlich. Die abgabefreien und abgabepflichtigen Schiffahrtswege und Eisenbahnen bilden integrierende Bestandteile des einheitlichen Verkehrsorganismus; jedes Fortschreiten eines Gliedes übt seine Rückwirkung auf das Ganze, und jeder partielle Stillstand wäre ein tatsächlicher Rückschritt. Wenn die Eisenbahntarife ihre fallende Bewegung fortsetzen, so müssen die Wasserstraßen mit den Transportpreisen nachfolgen, wenn sie nicht ihr Verkehrsgebiet eingeschränkt sehen wollen; die Ermäßigung der Transportpreise hat aber zur wichtigsten Voraussetzung den weiteren Ausbau des Fahrwassers, und dieser Ausbau ist ohne Akzeptierung des Gebührenprinzips schwerlich zu haben.

Auch in den Einflußzonen der verschiedenen Wasserstraßen könnten empfindliche Verschiebungen dadurch entstehen, daß die eine mit Hilfe von Schiffahrtsabgaben auf einen höheren Grad von Leistungsfähigkeit gebracht wird, während die Entwicklung einer anderen, benachbarten, in Folge der Ablehnung dieser Finanzierungsgrundlage zum Stillstande kommt.

Die beste, im Interesse der Zukunft unserer deutschen Wasserstraßen erstrebenswerte Lösung des Problems ist in der Bildung von Zweckverbänden der Uferstaaten an den gemeinsamen Strömen zu erblicken, von Verbänden auf genossenschaftlicher Grundlage, die nach gleichmäßigem

Tarif die Schiffahrtsabgaben in einem ganzen Stromgebiete für gemeinsame Rechnung erheben, um den Ertrag zur Finanzierung von Schiffahrtsverbesserungen im gemeinsamen Interesse zu verwenden. Hierdurch würde es möglich werden, die von der Schiffahrt aufgebrauchten Mittel nutzbar zu machen für den Fortschritt unserer Wasserstraßen und den Ausbau unserer Stromsysteme ohne Rücksicht darauf, aus welchem Staatsgebiete diese Mittel stammen und in welchem Lande die notwendigen Verbesserungen auszuführen sind. Durch solche Organisationen könnte es vielleicht gelingen, den deutschen Strömen dasjenige Maß von staatlicher Gesamtfürsorge, diejenige Unabhängigkeit von partikularen Finanzen und verkehrspolitischen Einzelinteressen zuzuwenden, das ihnen von vornherein beschieden gewesen wäre, wenn die geschichtliche Entwicklung in Deutschland zum Einheitstaate, statt zur staatlichen Mannigfaltigkeit, geführt hätte.

Leider sind im Texte mehrere Fehler untergelaufen, von welchen drei bei dieser Gelegenheit berichtigt werden mögen. Es muß auf S. 28 Zeile 21 von oben 100 km gelesen werden statt 115 km, es muß ferner auf S. 188 in der achten Zeile von unten bei Erwähnung der badischen Regierungsdenkschrift statt 1885 heißen 1855, und auf S. 336 Zeile 13 bis 20 von oben müssen die für Braunkohlentransporte von Böhmen nach Bayern angegebenen Zahlen für 10 Tonnen statt für Tonnen gelten, die Tonnenzahlen also um eine Dezimalstelle verschoben werden. Demgemäß beträgt die Eisenbahnfrachtverteuerung für diese Kohlen nicht das 30 bis 40fache, wie in Zeile 30 von oben angegeben, sondern das 3 bis 4fache derjenigen Frachterhöhung, welche für die Kohlenbeförderung auf der Elbe durch Schiffahrtsabgaben möglicherweise eintreten könnte.

Max Peters.

Die Amurbahn in der Duma.

Wohl noch nie hat ein Bahnprojekt in Rußland den Widerstreit der Parteien in dem Maße erregt, wie das der Amurbahn. Die wirtschaftliche und die politische Seite der Sache wurde wiederholt scharf und grell beleuchtet. Zwei Anschauungen standen sich schroff gegenüber und wurden auf jeder Seite mit gleichem Nachdruck und wachsender Leidenschaftlichkeit verfochten.

Die Regierung pries das Amurgebiet als eine „Perle des russischen Länderschatzes“ und den geplanten Zugang zum Amur und damit zur Küste „als Rußlands goldene Pforte und als Grundlage neuer wirtschaftlicher und politischer Machtentfaltung im fernen Osten“. Sie berührte mit bemerkenswertem Freimut die dortige politische Lage und deren Gefahren für Rußland, wiederholt das nationale Moment besonders betonend. Sie fand hierbei die Unterstützung vieler Volksvertreter.

Auf der anderen Seite aber wurde sie mit erbitterter Schärfe angegriffen und auf die Ungunst aller Verhältnisse im Amurgebiet, auf das Fehlen jeglicher natürlicher Voraussetzungen für eine wirtschaftliche Entwicklung und auf den klar zu Tage liegenden Mißerfolg Rußlands bei seiner bisherigen Kolonisationstätigkeit hingewiesen. In das Für und Wider griff dann endlich der Ministerpräsident Stolypin zugunsten des Projekts in langer bedentsamer Rede mit ernstem Appell an den Patriotismus der Volksvertreter ein und — wie sich herausstellte — mit Erfolg.

Wenn auch die von der Regierung befürwortete Variante der Linienführung ab Nertschinsk abgelehnt und dafür die der Dumakommission der Verkehrswege ab Kuenga mit der Zweiglinie nach Nertschinsk und dem Amur bei Blagoweschtschensk angenommen wurde, so ändert das wenig an dem großen Erfolge der Regierung, und heute — genau zwei Jahre nach Zurückziehung der letzten russischen und japanischen Truppen vom Kriegsschauplatz in der Mandschurei — kann Rußland an den Bau der gewaltigen Amurbahn gehen, die berufen sein wird, als Werk des Friedens ein Gebiet von nahezu der Größe

Japans oder Spaniens zu erschließen, als Waffe aber in ernsten Zeiten ein Machtmittel gegen jeden Feind von Osten her zu sein.

Bevor der Verlauf der Dumaverhandlungen — nach den Berichten der russischen Tageszeitungen und halbamtlichen Blätter — wiedergegeben wird, finde hier ein Rückblick auf die Vorgeschichte der Bahn Platz, wie er sich nach den Ausführungen des russischen Verkehrsministers v. Schauffuß darstellt.

Nach Fertigstellung der Verbindung des europäischen Schienennetzes mit Sibirien, d. h. der Bahn bis Tscheljäbinsk, war die Notwendigkeit der Schaffung einer weiteren Verbindung von Tscheljäbinsk mit der Grenzmark im fernen Osten zutage getreten. Es wurde der Plan des gewaltigen sibirischen Schienenweges entworfen und darin die gegenwärtig behandelte Amurbahn bereits vorgesehen. Zunächst wurde die eigentliche große sibirische Bahn in Angriff genommen und der Bau der Amurbahn zurückgestellt. Geplant war sie also seit 1892. Bereits im folgenden Jahre ging man an die allgemeinen Vorarbeiten für die heutige Amurbahn. Die 360 Werst lange Strecke Strjetensk—Pokrowskaja bei der Mündung der Schilka in den von hier ab schiffbaren Amur wurde untersucht (1893—1894), dann die Strecke Pokrowskaja—Chabrowsk (1894—1896). Als man 1895 mit nochmaligen Feststellungen auf der Strecke Strjetensk—Pokrowskaja beschäftigt war, kam der Bau der chinesischen Ostbahn dazwischen, und die Arbeiten wurden nicht gerade eingestellt, aber doch wesentlich abgekürzt. Seitdem aber die chinesische Ostbahn als sicherer und unumstrittener Weg nach der Küste für Rußland nicht mehr gelten kann, hat man die s. Z. auf das Schilkatal gerichteten Untersuchungen auf andere Täler, z. B. das Nertschatal, das Kuenga-, das Knolytsch- und Matakantal ausgedehnt. Die Arbeiten im Kuengatal wurden, da die topographischen Verhältnisse dieses Gebirgstales die Festlegung der Linie wesentlich erleichterten, früher zu Ende geführt, als die im Nertschatal, wo die Forschung sich über 300 Werst und nach verschiedenen Richtungen hin erstrecken mußte.

Am 23. Mai 1907 wurde wegen der Dringlichkeit des Bahnbaues die Kuenga-Linienführung, deren Kosten für die Anfangsstrecke von 183 Werst auf 16 099 970 Rbl. veranschlagt sind, in Vorschlag gebracht und unter dem 5. Juni 1907 vom Ministerrate gutgeheißen.

Nach dem bald darauf vorgelegten Ergebnis der Vorarbeiten im Nertschatal glaubte aber später die Regierung dieser Linienführung trotz der Mehrkosten von nahezu 4 Millionen aus wirtschaftlichen und militärischen Gründen den Vorzug geben zu sollen. Der Kostenanschlag für diese 44 Werst längere Anfangsstrecke von 227 Werst ist mit 19 880 250 Rbl. vom Kaiser genehmigt worden.

Im Laufe der Debatte sollte es sich jedoch bald zeigen, wie sehr diese eigentlich sekundäre Frage — welche der beiden Linienführungen gewählt werden solle — zur Verschärfung der Gegensätze beitrug.

Nun zu den Verhandlungen selbst.

Abgesehen von den Referaten der Kommissionsredner, den Reden des Verkehrsministers und des Gehilfen des Kriegsministers waren nicht weniger als 78 Redner angemeldet — ein beredtes Zeichen weitestgehenden Interesses.

Der Berichterstatter der Dumakommission der Verkehrswege — Markow I — streift die Vorgeschichte des Projektes der Amurbahn. Schon unter Alexander III. war der Anschluß des fernen Ostens an das Schienennetz Innerrußlands beschlossene Sache. 1893 reichte die Eisenbahn bis Strjetansk (6400 Werst von Moskau).

Als man dann an die Vorarbeiten für die Amurbahn ging, zeigten sich die gewaltigen Schwierigkeiten. Die Regierung ließ die Amurbahn fallen und beschritt mit dem Bau der Mandschureibahn einen falschen Weg. Gegenwärtig werden an dieser 17 Millionen Rbl. jährlich zusetzt, ganz abgesehen davon, daß das Nutzungsrecht nur noch etwa 31 Jahre läuft.

Graf Witte, der frühere Ministerpräsident, vertrat einmal in einer Rede die Ansicht, Rußlands historische Mission hätte am Baikalsee ihre natürliche Grenze — was dahinter läge, müsse man fallen lassen! —

„Solche Perlen aber wie das Ussuri- und Amurgebiet kann man aber doch nicht fortwerfen.“ Wie aber sie erhalten? Zwei Wege gibt es: entweder in der Hoffnung auf das Fortbestehen loyaler Beziehungen zu den Grenznachbarn auf jede Sicherung der strategischen Linien zu verzichten oder aber — die Amurbahn zu bauen. Und für diesen letzten Standpunkt tritt die Dumakommission ein.

Die Ergebnisse der Vorarbeiten leiden an erheblichen Mängeln. Die ins Amurgebiet entsandten Ingenieure haben unter riesigen Entbehrungen zu leiden gehabt, drei von ihnen sind im Felde gestorben. In erster Reihe liegt die Schuld an der mangelhaften Ausrüstung der ins Feld gesandten Ingenieure. Zur Photo-Topographie, wie sie der Westen kennt, konnten sie nicht greifen. Da zudem die Arbeiten auf der Strecke vom Flusse Bureja bis nach Chabarowsk im Winter ausgeführt sind und wegen der natürlichen Erschwernisse nicht gerade sehr zuverlässig und genau ausfallen konnten, so ist eine Gewähr dafür, daß die für den östlichen Teil der Strecke gewählte Richtung die beste ist und die dafür angestellten Berechnungen durchaus richtig sind, leider nicht vorhanden. Man wird notgedrungen an eine nochmalige Untersuchung und Bearbeitung der Strecke gehen müssen.

Zur Deckung der Kosten sind 750 000 Rbl. vorgesehen. Die Gesamtkosten nach dem Anschlage des Ministeriums der Verkehrsanstalten mit 215 934 000 Rbl. für den Bau und 22 000 000 Rbl. für die Ausrüstung mit 4 Zugpaaren sind sehr niedrig gegriffen. Doch gleichviel, ob die Bahn dafür herzustellen ist, ob die Summe sich durch Verluste an Zinsen für 3—4 Jahre, durch unvorhergesehene Mehrkosten beim Bau selbst nicht bedeutend erhöhen und auf 350—360 Millionen steigern wird, darauf kann es vor der Hand nicht ankommen. Hier handelt es sich nur um zwei Punkte: Aufgabe des Amurgebiets oder Bau der Bahn um jeden Preis.

Die Bahn soll 1912 fertiggestellt sein und aus strategischen Gründen dem Amur parallel in einer Entfernung von mindestens 15—20 Werst und höchstens 120 Werst geführt werden; damit soll für den Kriegsfall einerseits die Möglichkeit einer Beschießung vom Amur her ausgeschaltet und andererseits erreicht werden, daß die Truppen in längstens 4 Tagen zu Fuß am Amur anlangen können.

Jedenfalls ist der Bahnbau dem Unterhalt einer Armee von 100 000 Mann in jenem Gebiete aus wirtschaftlichen Gründen vorzuziehen. Der Unterhalt einer Truppenmacht von 100 000 Mann erfordert 37 000 000 Rbl. jährlich, während für die Verzinsung eines mit 400 Millionen hoch gegriffenen Baukapitals nur 20—22 Millionen Rbl. aufzuwenden sein werden.

Die Kommission bekämpft die Linienführung ab Nertschinsk als eine „Laune des Generalgouverneurs“ und beantragt:

„Die Amurbahn von Kuenga ab mit Zweiglinien nach Nertschinsk und Blagoweschtschensk zu erbauen, die Arbeiten noch in diesem Jahre zu beginnen, die Kosten der Anfangsstrecke ab Kuenga auf 183 Werst mit 16 099 970 Rbl. festzustellen und anzuweisen und für die allgemeinen Vorarbeiten des östlichen Teiles der Amurbahn 750 000 Rbl. zu bewilligen.“

Der Berichterstatter der Landesverteidigungskommission Ssawitsch geht von der durch den Portsmouther Frieden geschaffenen politischen Lage im fernen Osten aus.

Vor dem Kriege konnte Rußland, da es doch in gewissem Sinne Herr der Mandschurei war, dort soviel Truppen halten, wie es wollte, und über die Bahn frei verfügen. Durch den Vertrag von Portsmouth ist Rußland wesentlich in seiner Bewegungsfreiheit eingeengt worden. Der Artikel VII des Vertrages schließt die Benutzung der chinesischen Ostbahn zu strategischen Zwecken aus. Damit sind Rußland im Kriegsfall dort die Hände gebunden, jenes Gebiet Chinas ist seinem Einflusse entzogen und die chinesische Ostbahn aus dem Netze der russischen Schienenwege nach dem fernen Osten ausgeschaltet.

„Im Ernstfalle, wenn die Kanonen sprechen, treten allerdings die Verträge außer Kraft. Aber das China von heute ist ein anderes, als das von früher. Mit seinen schon jetzt zum Teil europäisch geschulten Truppen verfügt es heute über wesentlich andere Streitkräfte als 1900 zur Zeit der Boxerbewegung.“ Gesetzt den Fall, Rußland geriete im fernen Osten in Konflikt und wollte unter Verletzung der Neutralität Chinas die chinesische Ostbahn zu strategischen Zwecken benutzen, so müßte mit der Zerstörung der Bahn gerechnet werden. Gegenüber der in unmittelbarer Nähe der Bahn stationierten stattlichen chinesischen Macht von etwa 4 Divisionen wird Rußlands schwache Grenzwehr nicht imstande sein, die Bahn zu halten und zu schützen. Die wichtigsten Bauwerke, Tunnel, Brücken, alles wird in kürzester Zeit vernichtet sein. Solche ernste Erwägungen geben Rußland zu denken, führen ihm vor Augen, daß seine Verbindung mit dem fernen Osten nur an einem Härchen hängt und in keiner Weise sicher gestellt ist.

Die Sicherstellung des Weges nach der Küste wird nur dann gewährleistet sein, wenn Rußland ausreichende Truppen dorthin verlegt, Festungen baut, Kriegsvorrat anhäuft und für schnelle Beförderungsgelegenheit für Truppennachschübe nach der fernen Mark im Osten sorgt.

Der Schutz der Grenzen jener Gegend und die Wahrung des ungeschmälerten Besitzstandes aber ist nur möglich durch den Bau einer Bahn, einer Bahn auf ausschließlich russischem Gebiet mit russischer Bevölkerung. Darüber befindet sich die Landesverteidigung in völliger Übereinstimmung mit dem Generalstabe; darüber herrscht nur eine Meinung: Will Rußland das überkommene Erbe sich erhalten, so darf es keinen Augenblick zögern und keine Kosten scheuen, um die Bahn zu bauen.

„Das Allheilmittel ist auch sie nicht. Aber ein Glied der gewaltigen Kette bildet sie, die die Grenzmark mit dem Zentrum Rußlands verbindet. Diese Kette wird aus 42 Zugpaaren bestehen. Und insofern steht auch dieser Gesetzentwurf in engem Zusammenhange mit zwei weiteren Plänen, dem Bau des zweiten Gleises der sibirischen Bahn und der Tjeman-Omsker Bahn.“ Nach Fertigstellung der Bahn werden erträgliche Verhältnisse geschaffen sein und Rußland wird an die Verbesserung der inneren Zustände gehen können, ohne für die Grenzmark fürchten zu müssen.

Gewiß, die Gefahr des Zuzugs aus China und Japan liegt nahe. Rußland wird deshalb auf Kräftigung des Gebiets durch Besiedelung mit Russen bedacht sein müssen. Erfolgreich wird die Besiedelung erst sein, wenn sie größeren Umfang angenommen und der Siedler die Gewißheit hat, nicht mehr wie jetzt für Arbeit und Leben fürchten zu müssen.

Der Referent erwartet vom Ministerium der Verkehrsanstalten gewissenhafte Prüfung des Projekts und sorgfältige Überwachung der Arbeiten, zu denen er ausschließlich russische Arbeiter, sowie die Sappeur- und Eisenbahntruppen herangezogen wissen will.

Der Verkehrsminister, Baron Schaufuß, weist ebenfalls auf die Wichtigkeit und Notwendigkeit des beschleunigten Baues der Bahn hin und beleuchtet dann die Einwendungen des Referenten der Dumakommission der Verkehrswege gegen die Linienführung ab Nertschinsk. Ist diese auch 44 Werst länger und über 3 Millionen teurer als die Kuenga-Variante, so bieten sich derartige Vorteile, daß der Mehraufwand wettgemacht wird.

Die Stadt Nertschinsk ist ein wesentlich günstigerer und größerer Platz als Kuenga; durch die Bahn von dort her wird sowohl den Interessen ihrer Einwohner, als auch denen der Heeresverwaltung gedient. Das Nertschatal ist bereits besiedelt und bietet mit 1 Million Desjätinen bebauungsfähigen Landes weiterer Kultur und Besiedelung ein besseres Feld, als das Kuengatal. Wenn auch diese Linie nicht durch Waldgebiete führt, so berührt sie dicht am Flusse Olowa Steinkohlenlager von gleicher Beschaffenheit wie die Petrowsker Gruben, 25 Werst von Nertschinsk, die schon heute die Baikalbahn mit Kohlen versehen. Da die Nachfrage fehlt, findet z. Z. in jenem Gebiete kein Abbau der Kohle statt, doch wird hiermit nach dem Bau der Bahn und der Entwicklung der Industrie begonnen werden. Hiernach sind es also rein sachliche Gründe, aus denen die Regierung für die Nertschinsker Linienführung eingetreten ist. Der Minister schließt mit einem Appell an den Patriotismus der Volksvertretung.

Der Gehilfe des Kriegsministers, Gen.-Leutn. Poliwadow, sieht im Anschluß des fernen Ostens an das eigentliche Rußland die einzige Möglichkeit zur Hebung der fernen, öden und gewaltigen Gebiete. Rußland ist gegenwärtig und wird noch lange Zeit hindurch finanziell nicht in der Lage sein, an allen seinen Grenzen die erforderlichen Truppen zu unterhalten. Es wird also gerade in diesem Gebiet auf die Zufuhr der Streitkräfte aus dem Innern her angewiesen sein, d. h. auf eine leistungsfähige Bahn, wie es die Amurbahn zur Sicherung des Grenzgebietes sein soll. Die Bahn wird aber auch hier zum Kulturträger werden, denn noch immer ist die Kultur der Schiene gefolgt. Die Linienführung ab Nertschinsk ist aus militärischen Gründen vorzuziehen, da hier wenigstens ein Anfang wirtschaftlichen Lebens vorhanden und die Unterbringung größerer Truppenkörper wesentlich erleichtert ist, ebenso die Einrichtung von Intendanturlagern.

Alle diese Möglichkeiten bietet Nertschinsk mit seiner größeren,

sicher zunehmenden Einwohnerzahl und seiner Lage zum Amurgebiet, dem es näher ist als Tschita, während Kuenga nach den ganzen Geländeverhältnissen und der rückständigen Kultur seiner Umgegend es kaum jemals zu einer nennenswerten Bevölkerungsziffer bringen wird.

Jedenfalls wird der Bau der Amurbahn, ungeachtet der großen finanziellen Opfer, ein gewaltiger Schritt vorwärts sein und die Schaffung eines wirtschaftlichen und militärischen Machtfaktors im fernen Osten Rußlands bedeuten. Markow I, der Redner der Dumakommission der Verkehrswege, trat nochmals energisch für die Linienführung ab Kuenga ein.

Als aber nach verschiedenen Reden für und wider den Gesetzentwurf der Abgeordnete Roditschew (Kadett) den Bahnbau besonders leidenschaftlich bekämpft und die Ansiedlungsfähigkeit des Gebietes glatt bestreitet und betont, daß die Bahn weder zum Kulturträger noch zum Machtmittel gegen Japan oder China werden kann, und von der Regierung verlangt, zunächst im Innern Rußlands für Ordnung und Recht zu sorgen, ergreift der Ministerpräsident Stolypin das Wort. Er faßt die bisherigen Äußerungen der Regierungsvertreter nochmals zusammen und widerlegt die geltend gemachten Bedenken:

„Die strategischen Erwägungen beim Bahnbau dienen nicht kriegerischer Politik, sie sollen nur Rußlands nationale und Kultur-Arbeit im fernen Osten decken. Bei einem Landbesitze, wie ihn Rußland hat, muß man für Mittel sorgen, Truppen hin- und herwerfen zu können, d. h. für Bahnen.

Festungen dienen einer Armee immer nur als Stützpunkte. Rußland hat riesige Grenzen, bedeutet $\frac{1}{7}$ der Welt.

Gewiß, der Abgeordnete Koditschew hat Recht, wenn er sagt, ein Krieg muß Sache des Volkes sein, es handelt sich aber hierbei nicht um Krieg. Vernachlässigt Rußland seine Grenzmark, so setzen sich Fremdvölker darin fest; schon ist der Anfang damit gemacht. Nur durch planmäßige Besiedlung der Grenzmark ist dagegen anzukämpfen. Diese ist aber ohne Eisenbahn überhaupt nicht denkbar.

Man weist auf das schlechte Klima im Amurgebiet hin. War nicht das blühende Deutschland früher ein Urwald? Was war das Ussurigebiet früher, vor dem Bahnbau, und was ist es jetzt? Man verwirft die Linienführung ab Nertschinsk ohne eingehende Begründung.

Ein Staatsgebiet ungenutzt lassen, ist Verschwendung. Wenn Rußland die Mark im Osten nicht ausnutzt, werden andere es tun.

Die Amurbahn soll nur von russischen Händen erbaut werden, der russische Pionier wird die Arbeit leisten.

China wird die Mandchureibahn nach Ablauf der Konzession über-

nehmen, also muß Rußland die Amurbahn bauen; das gebieten die Selbstachtung und die Selbsterhaltung.

Gewiß, es handelt sich um ein großes Opfer, doppelt schwer nach dem Kriege. Aber Frankreich hat 5 Milliarden aufgebracht als Kriegskontribution an den Sieger, Rußlands Kontribution sei die Amurbahn.

Und weil Rußland die volle Verantwortung für Unterlassungssünden vor den Nachkommen tragen muß, darf die Niederlage seiner Armee nicht zur nationalen Erniedrigung werden.

Schlägt man dem russischen Doppeladler den Kopf ab, der nach Osten schaut, so bleibt nicht ein einköpfiger Adler, sondern eine Mißgestalt. — Haben die Finanzen aber den schweren Krieg und die Revolution ausgehalten, so werden sie auch die Bahn und mehr aushalten. Die Haltung der Duma wird den Kredit des Vaterlandes heben.

Es handelt sich um eine große, nationale Tat.“

Dem begeisterten Beifalle der Rechten und des Zentrums folgten einige weitere Reden für und wider. Sodann aber wurde der Beschluß gefaßt, nur noch sechs Redner, drei für und drei gegen das Projekt zuzulassen.

Die Annahme des Gesetzes erfolgte schließlich in namentlicher Abstimmung in erster Lesung mit 212 gegen 101 Stimmen. Dr. M.



Deutschlands Getreideernte im Jahre 1906 und die Eisenbahnen.¹⁾

Von
C. Thamer.

In nachstehender Arbeit entspricht die Getreideernte des Jahres 1906 den Angaben in dem ersten Vierteljahrsheft 1907 zur Statistik des Deutschen Reiches.

Die Verkehrsbewegung ist wie in den Vorjahren für die Beförderung von Getreide und Mehl auf den Eisenbahnen nach der Statistik der Eisenbahngüterbewegung, die Beförderung auf den Binnengewässern nach der Reichsstatistik über den Binnenschiffahrtsverkehr und endlich die Beförderung zur See nach den Handelskammerberichten, soweit diese darüber Aufschluß bieten (die Ein- und Ausfuhr auf der Ems nach der Reichsstatistik über den Binnenschiffahrtsverkehr), dargestellt worden.

In der folgenden Übersicht sind zunächst die Gesamternteerträge der Jahre 1904 bis 1906 den Ziffern des Gesamteisenbahnverkehrs der Jahre 1904 bis 1906 gegenübergestellt.

	Weizen	Roggen	Gerste	Hafer	Mehl usw.	Zusammen
	t	t	t	t	t	t
Ernte für das Erntejahr 1904	4 258 655	10 060 762	2 948 184	6 936 003	—	24 203 604
Gesamteisen- bahnverkehr 1904	2 707 408	1 955 217	2 177 162	1 463 627	5 188 328	13 491 742
Ernte für das Erntejahr 1905	4 186 940	9 606 827	2 921 953	6 546 502	—	23 262 222
Gesamteisen- bahnverkehr 1905	2) 2 670 035	1 924 754	2 120 106	1 683 209	5 201 910	13 600 014
Ernte für das Erntejahr 1906	4 398 517	9 625 738	3 111 309	8 431 379	—	25 566 943
Gesamteisen- bahnverkehr 1906	2) 2 863 295	1 930 526	2 403 096	1 897 284	5 567 696	14 661 897

¹⁾ Vgl. zuletzt Archiv für Eisenbahnwesen 1907 S. 700 ff.

²⁾ Abweichend von den vorjährigen Angaben ist hier der Binnenverkehr der Wilhelm-Luxemburg-Bahn und Teile des Versandes der genannten Bahn nach Belgien, Frankreich und Holland nicht mehr mitenthalten.

Der Gesamteisenbahnverkehr betrug also in Prozenten der Ernte:

	Weizen	Roggen	Gerste	Hafer	Mehl usw.	Zusammen
im Jahre 1904 .	64	19	74	21	(21) ¹⁾	56
„ „ 1905 .	64	20	73	26	(22) ¹⁾	58
„ „ 1906 .	65	20	77	23	(22) ¹⁾	57
durchschnittlich	64	20	75	23	(22) ¹⁾	57

Der Eisenbahnverkehr war	Verkehr innerhalb der einzelnen Ver- kehrsbezirke	Versand	Empfang	+ Mehr- — Minder- empfang	
		der Verkehrsbezirke			
		t	t		
bei Weizen und Spelz .	1904	1 305 673	1 301 859	1 207 789	— 94 070
	1905	1 310 859	1 275 587	1 166 067	— 109 520
	1906	1 403 877	1 381 852	1 241 882	— 139 970
„ Roggen	1904	998 821	947 665	906 997	— 40 668
	1905	1 040 437	835 522	825 108	— 10 414
	1906	1 031 997	843 549	869 002	+ 25 453
„ Gerste	1904	985 117	999 592	1 177 110	+ 177 518
	1905	916 078	911 641	1 192 144	+ 280 502
	1906	1 020 584	1 105 325	1 370 648	+ 265 323
„ Hafer	1904	611 754	734 088	763 534	+ 29 446
	1905	629 273	835 023	976 541	+ 141 518
	1906	699 723	1 015 359	1 110 899	+ 95 740
„ Mehl, Mühlenfabrikaten u. Kleie	1904	2 028 668	2 631 828	3 115 522	+ 483 694
	1905	2 047 387	2 635 391	3 125 109	+ 489 718
	1906	2 259 406	2 721 610	3 277 580	+ 555 970

¹⁾ der Gesamternte.

(Fortsetzung auf S. 656.)

Weizen und

No.	Bezeichnung der Verkehrsbezirke	Ernte im Jahre 1906	Güterbewegungsstatistik vom		
			Verkehr innerhalb der einzelnen Ver- kehrsbezirke	Versand	Empfang
1	2	3	4	5	6
1	Provinzen Ost- u. Westpreußen	342 701	94 296	64 952	19 856
2	Ost- und westpreußische Häfen		138	6 037	59 247
3	Provinz Pommern	137 101	37 274	21 222	19 112
4	Pommersche Häfen		458	5 246	16 910
5	Großh. Mecklenburg usw.	132 484	29 439	41 874	3 652
6	Häfen Rostock, Lübeck, Kiel .		575	863	47 446
7	Prov. Schleswig-Holstein usw.	139 600	29 065	17 746	2 128
8	Elbhäfen		222	1 762	3 748
9	Weserhäfen	308 916	723	2 879	519
10	Emshäfen		111	91	1 237
11	Hannover, Braunschweig, Olden- burg und Lippe-Schaumburg	165 959	110 850	19 473	20 846
12	Provinz Posen		73 919	22 562	8 580
13	Reg.-Bez. Oppeln	117 210	21 305	4 218	15 196
14	Stadt Breslau	299 837	331	2 228	34 327
15	Reg.-Bez. Breslau und Liegnitz		79 429	38 146	17 185
16	Berlin	122 137	488	649	21 106
17	Provinz Brandenburg		51 181	32 852	28 144
18	Reg.-Bez. Magdeburg und Anhalt	224 473	99 048	36 549	16 398
19	Reg.-Bez. Merseburg und Thü- ringen	391 007	95 556	72 172	18 817
20	Königreich Sachsen	143 749	135 965	9 409	57 396
21	Provinz Hessen-Nassau, Ober- hessen usw.	190 414	75 659	27 329	21 004
22	Ruhrrevier (Westfalen)	188 893	3 271	4 761	63 863
24	Provinz Westfalen, Waldeck .		27 552	19 736	41 192
23	Ruhrrevier (Rheinprovinz) . .	209 684	14 468	15 948	45 397
25	Rheinprovinz rechts des Rheins usw.		2 854	6 867	15 565
26	Rheinprovinz links des Rheins und Birkenfeld	122 269	80 549	37 538	49 322
27	Saarrevier usw.		586	391	10 094
28	Duisburg, Hochfeld, Ruhrort .	106 188	1 356	132 545	4 686
29	Lothringen		25 246	21 528	16 090
30	Elsaß	23 742	32 319	59 723	31 642
31	Bayerische Pfalz		6 958	1 159	129 904
32	Großh. Hessen	20 491	61 932	17 289	18 985
33	Großh. Baden	162 659	29 297	55 230	189 669
34	Mannheim und Ludwigshafen .		2 962	522 161	4 115
35	Königreich Württemberg und Hohenzollern	278 007	32 851	3 892	119 761
36	Königreich Bayern	570 946	145 344	54 823	59 745
	Überhaupt	4 398 517	1 403 877	1 381 852	1 241 882

Spelz (Tonnen)

Jahre 1906		Seeschiffahrts- verkehr 1906		Binnenschiffahrts- verkehr 1906		Überhaupt		Demnach zur Ver- wendung	No. der Verkehrsbezirke
Mehr-		Mehr-		Mehr-		Mehr-			
Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand (7+9+11)	Empfang (8+10+12)		
7	8	9	10	11	12	13	14	15	
.	8 116	58 649	.	.	1 422	49 111	.	293 590	1
.	9 554	25 880	.	4 631	.	20 957	.	116 144	2
.	8 361	.	13 926	.	2 719	.	25 006	157 490	3
13 632	.	.	435 586	175 208	.	.	246 746	386 346	4
.	9 159	.	122 707	16 467	.	.	115 399	424 315	5
13 982	.	.	.	579	.	14 561	.	151 398	6
.	10 977	.	.	349	.	.	10 628	127 838	7
.	11 138	.	.	.	364	.	11 502	311 389	8
.	15 748	.	.	.	48 565	.	64 313	186 450	9
20 151	.	.	.	.	50 607	.	30 456	254 929	10
53 355	.	.	.	.	.	53 355	.	337 652	11
.	47 987	.	.	.	48 501	.	96 488	240 237	12
6 325	.	.	.	.	35 663	.	29 338	219 752	13
.	80 558	.	.	.	46 860	.	127 418	316 311	14
68 227	.	.	.	.	142 749	.	74 522	284 206	15
5 438	.	.	.	.	20 573	.	15 135	137 404	16
2 083	.	.	.	.	145 486	.	117 403	223 591	17
.	128 745	.	.	.	.	.	128 745	152 487	18
.	1 696	.	.	.	82 781	.	84 477	104 968	19
383 607	.	.	.	.	917 267	.	533 660	696 319	20
.	115 869	.	.	.	11 127	.	126 996	405 003	21
.	4 922	.	.	.	34 473	.	39 395	610 341	22
592 800	452 830	84 529	572 219	197 234	1 589 157	137 984	1 877 627	6 138 160	23
452 830			84 529		197 234		137 984		24
139 970			487 690		1 391 923		1 739 643		25

No.	Bezeichnung der Verkehrsbezirke	Roggen Güterbewegungsstatistik vom			
		Ernte im Jahre 1906	Verkehr innerhalb der einzelnen Ver- kehrsbezirke	Versand	Empfang
1	2	3	4	5	6
1	Provinzen Ost- u. Westpreußen	1 117 228	76 185	166 384	23 898
2	Ost- und westpreußische Häfen		622	968	178 147
3	Provinz Pommern	650 953	57 551	56 175	16 451
4	Pommersche Häfen		2 651	3 713	67 694
5	Großh. Mecklenburg usw.	332 319	26 442	37 475	3 927
6	Häfen Rostock, Lübeck, Kiel		467	1 908	37 366
7	Prov. Schleswig-Holstein usw.	281 158	15 847	11 798	3 797
8	Elbhäfen		134	1 569	6 207
9	Weserhäfen	871 511	1 923	16 222	2 096
10	Emshäfen		745	4 673	600
11	Hannover, Braunschweig, Olden- burg und Lippe-Schaumburg	997 086	66 975	10 874	37 384
12	Provinz Posen		194 127	143 009	9 359
13	Reg.-Bez. Oppeln	617 306	26 545	7 038	30 399
14	Stadt Breslau		266	503	39 423
15	Reg.-Bez. Breslau und Liegnitz	925 092	60 105	47 023	44 413
16	Berlin		586	2 411	29 720
17	Provinz Brandenburg	314 576	87 492	82 814	19 654
18	Reg.-Bez. Magdeburg und Anhalt		36 529	27 874	8 949
19	Reg.-Bez. Merseburg und Thü- ringen	455 745	52 524	21 549	39 801
20	Königreich Sachsen	400 220	133 316	6 578	91 241
21	Provinz Hessen-Nassau, Ober- hessen usw.	454 616	16 748	6 532	15 616
22	Ruhrrevier (Westfalen)		3 211	5 115	28 367
24	Provinz Westfalen, Waldeck	11 146	20 718	13 745	15 322
23	Ruhrrevier (Rheinprovinz)		11 146	13 200	36 903
25	Rheinprovinz rechts des Rheins usw.	440 679	3 858	10 050	7 424
26	Rheinprovinz links des Rheins und Birkenfeld		35 260	28 570	31 200
27	Saarrevier usw.	40 196	1 598	1 197	3 909
28	Duisburg, Hochfeld, Ruhrort		7 355	68 936	3 839
29	Lothringen	41 521	4 324	6 023	899
30	Elsaß		4 699	2 507	4 050
31	Bayerische Pfalz	107 491	7 545	4 130	7 795
32	Großh. Hessen	92 731	11 900	6 881	3 978
33	Großh. Baden		13 010	1 676	6 944
34	Mannheim und Ludwigshafen	73 427	136	18 098	1 252
35	Königreich Württemberg und Hohenzollern		56 247	938	1 017
36	Königreich Bayern	717 184	48 519	10 314	8 638
Überhaupt		9 625 738	1 031 997	843 549	869 002

(Tonnen)									No. der Verkehrsbezirke.
Jahre 1906		Seeschiffahrts- verkehr 1906		Binnenschiffahrts- verkehr 1906		Überhaupt		Demnach zur Ver- wendung	
Mehr-		Mehr-		Mehr-		Mehr-			
Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand (7+9+11)	Empfang (8+10+12)		
7	8	9	10	11	12	13	14	15	
	34 693	122 608	.	2 836	.	90 751	.	1 086 477	1
	24 257	52 872	.	88 933	.	117 548	.	533 405	2
	910	.	7 947	12 368	.	3 511	.	328 808	3
3 363	.	.	160 611	82 589	.	.	74 659	355 817	4
	8 311	.	137 891	7 601	.	.	138 601	1 010 112	5
133 650	.	.	.	90 951	.	224 601	.	772 485	6
	23 361	.	.	.	.	.	23 361	317 150	7
	36 310	.	.	38 130	.	1 820	.	615 486	8
35 651	.	.	.	.	215 178	.	179 327	1 104 419	9
18 925	.	.	.	.	88 340	.	69 415	383 991	10
	18 252	.	.	.	.	.	18 252	473 997	11
	84 663	.	.	.	13 494	.	98 157	498 377	12
	9 084	.	.	.	8 752	.	17 836	302 499	13
	24 829	.	.	.	8 808	.	33 637	488 253	14
38 618	.	.	.	.	279 052	.	240 434	681 113	15
5 124	.	.	.	.	688	4 436	.	35 760	16
	1 543	.	.	.	1 650	.	3 193	44 718	17
	3 665	.	.	.	.	.	3 665	111 156	18
2 903	.	.	.	.	23 815	.	20 912	113 643	19
6 578	.	.	.	.	42 686	.	36 108	109 535	20
	2 263	.	.	.	43	.	2 306	58 553	21
1 676	.	.	.	.	8 270	.	6 594	728 778	22
246 688	272 141	175 480	306 449	323 408	690 776	442 667	966 457	10 149 528	23
	246 688		175 480		323 408		442 667		24
	25 453		130 969		367 368		523 790		25

No.	Bezeichnung der Verkehrsbezirke	Ernte im Jahre 1906	Güterbewegungsstatistik vom		
			Verkehr innerhalb der einzelnen Ver- kehrsbezirke	Versand	Empfang
1	2	3	4	5	6
1	Provinzen Ost- u. Westpreußen	325 303	36 579	49 724	39 717
2	Ost- und westpreußische Häfen		856	23 962	100 495
3	Provinz Pommern	135 153	13 135	16 252	12 552
4	Pommersche Häfen		366	11 051	12 002
5	Großh. Mecklenburg usw.	56 290	8 567	6 729	7 868
6	Häfen Rostock, Lübeck, Kiel		661	18 532	7 347
7	Prov. Schleswig-Holstein usw.	119 904	38 748	3 870	39 267
8	Elbhäfen		1 142	48 912	2 159
9	Weserhäfen	54 261	9 999	227 317	361
10	Emshäfen		500	11 983	703
11	Hannover, Braunschweig, Olden- burg und Lippe-Schaumburg	238 155	40 811	5 899	282 659
12	Provinz Posen		58 146	66 247	10 064
13	Reg.-Bez. Oppeln	109 410	14 801	4 900	32 503
14	Stadt Breslau	202 591	1 296	5 206	31 154
15	Reg.-Bez. Breslau und Liegnitz		36 713	41 186	32 896
16	Berlin	159 478	1 496	12 775	30 213
17	Provinz Brandenburg		43 617	40 942	22 049
18	Reg.-Bez. Magdeburg und Anhalt	164 715	81 191	88 825	8 795
19	Reg.-Bez. Merseburg und Thü- ringen	319 281	93 376	24 759	114 196
20	Königreich Sachsen	54 569	51 222	7 403	75 663
21	Provinz Hessen-Nassau, Ober- hessen usw.	74 702	19 573	7 000	27 079
22	Ruhrrevier (Westfalen)	25 117	4 226	1 144	61 942
24	Provinz Westfalen, Waldeck		87 905	17 372	45 485
23	Ruhrrevier (Rheinprovinz)	61 022	7 712	9 094	42 440
25	Rheinprovinz rechts des Rheins usw.		2 261	11 024	9 659
26	Rheinprovinz links des Rheins und Birkenfeld	7 510	44 974	21 919	36 438
27	Saarrevier usw.		68	10	2 552
28	Duisburg, Hochfeld, Ruhrort	89 090	2 082	129 189	580
29	Lothringen		1 603	957	1 456
30	Elsaß	63 555	20 699	11 371	4 474
31	Bayerische Pfalz	83 701	2 509	9 213	21 340
32	Großh. Hessen	91 454	26 940	35 976	14 105
33	Großh. Baden		31 113	11 478	36 736
34	Mannheim und Ludwigshafen	146 009	2 366	58 457	12 590
35	Königreich Württemberg und Hohenzollern		24 216	5 483	47 409
36	Königreich Bayern	530 039	209 115	59 129	143 659
Überhaupt		3 111 309	1 020 584	1 105 325	1 370 648

(Tonnen)

Jahre 1906		Seeschiffahrts- verkehr 1906		Binnenschiffahrts- verkehr 1906		Überhaupt		Demnach zur Ver- wendung	No. der Verkehrsbezirke
Mehr-		Mehr-		Mehr-		Mehr-			
Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand (7+9+11)	Empfang (8+10+12)		
7	8	9	10	11	12	13	14	15	
.	66 526	44 104	.	.	1 644	.	24 066	349 369	1
2 779	.	.	9 803	84 703	.	27 679	.	107 474	2
10 046	.	.	60 723	.	881	.	51 558	107 848	3
11 356	.	.	618 089	236 887	.	.	369 846	489 750	4
.	38 524	.	379 348	85 851	.	.	332 021	386 282	5
56 183	.	.	.	22 921	.	79 104	.	159 051	6
.	27 603	.	.	12 476	.	.	15 127	124 537	7
.	17 658	.	.	20 842	.	3 184	.	199 407	8
1 455	.	.	.	.	122 098	.	120 643	280 121	9
80 030	.	.	.	.	164 801	.	84 771	249 486	10
.	89 437	.	.	.	.	.	89 437	408 718	11
.	68 255	.	.	.	117 856	.	186 111	240 680	12
.	20 079	.	.	.	15 989	.	36 068	110 770	13
.	88 912	.	.	.	116 054	.	204 966	230 083	14
79 567	.	.	.	.	286 704	.	207 137	268 159	15
.	499	.	.	.	.	.	499	8 009	16
6 897	12 167	.	.	.	3 400	3 497	12 167	85 593	17
21 871	.	.	.	.	9 941	11 930	.	75 722	18
20 609	.	.	.	.	105 115	.	84 506	175 960	19
.	41 926	.	.	.	2 493	.	44 419	190 428	20
.	84 580	.	.	.	57 950	.	142 480	672 519	21
290 793	556 116	44 104	1 067 963	413 680	1 004 926	125 394	2 005 822	4 991 737	22
	290 793		44 104		413 680		125 394		23
	265 323		1 023 859		591 246		1 880 428		24

		Hafer			
No.	Bezeichnung der Verkehrsbezirke	Ernte im Jahre 1906	Güterbewegungsstatistik vom		
			Verkehr innerhalb der einzelnen Ver- kehrsbezirke	Versand	Empfang
1	2	3	4	5	6
1	Provinzen Ost- u. Westpreußen	896 213	22 215	131 870	4 456
2	Ost- und westpreussische Häfen		346	889	268 727
3	Provinz Pommern	571 193	26 316	68 985	3 801
4	Pommersche Häfen		1 573	3 946	55 729
5	Großh. Mecklenburg usw.	323 237	14 850	36 671	1 739
6	Häfen Rostock, Lübeck, Kiel		315	7 264	23 170
7	Prov. Schleswig-Holstein usw.	465 074	17 284	15 042	7 396
8	Elbhäfen		687	5 555	28 390
9	Weerhäfen		2 460	17 023	1 288
10	Emshäfen	676 801	122	942	1 575
11	Hannover, Braunschweig, Olden- burg und Lippe-Schaumburg		41 312	12 709	72 263
12	Provinz Posen	295 959	21 349	45 195	2 634
13	Reg.-Bez. Oppeln	258 491	21 430	21 208	8 978
14	Stadt Breslau	496 398	1 378	555	47 038
15	Reg.-Bez. Breslau und Liegnitz		24 277	38 254	16 174
16	Berlin	470 027	10 931	14 244	74 739
17	Provinz Brandenburg	268 320	19 246	38 365	24 892
18	Reg.-Bez. Magdeburg und Anhalt		63 776	103 479	4 873
19	Reg.-Bez. Merseburg und Thü- ringen	528 535	31 184	8 644	56 138
20	Königreich Sachsen	430 996	71 986	6 378	31 928
21	Provinz Hessen-Nassau, Ober- hessen usw.	364 415	35 316	12 944	15 082
22	Ruhrrevier (Westfalen)	377 777	4 225	2 157	86 517
24	Provinz Westfalen, Waldeck		26 071	11 768	26 068
23	Ruhrrevier (Rheinprovinz)		11 717	13 201	67 874
25	Rheinprovinz rechts des Rheins usw.	565 324	3 865	9 890	12 688
26	Rheinprovinz links des Rheins und Birkenfeld		32 371	21 822	29 206
27	Saarrevier usw.		963	394	16 861
28	Duisburg, Hochfeld, Ruhrort		1 666	166 665	1 999
29	Lothringen	135 173	11 374	8 160	14 407
30	Elsaß	44 969	15 267	16 318	15 953
31	Bayerische Pfalz	62 620	2 233	2 205	9 693
32	Großh. Hessen	52 865	5 765	9 166	11 532
33	Großh. Baden	119 563	22 126	24 909	20 566
34	Mannheim und Ludwigshafen		978	65 632	2 470
35	Königreich Württemberg und Hohenzollern	243 756	30 727	26 833	17 030
36	Königreich Bayern	783 673	101 622	45 877	27 118
Überhaupt		8 431 379	699 723	1 015 159	1 110 899

(Tonnen)

Jahre 1906		Seeschiffahrts- verkehr 1906		Binnenschiffahrts- verkehr 1906		Überhaupt		Demnach zur Ver- wendung	No. der Verkehrsbezirke
Mehr-		Mehr-		Mehr-		Mehr-			
Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand (7+9+11)	Empfang (8+10+12)		
7	8	9	10	11	12	13	14	15	
.	140 423	254 601	.	.	686	113 492	.	782 721	1
13 401	.	5 931	.	50 708	.	70 040	.	501 153	2
19 026	.	.	20 398	3 699	.	2 327	.	320 910	3
.	15 188	.	103 706	80 476	.	.	38 418	503 492	4
.	44 452	.	44 515	19 986	.	.	68 981	745 782	5
42 561	.	.	.	2 352	.	44 913	.	251 046	6
12 230	.	.	.	8 987	.	21 217	.	237 274	7
.	24 403	.	.	51 068	.	26 665	.	469 733	8
.	46 932	.	.	.	112 124	.	159 056	629 083	9
98 606	.	.	.	.	74 080	24 526	.	248 794	10
.	47 494	.	.	.	.	.	47 494	576 029	11
.	25 550	.	.	.	7 086	.	32 636	463 632	12
.	2 138	.	.	.	16 379	.	18 517	382 932	13
.	98 660	.	.	.	25 174	.	123 834	501 616	14
83 345	.	.	.	.	185 270	.	101 925	667 249	15
.	6 247	.	.	.	262	.	6 509	141 682	16
365	.	.	.	.	27 344	.	26 979	71 948	17
.	7 488	.	.	.	.	.	7 488	70 108	18
.	2 366	.	.	.	26 897	.	29 263	82 128	19
7 505	.	.	.	.	105 588	.	38 083	157 646	20
9 803	.	.	.	.	1 018	8 785	.	234 971	21
18 759	.	.	.	.	19 318	.	559	784 232	22
365 601	461 341	260 532	168 619	217 276	601 226	311 965	699 742	8 819 156	23
	365 601	168 619			217 276		311 965		24
	95 740	91 913			383 950		387 777		25

Mehl, Mühlen.

No.	Bezeichnung der Verkehrsbezirke	Güterbewegungsstatistik		
		Verkehr innerhalb der einzelnen Verkehrsbezirke	Versand	Empfang
1	2	3	4	5
1	Provinzen Ost- u. Westpreußen	156 574	201 663	264 246
2	Ost- und westpreußische Häfen	1 829	113 258	163 736
3	Provinz Pommern	43 551	27 508	88 712
4	Pommersche Häfen	778	67 209	18 784
5	Großh. Mecklenburg usw.	11 911	27 633	32 138
6	Häfen Rostock, Lübeck, Kiel	1 262	23 696	17 419
7	Prov. Schleswig-Holstein usw.	28 738	18 760	97 175
8	Elbhäfen	18 485	230 638	38 617
9	Weserhäfen	3 165	108 173	5 252
10	Emshäfen	596	2 049	2 639
11	Hannover, Braunschweig, Olden- burg und Lippe-Schaumburg	149 815	169 885	198 914
12	Provinz Posen	124 283	88 904	147 351
13	Reg.-Bez. Oppeln	81 146	38 627	93 156
14	Stadt Breslau	488	51 097	40 812
15	Reg.-Bez. Breslau und Liegnitz	75 757	67 025	145 788
16	Berlin	1 315	36 719	72 448
17	Provinz Brandenburg	104 961	83 299	154 499
18	Reg.-Bez. Magdeburg und Anhalt	114 218	124 154	68 086
19	Reg.-Bez. Merseburg und Thü- ringen	136 652	66 660	202 217
20	Königreich Sachsen	317 686	97 117	155 036
21	Provinz Hessen-Nassau, Ober- hessen usw.	94 736	32 054	128 661
22	Ruhrrevier (Westfalen)	61 292	50 289	132 562
24	Provinz Westfalen, Waldeck	50 982	54 261	112 516
23	Ruhrrevier (Rheinprovinz)	37 845	70 408	132 716
25	Rheinprovinz rechts des Rheins usw.	16 938	38 668	55 283
26	Rheinprovinz links des Rheins und Birkenfeld	137 867	80 852	119 905
27	Saarrevier usw.	7 891	4 914	54 122
28	Duisburg, Hochfeld, Ruhrort	1 993	182 759	11 245
29	Lothringen	24 037	10 730	34 242
30	Elsaß	69 574	43 824	33 857
31	Bayerische Pfalz	46 558	73 014	46 249
32	Großh. Hessen	38 900	69 298	56 781
33	Großh. Baden	67 432	114 529	75 634
34	Mannheim und Ludwigshafen	2 811	165 329	14 676
35	Königreich Württemberg und Hohenzollern	62 355	39 656	96 453
36	Königreich Bayern	164 985	46 951	165 705
	Überhaupt	2 259 406	2 721 610	3 277 580

fabrikate, Kleie (Tonnen)

vom Jahre 1906		Seeschiffsverkehr 1906		Binnenschiffsverkehrs- verkehr 1906		Überhaupt		No. der Verkehrsbezirke
Mehr-		Mehr-		Mehr-		Mehr-		
Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	
6	7	8	9	10	11	12 (6+8+10)	13 (7+9+11)	
.	113 061	106 915	.	.	13 411	.	19 557	1
.	12 779	55 704	.	11 587	.	54 512	.	2
1 772	.	29 571	.	19 626	.	50 969	.	3
113 606	.	.	306 657	100 930	.	.	92 121	4
73 302	.	23 644	.	10 043	.	106 989	.	5
.	58 447	.	.	16 687	.	.	41 760	6
.	54 529	.	.	3 374	.	.	51 155	7
.	68 478	.	.	22 530	.	.	45 948	8
.	106 929	.	.	.	100 819	.	207 748	9
56 118	.	.	.	.	50 486	5 632	.	10
.	135 557	.	.	.	.	.	135 557	11
.	57 919	.	.	.	16 394	.	74 313	12
.	96 607	.	.	.	29 742	.	126 349	13
.	140 528	.	.	.	24 625	.	165 153	14
4 332	.	.	.	.	76 972	.	72 640	15
.	23 512	.	.	47	.	.	23 465	16
9 967	.	.	.	.	6 645	3 322	.	17
26 765	.	.	.	.	.	26 765	.	18
12 517	.	.	.	.	9 674	2 843	.	19
189 548	.	.	.	8 044	.	197 592	.	20
.	56 797	.	.	154	.	.	56 648	21
.	118 754	.	.	.	29 777	.	148 531	22
487 927	1 043 897	215 834	306 657	193 022	358 545	448 624	1 260 940	23
	487 927		215 834		193 022		448 624	24
	555 970		90 823		165 523		812 316	25

(Fortsetzung von S. 645.)

		Es wurden in Deutschland geerntet	Der Verkehr innerhalb der einzelnen Verkehrs- bezirke	Der Versand	Der Mehr- oder Minder- Empfang
		Tonnen	beträgt in Prozenten der Ernte		
Weizen und Spelz.	1904	4 258 665	31	31	— 2
	1905	4 186 945	31	30	— 3
	1906	4 398 517	32	31	— 3
Roggen	1904	10 060 762	10	9	0
	1905	9 606 827	11	9	0
	1906	9 625 738	11	9	0
Gerste	1904	2 948 184	33	34	6
	1905	2 921 953	31	31	10
	1906	3 111 309	33	36	8
Hafer	1904	6 936 003	9	11	0
	1905	6 546 502	9	13	2
	1906	8 431 379	8	12	1

Die auf Seite 647, 649, 651, 653 und 655 am Schlusse ermittelten Ziffern geben die Mengen an, die Deutschland nach dem Ausland versandt oder von dort empfangen hat.

	Weizen		Roggen		Gerste		Hafer		Mehl usw. Kleie	
	Tonnen		Tonnen		Tonnen		Tonnen		Tonnen	
	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang
Über die Landgrenzen hat Deutschland im Verkehr mit:										
Rußland	238	21 720	278	27 704	1	54 598	7	153 099	65	146 761
Polen	580	3 521	2 513	2 388	52	19 805	706	4 631	385	225 409
Galizien usw.	2	19 473	.	10 503	5	17 480	8	6 198	57	77 505
Rumänien . . . . .	.	428	2	266	.	111	.	112	11	775
Ungarn usw.	3	3 483	11	1 218	5	68 576	11	176	.	22 342
Serbien . . . . .	.	420	.	.	.	505	.	.	1	348
Böhmen	29	119	42	53	82	72 566	315	409	476	6 226
dem übrigen Österreich	63	3 018	26	745	519	30 631	147	1 582	4 304	81 183
der Schweiz.	200 796	67	5 374	.	6 121	62	75 926	93	7 653	3 609
Italien	34	10	.	20	.	20	10	141	10	1 494
Frankreich	265	288	32	26	6	81	276	556	97	4 851
Luxemburg	3 794	977	255	953	2 194	569	668	1 400	3 237	4 492
Belgien.	424	15 680	1 616	791	21	5 413	257	9 541	1 022	21 640
Holland	3 694	2 724	12 596	4 929	644	4 037	2 632	2 359	5 516	35 373
Dänemark	1 974	.	1 534	136	161	677	3 632	33	3 330	137
Überhaupt	211 896	71 928	24 279	49 732	9 811	275 131	84 595	180 330	26 164	582 145
dazu mit direkten Frachtbriefen im Verkehr mit England und Schweden.	2	.	.	.	.	3	10	15	11	.
	211 898	71 928	24 279	49 732	9 811	275 134	84 605	180 345	26 175	582 145

	Weizen		Roggen		Gerste		Hafer		Mehl usw. Kleie	
	Mehr-		Mehr-		Mehr-		Mehr-		Mehr-	
	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang
T o n n e n										
Über die Zollgrenzen der Wasserstraßen hat Deutsch- land:										
auf der Memel bei Schmaleningken		76		701		482		1 018		5
" Weichsel bei Thorn		1 756		2 228		8 787		1 569		20 636
" Warthe bei Pogorzelle . .										
" dem Rhein bei Emmerich . . .		1 341 028		356 677		420 879		366 187		121 311
" Rhein-Spoykanal b. Keeken	100		546		1 988		348			
" der kanalisiertem Mosel bei No- véant		1 828	289					42		3 583
" dem Rhein-Marnekanal bei La- gard		18 745		977				220	3 630	
" der Elbe bei Schandau		2				102 012	327			578
" Donau bei Passau		35 147		9 201		59 974		484		24 450
" dem Bodensee bei Lindau . . .	6 559		1 556			1 100		15 100	1 400	
Überhaupt	6 659	1 398 582	2 411	369 779	1 988	593 234	670	384 620	5 035	170 558
		6 659		2 411		1 988		670		5 035
		1 801 923		367 368		591 246		383 950		165 523

Weizen und Spelz haben geerntet	1904	1905	1906
	T o n n e n		
Vbz. 36 (Bayern r. d. Rh.)	537 609	577 608	570 946
„ 19 (Rbz. Merseburg und Thüringen)	373 304	370 130	391 007
„ 1 u. 2 (Prov. Ost- u. Westpreußen)	392 096	282 244	342 701
„ 9, 10 u. 11 (Prov. Hannover, Olden- burg, Braunschweig usw.) . . .	306 707	279 170	308 916
„ 14 u. 15 (Rbz. Breslau und Liegnitz)	270 156	271 488	299 887
„ 35 (Württemberg u. Hohenzollern)	270 336	294 799	278 007
„ 18 (Rbz. Magdeburg und Anhalt) .	227 914	211 649	224 473
„ 23, 25, 26, 27 u. 28 (Rheinprovinz) . .	199 340	212 163	209 684
„ 21 (Hessen-Nassau und Oberhessen)	175 153	178 976	190 414
„ 22 u. 24 (Prov. Westfalen, Waldeck und Lippe)	172 685	174 609	188 893
„ 12 (Prov. Posen)	158 683	143 686	165 959
„ 33 u. 34 (Großh. Baden)	151 374	165 255	162 659
„ 20 (Königreich Sachsen)	139 649	139 220	143 749
„ 7 u. 8 (Prov. Schleswig-Holstein u. Elbhäfen)	118 556	144 634	139 600
„ 3 u. 4 (Prov. Pommern)	138 065	126 219	137 101
„ 5 u. 6 (Mecklenburg)	131 807	122 696	132 484
„ 29 (Lothringen)	105 470	120 638	122 269
„ 16 u. 17 (Berlin u. Prov. Brandenburg)	125 690	118 925	122 137
„ 13 (Rbz. Oppeln)	118 855	112 399	117 217
„ 30 (Elsaß)	102 373	95 448	106 188
„ 31 (Pfalz)	24 166	25 236	23 742
„ 32 (Großh. Hessen ohne Oberhessen)	18 667	19 753	20 491
Mit der Eisenbahn haben mehr versandt als empfangen:			
Vbz. 33 u. 34 (Baden)	349 068	371 465	383 607
„ 23, 25, 26, 27 u. 28 (Rheinprovinz) . .	80 255	78 207	68 227
„ 19 (Rbz. Merseburg u. Thüringen)	45 989	29 490	53 355
„ 30 (Elsaß)	1) — 1 816	18 381	28 083
„ 18 (Rbz. Magdeburg und Anhalt) .	16 875	39 944	20 151
„ 12 (Prov. Posen)	14 103	9 351	13 982
„ 7 u. 8 (Prov. Schleswig-Holstein u. Elbhäfen)	10 598	9 757	13 632
„ 21 (Hessen-Nassau und Oberhessen)	11 513	12 112	6 325
„ 29 (Lothringen)	8 333	3 531	5 438
dagegen mehr empfangen als versandt:			
Vbz. 32 (Großh. Hessen ohne Oberhess.)	+ 113	+ 2 995	1 696

1) Das Minuszeichen (—) bedeutet, daß in dem bezeichneten Vorjahr mit der Eisenbahn weniger, das Pluszeichen (+), daß mehr versandt als empfangen ist.

Weizen und Spelz	1904	1905	1906
	T o n n e n		
Vbz. 36 (Bayern r. d. Rh.)	15 029	16 068	4 922
„ 1 u. 2 (Prov. Ost- u. Westpreußen)	38 736	17 815	8 116
„ 5 u. 6 (Mecklenburg, Lübeck u. s. w.)	+ 951	1 322	8 361
„ 9, 10, 11 (Hannover usw., Weser- und Emshäfen)	+ 762	21 384	9 159
„ 3 u. 4 (Prov. Pommern)	2 539	4 005	9 554
„ 13 (Rbz. Oppeln)	16 938	11 281	10 977
„ 14 u. 15 (Rbz. Breslau u. Liegnitz)	844	5 961	11 138
„ 16 u. 17 (Brandenburg)	14 597	13 821	15 748
„ 20 (Königreich Sachsen)	55 318	54 932	47 987
„ 22 u. 24 (Westfalen, Waldeck usw.)	89 303	89 333	80 558
„ 35 (Württemberg u. Hohenzollern)	88 575	115 876	115 869
„ 31 (Pfalz)	120 793	113 915	128 745

Werden die auf S. 647 Sp. 15 ermittelten Mengen als Bedarf der einzelnen Verkehrsbezirke angesehen, so hat die Ernte in Prozenten des Bedarfs betragen in den Jahren:

	1904	1905	1906
	P r o z e n t e		
Vbz. 3 u. 4 (Prov. Pommern)	118	121	118
„ 19 (Rbz. Merseburg und Thüringen)	114	109	117
„ 1 u. 2 (Prov. Ost- und Westpreußen)	106	107	117
„ 12 (Prov. Posen)	108	108	110
„ 36 (Bayern r. d. Rh.)	92	86	94
„ 14 u. 15 (Rbz. Breslau und Liegnitz)	97	98	93
„ 13 (Rbz. Oppeln)	88	91	92
„ 29 (Lothringen)	83	80	89
„ 18 (Rbz. Magdeburg und Herzogtum Anhalt)	101	98	88
„ 21 (Prov. Hessen-Nassau mit Oberhessen)	81	81	87
„ 5 u. 6 (Mecklenburg)	76	101	84
„ 23, 25, 26, 27 u. 28 (Rheinprovinz)	77	47	74
„ 9, 10 u. 11 (Pr. Hann., Oldenb., Braunschw. usw.)	78	74	73
„ 35 (Württemberg und Hohenzollern)	74	70	69
„ 16 u. 17 (Brandenburg)	58	66	64
„ 20 (Königreich Sachsen)	57	56	60
„ 22 u. 24 (Prov. Westfalen, Waldeck usw.)	55	55	60
„ 30 (Elsaß)	54	37	47
„ 7 u. 8 (Prov. Schleswig-Holstein)	32	29	36
„ 33 u. 34 (Baden)	19	20	23
„ 32 (Großherzogtum Hessen ohne Oberhessen)	21	17	20
„ 31 (Pfalz)	17	18	16
Verkehrsbezirke 1 bis 36 zusammen	73	65	72

Roggen haben geerntet	1904	1905	1906
	T o n n e n		
Vbz. 1 u. 2 (Prov. Ost- u. Westpreußen)	1 338 038	1 138 274	1 177 228
„ 12 (Prov. Posen)	1 056 541	944 686	997 086
„ 16 u. 17 (Brandenburg)	981 263	869 369	925 092
„ 9, 10 u. 11 (Prov. Hannover, Oldenburg, Braunschweig usw.)	854 816	870 009	871 511
„ 36 (Bayern r. d. Rh.)	805 372	820 622	717 184
„ 3 u. 4 (Prov. Pommern)	709 663	646 350	650 953
„ 14 u. 15 (Rbz. Breslau und Liegnitz)	593 947	607 017	617 306
„ 19 (Rbz. Merseburg u. Thüringen)	501 407	471 662	455 745
„ 22 u. 24 (Westfalen, Waldeck usw.)	448 379	448 378	454 616
„ 23, 25, 26 u. 27 (Rheinprovinz)	471 324	477 485	440 679
„ 20 (Königreich Sachsen)	429 023	416 451	400 220
„ 5 u. 6 (Mecklenburg)	325 228	321 601	332 319
„ 18 (Rbz. Magdeburg und Anhalt)	304 934	297 534	314 576
„ 13 (Rbz. Oppeln)	290 302	297 460	293 789
„ 21 (Hessen-Nassau u. Oberhessen)	296 011	283 580	284 663
„ 7 u. 8 (Prov. Schleswig-Holstein)	242 168	266 096	281 158
„ 31 (Pfalz)	104 630	114 511	107 491
„ 32 (Großherzogtum Hessen)	97 454	96 136	92 731
„ 33 u. 34 (Baden)	72 943	77 170	73 427
„ 35 (Württemberg u. Hohenzollern)	57 898	62 209	56 247
„ 30 (Elsaß)	42 304	45 024	41 521
„ 29 (Lothringen)	37 117	35 206	40 196
Mit der Eisenbahn haben mehr versandt als empfangen:			
Vbz. 12 (Prov. Posen)	197 358	122 389	133 650
„ 23, 25, 26, 27 u. 28 (Rheinprovinz)	42 438	38 452	38 618
„ 16 u. 17 (Prov. Brandenburg)	50 440	32 985	35 851
„ 18 (Rbz. Magdeburg und Anhalt)	22 723	16 273	18 925
„ 33 u. 34 (Baden)	— 20 931	— 7 992	6 578
„ 29 (Lothringen)	2 568	5 192	5 124
„ 7 u. 8 (Prov. Schleswig-Holstein und Elbhäfen)	— 7 118	1 030	3 363
„ 32 (Großh. Hessen ohne Oberhessen)	6 718	2 458	2 903
„ 36 (Bayern r. d. Rh.)	22 225	27 950	1 676
dagegen mehr empfangen als versandt:			
Vbz. 5 u. 6 (Mecklenburg)	+ 7 339	+ 3 422	910
„ 30 (Elsaß)	563	+ 685	1 543
„ 35 (Württemberg u. Hohenzollern)	1 646	2 281	2 263
„ 31 (Pfalz)	+ 8 203	+ 3 514	3 665

Roggen	1904	1905	1906
	Tonnen		
Vbz. 9, 10 u. 11 (Hannover, Oldenburg, Braunschweig, Weser- u. Emsl.)	18 293	13 079	8 311
„ 21 (Prov. Hessen-Nassau und Oberhessen)	7 105	11 266	9 084
„ 19 (Rbz. Merseburg u. Thüringen)	+ 25 829	+ 9 267	18 252
„ 13 (Rbz. Oppeln)	33 166	26 596	23 361
„ 3 u. 4 (Prov. Pommern)	52 786	22 223	24 257
„ 22 u. 24 (Westfalen, Waldeck usw.)	28 559	29 867	24 829
„ 1 u. 2 (Prov. Ost- u. Westpreußen)	50 250	30 493	34 693
„ 14 u. 15 (Rbz. Breslau u. Liegnitz)	45 470	30 927	36 310
„ 20 (Königreich Sachsen)	80 186	78 475	84 663

Werden die auf S. 649 Sp. 15 ermittelten Mengen als Bedarf der einzelnen Verkehrsbezirke angesehen, so hat die Ernte in Prozenten des Bedarfs betragen:

	1904	1905	1906
	Prozente		
Vbz. 12 (Prov. Posen)	160	143	129
„ 3 u. 4 (Prov. Pommern)	127	121	122
„ 29 (Lothringen)	108	119	112
„ 1 u. 2 (Prov. Ost- und Westpreußen)	103	111	109
„ 5 u. 6 (Mecklenburg)	103	104	101
„ 14 u. 15 (Rbz. Breslau und Liegnitz)	98	98	100
„ 36 (Bayern r. d. Rh.)	103	104	99
„ 31 (Pfalz)	109	103	97
„ 19 (Rbz. Merseburg und Thüringen)	105	102	96
„ 35 (Württemberg und Hohenzollern)	97	96	95
„ 21 (Hessen-Nassau und Oberhessen)	98	93	94
„ 22 u. 24 (Westfalen, Waldeck usw.)	91	92	93
„ 13 (Rbz. Oppeln)	90	92	93
„ 30 (Elsaß)	96	98	92
„ 9, 10 u. 11 (Prov. Hannover, Oldenburg, Braunschweig usw.)	85	89	86
„ 16 u. 17 (Brandenburg)	83	79	84
„ 18 (Rbz. Magdeburg u. Anhalt)	100	82	82
„ 32 (Großherzogtum Hessen ohne Oberhessen)	104	92	81
„ 20 (Königreich Sachsen)	84	82	80
„ 7 u. 8 (Schleswig-Holstein)	98	87	79
„ 33 u. 34 (Baden)	66	69	67
„ 23, 25, 26, 27 u. 28 (Rheinprovinz)	73	68	65
Verkehrsbezirke 1 bis 36 zusammen	99	96	95

Gerste haben geerntet	1904	1905	1906
	T o n n e n		
Vbz. 36 (Bayern i. d. Rh.)	513 555	490 058	530 039
„ 1 u. 2 (Prov. Ost- u. Westpreußen)	308 020	315 973	325 303
„ 19 (Rbz. Merseburg u. Thüringen)	329 373	319 913	319 281
„ 12 (Prov. Posen)	183 665	209 731	238 155
„ 14 u. 15 (Rbz. Breslau u. Liegnitz)	167 498	183 766	202 591
„ 18 (Rbz. Magdeburg und Anhalt) .	165 688	152 880	164 715
„ 16 u. 17 (Brandenburg)	138 656	142 959	159 478
„ 35 (Württemberg u. Hohenzollern)	142 845	150 085	146 009
„ 3 u. 4 (Prov. Pommern)	114 618	111 087	135 153
„ 7 u. 8 (Schleswig-Holstein usw. und Elbhäfen)	125 357	118 440	119 904
„ 13 (Rbz. Oppeln)	105 497	106 005	109 410
„ 33 u. 34 (Baden)	85 966	88 039	91 454
„ 30 (Elsaß)	82 907	84 083	89 090
„ 32 (Großh. Hessen o. Oberhessen)	90 959	78 500	83 701
„ 21 (Hessen-Nassau u. Oberhessen)	77 156	71 383	74 702
„ 31 (Pfalz)	58 720	60 691	63 555
„ 23, 25, 26, 27 u. 28 (Rheinprovinz) .	56 764	55 840	61 022
„ 5 u. 6 (Mecklenburg)	56 302	52 699	56 290
„ 20 (Königreich Sachsen)	54 806	49 837	54 569
„ 9, 10, 11 (Prov. Hannover, Olden- burg, Braunschweig usw.) . .	58 933	47 501	54 261
„ 22 u. 24 (Westfalen, Waldeck usw.)	22 790	24 665	25 117
„ 29 (Lothringen)	8 113	7 818	7 510
Mit der Eisenbahn haben mehr versandt als empfangen:			
Vbz. 18 (Rbz. Magdeburg und Anhalt) .	92 211	107 763	80 030
„ 23, 25, 26, 27 u. 28 (Rheinprovinz) .	70 186	64 496	79 567
„ 12 (Posen)	58 051	35 345	56 183
„ 32 (Großherzogtum Hessen)	29 958	18 938	21 871
„ 33 u. 34 (Baden)	— 451	19 986	20 609
„ 7 u. 8 (Prov. Schleswig-Holstein u. Elbhäfen)	18 506	9 893	11 356
„ 5 u. 6 (Mecklenburg)	16 723	6 676	10 046
„ 30 (Elsaß)	9 818	13 360	6 897
„ 3 u. 4 (Prov. Pommern)	826	548	2 779
„ 16 u. 17 (Brandenburg)	— 11 698	— 1 345	1 455
dagegen mehr empfangen als versandt:			
Vbz. 29 (Lothringen)	113	483	499

Gerste	1904	1905	1906
	Tonnen		
Vbz. 31 (Pfalz)	+ 265	6 868	12 167
„ 14 u. 15 (Rbz. Breslau u. Liegnitz)	6 380	17 157	17 658
„ 21 (Hessen-Nassau und Oberhessen)	24 073	19 801	20 079
„ 13 (Rbz. Oppeln)	11 432	37 205	27 603
„ 9, 10 u. 11 (Prov. Hannover, Oldenburg, Braunschweig usw.) . .	51 479	51 316	38 524
„ 35 (Württemberg u. Hohenzollern)	20 680	42 405	41 926
„ 1 u. 2 (Prov. Ost- u. Westpreußen)	46 970	33 458	66 526
„ 20 (Königreich Sachsen)	76 196	71 930	68 255
„ 36 (Bayern r. d. Rh.)	75 726	125 688	84 530
„ 22 u. 24 (Westfalen, Waldeck usw.)	90 141	74 756	88 912
„ 19 (Rbz. Merseburg u. Thüringen)	58 723	75 096	89 437

Werden die auf S. 651 Sp. 15 ermittelten Mengen als Bedarf der einzelnen Verkehrsbezirke angesehen, so hat die Ernte in Prozenten des Bedarfs betragen:

	1904	1905	1906
	Prozente		
Vbz. 12 (Prov. Posen)	170	134	150
„ 3 u. 4 (Pommern)	133	107	126
„ 32 (Großherzogtum Hessen ohne Oberhessen) .	170	126	117
„ 30 (Elsaß)	117	140	104
„ 14 u. 15 (Rbz. Breslau und Liegnitz)	117	108	102
„ 29 (Lothringen)	71	83	94
„ 1 u. 2 (Prov. Ost- und Westpreußen)	93	98	93
„ 13 (Rbz. Oppeln)	93	82	88
„ 31 (Pfalz)	100	90	84
„ 36 (Bayern r. d. Rh.)	83	71	79
„ 19 (Rbz. Merseburg und Thüringen)	85	81	78
„ 35 (Württemberg und Hohenzollern)	87	77	77
„ 18 (Rbz. Magdeburg und Anhalt)	101	133	67
„ 21 (Hessen-Nassau und Oberhessen)	34	71	64
„ 16 u. 17 (Brandenburg)	60	56	57
„ 33 u. 34 (Baden)	65	60	52
„ 5 u. 6 (Mecklenburg)	50	54	52
„ 7 u. 8 (Schleswig-Holstein)	30	27	24
„ 23, 25, 26, 27 u. 28 (Rheinprovinz)	29	25	23
„ 20 (Königreich Sachsen)	28	19	23
„ 9, 10 u. 11 (Prov. Hannover, Oldenburg, Braunschweig)	17	35	14
„ 22 u. 24 (Westfalen, Waldeck usw.)	12	14	11
Verkehrsbezirke 1 bis 36 zusammen	75	68	62

H a f e r haben geerntet	1904	1905	1906
	T o n n e n		
Vbz. 1 u. 2 (Prov. Ost- u. Westpreußen)	753 975	805 303	896 213
„ 36 (Bayern r. d. Rh.)	683 433	542 658	783 673
„ 9, 10 u. 11 (Prov. Hannover, Oldenburg, Braunschweig usw.) . . .	618 487	490 327	676 801
„ 3 u. 4 (Pommern)	435 172	439 398	571 193
„ 23, 25, 26, 27 u. 28 (Rheinprovinz). . .	452 127	458 731	565 324
„ 19 (Rbz. Merseburg und Thüringen)	462 217	353 912	528 535
„ 14 u. 15 (Rbz. Breslau u. Liegnitz)	314 705	406 422	496 398
„ 16 u. 17 (Brandenburg)	349 698	366 967	470 027
„ 7 u. 8 (Prov. Schleswig-Holstein). . .	431 355	391 790	465 074
„ 20 (Königreich Sachsen)	397 321	304 144	430 996
„ 22 u. 24 (Westfalen, Waldeck usw.) . . .	299 333	297 723	377 777
„ 21 (Hessen-Nassau u. Oberhessen)	315 498	274 245	364 415
„ 5 u. 6 (Mecklenburg)	267 844	236 065	323 237
„ 12 (Prov. Posen)	184 319	242 190	295 959
„ 18 (Rbz. Magdeburg und Anhalt) . . .	212 635	165 896	268 320
„ 13 (Rbz. Oppeln)	169 502	228 176	258 491
„ 35 (Württemberg u. Hohenzollern)	214 689	194 942	243 756
„ 29 (Lothringen)	118 381	121 752	135 173
„ 33 (Baden)	104 833	92 244	119 563
„ 31 (Pfalz)	58 714	55 884	62 620
„ 32 (Großh. Hessen ohne Oberhessen)	50 771	40 974	52 865
„ 30 (Elsaß)	40 994	36 759	44 969
Mit der Eisenbahn haben mehr versandt als empfangen:			
Vbz. 18 (Rbz. Magdeburg u. Anhalt) . . .	8 800	74 266	98 606
„ 23, 25, 26, 27 u. 28 (Rheinprovinz). . .	88 233	91 991	83 345
„ 33 u. 34 (Baden)	25 878	90 105	67 505
„ 12 (Posen)	17 506	12 577	42 561
„ 5 u. 6 (Mecklenburg)	32 545	24 701	19 026
„ 36 (Bayern)	57 119	5 434	18 759
„ 3 u. 4 (Pommern)	15 283	21 179	13 401
„ 13 (Rbz. Oppeln)	658	— 1 346	12 230
„ 35 (Württemberg u. Hohenzollern)	27 459	— 4 174	9 803
„ 30 (Elsaß)	— 16 304	2 007	365
dagegen mehr empfangen als versandt:			
Vbz. 21 (Prov. Hessen-Nassau u. Oberh.)	4 145	658	2 158
„ 32 (Großh. Hessen o. Oberhessen). . .	6 472	1 214	2 366
„ 29 (Lothringen)	4 339	14 150	6 247
„ 31 (Pfalz)	1 547	11 693	7 488

H a f e r	1904	1905	1906
	T o n n e n		
Vbz. 7 u. 8 (Schleswig-Holstein)	30 723	11 314	15 188
„ 14 u. 15 (Rbz. Breslau u. Liegnitz)	3 673	16 413	24 403
„ 20 (Königreich Sachsen).	6 725	20 900	25 550
„ 9, 10 u. 11 (Prov. Hannover, Oldenburg, Braunschweig usw.)	+ 10 113	22 979	44 452
„ 16 u. 17 (Brandenburg)	51 455	45 919	46 932
„ 19 (Rbz. Merseburg und Thüringen)	57	51 329	47 494
„ 22 u. 24 (Prov. Westfalen, Waldeck usw.)	98 595	104 830	98 660
„ 1 u. 2 (Prov. Ost- u. Westpreußen)	89 119	156 769	140 423

Werden die auf S. 653 Sp. 15 ermittelten Mengen als Bedarf der einzelnen Verkehrsbezirke angesehen, so hat die Ernte in Prozenten des Bedarfs betragen:

	1904	1905	1906
	P r o z e n t e		
Vbz. 12 (Prov. Posen)	115	107	118
„ 3 u. 4 (Prov. Pommern u. pommersche Häfen)	120	111	114
„ 1 u. 2 (Prov. Ost- und Westpreußen)	103	107	114
„ 18 (Rbz. Magdeburg u. Anhalt)	99	67	110
„ 13 (Rbz. Oppeln).	103	101	109
„ 14 u. 15 (Stadt Breslau, Rbz. Breslau u. Liegnitz)	109	101	106
„ 35 (Königreich Württemberg u. Hohenzollern)	115	96	104
„ 5 u. 6 (Großh. Mecklenburg usw. und Häfen Rostock, Lübeck, Kiel)	115	110	101
„ 36 (Bayern r. d. Rh.)	113	98	100
„ 21 (Prov. Hessen-Nassau, Oberhessen usw.)	97	90	95
„ 29 (Lothringen)	96	89	95
„ 20 (Königreich Sachsen)	77	90	93
„ 7 u. 8 (Prov. Schleswig-Holstein usw. und Elbhäfen)	92	86	92
„ 19 (Rbz. Merseburg und Thüringen)	100	87	92
„ 9, 10 u. 11 (Weser- u. Emshäfen, Hannover, Braunschweig, Oldenburg und Lippe-Schaumburg)	99	93	91
„ 31 (Bayerische Pfalz)	97	83	89
„ 23, 25, 26, 27 u. 28 (Rheinprovinz)	77	70	85
„ 33 u. 34 (Baden)	82	52	76
„ 16 u. 17 (Berlin und Prov. Brandenburg)	72	66	75
„ 22 u. 24 (Ruhrrevier [Westfalen], Prov. Westfalen, Waldeck)	72	67	75
„ 32 (Großh. Hessen ohne Oberhessen)	79	60	64
„ 30 (Elsaß)	67	52	62
Verkehrsbezirke 1 bis 36 zusammen	97	88	96

Mehl, Mühlenfabrikate und Kleie	1904	1905	1906
	T o n n e n		
Mit der Eisenbahn haben mehr versandt als empfangen:			
Vbz. 33 u. 34 (Baden)	247 265	240 816	189 548
„ 7 u. 8 (Schleswig-Holstein)	104 058	124 490	113 606
„ 9, 10 u. 11 (Prov. Hannover, Olden- burg, Braunschweig usw.)	96 166	67 211	78 302
„ 18 (Rbz. Magdeburg und Anhalt)	37 256	45 036	56 118
„ 31 (Pfalz)	16 185	20 639	26 735
„ 32 (Großherzogtum Hessen)	— 1 706	6 569	12 517
„ 30 (Elsaß)	8 769	8 909	9 967
„ 23, 25, 26, 27 u. 28 (Rheinprovinz)	— 8 459	1 979	4 332
„ 5 u. 6 (Mecklenburg)	10 244	1 679	1 772
dagegen mehr empfangen als versandt:			
Vbz. 3 u. 4 (Prov. Pommern)	4 920	5 676	12 779
„ 29 (Lothringen)	22 632	21 347	23 512
„ 13 (Rbz. Oppeln)	91 216	61 074	54 529
„ 35 (Württemberg u. Hohenzollern)	50 805	63 040	56 797
„ 20 (Königreich Sachsen)	45 749	48 428	57 919
„ 12 (Posen)	19 636	67 583	58 447
„ 14 u. 15 (Rbz. Breslau und Liegnitz)	68 154	71 439	68 478
„ 21 (Hessen-Nassau und Oberhessen)	80 249	88 282	96 607
„ 16 u. 17 (Brandenburg)	89 551	85 802	106 929
„ 1 u. 2 (Prov. Ost- u. Westpreußen)	124 511	75 438	113 061
„ 36 (Bayern r. d. Rh.)	114 741	131 905	118 754
„ 19 (Rbz. Merseburg u. Thüringen)	140 089	147 830	135 557
„ 22 u. 24 (Westfalen, Waldeck usw.)	123 681	139 200	140 528

Der in den Vorjahren gemachte Versuch, die in den einzelnen Provinzen zum Verzehren verbliebenen Mengen an Brotfrucht zu ermitteln, wird hier für ein weiteres Jahr fortgeführt.

Von den in den Nachweisungen S. 647 und 649 berechneten, zur Verwendung in den Provinzen bleibenden Mengen Weizen und Spelz, sowie Roggen wird zunächst die Aussaat mit je 170 kg Winterweizen und Roggen, mit je 184 kg Sommerweizen und mit je 193 kg Spelz für das Hektar der in dem ersten Vierteljahrshefte 1907 der Reichsstatistik angegebenen Ernteflächen in Abzug gebracht und dann der Mehrempfang oder Mehrversand an Mehl, Mühlenfabrikaten und Kleie von S. 655 in vollem Betrage zu- oder abgerechnet. Die sich hiernach ergebenden Beträge der zum Verzehren bleibenden Mengen werden im ganzen und für den Kopf der Bevölkerung angegeben (s. S. 668 und 669).

No.	Bezeichnung der Verkehrsbezirke	Zur Verwendung blieben		Die Erntefläche betrug	
		nach S. 647 Weizen und Spelz	nach S. 649 Roggen	Weizen und Spelz	Roggen
		Tonnen		Hektare	
1	Provinzen Ost- und Westpreußen . . .	293 590	1 086 477	177 722	832 149
2	Ost- und westpreußische Häfen . . .				
3	Provinz Pommern	116 144	533 405	59 019	435 364
4	Pommersche Häfen				
5	Großherzogtum Mecklenburg usw. . .	157 490	328 808	56 711	197 037
6	Häfen Rostock, Lübeck, Kiel usw. . .				
7	Provinz Schleswig-Holstein usw. . .	386 346	355 817	52 143	152 176
8	Elbhäfen				
9	Weserhäfen				
10	Emshäfen	424 315	1 010 112	128 151	525 514
11	Hannover, Braunschweig, Oldenburg, Lippe-Schaumburg				
12	Provinz Posen	151 398	772 485	79 039	642 525
13	Regierungsbezirk Oppeln	127 838	317 150	62 947	187 543
14	Stadt Breslau	311 389	615 486	148 925	398 263
15	Regierungsbezirke Breslau u. Liegnitz				
16	Berlin	186 450	1 104 419	57 698	625 461
17	Provinz Brandenburg	254 929	383 991	88 294	177 615
18	Regierungsbezirk Magdeburg u. Anhalt				
19	Regierungsbezirk Merseburg und Thü- ringen	337 652	473 997	172 948	273 486
20	Königreich Sachsen	240 237	498 377	58 395	208 452
21	Provinz Hessen-Nassau, Oberhessen usw.	219 752	302 499	90 929	168 198
22	Ruhrrevier (Westfalen)	316 311	488 253	90 286	263 359
24	Provinz Westfalen, Waldeck				
23	Ruhrrevier (Rheinprovinz)				
25	Rheinprovinz rechts des Rheins usw.				
26	Rheinprovinz links des Rheins und Birkenfeld usw.	284 206	681 113	101 804	255 002
27	Saarrevier usw.				
28	Duisburg, Hochfeld, Ruhrort				
29	Lothringen	137 404	35 760	81 869	24 816
30	Elsaß	223 591	44 714	64 835	28 245
31	Bayerische Pfalz	152 487	111 156	13 743	54 864
32	Großherzogtum Hessen ohne Ober- hessen	104 968	113 643	10 142	48 170
33	Großherzogtum Baden	696 319	109 535	95 090	49 443
34	Mannheim und Ludwigshafen				
35	Königreich Württemberg und Hohen- zollern	405 003	58 553	221 355	41 955
36	Königreich Bayern rechts des Rheins	610 341	723 778	344 589	511 932
Überhaupt		6 138 160	10 149 528	2 256 634	6 101 569

Die Aussaat für jedes Hektar betrug		Bleibt zum Verzehren		Davon Dazu Mehr-Versand Empfang		Mithin zum Verbrauch			No. der Verkehrsbezirke	
Weizen und Spelz	Roggen	Weizen und Spelz	Roggen	an Mehl, Mühlenfabrikaten, Kleie		überhaupt	für jede Person der Bevölkerung in			
Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	kg	1904	1905		1906
30 396	141 465	263 194	945 012	.	19 557	1 227 763	446	313	327	1
10 096	74 012	106 048	459 393	54 512	.	510 929	323	336	298	2
9 679	33 496	147 811	295 312	50 969	.	392 154	402	397	469	3
8 878	25 870	377 468	329 947	.	92 121	799 536	293	229	331	4
22 123	89 337	402 192	920 775	106 989	.	1 215 978	324	309	307	5
13 520	109 229	137 878	663 256	.	41 760	842 894	380	373	424	6
10 750	31 882	117 088	285 268	.	51 155	458 511	273	247	223	7
25 691	67 705	285 788	547 781	.	45 948	879 517	305	298	303	8
9 878	106 328	176 572	998 091	.	207 748	1 382 411	285	272	250	9
15 401	30 195	239 528	353 796	5 632	.	587 692	316	370	378	10
29 720	46 493	307 932	427 504	.	135 557	870 993	278	281	264	11
9 996	35 437	230 241	462 940	.	74 313	767 494	183	184	170	12
15 492	28 594	204 260	273 905	.	126 349	604 514	268	275	259	13
15 380	44 771	300 931	443 482	.	165 153	909 566	259	267	239	14
17 533	43 350	266 673	637 763	.	72 640	977 079	158	199	152	15
13 927	4 219	123 477	31 541	.	23 465	178 483	303	333	290	16
11 041	4 802	212 550	39 912	3 322	.	249 140	199	257	208	17
2 363	9 327	150 124	101 829	26 765	.	225 188	267	273	277	18
1 808	8 189	103 160	105 454	2 843	.	205 771	224	262	225	19
17 479	8 405	678 840	101 130	197 592	.	582 378	307	327	280	20
41 994	7 132	363 009	51 421	.	56 643	471 073	190	226	199	21
60 499	87 028	549 842	636 750	.	148 531	1 335 123	255	272	237	22
393 554	1 037 266	5 744 606	9 112 262		812 316	15 669 184	273	273	258	23
										24
										25
										26
										27
										28
										29
										30
										31
										32
										33
										34
										35
										36

Die königlich württembergischen Staatseisenbahnen und die Bodenseedampfschiffahrt

im Etatsjahr 1906.¹⁾

A. Eisenbahnen.

1. Längen.

Die Länge der von Württemberg gebauten und im württembergischen Staatseigentum und Betrieb befindlichen Eisenbahnen betrug am 31. März 1907 1 962,79 km.

Davon waren doppelgleisig 486,29 km.

Als Nebenbahnen wurden betrieben 366,73 km, davon 101,28 km schmalspurig.

Die Betriebslänge im Jahresdurchschnitt berechnet sich für 1906 auf 1 962,79 km.

Von den im Eigentum des württembergischen Staates befindlichen Bahnen kommen:

a) auf Großherzoglich badisches Staatsgebiet	99,93 km,
b) „ Königlich bayerisches	8,13 „
c) „ „ preußisches	69,66 „
d) „ „ württembergisches	1 785,07 „

zusammen . 1 962,79 km.

Von fremden Bahnen liegen 24,15 km auf württembergischem Gebiet.

Einschließlich 254,73 km inländischer Privatbahnen liegen demnach zusammen in Württemberg an (dem öffentlichen Verkehr dienenden) voll- und schmalspurigen Bahnen 2 064,00 km, und es kommen mithin

auf 100 qkm Grundfläche	10,58 km,
„ 10 000 Einwohner	8,97 „ Eisenbahnen.

¹⁾ Nach dem vom Königl. württembergischen Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten — Verkehrsabteilung — herausgegebenen Verwaltungsbericht für das Etatsjahr 1906 (1. April 1906 bis 31. März 1907). Stuttgart 1907. — Vergl.: Die königlich württembergischen Staatseisenbahnen im Etatsjahr 1905. Archiv 1907 S. 735 ff.

2. Betriebsmittel und deren Leistungen.

	1905	1906
Es waren am Jahresschluß vorhanden:		
an Lokomotiven Stck.	707	722
„ Personenwagen „	1 566	1 737
„ Postwagen (eigenen) „	126	131
„ Gepäckwagen „	385	384
„ Güterwagen (eigenen) „	9 208	9 196 ¹⁾
Auf je 10 km Betriebslänge kommen:		
an Lokomotiven Stck.	3,60	3,68
„ Personenwagenachsen „	21,75	23,72
mit Sitzplätzen „	389	435
„ Güterwagenachsen (eigenen). „	95,36	94,91
mit Ladegewicht t	605,70	609,49
Mit Westinghouse-Luftdruckbremse waren ausgestattet:		
Lokomotiven Stck.	468	480
Personenwagen „	1 520	1 711
Postwagen und Gepäckwagen „	503	507
Güterwagen } mit Bremsapparat „	272	293
} „ Leitung „	391	411
Die Leistungen der Betriebsmittel der Vollspurbahnen ergaben auf eigenen und fremden Strecken:		
a) Lokomotiven:		
überhaupt Lokomotivkm	30 988 153	32 831 184
durchschnittlich für		
1 Lokomotive „	45 304	47 171
Nutzkilometer „	22 503 982	23 720 032
b) Personenwagen Achskm	199 776 348	211 498 559
durchschnittlich für 1 Achse „	49 170	48 398
c) Gepäck- und Güterwagen „	367 521 543	368 616 527
durchschnittlich für 1 Achse „	18 813	18 288

1) Außerdem noch 91 Privatwagen.

Die Zahl der geförderten Züge betrug 1905 = 452 062, 1906 = 486 914.

Die durchschnittliche Stärke ergab

bei sämtlichen Zügen . . .	29 Achsen,
„ den Schnellzügen . . .	23 „
„ „ Personenzügen . . .	19 „
„ „ gemischten Zügen . . .	20 „
„ „ Güterzügen . . .	51 „
„ „ Arbeitszügen . . .	49 „

In sämtlichen Zügen sind zurückgelegt an Rohtonnenkilometern:

auf den Vollspurbahnen:

	1905	1906
von Personen nebst Handgepäck . . .	62 279 965	69 310 724
„ Reisegepäck und Hunden . . .	4 634 441	5 041 752
„ Gütern aller Art	903 497 000	960 572 890
„ dem Eigengewicht der Wagen und Lokomotiven	3 952 022 659	4 265 225 146
zusammen . . .	4 922 434 065	5 300 150 512
und zwar		
für 1 km Betriebslänge	2 644 224	2 847 232
„ 1 Nutzkilometer	219	223

An Achskilometern wurden von eigenen und fremden Personen-, Gepäck-, Güter- und Postwagen auf eigenen Betriebsstrecken geleistet im Etatsjahr 1906:

überhaupt	627 077 925 Achskm,
dagegen 1905	612 419 017 „

3. Verkehr.

Im Personenverkehr ergab sich für 1906 gegenüber dem Vorjahr eine Zunahme

bei der Zahl der beförderten Personen . . .	um 12,37 %
„ „ „ „ geleisteten Personenkm . . .	„ 11,37 „
„ „ Einnahme aus dem Personenverkehr . . .	„ 4,07 „

wie aus der nachstehenden Zusammenstellung erhellt:

Klasse	Beförderte Personen		Zurückgelegte Personenkm		Jede Person durchfuhr durchschnittl. km	Erzielte Einnahme	
	überhaupt Anzahl	in %	überhaupt Anzahl	in %		überhaupt M	in %
in I. Klasse	102 219	0,20	7 663 109	0,82	74,97	579 884	2,46
„ II. „	2 680 327	5,26	77 203 964	8,25	28,80	3 600 128	15,36
„ III. „	26 428 544	51,91	552 066 136	59,00	20,89	18 909 510	63,21
„ IV. „	21 797 075	42,73	298 717 882	31,93	18,70	4 497 388	19,07
zusammen 1906	51 008 165	100,00	935 651 091	100,00	18,34	23 586 910	100,00
dagegen 1905	45 514 406	—	840 135 833	—	18,46	22 664 472	—
mehr	—	12,67	—	11,37	—	—	4,07

Von obigen im Jahre 1906 beförderten Personen, geleisteten Personenkilometern und erzielten Einnahmen des Personenverkehrs kommen (in Hundertteilen):

a u f	Personen %	Personenkm %	Einnahme %
Rückfahrkarten	31,59	40,00	44,00
Rundreisekarten	0,96	4,78	6,93
Zeitkarten:			
für bestimmte Bahnstrecken	15,53	6,04	2,52
„ die ganze Bahn	3,73	5,15	5,87
Arbeiterwochenkarten	25,11	13,48	4,91
Arbeiterrückfahrkarten	0,70	1,40	0,56
Fahrscheinbücher zu 30 Fahrten auf einer bestimmten Bahnstrecke	2,73	1,79	1,93
Militärfahrkarten	1,05	3,73	1,52
einfache Fahrkarten	18,25	23,61	31,76

Die durchschnittliche Fahrt einer Person betrug 1906:

für Rückfahrkarten	23,23 km,
„ Rundreisekarten	91,10 „
„ Zeitkarten für bestimmte Bahnstrecken	7,14 „
„ Arbeiterwochenkarten	9,73 „
„ einfache Fahrkarten	23,73 „

Die Einnahme für 1 Person und Personenkilometer stellt sich, wie folgt:

Es kommen 1906 an Einnahme:
 in I. Klasse
 „ II. „
 „ III. „
 „ IV. „

		a u f	
		1 Person M	1 Personenkm M
		5,67	7,57
		1,34	4,66
		0,56	2,70
		0,21	1,51
	durchschnittlich 1906	0,46	2,52
	„ 1905	0,50	2,70

Auf 1 km Betriebslänge kommen an Einnahmen im Personenverkehr:
 1906 = 12 056 M, dagegen 1905 = 11 584 M.

Die durchschnittliche Einnahme für die Person und das Personenkilometer stellt sich wie folgt:

Es kommen:
 auf 1 Person M
 „ 1 Personenkm M

		f ü r	
		Schnellzüge	Personenzüge
		1,91	0,31
		3,99	2,05

Im Jahre 1906 kommen:

an Einnahme auf 1 Person M
 „ „ „ 1 Personenkm M

		Rückfahr-	Rundreise-	Zeit-
		k a r t e n		
		0,64	3,33	0,20
		2,77	3,66	1,89

Von der Gesamteinnahme aus dem Personenverkehr kommen:

auf I. Klasse 0
 „ II. „
 „ III. „
 „ IV. „

		1905	1906
		2,39	2,46
		16,44	15,26
		81,17	63,21
		—	19,07

Die Gesamteinnahme aus dem Personen- und Gepäckverkehr betrug:

1906 24 787 873 M,
 dagegen 1905 23 774 265 „

mithin 1906 mehr 1 013 608 M = 4,26 %.

Die Verschiebungen, die die Einführung der IV. Wagenklasse am 1. Oktober 1906 in der Benutzung der Wagenklassen und in den Einnahmen herbeigeführt hat, ergeben sich aus der nachstehenden Gegenüberstellung des Binnenverkehrs¹⁾ vom 1. Halbjahr (April bis September 1906) und vom 2. Halbjahr (Oktober 1906 bis März 1907).

	1. Halbjahr	2. Halbjahr
a) Beförderte Personen:		
in I. Klasse	23 464	21 337
in % ₀	0,10	0,09
„ II. „	1 265 152	1 000 136
in % ₀	5,23	4,15
„ III. „	22 892 186	7 816 839
in % ₀	94,67	32,44
„ IV. „	—	15 259 317
in % ₀	—	63,32
überhaupt	24 180 802	24 097 629
b) Zurückgelegte Personenkm:		
in I. Klasse	536 671	657 434
in % ₀	0,13	0,18
„ II. „	24 539 887	20 020 126
in % ₀	5,81	5,37
„ III. „	397 402 148	123 680 620
in % ₀	94,06	33,18
„ IV. „	—	228 371 152
in % ₀	—	61,27
überhaupt	422 478 706	372 729 332
c) Einnahme aus dem Personenverkehr:		
in I. Klasse M	32 971	34 844
in % ₀	0,32	0,45
„ II. „ M	1 050 821	833 728
in % ₀	10,12	10,72
„ III. „ M	9 294 054	3 074 980
in % ₀	89,56	39,56
„ IV. „ M	—	3 828 823
in % ₀	—	49,27
überhaupt M	10 377 846	7 772 375

¹⁾ Für den Verbandsverkehr fehlen die Zahlen.

	1. Halbjahr	2. Halbjahr
d) Einnahme auf 1 Person:		
in I. Klasse	1,41	1,63
„ II. „	0,83	0,88
„ III. „	0,41	0,39
„ IV. „	—	0,25
überhaupt	0,43	0,32
e) Einnahme auf 1 Personenkm:		
in I. Klasse	6,14	5,30
„ II. „	4,28	4,16
„ III. „	2,34	2,49
„ IV. „	—	1,68
überhaupt	2,46	2,09

Der Güterverkehr zeigte im Jahre 1906 gegenüber dem Vorjahr eine Zunahme bei der Zahl der beförderten Gütertonnen . . um 5,04 %
 „ „ „ „ „ „ geleisteten Tonnenkilometer „ 6,19 „
 „ „ „ „ „ „ Gesamteinnahme (einschl. Nebenerträge) „ 6,60 „

Es wurden befördert (gegen Frachtberechnung):

	Tonnen		Tonnenkm		Jede Tonne durchfuhr durchschn. km	Erzielte Einnahme			
	überhaupt	in %	überhaupt	in %		überhaupt	in %	für die t	für das tkm
I. Eil- und Expresgut . .	115 583	1,05	8 024 905	0,87	69,43	2 125 786	5,25	18,39	26,49
II. Frachtgut ¹⁾	10 467 146	95,99	893 518 755	97,31	85,36	36 959 718	91,18	3,53	4,14
III. Militärgut .	23 751	0,22	3 188 950	0,35	134,27	132 558	0,33	5,55	4,16
IV. Viehverkehr	222 718	2,04	5 989 760	0,65	26,89	1 160 498	2,86	5,21	19,37
V. Dienstgut (frachtpflichtig)	75 345	0,69	7 495 440	0,82	99,18	155 474	0,38	2,06	2,07
zusamm. 1906	10 904 548	100,00	918 217 810	100,00	84,21	40 534 034	100,00	3,72	4,41
dagegen 1905	10 381 435	—	864 716 151	—	83,29	38 029 246	—	3,66	4,40

¹⁾ Davon kommen (in Hundertteilen):
 auf Stückgüter %
 „ Wagenladungsgüter „
 zusammen „

Tonnen	Einnahme
9,28	21,46
86,71	69,70
95,99	91,18

Auf 1 km durchschnittliche Betriebslänge kommen:

1906 . 467 813 tkm gegen 440 539 tkm im Vorjahr.

Der Steinkohlenverkehr gestaltete sich, wie folgt:

An Steinkohlen und Koks wurden in Württemberg eingeführt	1905		1906	
	Tonnen	%	Tonnen	%
mit der Eisenbahn	1 899 607	97,6	2 050 562	98,1
zu Wasser	46 444	2,4	40 335	1,9
überhaupt	1 946 051	100,0	2 090 897	100,0
mithin in 1906 mehr	—	—	144 846	—

Es kommen:

	1905	1906
auf Saar- und Ruhrkohlen	98,2 %	97,9 %
„ bayerische, böhmische, sächsische Kohlen	1,8 „	2,1 „

4. Anlagekapital.

Der Bauaufwand für die von Württemberg gebauten Betriebsstrecken betrug am 31. März 1907:

für 1 962,79 km Bahnlänge	671 767 155 M.
durchschnittlich für 1 km	342 251 „

Für die Vollspurbahnen (1 861,51 km) stellt sich das Anlagekapital auf 664 710 936 M., für 1 km auf 357 082 M.

Das Anlagekapital im Jahresdurchschnitt für die von Württemberg betriebenen Bahnen stellt sich für 1906 auf 664 639 986 M.

5. Finanzielle Ergebnisse.

	1905	1906
Es betragen:		
die Betriebseinnahmen M.	69 119 819	72 902 230
„ Betriebsausgaben „	47 698 441	50 702 350
der Überschuß „	21 421 378	22 199 880
die Transporteinnahmen:		
aus Personen- und Gepäckverkehr „	23 774 265	24 787 873
„ Güterverkehr „	39 351 453	41 949 940
zusammen „	63 125 718	66 737 813

	1905	1906
die Transporteinnahmen:		
für 1 km Betriebslänge	32 160	31 002
„ 1 Nutzkilometer	2,73	2,71
davon kommen (in Hundertteilen):		
auf Personenverkehr %	37,66	37,14
„ Güterverkehr	62,34	62,86
Die eigentlichen Betriebseinnahmen und Ausgaben (nach den Abzügen) stellten sich, wie folgt:		
eigentliche Betriebseinnahmen	65 527 612	69 364 633
„ Betriebsausgaben ¹⁾	42 598 712	45 819 401
Betriebsausgaben: ¹⁾		
in Hundertteilen der Betriebseinnahmen %	65,01	66,06
auf 1 km durchschnittliche Betriebslänge	21 702	23 344
auf 1 000 Nutzkilometer	1 843	1 865
„ 1 000 Wagenachskilometer	70	73

Das Anlagekapital der von Württemberg betriebenen Bahnstrecken verzinste sich hiernach:

1906	mit 3,54 % ²⁾
dagegen 1905	„ 3,54 „

6. Unfälle beim Eisenbahnbetrieb.

Im Berichtsjahr 1906 ereigneten sich:

16 Entgleisungen	davon 10 in Stationen,
11 Zusammenstöße	10 „ „
125 sonstige Unfälle	97 „ „
<hr/>	
zusammen 152 Unfälle	davon 117 in Stationen;
gegen 164 „	129 „ „ für 1905.

Bei sämtlichen Betriebsunfällen wurden getötet und verletzt im Etatsjahr 1906:

1) Unter Ausschluß der Kosten für erhebliche Ergänzungen u. dgl. sowie der Vergütung für gepachtete Bahnstrecken.

2) Für die Schmalspurbahnen allein betrug die Verzinsung 1906 = 0,63 % gegen 0,68 % für 1905.

	getötet	verletzt
Reisende	10	18
Bahnbedienstete und Bahnarbeiter im Dienste	23	69
sonstige Beamte	2	1
fremde Personen	11	7
	<hr/>	
zusammen	46	95
dagegen 1905	50	100

Außerdem verunglückten infolge von Selbstmordversuchen 1906 überhaupt 12 Personen (sämtlich getötet).

Es kommen im Jahre 1906 an Tötungen und Verletzungen:
 auf je 1 Million beförderte Reisende 0,20 Tötungen und 0,35 Verletzungen,
 „ „ 1 „ Personenkm . . . 0,01 „ „ 0,02 „ . . .

7. Beamte und Arbeiter.

Durchschnittlicher Personalbestand im Etatsjahr 1906	Beamte		Arbeiter	zusammen
	etats- mäßige	diätarische		
	im Jahresdurchschnitt (in runden Zahlen)			
A. Verwaltungsdienst	629	440	35	1 104
B. Bahnbewachungs- u. Bahnunter- haltungsdienst	1 368	2	3 531	4 901
C. Bahnhof-, Abfertigungs- und Zugbegleitungsdienst	3 800	488	2 936	7 224
D. Zugförderungs- u. Werkstätten- dienst	1 477	—	3 292	4 769
	<hr/>			
zusammen	7 274	930	9 794	17 998
dagegen 1905	7 142	890	9 077	17 118

Die Ausgabe an Gehalt, Löhnen und Nebenbezügen für dieses Personal betrug 1906 = 29 569 511 M gegen 27 378 871 M im Vorjahr.

B. Bodenseedampfschiffahrt.

Die Betriebsergebnisse der vom württembergischen Staate betriebenen Bodenseedampfschiffahrt stellten sich im Etatsjahr 1906 gegenüber 1905, wie folgt:

	1905	1906
Verwendetes Anlagekapital. <i>ℳ</i>	2 135 896	2 135 896
Betriebsmittel:		
Dampfboote Stck.	7	7
Dampfbarkasse "	1	1
eiserne Schleppboote "	4	4
" Trajektkähne "	2	2
Gefahrene Nutzkilometer "	187 214	188 601
Personenbeförderung:		
mit eigenen Schiffen überhaupt . Pers.	342 937	341 598
mit eigenen und fremden Schiffen von und nach württembergi- schen Uferplätzen "	392 290	423 065
Güterbeförderung:		
mit eigenen Schiffen überhaupt . t	67 426	77 383
mit eigenen und fremden Schiffen von und nach württembergi- schen Uferplätzen "	103 341	117 440
Einnahmen:		
aus dem Personenverkehr <i>ℳ</i>	276 512	292 999
" " Güterverkehr "	118 844	132 756
sonstige "	7 799	8 320
im ganzen "	403 155	434 076
auf 1 km "	2,15	2,30
Ausgaben:		
im ganzen "	363 750	390 879
auf 1 km "	1,95	2,07
Reinertrag:		
im ganzen "	39 405	43 197
auf 1 km "	0,21	0,23
in Prozenten des Anlagekapitals $\frac{0}{100}$	1,84	2,02

Die Betriebsergebnisse der Staatsbahnen und der 6 großen Eisenbahngesellschaften in Frankreich im Jahre 1906.¹⁾

Nach den Berichten über die Hauptbetriebsergebnisse des Staatsbahnnetzes und
der Bahnnetze der 6 großen Gesellschaften für das Jahr 1906.²⁾

I. Staatsbahnnetz.

	1905	1906
Mittlere Betriebslänge ³⁾ km	2 916	2 916
Betriebseinnahme ⁴⁾ Fres.	53 821 630	57 924 291
Betriebsausgabe "	38 925 286	43 571 042
Überschuß "	14 896 344	14 353 249
Durchschnittliche Einnahme: ⁵⁾		
für 1 Betriebskm "	18 457,35	19 062,58
" 1 Zugkm "	3,0812	3,1544
" 1 Betriebskm "	13 348,84	14 140,29
" 1 Zugkm "	2,2283	2,3399
Verhältnis von $\frac{\text{Ausgabe}}{\text{Einnahme}}$ %	72,32	74,18

1) Vgl. Archiv 1907 S. 491 u. ff. Etwaige Abweichungen gegen die Zahlen früherer Jahre beruhen auf neueren Angaben.

2) Die Übersicht über die Betriebsergebnisse aller französischen Eisenbahnen — Haupt- und Lokalbahnen — für das Jahr 1906 wird veröffentlicht werden, sobald die amtlichen Berichte (Documents principaux und Documents divers) für das genannte Jahr vorliegen.

3) Betriebslänge am Jahresschluß 1906 = 2 916 km (einschließlich 136 km gemeinsame Strecken).

4) Ohne Verkehrssteuer (Steuer auf Personen-, Gepäck- und Eilgutverkehr) im Jahre 1905 = 2 287 663 Fres., im Jahre 1906 = 2 337 947 Fres.

5) Ohne Verkehrssteuer.

	1905	1906
Mittlerer Reinertrag:		
für 1 Betriebskm Frcs.	5 108,51	4 922,24
„ 1 Zugkm „	0,8529	0,8145
Anzahl der Betriebsmittel:¹⁾		
Lokomotiven „	622	637
Tender „	565	575
Personenwagen „	1 789	1 788
Güter- und Dienstwagen „	14 690	14 894
Beförderte Personen Anz.	14 445 735	14 782 285
„ Gütertonnen t	5 112 423	5 343 778
Geleistete Personenkm Anz.	586 506 115	612 843 094
„ Gütertonnenkm. „	577 765 316	598 090 556
Durchschnittsertrag:		
für 1 Person ²⁾ Frcs.	1,42	1,43
„ 1 Personenkm Cts.	3,50	3,44
„ 1 Gütertonne Frcs.	5,41	5,37
„ 1 Gütertonnenkm. Cts.	4,79	4,80
Durchschnittliche Fahrt:		
einer Person km	40,6	41,5
„ Gütertonne „	113,0	111,9
Von der Einnahme kommen:		
auf Personenverkehr %/o	34,13	33,91
„ Gepäck- und Eilgutverkehr „	13,17	13,20
„ Güterverkehr „	51,82	52,12
„ sonstige Einnahmen „	0,88	0,77
Von der Ausgabe kommen:		
auf Verwaltungskosten „	1,25	1,21
„ Betriebsdienst „	28,12	28,34
„ Betriebsmittel und Zugkraft „	34,35	33,81
„ Bahnunterhaltung „	16,55	16,48
„ Gemeinschaftsdienst „	8,77	8,30
„ sonstige Ausgaben (Prämien, Steuern u. dgl.) „	10,96	11,86
Geleistet wurden:		
Lokomotivkm Anz.	19 261 610	19 533 237
Wagenkm ³⁾ „	278 936 242	281 468 330
Zugkm „	17 467 866	17 622 057

¹⁾ Bestand am 31. Dezember 1906. Außerdem noch 2 Dampfwagen, 35 fahrbare Hebekrane und 13 Dampfkrane. — ²⁾ Mit Verkehrssteuer. — ³⁾ Von Personen-, Gepäck- und Güterwagen auf eigenen und fremden Strecken.

Im Personenverkehr kommen:

Durchschnittliche Roheinnahme ¹⁾	1905		1906	
	auf 1 Person	auf 1 Per- sonenkm	auf 1 Person	auf 1 Per- sonenkm
	Fres.	Cts.	Fres.	Cts.
auf die I. Klasse	6,11	5,37	6,27	5,49
- „ II. „	3,42	4,32	3,47	4,38
- „ III. „	1,22	3,29	1,22	3,23
überhaupt	1,42	3,50	1,43	3,44
ohne Steuer	1,27	3,13	1,23	3,08

Von der Gesamtzahl kommen	1905		1906	
	Personen	Einnahme	Personen	Einnahme
	in Prozenten		in Prozenten	
auf die I. Klasse	1,27	5,46	1,22	5,36
- „ II. „	6,42	15,43	6,30	15,30
- „ III. „	92,31	79,11	92,48	79,35
überhaupt	100,00	100,00	100,00	100,00

Die durchschnittliche Fahrt einer Person betrug:

in I. Klasse km
 „ II. „ „
 „ III. „ „
 durchschnittlich „

	1905	1906
	113,8	114,2
	77,3	79,1
	37,0	37,9
	40,6	41,5

Im Gesamtverkehr des Jahres 1906 gegenüber 1905 ergab sich in den Einnahmen:

beim Personenverkehr eine Zunahme von 2,59 %
 „ Gepäck- und Eilverkehr „ „ „ 3,57 „
 „ Güterverkehr „ „ „ 3,87 „
 bei den sonstigen Einnahmen „ Abnahme „ 9,25 „
 für die Gesamteinnahme „ Zunahme „ 3,28 „

¹⁾ Mit Verkehrssteuer.

	1905	1906
Für 1 Zugkm betragen die Kosten:		
für Betriebsdienst Fres.	0,6264	0,6630
„ Betriebsmittel und Zugdienst „	0,7326	0,8194
Die Bahnunterhaltungskosten stellten sich für 1 Bahnkm auf „	2 317,69	2 444,36

Im Jahre 1906 betrug durchschnittlich:

die Besetzung eines Personenzuges .	34,8 Personen,
„ „ „ Personenwagens	8,0 „
„ Belastung „ Güterzuges . .	35,0 t
„ „ „ Güterwagens . .	3,0 „ (beladen u. leer)
„ Fahrt einer Lokomotive	35 644 km
„ „ eines Personenwagens . .	42 024 „
„ „ „ Güterwagens	11 575 „ .

Ein Zug hatte durchschnittlich:

4,3 Personenwagen,
11,7 Güterwagen,
<hr/>
zusammen 16,0 Wagen.

II. Die 6 großen Eisenbahngesellschaften.

1. Nordbahn

(französisches Netz).¹⁾

	1905	1906
Mittlere Betriebslänge ²⁾ km	3 765	3 765
Verwendetes Anlagekapital:		
für die französischen Linien ³⁾ . Fres.	1 790 392 622	1 811 923 644
darunter auf Baulinien „	73 510 541	78 626 134

¹⁾ Ohne die nordbelgischen Linien (170 km).

²⁾ Betriebslänge am Jahreschluß 1906 = 3 765 km.

³⁾ Für die Betriebsstrecken stellt sich der Bauaufwand (mit Betriebsmitteln) für das Jahr 1905 auf 1 634 002 475 Fres. und für das Jahr 1906 auf 1 651 048 591 Fres.

	1905	1906
Gezahlte Dividende ¹⁾ Fres.	68 (= 17 0/0)	72 (= 18 0/0)
Gesamteinnahme ²⁾ "	254 759 594	261 685 572
davon im Personenverkehr (g. v.) "	105 753 002	110 005 864
Mittlere Einnahme ²⁾		
für 1 Betriebskm "	67 665	69 526
" 1 Zugkm "	4,510	4,515
Mittlere Ausgabe:		
für 1 Betriebskm "	35 901	36 190
" 1 Zugkm "	2,393	2,351
Verhältnis von $\frac{\text{Ausgabe}}{\text{Einnahme}}$ %	53,06	52,07
Anzahl der Betriebsmittel: ³⁾		
Lokomotiven Stck.	1 890	1 881
Wagen für Personenzüge "	7 802	7 886
darunter:		
Personenwagen "	4 392	4 486
Gepäckwagen "	3 410	3 400
Wagen für Güterzüge "	65 340	65 363
Geleistete Zugkm Anz.	56 489 436	57 948 470
Beförderte		
Personen "	84 403 810	88 729 273
Frachtgüter ⁴⁾ t	36 220 631	36 261 118
Mittlere Fahrt:		
einer Person km	25,848	25,887
" Frachttonne "	104,738	101,789
Mittlerer Ertrag: ²⁾		
für 1 Person Fres.	0,960	0,946
" 1 Personenkm "	0,03714	0,03652
" 1 Frachttonne "	3,860	3,927
" 1 Frachttonnenkm "	0,03685	0,03858

1) Einschließlich 16 Fres. (4 0/0) Zinsen für die Aktie von 400 Fres.

2) Ohne Verkehrssteuer.

3) Bestand am 1. Januar 1907.

4) Mit Kohlen und Koks.

Im Personenverkehr ergeben sich nachstehende Zahlen:

Es kamen	von 1000				Mittlerer Ertrag für 1 Person	
	Personen		Fres. Einnahme		1905	1906
	1905	1906	1905	1906	Fres.	Fres.
	Anzahl		Fres.		Fres.	
auf I. Klasse	30	30	162	162	5,090	5,133
„ II. „	127	123	288	275	2,185	2,123
„ III. „	834	847	550	563	0,626	0,628
überhaupt	1000	1000	1000	1000	0,960	0,946

Von 1000 Fres. Einnahme kommen:

auf Personenverkehr (mit Gepäck- und Eilgütern) Fres.
 „ Güterverkehr (p. v.) und verschiedene Einnahmen „

1905	1906
415	421
585	579

Von der Einnahme (ohne Verkehrssteuer) kommen:

auf Personen- und Eilverkehr . Fres.
 „ Güterverkehr und verschiedene Einnahmen „
 überhaupt

1905	1906	1905	1906
auf 1 Betriebskm		auf 1 Zugkm	
28 088	29 245	3,073	3,130
39 577	38 468	6,129	6,352
67 665	69 526	4,510	4,515

Im Güterverkehr stellte sich der mittlere Ertrag wie folgt:

Frachtgut Fres.
 Kohlen und Koks „
 überhaupt

für 1 Tonne	für 1 Tonnenkm
4,246	0,0473
3,367	0,0272
3,860	0,0369

Von den Ausgaben kommen:

auf Zentralverwaltung Fres.
 „ Betriebsdienst „
 „ Zugdienst und Betriebsmittel „
 „ Bahnunterhaltung „
 „ sonstige Ausgaben „
 zusammen

für 1 Betriebskm	für 1 Zugkm
3 510	0,254
10 861	0,724
14 753	0,983
5 933	0,396
844	0,056
35 901	2,393

Über den Kohlenverkehr der Nordbahn wird folgendes bemerkt:

Es wurden befördert	1905		1906	
	Tonnen	in %	Tonnen	in %
an französischen Kohlen (Nordbassin und Pas de Calais)	14 078 395	88,38	12 576 485	82,03
„ belgischen Kohlen	1 727 165	10,84	2 134 470	13,92
„ englischen „	116 590	0,73	557 255	3,63
„ deutschen „	15 945	0,10	64 430	0,42
zusammen	15 938 095	—	15 332 640	—

Die Einnahme betrug:

	1905	1906
im Kohlenverkehr Fres.	53 670 725	50 976 873
für eine Menge von t	15 938 095	15 332 640
im übrigen Güterverkehr Fres.	86 125 834	91 438 056
für eine Gütermenge von t	20 282 536	20 928 478

Einen Überblick über die in den Jahren 1905 und 1906 erzielten Frachteinnahmen (für 1 tkm) für Kohlen und sonstige Güter bildet nachstehende Übersicht:

	1905	1906
Kohlen:		
Tonnenzahl t	15 938 095	15 332 640
Einnahme Fres.	53 670 752	50 976 873
für 1 tkm Cts.	2,72	3,33
Sonstige Güter:		
Tonnenzahl t	20 282 536	20 928 478
Einnahme Fres.	86 125 834	91 438 057
für 1 tkm Cts.	4,73	4,37
Zusammen:		
Tonnenzahl t	36 220 631	36 261 118
Einnahme Fres.	139 796 586	142 414 930
für 1 tkm Cts.	3,69	3,93

Für das nordbelgische Bahnnetz betrug:	1905	1906
Betriebslänge km	170	170
Einnahme Fres.	21 889 418	23 444 103
Ausgabe "	8 469 659	8 661 650
Überschuß "	13 419 759	14 782 453
davon ab für Zinsen und Amor- tisation "	5 937 568	5 978 537
mithin Reinertrag ¹⁾ "	7 482 190	8 803 916

Von der Einnahme im Jahre 1906 (23 444 103 Fres.) kommen:

auf Personenverkehr (mit Gepäck und Eilgut)	5 750 960 Fres.
„ Güterverkehr	15 987 424 „
„ Verkehrseinnahmen zusammen	21 738 384 Fres.
dagegen im Jahre 1905	20 684 374 „

Von den Betriebskosten²⁾ im Jahre 1906 kommen:

auf Betriebsdienst	2 534 166 Fres.
„ Zugdienst und Betriebsmittel	4 330 300 „
„ Bahnunterhaltung	1 224 647 „

2. Ostbahn.

	1905	1906
Mittlere Betriebslänge ³⁾ km	4 922	4 927
Verwendetes Anlagekapital Fres.	2 166 110 247	2 199 677 562
Gesellschaftskapital am Jahreschluß „	2 210 182 388	2 221 317 232
Gezahlte Dividende ⁴⁾ „	35,50 (= 7,1%)	35,50 (= 7,1%)
Dem Staate wurden zurückgezahlt . „	10 078 605	18 303 333
Gesamteinnahme ⁵⁾ „	202 077 647	216 041 908
Gesamtausgabe ⁵⁾ „	110 043 255	115 820 823

¹⁾ Dieser kommt dem französischen Netze der Nordbahn zugute.

²⁾ Die Gesamtausgaben (mit 5 978 537 Fres. für Zinsen und Amortisation) stellen sich im Jahre 1906 auf 14 640 187 Fres.

³⁾ Betriebslänge am Jahreschluß 1906 = 4 962 km.

⁴⁾ Einschließlich 20 Fres. Zinsen (4% für die Aktie von 500 Fres.).

⁵⁾ Ohne Verkehrssteuer.

	1905	1906
Mittlere Einnahme:¹⁾		
für 1 Betriebskm Fres.	41 056,00	43 848,57
„ 1 Zugkm „	3,891	4,035
Mittlere Ausgabe:¹⁾		
für 1 Betriebskm „	22 357,42	23 507,37
„ 1 Zugkm „	2,188	2,239
Verhältnis von $\frac{\text{Ausgabe}}{\text{Einnahme}}$ %	53,17	52,25
Anzahl der Betriebsmittel:²⁾		
Lokomotiven Stck.	1 407	1 415
Tender „	1 203	1 197
Personenwagen „	3 721	3 796
Güterwagen (mit Gepäckwagen und dgl.) „	36 699	37 411
Geleistete Zugkm Anz.	50 283 310	51 719 113
Beförderte Personen „	67 604 083	70 286 692
„ Frachtgüter t	21 586 667	23 742 804
Durchschnittliche Fahrt:		
einer Person km	27,94	28,00
„ Frachttonne „	121,02	118,48
Mittlerer Ertrag:		
für 1 Person ³⁾ Fres.	1,064 (0,950)	1,057 (0,943)
„ 1 Personenkm ³⁾ „	0,0391	0,0377
„ 1 Frachttonne „	5,05	4,98
„ 1 Frachttonnenkm „	0,0417	0,0420
Im Personenverkehr kommen:		
a) von 1 000 Personen:		
auf I. Klasse Anz.	35,3	34,0
„ II. „ „	261,6	259,5
„ III. „ „	703,1	706,5
b) von 1 000 Fres. Einnahme:³⁾		
auf I. Klasse Fres.	129	127
„ II. „ „	272	273
„ III. „ „	599	600

¹⁾ Ohne Verkehrssteuer.

²⁾ Bestand am Jahreschluß.

³⁾ Mit Verkehrssteuer. Die Klammerzahlen geben den Ertrag ohne Verkehrssteuer an.

	1905	1906
Mittlerer Ertrag für 1 Personenkm:¹⁾		
in I. Klasse Cts.	7,25	7,31
„ II. „ „	4,39	4,33
„ III. „ „	3,23	3,19
überhaupt „	3,76	3,73
Mittlere Fahrt einer Person:		
in I. Klasse km	53,05	53,36
„ II. „ „	24,88	25,26
„ III. „ „	27,82	27,97
überhaupt „	27,94	28,00
Von der Einnahme kommen:		
auf Personenverkehr (mit Gepäck- und Eilverkehr) %	42,11	41,06
auf Güterverkehr „	56,59	57,28
„ sonstige Einnahmen „	1,30	1,64
Die Ausgabe verteilt sich wie folgt:		
Zentralverwaltung „	9,293	9,817
Betriebsdienst „	35,880	35,986
Zugdienst und Betriebsmittel „	34,193	34,293
Bahnunterhaltung „	19,583	17,851
sonstige Ausgaben „	1,051	2,053
Kosten der Zugkraft (mit Unter- haltung der Betriebsmittel) für 1 Zugkm Fres.	0,67717	0,70771
Durchschnittlich kamen im Jahre 1906 auf 1 Zug:		
in Personenzügen	9,80 Fahrzeuge,	
„ gemischten Zügen	7,78 „	
„ Güterzügen	49,45 „	
Auf 1 Personenzug kommen	93 Personen,	
„ 1 Personenzugkm	60 „	
„ 1 gemischten Zug	} 145 Tonnen,	
„ 1 Güterzug		
„ 1 Personenwagen kommen	8,75 Personen.	
Durchschnittliche Tonnenzahl für 1 Güterwagen	4,323 t.	

¹⁾ Mit Verkehrssteuer.

3. Westbahn.

	1905	1906
Mittlere Betriebslänge ¹⁾ km	5 843	5 849
davon im Hauptnetz (Vollbetrieb) „	5 755	5 761
Verwendetes Anlagekapital ²⁾ Fres.	2 123 611 386	2 134 099 159
Gezahlte Dividende ³⁾ „	38,50 (= 7,7 ⁰ / ₀)	38,50 (= 7,7 ⁰ / ₀)
Erforderlicher Staatszuschuß (für übernommene Zinsbürgschaft) „	7 484 315	5 964 113
Betriebseinnahme ⁴⁾ „	192 424 531	201 968 712
Betriebsausgabe „	103 641 209	112 026 798
Mittlere Einnahme: ⁴⁾		
für 1 Betriebskm „	32 932,49	34 530,47
„ 1 Zugkm „	3,680	3,70 ^a
Mittlere Ausgabe: ⁴⁾		
für 1 Betriebskm „	17 737,67	19 153,15
„ 1 Zugkm „	1,982	2,057
Verhältnis von Ausgabe Einnahme %/0	53,86	55,47
Zahl der Betriebsmittel: ⁵⁾		
Lokomotiven Stck.	1 592	1 607
Personenwagen „	4 630	4 616
Gepäck- und Güterwagen ⁶⁾ „	29 830	30 385
Geleistete Zugkm Anz.	51 353 055	53 510 563

1) Betriebslänge am Jahresschluß 1906 = 5 857 km, davon im Hauptnetz 5 769 km.

2) Das einbezahlte Gesellschaftskapital betrug im Jahre 1905 = 2 124 736 084 Francs und im Jahre 1906 = 2 142 309 054 Fres.

3) Einschließlich 17,5 Fres. Zinsen (3¹/₂%) für die Aktie von 500 Fres.

4) Ohne Verkehrssteuer und Abgaben.

5) Bestand am 31. Dezember 1906. Außerdem waren für die Schmalspurbahnen vorhanden: 31 Lokomotiven, 62 Personenwagen und 450 Güterwagen. Die durchschnittliche Fahrt stellte sich:

	1905	1906
für 1 Lokomotive auf 37 176 km,		38 676 km.
„ 1 Personenwagen 52 560 „ ,		53 543 „ ,
„ 1 Güterwagen 19 368 „ ,		18 873 „ .

6) Ohne Erdwagen (486 Stück).

	1905	1906		
Beförderte Personen Anz.	97 317 626	101 657 791		
„ Frachtgüter t	12 547 596	13 597 394		
Durchschnittliche Fahrt:				
einer Person km	24,1	24,2		
„ Frachttonne „	117,3	119,5		
Mittlerer Ertrag: ¹⁾				
für 1 Person Frcs.	0,830	0,819		
„ 1 Personenkm „	0,0344	0,0338		
„ 1 Frachttonne „	5,94	5,89		
„ 1 Frachttonnenkm „	0,0506	0,0493		
Im Personenverkehr ergaben sich:				
durchschnittliche Roheinnahme: ¹⁾				
in I. Klasse Frcs.	1,437	1,392	0,0515	0,0513
„ II. „ „	0,717	0,698	0,0377	0,0371
„ III. „ „	0,819	0,821	0,0296	0,0291
überhaupt „	0,830	0,819	0,0344	0,0338
Von 1 000 Personen kommen:				
auf I. Klasse Anz.	85,8	86,3		
„ II. „ „	416,5	419,3		
„ III. „ „	497,7	494,4		
Von 1 000 Frcs. Einnahme kommen: ¹⁾				
auf I. Klasse Frcs.	148,8	146,7		
„ II. „ „	359,9	357,4		
„ III. „ „	491,3	495,9		
Von der Betriebseinnahme kommen:				
auf Personen- und Eilverkehr . . %	55,85	55,32		
„ Güterverkehr „	44,15	44,68		

1) Ohne Verkehrssteuer und Abgaben.

	1905	1906
Von der Betriebsausgabe kommen:		
auf allgemeine Verwaltung %	11,80	11,11
„ Betriebsdienst „	38,47	39,39
„ Zugdienst und Betriebsmittel . „	35,84	36,53
„ Bahndienst und Unterhaltung . „	13,89	12,97

Die Arbeiterfahrkarten im Pariser Vorortverkehr zeigen für das Jahr 1906 für die Arbeiterdoppelkarten eine Abnahme gegen das Vorjahr, während die Arbeiterwochenkarten eine weitere Zunahme erfahren haben, wie aus nachstehender Übersicht erhellt:

Jahr	Anzahl der		Gesamtzahl der Fahrten
	Arbeiterdoppelkarten (A. R.)	Arbeiterwochenkarten	
1884	440 651	4 228	940 494
1890	906 028	139 766	3 766 780
1895	1 505 604	238 547	6 350 866
1900	2 762 216	484 124	12 302 168
1904	3 382 100	663 593	16 054 502
1905	3 177 239	737 054	16 673 234
1906	3 054 683	824 423	17 651 288

Die durchschnittliche Wagenzahl stellte sich

für einen Personenzug	auf 10,31 Wagen,
„ „ gemischten Zug	„ 8,94 „
„ „ Güterzug	„ 27,00 „
„ „ Zug überhaupt	auf 15,53 Wagen,
	(davon 4,73 Personenwagen).

4. Paris-Orléansbahn.

	1905	1906
Mittlere Betriebslänge ¹⁾ km	7 489	7 576
davon im Hauptnetz „	7 166	7 253

¹⁾ Betriebslänge am Jahreschluß 1906 = 7 635 km, davon 323 km schmalspurig.

	1905	1906
Verwendetes Anlagekapital Fres.	2 527 072 111	2 555 429 842
Gesellschaftskapital am Jahresschluß „	2 528 670 554	2 565 802 018
Gezahlte Dividende ¹⁾ „	59 (= 11,8 0/0)	59 (= 11,8 0/0)
Dem Staate wurden zurückgezahlt . „	9 112 049	9 726 671
Zahl der Betriebsmittel: ²⁾		
Lokomotiven Stck.	1 507	1 534
Tender „	1 366	1 401
Automobilwagen „	—	18
Personenwagen „	3 824	3 872
Gepäck- und Güterwagen „	33 411	31 151
Auf das Gesamtnetz ³⁾ kommen:		
an Roheinnahmen Fres.	247 070 149	257 123 140
„ Ausgaben „	115 386 750	124 480 977
„ Überschuß „	131 683 399	132 642 163
Zahl der beförderten		
Personen Anz.	44 554 045	46 573 833
Güter (marchandises) t	15 607 493	16 064 113
Für das Hauptnetz der Paris-Orléansbahn ergeben sich nachstehende Zahlen:		
Mittlere Betriebslänge km	7 166	7 253
Betriebseinnahme:		
überhaupt Fres.	246 041 070	256 812 824
für 1 Betriebskm „	34 334,50	35 407,81
„ 1 Zugkm „	4,90	4,90
Betriebsausgabe:		
überhaupt „	114 889 871	124 006 894
für 1 Betriebskm „	16 032,64	17 097,32
„ 1 Zugkm „	2,61	2,37

1) Einschließlich 20 Fres. Zinsen für die Aktie von 500 Fres.

2) Bestand der Betriebsmittel für die Bahnen mit normaler Spurweite am Ende des Jahres. Außerdem 29 Bahndienstwagen und 731 Kieswagen.

3) Hauptnetz und neue Linien. Die Verkehrssteuer ergab für das Jahr 1906 9 909 560 Fres.

	1905	1906
Verhältnis von $\frac{\text{Ausgabe}}{\text{Einnahme}}$ %	46,70	48,29
Beförderte		
Personen Anz.	44 103 544	46 012 769
Gütertonnen (marchandises) . . . t	13 001 142	13 410 556
Geleistete Zugkm Anz.	50 204 196	52 359 173
davon:		
in Personenzügen "	26 658 339	27 994 154
„ Güterzügen "	14 356 576	15 372 653
„ gemischten Zügen "	9 189 281	8 992 366
Mittlere Fahrt:		
einer Person km	47,9	48,0
„ Frachtguttonne "	162	169
Mittlerer Ertrag:		
für 1 Person Fres.	1,74	1,72
„ 1 Personenkm "	0,0363	0,0359
„ 1 Frachtguttonne "	8,84	9,01
„ 1 Frachtguttonnenkm "	0,0426	0,0459
Es kommen (in Prozenten):		
a) von der Verkehrseinnahme:		
auf Personen- und Gepäckverkehr %	44,24	43,87
auf Güterverkehr "	55,76	56,18
b) von der Betriebsausgabe:		
auf Allgemeinkosten "	11,13	10,95
„ Betriebsdienst "	29,37	29,02
„ Zugdienst u. Betriebsmittel "	35,43	37,06
„ Bahnunterhaltung "	15,15	14,69
„ Erneuerung der Bahn und Betriebsmittel "	8,04	6,49
„ verschiedene Ausgaben "	0,88	1,79
Von der Einnahme für 1 Zugkm kommen:		
auf Personenverkehr mit Gepäck usw.) Fres.	2,40	2,38
auf Güterverkehr "	2,43	2,47
zusammen "	4,83	4,85

Im Personenverkehr betrug die durchschnittliche Einnahme:

a) für eine Person:

in I. Klasse Frcs.

„ II. „ „

„ III. „ „

überhaupt „

b) für 1 Personenkm:

in I. Klasse „

„ II. „ „

„ III. „ „

überhaupt „

Durchschnittliche Fahrt einer Person:

in I. Klasse km

„ II. „ „

„ III. „ „

überhaupt „

Es kommen:

a) von 1 000 Personen:

auf I. Klasse Anz.

„ II. „ „

„ III. „ „

b) von 1 000 Frcs. Einnahme:

auf I. Klasse Frcs.

„ II. „ „

„ III. „ „

Kosten der Zugkraft (einschl. Unterhaltung der Betriebsmittel):

für 1 Zugkm „

	1905	1906
	9,57	9,54
	3,82	3,89
	1,30	1,30
	1,74	1,72
	0,0693	0,0689
	0,0444	0,0438
	0,0313	0,0311
	0,0363	0,0359
	138	138
	86	88
	42	42
	47,9	48,0
	28,3	27,6
	77,4	75,1
	894,3	897,3
	155,8	152,9
	170,7	169,3
	673,5	677,8
	0,811	0,878

5. Paris-Lyon-Mittelmeerbahn.

Es betrug für das Gesamtnetz:

die Bahnlänge (mit Baustrecken) . km

davon im Betrieb „

Verwendetes Anlagekapital Frcs.

	1905	1906
	10 516	10 696
	9 971	9 978
	4 986 790 903	4 991 832 709

	1905	1906
Gesellschaftskapital am Jahresschluß ¹⁾ Frcs.	5 006 096 254	5 008 322 121
Gezahlte Dividende ²⁾ "	55 (= 11 0/0)	58 (= 11,6 0/0)
Mittlere Betriebslänge für das französische Netz ³⁾ km	9 397	9 465
Gesamteinnahme ⁴⁾ Frcs.	474 725 091	498 215 359
Gesamtausgabe "	234 554 914	249 602 737
Mittlere Einnahme: ⁴⁾		
für 1 Betriebskm "	50 518,79	52 637,65
" 1 Zugkm "	5,876	6,007
Mittlere Ausgabe:		
für 1 Betriebskm "	24 960,61	26 371,18
" 1 Zugkm "	2,908	3,009
Verhältnis von $\frac{\text{Ausgabe}}{\text{Einnahme}}$ 0/0	49,41	50,10
Zahl der Betriebsmittel: ⁵⁾		
Lokomotiven Stck.	2 953	2 939
Personenwagen "	6 558	6 457
Gepäck- und Güterwagen "	89 042	89 021
Beförderte		
Personen Anz.	75 704 894	78 579 135
Gütertonnen (Güter und Kohlen) t	27 772 291	29 122 559
Geleistete Personenkm "	3 664 433 421	3 837 226 541
" Tonnenkm "	5 479 386 685	5 757 330 135
" Zugkm "	80 791 764	82 942 570
Durchschnittliche Fahrt:		
einer Person km	48	49
" Gütertonne "	197,8	200,5

1) Mit den Lagerbeständen stellt sich der Bauaufwand für das Jahr 1906 auf 5 025 618 352 Frcs.

2) Einschließlich 20 Frcs. Zinsen für die Aktie von 500 Frcs.

3) Betriebslänge am Jahresschluß 1906 = 9 484 km. Dazu 264 km im Bau und 435 km in Vorbereitung.

4) Ohne Verkehrssteuer. Diese ergab für das Jahr 1906 = 19 528 760 Frcs.

5) Bestand am Ende des Jahres 1906. Außerdem 111 besondere Wagen für die elektrisch betriebene Linie nach Chamonix.

	1905	1906
Mittlerer Ertrag:¹⁾		
für 1 Person Frcs.	1,95	1,95
„ 1 Personenkm „	0,0403	0,0403
„ 1 Gütertonne „	8,998	9,011
„ 1 Gütertonnenkm. „	0,0456	0,0449
Von der Verkehrseinnahme fallen:		
auf Personen- und Eilverkehr . . . %	44,87	44,79
„ Güterverkehr „	53,84	53,81
„ sonstige Einnahmen „	1,29	1,40
Von der Ausgabe kommen:		
auf Verwaltungskosten %	9,12	9,72
„ Betriebsdienst „	31,81	31,57
„ Zugdienst und Betriebsmittel „	38,30	34,73
„ Bahnunterhaltung „	19,59	22,68
„ verschiedene Ausgaben „	1,18	1,30
Es betrug durchschnittlich:		
Zahl der Personen in einem Zuge Anz.	88	89
Ladung eines Güterzuges . . . t	197	201
„ „ Güterwagens „	4,592	4,740
Zahl der Wagen:		
eines Personenzuges Anz.	12,110	12,429
„ Güterzuges „	44,651	43,961
Im Personenverkehr kommen an durchschnittl. Einnahme für die Person:		
auf I. Klasse Frcs.	10,40	10,55
„ II. „ „	4,39	4,49
„ III. „ „	1,26	1,26
überhaupt „	1,95	1,95
Von 1 000 Personen kommen:		
auf I. Klasse Anz.	42	43
„ II. „ „	97	95
„ III. „ „	861	862
Von 1 000 Frcs. Einnahme kommen:		
auf I. Klasse Frcs.	227	229
„ II. „ „	217	217
„ III. „ „	556	554

¹⁾ Ohne Verkehrssteuer.

	1905	1906
Die Einnahme für 1 Zugkm betrug:		
in Personenzügen Frcs.	3,993	4,102
„ Güterzügen „	9,310	9,380
überhaupt „	5,876	6,007
Über die Betriebsergebnisse der algerischen Linien ergeben sich nachstehende Zahlen:		
Betriebslänge km	513	513
Verwendetes Anlagekapital Frcs.	171 011 193	171 740 920
Einnahme ¹⁾ „	10 506 633	12 457 364
Ausgabe „	6 244 808	7 050 959
Verhältnis von $\frac{\text{Ausgabe}}{\text{Einnahme}}$ %	59,4	56,6

6. Südbahn.

	1905	1906
Mittlere Betriebslänge ¹⁾ km	3 830	3 830
Verwendetes Anlagekapital Frcs.	1 099 176 171	1 107 723 602
Gezahlte Dividende ²⁾ „	50 (= 10 %)	50 (= 10 %)
Dem Staate wurden zurückgezahlt . „	523 364	132 158
Gesamteinnahme ³⁾ „	115 990 457	118 076 172
Gesamtausgabe „	53 440 084	55 805 293
Mittlere Einnahme: ³⁾		
für 1 Betriebskm „	30 284,71	30 829,29
„ 1 Zugkm „	4,632	4,612
Mittlere Ausgabe:		
für 1 Betriebskm „	13 953,02	14 570,57
„ 1 Zugkm „	2,134	2,180
Verhältnis von $\frac{\text{Ausgabe}}{\text{Einnahme}}$ %	46,07	47,26

1) Für die garantierten Linien. Außerdem noch im Bau und in Vorbereitung 551 km.

2) Einschließlich 25 Frcs. (5 %) Zinsen für die Aktie von 500 Frcs.

3) Ohne Verkehrssteuer.

	1905	1906
Zahl der Betriebsmittel:¹⁾		
Lokomotiven Stek.	915	921
Personenwagen "	2 415	2 445
Gepäck-, Güter- u. sonstige Wagen "	26 932	26 895
Geleistete Zugkm Anz.	25 041 786	25 687 717
Beförderte Personen "	23 139 554	23 532 249
" Frachtgüter t	9 792 452	9 975 932
Durchschnittliche Fahrt:		
einer Person km	47,2	47,0
" Tonne Gut "	128,7	128,0
Mittlerer Ertrag:²⁾		
für 1 Person Frcs.	1,88	1,86
" 1 Personenkm "	0,03983	0,04018
" 1 Frachtguttonne "	6,26	6,19
" 1 Frachtguttonnenkm "	0,04866	0,04332
Kosten		
der Zugkraft für 1 Zugkm. "	0,726	0,704
" Bahnunterhaltung für 1 km. "	2 483	2 533
Von der Roheinnahme kommen:		
auf Personen- und Eilverkehr %	44,47	44,80
" Güterverkehr (mit Verschied.) "	55,53	55,70
Von der Ausgabe fallen:		
auf Verwaltungskosten "	12,98	15,38
" Betriebsdienst "	35,20	34,95
" Zugdienst und Betriebsmittel "	34,03	32,28
" Bahnunterhaltung "	17,79	17,39
Mittlerer Ertrag für 1 Person:³⁾		
in I. Klasse Frcs.	7,91	8,09
" II. " "	3,79	3,88
" III. " "	1,47	1,47
überhaupt "	1,85 (1,88)	1,86 (1,89)

¹⁾ Bestand am 1. Januar 1907.

²⁾ Mit Verkehrssteuer. Diese betrug im Jahre 1906 = 4 922 689 Frcs.

³⁾ Die Klammerzahlen geben den Durchschnittsertrag mit Verkehrssteuer an.

	1905	1906
Von 1 000 Personen kommen:		
auf I. Klasse Anz.	30	30
„ II. „ „	80	78
„ III. „ „	890	892
Von 1 000 Fres. Einnahme kommen:		
auf I. Klasse Fres.	129	132
„ II. „ „	164	163
„ III. „ „	707	705
Die durchschnittliche Wagenzahl eines Zuges stellte sich, wie folgt:		
für Personenzüge Anz.	8,87	8,84
„ gemischte Züge „	8,16	8,58
„ Güterzüge „	33,67	32,63

Die vom französischen Staate gezahlten Zuschüsse für übernommene Zinsbürgschaft betragen für

	in den Jahren						
	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906
	in Tausenden Francs						
die Ostbahn	—	1 856	2 812	—	—	—	—
„ Westbahn	12 939	25 741	19 674	14 273	9 911	7 484	5 964
„ Südbahn	2 965	9 588	3 749	1 940	—	—	—
dagegen konnten dem Staate zurückgezahlt werden von der							
Ostbahn	14 920	—	—	900	2 890	10 079	18 308
Paris-Orléansbahn . . .	802	195	517	3 692	3 231	9 112	9 727
Südbahn	—	—	—	—	365	528	132

Die Eisenbahnen in Dänemark

im Betriebsjahr 1906/07.¹⁾

(Nach dem amtlichen Betriebsbericht: Kjöbenhavn, trykt hos J. D. Quist & Komp.
[E. Levison] 1907).

I. Staatsbahnen

(mit Einschluß der vom Staate verwalteten Privatbahnen).

Das Staatsbahnnetz hat im Berichtsjahr durch die Eröffnung der Bahnstrecke Viborg—Herning (am 26. Juni) einen Zuwachs von 47,8 km erfahren. Seine Ausdehnung betrug am Ende des Betriebsjahrs 1906/07 1 922 km. Privatgesellschaften gehörten hiervon wie bisher 99 km, nämlich die Bahnstrecken Orehoved—Gjedser (45,4 km), Viborg—Aalestrup (37,7 km) und Sorö—Vedde (15,9 km).

In der Länge von 1 922 km sind einbegriffen die nur bei Sperrung der Schifffahrt durch Eis auf dem Großen Belt benutzten Bahnstrecken Korsör—Halskov (3,8 km) und Nyborg—Knudshoved (4,1 km), zusammen rd. 8 km, die für die Statistik, ebenso wie die 6,3 km lange Kopenhagener Hafenbahn, nicht in Betracht kommen. Für die Statistik betrug die Betriebslänge im Jahresdurchschnitt nur 1 898 km gegen 1 861 km im Jahre 1905/06.

Betrieben wurden außerdem die Eisenbahnfähren über den Großen Belt (26 km), den Kleinen Belt (3 km), den Oddeund (3 km), den Sallingund (4 km), zwischen Manesdö und Orehoved (4 km), zwischen Helsingör und Helsingborg (5 km), zusammen 45 km, ferner gemeinschaftlich mit den schwedischen Staatsbahnen die Eisenbahnfähre zwischen Kopenhagen Freihafen und Malmö (30 km) und gemeinschaftlich mit den mecklenburgischen Staatsbahnen die Eisenbahnfähre zwischen Gjedser und Warnemünde

¹⁾ Vgl. die früheren Aufsätze über die dänischen Eisenbahnen, zuletzt Jahrgang 1907 S. 756 ff.

(45 km), im ganzen also 120 km. Gemeinschaftlich mit einer deutschen Reederei wurde weiter eine regelmäßige Dampferverbindung zwischen Korsör und Kiel (133 km) unterhalten.

Die vom dänischen Staate betriebenen Eisenbahn- und Fährstrecken hatten hiernach (ohne Korsör—Kiel) eine Gesamtlänge von 2 035 km.

Das Staatsbahnnetz umfaßte auch noch die Bahnstrecke Nyborg—Ringe—Faaborg (55,8 km). Da diese von der Südfünenschen Eisenbahngesellschaft betrieben wurde, so sind ihre Ergebnisse nicht hier, sondern bei den Privatbahnen (Abschnitt II) aufgeführt.

Bei sämtlichen vom Staate betriebenen Eisenbahnen hatten die Gleise 1,435 m Spurweite.

Zweigleisig waren am 31. März 1907: 163 km. Die wichtigste zweigleisige Bahnstrecke war Kopenhagen—Korsör.

2 085 km Gleise bestanden aus Stahl-, 8 km Gleise aus Eisenschienen.

An Bahnhöfen, Haltestellen und Haltepunkten waren 346 vorhanden (gegen 336 am Ende des Betriebsjahres 1905/06).

Das Personal bestand aus 10 975 Köpfen, gegen 10 746 im Vorjahr.

1. Betriebsmittel und deren Leistungen.

	1905/1906	1906/1907
Bestand am 31. März:		
Lokomotiven	522	524
Tender	354	358
Personenwagen	1 287	1 296
Zahl der Sitzplätze in den Personenwagen	58 273	59 013
davon: Plätze 1. Klasse	2 355	2 259
= %	4,04	3,88
Plätze 2. Klasse	9 813	9 657
= %	16,84	16,36
Plätze 3. Klasse	46 105	47 097
= %	79,12	79,81
Postwagen	101	101
Gepäckwagen	258	264
Güter- und Viehwagen	7 054	7 448
davon: bedeckte	3 385	3 614
offene	3 669	3 834
Die Gepäck-, Güter- und Viehwagen hatten zusammen Tragkraft	73 606	78 725

Für den Schiffsfahrtsbetrieb und die Fähranlagen waren vorhanden:

	1905/1906	1906/1907
Schiffe	10	10
Fährboote	21	21
Die Schiffe und Fährboote hatten zusammen Tragkraft t	7 992	7 992

Beschafft wurden im Berichtsjahr 1906/07: 6 Güterzug-Lokomotiven mit Tendern, 14 Drehgestell-Personenwagen, 10 Drehgestell-Gepäckwagen, 239 bedeckte und 200 offene Güterwagen. Ausgemustert wurden dagegen 4 Lokomotiven, 2 Tender, 5 Personen-, 4 Gepäck- und 10 bedeckte und 35 offene Güterwagen.

Leistungen der Lokomotiven und Wagen.

Die Lokomotiven haben geleistet:

	1905/1906	1906/1907
im ganzen km	12 453 673	13 132 413
davon:		
vor Zügen "	11 595 771	12 019 196
im Vorspanndienst "	654 562	906 004
in Leerfahrten "	87 147	99 275
beim Fahren von Gleisbettungsstoffen „	116 193	107 939
außerdem im Verschiebedienst Stund.	602 144	640 830
und im Bereitschaftsdienst "	202 806	199 693
Von den Zuglokomotiven hat jede im Zug- oder Verschiebedienst geleistet km	35 840	37 628
Es kommen im Durchschnitt:		
Lokomotivkilometer auf 1 Bahnkm	6 691	6 920
Zugkilometer auf 1 Bahnkm	6 230	6 334
Wagen auf 1 Zug	14,602	14,881
und zwar: Personenwagen	4,635	4,706
Postwagen	0,505	0,414
Güterwagen	9,462	9,761
Reisende auf 1 Zug	53,9	55,1
mit Frachtberechnung befördertes Gut auf 1 Zug ¹⁾ t	30,7	30,6

¹⁾ Werden das frachtfrei beförderte Reisegepäck und die sonstigen ohne Frachtberechnung beförderten Güter (Dienstgüter usw.) mit in Rechnung gezogen, so ergibt sich die durchschnittliche Fracht für 1 Zug für 1906/07 = 32,1 t gegen 32,3 t im Jahre 1905/06.

	1905/1906	1906/1907
Die eigenen und fremden Wagen haben auf den Staatsbahnen geleistet . km	169 316 345	178 853 102
und zwar:		
die Personenwagen "	53 743 311	56 566 160
die Postwagen "	5 853 885	4 970 357
die Gepäck- und Güterwagen . . "	109 719 149	117 316 585
Es kommen im Durchschnitt:		
Wagenkm auf 1 Bahnkm	90 972	94 247
Wagenachskm auf 1 Bahnkm	197 256	206 174
" " 1 Zugkm	31,7	32,5
Durchschnittlich wurden in einem Wagen befördert:		
Reisende Anz.	11,6	11,7
Gut, für das Fracht bezahlt wurde t	3,24	3,14
Zahl der geleisteten Platzkm . . Mill.rd.	2 314,0	2 505,2
davon:		
in 1. Klasse "	108,8	113,3
" 2. " "	490,5	496,9
" 3. " "	1 714,7	1 895,0
Von den beförderten Plätzen waren durchschnittlich besetzt %	25,6	25,7
Die Tragkraft der Gepäck-, Güter- und Viehwagen war durchschnittlich ausgenutzt mit %	36,1	34,5
Die Schiffe und Fährboote haben geleistet km	608 801	649 182

2. Verkehr.

Der Verkehr hat sich im allgemeinen günstig entwickelt.

Die Zahl der beförderten Reisenden ist von 19 469 720 auf 20 513 993, also um 1 044 273 oder 5,36% gestiegen und zwar wurden auf Zeitkarten 157 210 und auf gewöhnliche Fahrkarten 887 063 Reisende mehr befördert. In der 1. Wagenklasse betrug die Steigerung 3,21%, in der 2. Wagenklasse 4,67% und in der 3. Wagenklasse 5,46%.

Die Abflauung des Verkehrs in den beiden ersten Wagenklassen

zugunsten der dritten Wagenklasse hat sich gegen das Vorjahr noch verschärft, denn von je 100 Reisenden wurden befördert:

in	1906/07	1905/06	1902/03 (vor den Tariferhöhungen)
1. Klasse	0,4	0,5	0,6
2. „	10,5	10,5	12,6
3. „	89,1	89,0	86,8

Im ganzen sind im Personenverkehr 18 352 236 Kr., gegen das Vorjahr 1 044 234 Kr. oder 6,0% mehr auf gekommen. Der Schnellzugverkehr brachte 716 954 Kr. gegen 673 711 Kr. im Vorjahr ein. Die Einnahmen auf Zeitkarten betragen 938 844 Kr. gegen 890 003 Kr. im Vorjahr. Die Einnahmen aus dem Binnenverkehr sind um 5,6%, die Einnahmen aus dem Verkehr mit fremden Bahnen um 8,8% gegen das Vorjahr gestiegen. Der Binnenverkehr brachte im Berichtsjahr 85%, der Verkehr mit fremden Bahnen 15% der Gesamteinnahme auf. Die durchschnittliche Beförderungsstrecke betrug 34,3 km (gegen 34,1 km im Vorjahr), die Durchschnittseinnahme für eine Fahrt 86,5 Öre (gegen 85,9 Öre im Vorjahr) und die Durchschnittseinnahme für ein Personenkilometer — wie im Vorjahr — 2,5 Öre.

Im Güterverkehr wurden 4 709 456 t, gegen das Vorjahr 166 007 t oder 3,7% mehr befördert, und zwar im Binnenverkehr 84 450 t oder 2,4% und im Verkehr mit fremden Bahnen 81 557 t oder 8,2%. Bei der eigentlichen Güterbeförderung beträgt die Steigerung 4,1%, während bei der Tierbeförderung ein Gewichtsrückgang von 7,4% eingetreten ist. Von der Gesamttonnenzahl wurden etwa 77,1% im Binnenverkehr, 22,9% im Verkehr mit fremden Bahnen befördert.

Von den wichtigeren Güterarten wurden befördert:

	1906/07	1905/06
Steinkohlen	587 400 t = 13,0% ¹⁾	583 700 t = 13,5% ¹⁾
Ziegel- und Kalkwerkserzeugnisse	469 700 „ = 10,4 „	486 900 „ = 11,2 „
Futtermittel	379 800 „ = 8,5 „	382 300 „ = 8,8 „
Getreide, Mehl usw.	358 600 „ = 7,9 „	373 700 „ = 8,6 „
Bauholz und sonstige Wald- erzeugnisse	373 000 „ = 8,3 „	346 500 „ = 8,0 „
Erde und Steine	246 300 „ = 5,5 „	234 800 „ = 5,4 „
Mais	184 600 „ = 4,1 „	156 800 „ = 3,6 „
Metalle und Metallwaren	154 200 „ = 3,2 „	137 000 „ = 3,2 „
Düngemittel	105 000 „ = 2,3 „	109 900 „ = 2,5 „
Fleisch, Speck usw.	109 500 „ = 2,4 „	112 500 „ = 2,6 „

1) sämtlicher Güter.

	1906/07	1905/06
Butter	88 400 t = 2,0 % ¹⁾	85 900 t = 2,0 % ¹⁾
Milch	87 300 „ = 1,9 „	83 800 „ = 1,9 „
Torf	66 700 „ = 1,5 „	65 900 „ = 1,5 „
Fische	37 500 „ = 0,8 „	35 100 „ = 0,8 „
Eier	29 700 „ = 0,7 „	28 700 „ = 0,7 „

An Tieren wurden befördert:

Pferde	Stek. 97 588 (gegen 1905/06 mehr	2 525 = 2,7 % ⁰⁾
Rinder	„ 254 017 („ 1905/06 weniger	42 116 = 14,2 „)
Kälber	„ 79 071 („ 1905/06 mehr	565 = 0,7 „)
Schweine	„ 638 392 („ 1905/06 „	32 599 = 5,4 „)
andere Tiere	„ 152 903 („ 1905/06 „	12 484 = 8,9 „).

Die Einnahmen sind 1906/07 gegen 1905/06 gestiegen;

	im gesamten Güter- und Tierverkehr . . .	um 4,8 % ⁰⁾
	„ eigentlichen Güterverkehr	„ 5,6 „
und zwar	„ Binnenverkehr	„ 4,8 „ und
	„ Verkehr mit fremden Bahnen	„ 7,9 „ .

(Im Tierverkehr und zwar hauptsächlich im Binnenverkehr ergab sich ein Einnahmeausfall von 2,8 %⁰⁾.)

Die weiteren Einzelheiten des Verkehrs ergibt die nachstehende Übersicht:

a) Personenverkehr (ohne Korsör—Kiel):	1905/1906	1906/1907
Zahl der beförderten Personen	19 467 616	20 511 669
davon:		
in 1. Klasse	89 274	92 141
in Prozenten der im ganzen beförderten Personen % ⁰⁾	0,5	0,4
in 2. Klasse	2 051 769	2 147 520
in Prozenten % ⁰⁾	10,5	10,5
in 3. Klasse	17 326 572	18 272 008
in Prozenten % ⁰⁾	89,0	89,1
Beförderte Reisende auf 1 Bahnkilometer	10 460	10 809
Im Ortsverkehr (zwischen Stationen der Staatsbahnen) wurden befördert Pers.	18 645 130	19 614 854

¹⁾ sämtlicher Güter.

Im Verkehr mit inländischen Privatbahnen,
mit ausländischen Eisenbahnen und im
Durchgangsverkehr wurden beför-
dert Pers.

Zahl der durchfahrenen Personenkm . .

Es kamen Personenkilometer:

auf 1 Bahnkm

„ 1 Zugkm

„ 1 Wagenachskm

Durchschnittslänge einer Reise . . km

Von der Gesamtzahl der Reisenden wur-
den befördert:

auf gewöhnliche Fahrkarten

im Rundreiseverkehr

auf Zeitkarten:

Jahres- und Monatskarten

vierzehntägige Karten

Von den auf gewöhnlichen Fahrkarten und
im Rundreiseverkehr zurückgelegten
Reisen kommen auf Entfernungen:

bis 15 km

oder in Prozent. sämtlicher Reisen %

von 16 bis 30 km

in Prozenten %

von 31 bis 50 km

in Prozenten %

von 51 bis 75 km

in Prozenten %

von 76 bis 100 km

in Prozenten %

von 101 bis 196 km

in Prozenten %

von 197 bis 400 km

in Prozenten %

über 400 km

in Prozenten %

	1906/1907	1907/1908
	822 485	896 815
Zahl der durchfahrenen Personenkm . .	664 571 623	704 531 770
Es kamen Personenkilometer:		
auf 1 Bahnkm	357 066	371 256
„ 1 Zugkm	53,9	55,1
„ 1 Wagenachskm	4,6	4,5
Durchschnittslänge einer Reise . . km	34,1	34,3
Von der Gesamtzahl der Reisenden wur- den befördert:		
auf gewöhnliche Fahrkarten	16 095 132	16 985 980
im Rundreiseverkehr	84 953	80 949
auf Zeitkarten:		
Jahres- und Monatskarten	3 273 900	3 432 300
vierzehntägige Karten	13 630	12 440
Von den auf gewöhnlichen Fahrkarten und im Rundreiseverkehr zurückgelegten Reisen kommen auf Entfernungen:		
bis 15 km	7 702 232	8 110 810
oder in Prozent. sämtlicher Reisen %	47,6	47,5
von 16 bis 30 km	3 888 625	4 077 747
in Prozenten %	24,0	23,9
von 31 bis 50 km	1 852 200	1 981 799
in Prozenten %	11,4	11,6
von 51 bis 75 km	955 267	1 000 968
in Prozenten %	5,9	5,9
von 76 bis 100 km	433 472	453 225
in Prozenten %	2,7	2,7
von 101 bis 196 km	824 166	879 270
in Prozenten %	5,1	5,1
von 197 bis 400 km	431 886	468 029
in Prozenten %	2,7	2,7
über 400 km	92 237	95 081
in Prozenten %	0,6	0,6

b) Güterverkehr:		1905/1906	1906/1907
Befördertes Reise- und Frachtgut, einschließlich Fahrzeuge und Leichen	t	4 350 349	4 530 609
davon waren:			
Reisegut	"	10 302	11 841
Frankatursendungen ¹⁾	"	72 806	85 732
Expres- und Eilgut	"	38 589	43 253
Stückgut	"	568 019	587 161
Wagenladungsgut	"	3 594 703	3 733 162
gebrauchtes Packzeug	"	65 147	68 538
Fahrzeuge und Leichen	Anz.	1 565	1 843
An Vieh wurde befördert:			
Pferde	Stck.	95 098	97 604
Hornvieh und Kälber	"	374 640	333 088
Schweine	"	605 793	638 392
sonstige Tiere	"	140 419	152 903
Berechnetes Gewicht der beförderten Tiere	t	193 100	178 847
Gesamtgewicht der beförderten Güter, Tiere und Fahrzeuge	"	4 543 449	4 709 456
Auf 1 Bahnkm wurden befördert	"	2 441	2 482
Von den im ganzen beförderten Gütern und Tieren kamen:			
auf den Ortsverkehr	"	3 545 496	3 629 946
auf den Verkehr mit inländischen Privatbahnen, ausländischen Eisenbahnen und Dampfschiffen	"	975 085	1 041 236
und zwar:			
Versand	"	312 267	335 516
Empfang	"	662 798	705 720
auf den Durchgangsverkehr	"	22 888	38 274

¹⁾ Das sind im Binnenverkehr gegen Frankatur im Betrage bis zu 1 Kr. beförderte Sendungen.

	1905/1906	1906/1907
Zahl der im Güterverkehr geleisteten Tonnenkm tkm	383 341 925	398 217 003
davon kamen auf:		
Reisegut "	857 253	956 754
Frankatursendungen "	7 644 599	9 001 902
Expres- und Eilgut "	5 496 755	6 074 550
Stückgut "	62 055 478	63 776 507
Wagenladungsgut "	278 615 561	291 118 789
gebrauchtes Packzeug "	8 043 331	8 169 909
Fahrzeuge und Leichen "	115 481	138 965
Tiere "	20 513 467	18 979 627
Es kamen Tonnenkm auf 1 Bahnkm "	205 965	209 842
Mittlere Beförderungslänge einer Tonne Gut einschließlich Tiere "	84,37	84,56
Berechnete Zahl der bei Beförderung des frachtfreien Gutes geleisteten Tonnenkilometer "	18 728 790	17 704 581

3. Finanzielle Ergebnisse.

	1905/1906	1906/1907
A. Einnahme:		
Gesamteinnahme Kr. ¹⁾	37 483 876	39 285 244
davon kamen:		
auf den Personenverkehr:		
im ganzen "	17 308 002	18 352 236
in Prozenten %	46,2	46,7
auf den Güter- und Viehverkehr:		
im ganzen Kr.	17 675 721	18 525 853
in Prozenten %	47,1	47,2
auf die Postbeförderung:		
im ganzen Kr.	1 134 697	1 237 389
in Prozenten %	3,0	3,2

¹⁾ 1 Krone = 100 Öre = 1,125 Mk.

	1905/1906	1906/1907
auf sonstige Quellen:		
im ganzen Kr.	587 715	647 131
in Prozenten %	1,6	1,6
auf Abzüge von Gehalt und Lohn zugunsten der Pensionskasse:		
im ganzen Kr.	777 741	522 635
in Prozenten %	2,1	1,3
Es kam Einnahme auf:		
1 km Bahnlänge Kr.	20 139	20 702
1 Zugkm "	3,23	3,27
1 Achskm Öre	10	10
1 Tag Kr.	102 696	107 631
An den Einnahmen aus dem Personen- verkehr sind beteiligt:		
die 1. Klasse mit Kr.	574 456	590 787
in Prozenten %	3,4	3,3
die 2. Klasse mit Kr.	4 184 992	4 412 390
in Prozenten %	25,0	24,9
die 3. Klasse mit Kr.	11 974 554	12 744 059
in Prozenten %	71,6	71,8
Die durchschnittliche Einnahme aus dem Personenverkehr betrug:		
für eine Person:		
in der 1. Klasse Öre	643,5	641,2
" " 2. " "	203,9	205,4
" " 3. " "	69,1	69,7
überhaupt "	85,9	86,5
für 1 Personenkm "	2,5	2,5
auf 1 Personenwagenkm "	31,1	31,4
Von den Einnahmen aus dem Güter- und Viehverkehr kamen auf:		
Reisegut Kr.	415 280	461 697
in Prozenten %	2,4	2,5

	1905/1906	1906/1907
Frankatursendungen Kr.	476 370	573 221
in Prozenten %	2,7	3,1
Expres- und Eilgut Kr.	923 484	1 034 291
in Prozenten %	5,2	5,6
Stückgut Kr.	4 423 925	4 588 804
in Prozenten %	25,0	24,8
Wagenladungsgut Kr.	8 909 698	9 370 915
in Prozenten %	50,4	50,5
gebrauchtes Packzeug Kr.	214 477	221 158
in Prozenten %	1,2	1,2
Freimarkenpakete Kr.	569 225	574 236
in Prozenten %	3,2	3,1
Fahrzeuge und Leichen Kr.	44 329	49 603
in Prozenten %	0,3	0,3
Tiere Kr.	1 698 933	1 651 928
in Prozenten %	9,6	8,9
Die durchschnittliche Einnahme aus dem Güterverkehr betrug für 1 Tonne:		
Reisegut Kr.	40,31	38,99
Frankatursendungen "	6,54	6,69
Expres- und Eilgut "	23,98	23,91
Stückgut "	7,79	7,81
Wagenladungsgut "	2,48	2,51
gebrauchtes Packzeug "	3,29	3,23
Fahrzeuge und Leichen "	56,69	53,83
Tiere "	8,80	9,24
im Mittel "	3,89	3,98
für 1 Tonnenkm:		
Reisegut Öre	48,4	48,3
Frankatursendungen "	6,2	6,4
Expres- und Eilgut "	16,8	17,0
Stückgut "	7,1	7,2
Wagenladungsgut "	3,2	3,2
gebrauchtes Packzeug "	2,7	2,7

	1905/1906	1906/1907
Fahrzeuge und Leichen Öre	38,4	35,7
Tiere "	8,3	8,7
im Mittel "	4,6	4,7
für 1 Güterwagenkm "	16,1	15,8
B. Ausgabe:		
Gesamtausgabe Kr.	29 122 641	31 199 831
davon kamen:		
auf die Generaldirektion "	366 042	398 974
in Prozenten %	1,3	1,3
auf die Bahnabteilung Kr.	4 864 530	5 141 671
in Prozenten %	16,7	16,5
auf die Maschinenabteilung Kr.	10 940 962	11 862 940
in Prozenten %	37,6	38,0
auf die Verkehrsabteilung Kr.	9 811 737	10 401 659
in Prozenten %	33,7	33,3
auf die Rechnungsabteilung Kr.	403 448	422 936
in Prozenten %	1,4	1,4
auf sonstige Ausgaben Kr.	936 761	1 014 488
in Prozenten %	3,2	3,2
auf Pensionen, Unterstützungen und dgl. Kr.	883 930	952 566
in Prozenten %	3,0	3,1
auf Ausgaben zur Förderung wohl- tätiger, wissenschaftlicher, künstlerischer und ähnlicher Zwecke Kr.	234 000	245 000
in Prozenten %	0,8	0,8
auf Erneuerung der Bahnanlagen und Betriebsmittel Kr.	681 231	759 597
in Prozenten %	2,3	2,4
auf Lohnzulagen auf Grund be- sonderer Gesetze Kr.	—	—
in Prozenten %	0,0	0,0

	1906/1906	1906/1907
Von den Ausgaben kamen:		
auf 1 Bahnkm Kr.	15 647	16 441
„ 1 Zugkm „	2,51	2,60
„ 1 Achskm Öre	8	8
„ 1 Tag Kr.	79 788	85 479
„ 100 Kr. Einnahme „	77,69	79,42
C. Überschuß:		
Der Überschuß betrug:		
im ganzen Kr.	8 361 235	8 085 413
für 1 Bahnkm „	4 492	4 261
„ 1 Zugkm „	0,72	0,67
„ 1 Achskm Öre	2	2
„ 1 Tag Kr.	22 908	22 152
in Prozenten der Gesamteinnahme %	22,31	20,58
in Prozenten des Anlagekapitals . „	4,07	3,80
Von dem Überschuß sind abzusetzen als Gewinnanteil des Personals nach Maßgabe des Gesetzes vom 15. Mai 1903 Kr.		
	1 103 646	1 136 647
Der Nettoüberschuß betrug demnach „	7 257 589	6 948 766
Das Anlagekapital betrug am 31. März „	205 459 176	212 878 715

Nach der vorstehenden Übersicht ergibt sich gegen das Vorjahr:

eine Mehreinnahme	von 1 801 368 Kr. = 4,8 %
eine Mehrausgabe	2 077 190 „ = 7,1 „
ein Minderüberschuß	275 822 „ = 3,2 „

Über den Fährbetrieb Gjedser—Warnemünde enthält der Betriebsbericht folgende Angaben:

Es wurden befördert:

102 800 Reisende, gegen 88 200 im Jahre 1905/06,

115 989 t Güter, „ 107 293 „ „ 1905/06.

An Einnahmen sind aufgekommen: aus der Personenbeförderung 155 600 Kr., aus der Güterbeförderung 155 000 Kr., aus der Postbeförderung 71 100 Kr., zusammen 381 700 Kr. Die Ausgaben beliefen sich auf 335 097 Kr.

4. Unfälle.

	1905/1906		1906/1907	
	getötet	verletzt	getötet	verletzt
1. Reisende:				
ohne eigene Schuld bei Unfällen während der Bewegung der Züge	2	—	—	—
infolge eigener Unvorsichtigkeit	—	1	2	—
2. Eisenbahnbeamte und Arbeiter:				
A. beim eigentlichen Betrieb:				
a) ohne eigene Schuld bei Unfällen während der Bewegung der Züge .	—	1	1	1
b) infolge Unvorsichtigkeit beim Be- steigen oder Verlassen der Züge . .	3	1	1	1
c) beim Rangieren von Zügen oder Lokomotiven	5	5	10	9
d) infolge Unvorsichtigkeit beim Be- treten der Gleise	4	1	2	1
e) infolge sonstiger Unvorsichtigkeit im Dienste	—	4	—	1
B. bei Arbeiten außerhalb des eigentlichen Bahnbetriebes	—	—	—	2
3. Sonstige Personen:				
a) bei Arbeiten auf Bahnhöfen	1	—	3	—
b) ohne eigene Schuld, infolge von Zug- unfällen, mangelhafter Bewachung von Übergängen u. dgl.	—	1	—	1
c) beim absichtlichen oder unaufmerk- samen Aufenthalt auf dem Bahnkörper	6	9	3	2
zusammen	21	23	22	18

II. Privatbahnen.

Das Netz der dänischen Privatbahnen hat im Berichtsjahr durch Eröffnung neuer Bahnstrecken einen Zuwachs von 93,4 km erfahren. Eröffnet wurden: am 20. April 1906 die Slangerup-Eisenbahn (Kopenhagen-Slangerup) = 34,2 km, am 22. Mai 1906 die Hornbäk-Eisenbahn (Helsingør-Hornbäk) = 11,9 km und am 3. Oktober 1906 die Eisenbahn Odense—Nørre—Faaborg = 47,3 km. Die durchschnittliche Betriebslänge der Privatbahnen betrug 1 353 km gegen 1 305 km im Berichtsjahr 1905/06.

Die hauptsächlichsten Betriebsergebnisse sind in der folgenden Übersicht zusammengestellt:

Übersicht der Längen sowie der kilometrischen

Lfd. No.	Privateisenbahnen ¹⁾	Betriebslänge im Jahres- durchschnitt	
		1905/06	1906/07
		Kilometer	
1	Hornbäckbahn (eröffnet am 22. Mai 1906)	—	11
2	Gribskovbahn	32	32
3	Hillerød—Frederikswärk	23	23
4	Lyngby—Vedbæk	12	12
5	Slangerupbahn (eröffnet am 20. April 1906)	—	32
6	Odsherredbahn	49	49
7	Höng—Töllöse	38	38
8	Ostseeländische Eisenbahn (Rechnungsjahr = Kalenderj.)	46	46
9	Prästø—Nästved	23	23
10	Kallehavn-Bahn	21	21
11	Rønne—Nexø und Alminding-Bahn (schmalspur.) . . .	38 ²⁾	38 ²⁾
12	Lollandsche Eisenbahn (Rechnungsjahr = Kalenderjahr)	65	65
13	Maribo—Bandholm (Rechnungsjahr = Kalenderjahr) .	8	8
14	Nordfünensche Eisenbahn	37	37
15	Odense—Kjertemind—Dalby	32	32
16	Odense—Svendborg (Südfünensche Eisenbahn) . . .	47	47
17	Odense—Nørre—Faaborg (eröffnet am 3. Oktober 1906)	—	25
18	Svendborg—Nyborg	38	38
19	Kolding—Egtved (schmalspur.)	28	28
20	Veile—Vandel	28	28
21	Veile—Give	30	30
22	Horsens—Tørring (schmalspur.)	28	28
23	Horsens—Bryrup (schmalspur.)	38	38
24	Horsens—Juelsminde	31	31
25	Horsens—Odder	34	34
26	Hads—Ning Herreder	36	36
27	Hammel—Aarhus	38	38
28	Ebeltoft—Trustrup	23	23
29	Randers—Hadsund	41	41
30	Aalborg—Hadsund	57	57
31	Aars—Nibe—Svendstrup	41 ³⁾	41 ³⁾
32	Fjerritslev—Frederikshavn	135	135
33	Skagenbahn (schmalspur.)	40	40
34	Thisted—Fjerritslev (eröffnet am 19. November 1904) .	74	54
35	Vemb—Lemvig—Thyborøn	56	56
36	Varde—Nørre Nebel	38	38
	Gesamtlänge der Privatbahnen	1 305	1 353
37	Staatsbahn Nyborg—Ringe—Faaborg im Betrieb der Odense—Svendborger (Südfünenschen) Eisenbahn- gesellschaft	56	56

¹⁾ Soweit bei den einzelnen Bahnen nichts anderes angegeben, umfaßt das Rechnungsjahr ebenso wie bei den Staatsbahnen die Zeit vom 1. April bis 31. März.

Einnahmen und Ausgaben der Privatbahnen.

Auf 1 km Bahnlänge kam						Von der Einnahme entsprungen dem			
Einnahme		Ausgabe		Überschuß		Pers.-Verkehr		Güterverkehr	
1905/06	1906/07	1905/06	1906/07	1905/06	1906/07	1905/06	1906/07	1905/06	1906/07
K r o n e n									
—	7 678	—	4 041	—	3 637	—	6 211	—	1 255
5 558	5 859	3 722	3 617	1 836	2 242	2 202	2 293	3 159	3 358
5 423	5 882	3 442	3 448	1 981	2 434	2 251	2 492	2 823	3 029
3 115	3 832	3 100	3 746	15	86	1 745	2 125	1 322	1 557
—	7 417	—	5 235	—	2 182	—	4 927	—	2 266
5 495	5 792	3 721	3 986	1 774	1 806	2 210	2 388	2 971	3 068
3 514	3 974	2 406	2 700	1 108	1 274	1 383	1 454	1 937	2 310
5 781	6 216	4 036	4 261	1 745	1 955	2 376	2 538	3 219	3 500
4 374	4 707	2 754	2 771	1 620	1 936	2 407	2 500	1 667	1 899
4 544	4 799	3 512	3 478	1 032	1 321	2 677	2 817	1 550	1 676
2 792	3 271	2 000	2 259	792	1 012	1 501	1 679	1 096	1 398
10 306	10 822	5 701	6 109	4 605	4 713	3 905	4 209	5 920	6 114
10 188	11 818	4 258	4 334	5 930	7 484	1 129	1 219	7 964	9 535
6 424	6 823	3 488	3 615	2 936	3 208	3 145	3 283	3 040	3 243
5 482	5 741	2 956	3 360	2 526	2 381	2 890	2 988	2 359	2 513
14 286	15 202	8 994	9 568	5 292	5 634	6 558	6 993	6 947	7 287
—	3 479	—	3 177	—	302	—	2 085	—	1 242
4 959	5 247	4 133	4 706	826	541	2 716	2 906	1 843	1 915
2 309	2 394	2 299	2 394	10	—	1 095	1 070	1 155	1 213
2 353	2 483	1 981	2 070	372	413	1 037	1 045	1 131	1 259
4 667	5 067	2 518	2 765	2 149	2 302	1 973	2 075	2 240	2 520
4 787	4 708	3 252	3 298	1 535	1 410	2 021	1 983	2 363	2 305
3 138	3 267	2 084	2 182	1 054	1 085	1 559	1 549	1 399	1 530
4 129	4 358	3 073	3 039	1 056	1 319	2 102	2 197	1 782	1 888
3 448	3 538	2 388	2 448	1 060	1 090	2 091	2 099	1 139	1 203
6 791	6 841	4 285	5 059	2 506	1 752	3 686	3 865	2 532	2 556
5 355	5 490	2 626	2 954	2 729	2 536	2 542	2 614	2 595	2 589
3 095	2 989	2 466	2 534	629	455	1 142	1 157	1 337	1 380
3 935	4 247	3 103	3 199	832	1 045	1 792	1 927	1 874	1 986
4 066	4 358	3 244	3 309	822	1 049	1 996	2 080	1 844	1 997
3 159	3 417	2 823	2 872	336	545	1 432	1 574	1 438	1 557
4 449	4 974	3 700	3 663	749	1 311	1 964	2 258	2 215	2 447
2 955	3 060	2 103	2 192	852	868	1 240	1 386	1 205	1 391
1 907	2 151	1 278	1 563	629	588	1 247	1 339	528	648
3 709	3 867	3 074	3 169	635	698	1 661	1 760	1 761	1 854
3 065	3 181	2 163	2 146	902	1 035	1 186	1 197	1 698	1 807
5 609	5 628	4 547	4 791	1 062	837	2 871	2 911	2 452	2 373

2) Die Alminding-Bahn wurde nur im Sommer betrieben.

3) Ausserdem wurden 8,6 km mit den Staatsbahnen gemeinschaftlich betrieben.

Die Eisenbahnen in Australien.¹⁾

Die amtlichen Berichte, denen die nachstehenden Mitteilungen über die Hauptbetriebsergebnisse der Staatsbahnen in den australischen Kolonien entnommen sind, beziehen sich:

für Neusüdwales . . .	}	auf das Betriebsjahr	
„ Viktoria . . .			1. Juli 1905
„ Queensland . . .			30. Juni 1906
„ Südaustralien . . .			
„ Westaustralien . . .			
„ Tasmanien . . .			
„ Neuseeland . . .			1. April 1905
			31. März 1906.

I. Kolonie Neusüdwales.²⁾

Am 30. Juni 1906 stellte sich die Länge der im Betrieb befindlichen Staatsbahnen³⁾ auf 3 390 Meilen (5 455 km).

Eröffnet sind im Berichtsjahr zwei neue Linien mit 90 Meilen Länge.

Im Bau begriffen sind vier Linien von 112 Meilen Länge.

Das Anlagekapital der Betriebsstrecken betrug 43 626 063 £ und verzinst sich mit 4,12 %.

¹⁾ Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1907 S. 956 ff.

²⁾ New South Wales Government Railways and Tramways. Report of the Railway Commissioners for the year ended 30. June 1906. (Mit 2 Übersichtskarten.)

³⁾ Am 31. Dezember 1905 umfaßte das Staatsbahnnetz 3 280³/₄ engl. Meilen (5 279 km). Hierbei sind nicht berücksichtigt die vom Staate betriebenen Trambahnen (am 31. Dezember 1905 : 126 englische Meilen = 203 km).

Die Betriebsergebnisse der Jahre 1904/1905 und 1905/1906 waren folgende:

		30. Juni	
		1905	1906
Betriebslänge	Meil.	3 280 ³ / ₄	3 390 ¹)
Mittlere Betriebslänge	"	3 280 ³ / ₄	3 366 ¹ / ₂
Verwendetes Baukapital ²⁾	£	43 062 550	43 626 063
desgl. für eine Meile	"	13 126	12 869
Verzinsung des Anlagekapitals	%	3,46	4,42
Gesamteinnahme	£	3 684 016	4 234 791
Ausgabe	"	2 192 147	2 308 384
Überschuß	"	1 491 869	1 926 407
Verhältnis von $\frac{\text{Ausgabe}}{\text{Einnahme}}$	%	59,50	54,51
Auf 1 Betriebsmeile kommen:			
an Einnahme	£	1 123	1 258
" Ausgabe	"	668	686
" Überschuß	"	455	572
Auf 1 Zugmeile kommen:			
an Einnahme	d	81,50	85,75
" Ausgabe	"	50,25	46,75
" Überschuß	"	31,25	39,00
Zahl der beförderten Personen	Anz.	35 158 150	37 500 531
" " " Gütertonnen ³⁾	t	6 549 791	7 400 658
Einnahme im Personenverkehr	£	1 428 190	1 563 261
" " Güterverkehr	"	2 213 105	2 628 076
Nebenerträge	"	42 721	43 454
Geleistete Zugmeilen:			
in Personenzügen	Meil.	5 035 912	5 351 537
" Güterzügen	"	5 431 974	6 512 145
überhaupt	"	10 467 886	11 863 682
Anzahl der beim Betrieb beschäftigten Personen	Anz.	13 290	13 478
darunter Angestellte (salaried staff)	"	1 605	1 650

1) Darunter 194 Meilen Doppelgleise und 8¹/₂ Meilen viergleisige Strecken.

2) Für die Betriebsstrecken.

3) Ohne Vieh, für 1904/1905 = 174 424 t und für 1905/1906 = 228 804 t.

	30. Juni		
	1905	1906	
Die Anzahl der Betriebsmittel:			
Lokomotiven	Stck.	623	655
Wagen für Personenverkehr	"	1 122	1 143
" " Güterverkehr	"	12 613	12 580
Beförderte Personen I./II. Klasse	Anz.	17 455 820	18 415 347
Einnahme davon	£	1 012 547	1 114 004
Zeitkarten I./II. Klasse	Stck.	749 195	817 834
Einnahme davon	£	196 713	217 692
Die Einnahme im Personenverkehr betrug:			
für die Betriebsmeile	£	435,3	464,4
" " Zugmeile	d	68,06	70,11
Im Vorortverkehr¹⁾ betrug die Zahl:			
der beförderten Personen ²⁾	Anz.	31 180 769	33 347 246
" geleisteten Personenmeilen	"	188 067 952	206 540 068
Durchschnittliche Fahrt einer Person	Meil.	6,03	6,19
Personengeldeinnahme	£	366 855	391 957
Einnahme für 1 Person und Meile	d	0,17	0,46

Über den Güterverkehr finden sich nachstehende Angaben:

Güterverkehr	1904/1905		1905/1906	
	Beförderte Tonnen	Einnahme £	Beförderte Tonnen	Einnahme £
überhaupt	6 724 215	2 213 105	7 629 492	2 628 076
für die Betriebsmeile	—	674,6	—	780,6
" " Zugmeile	—	97,78	—	96,86
Es kommen:				
auf Frachtgüter	1 921 198	1 320 369	2 084 380	1 491 329
" Wolle	90 572	222 574	117 469	306 420
" lebendes Vieh	174 424	307 205	228 834	431 660
" Kohlen und Koks	4 169 076	291 422	4 858 959	332 922
" Mineralien	368 945	71 535	339 850	65 745

1) 22 Meilen im Umkreis von Sydney und Newcastle.

2) Mit gewöhnlichen Fahrkarten, Arbeiterkarten und Zeitkarten.

Im Jahre 1905/1906 wurden befördert:

an Wollballen	721 304 Stück	(gegen 560 426 im Vorjahr),
„ Pferde	30 536 „	(„ 33 458 „ „),
„ Rindern	248 543 „	(„ 198 830 „ „),
„ Kälbern	80 549 „	(„ 55 104 „ „),
„ Schafen	4 602 967 „	(„ 3 273 126 „ „),
„ Schweinen	108 619 „	(„ 81 351 „ „).

An Kohlen wurden in 1905/1906 in Newcastle ausgeführt:

3 757 004 t im Werte von 1 469 386 £,

gegen 2 948 069 „ „ „ „ 1 228 037 „ in 1904/1905.

Davon kamen:

auf die Kolonie Viktoria	856 620 t	(795 500 t im Vorjahr),
„ „ „ Südaustralien	487 264 „	(416 006 „ „ „),
„ „ „ Neuseeland	295 831 „	(264 147 „ „ „),
„ „ australischen Kolonien zu-		
sammen	2 014 424 „	(1 757 674 „ „ „),
„ das Ausland zusammen	1 742 580 „	(1 190 495 „ „ „),
„ die Vereinigten Staaten von		
Amerika	103 785 „	(128 436 „ „ „),
„ Chile	440 039 „	(445 616 „ „ „),
„ die Philippinen	343 078 „	(226 866 „ „ „),
„ „ Sandwichinseln	118 048 „	(70 828 „ „ „),
„ Java	59 132 „	(31 699 „ „ „),
„ Singapore.	200 306 „	(139 907 „ „ „).

Die bei einzelnen Güterklassen im Jahre 1905/1906 erzielten Durchschnittssätze waren folgende:

Es betragen	1904/1905		
	Geleistete Gütertonnen- meilen Anzahl in Tausenden	Durchschnitt- liche Fahrt einer Tonne Meilen	Ertrag für die Tonne und Meile d
für Kohle und Schiefer	91 974	20,15	0,52
„ Brennholz	6 146	26,50	0,72
„ Korn und Mehl	123 130	245,18	0,44
„ Heu, Stroh und Kaff	35 555	209,78	0,38
„ Wolle	32 706	278,42	2,63
„ lebendes Vieh	57 518	251,25	1,75
überhaupt	478 642	65,25	1,11

Von den Betriebsstrecken arbeiteten 29 Linien in einer Gesamtlänge von 1 696 Meilen mit Verlust, d. i. die Einnahmen reichten nach Abzug der Betriebskosten nicht zur Zinszahlung aus. Der Verlust stellte sich für diese Linien im Kalenderjahr 1905 bei 793 438 £ Einnahme und 545 834 £ Betriebskosten auf 332 511 £ gegen 391 761 £ im Kalenderjahr 1904.

Am 30. Juni 1906 waren 126 Meilen (303 km) Trambahnen im Betrieb.

	30. Juni	
	1905	1906
Im Staatsbetrieb befindliche Trambahnen:		
Gesamtbetriebslänge Meil.	125 ³ / ₄	126
Anlagekapital £	3 637 922	3 669 096
„ für eine Bahnmeile „	28 931	29 092
Roheinnahme „	813 569	851 483
Ausgabe „	685 682	665 083
Reinertrag „	127 887	186 400
Verzinsung des Anlagekapitals . . . %	3,52	5,08
Betriebskosten (in Prozenten der Roheinnahme) „	84,28	78,11
Anzahl der beförderten Personen . Anz.	139 669 459	145 262 779
Geleistete Zugmeilen „	16 413 762	16 309 907
Anzahl der beim Betrieb beschäftigten Personen „	4 378	4 133
darunter Angestellte „	192	204
Auf die Stadt- und Vorstadtlinien kommen:		
an Betriebslänge Meil.	73 ¹ / ₄	73 ³ / ₄
„ Anlagekapital £	2 931 583	2 966 704
„ Roheinnahme „	697 971	730 508
„ Ausgabe „	583 360	552 723
„ Reinertrag „	114 611	177 785
„ Verzinsung des Anlagekapitals . . . %	3,91	5,99
„ Betriebskosten (in Prozenten der Roheinnahme) „	83,58	75,66

2. Kolonie Viktoria.¹⁾

Am 30. Juni 1906 waren 3 394 Meilen (5 461 km) Eisenbahnen im Betrieb.²⁾ Der Kapitalaufwand für Eisenbahnbauten stellte sich für das Berichtsjahr 1905/1906 auf 41 398 037 £. Das Anlagekapital verzinste sich mit 4,32 % (gegen 4,15 % im Vorjahr).

Mit zwei oder mehr Gleisen versehen waren 312 Meilen. 82 Meilen hatten 2' 6" Spurweite.

7 Linien von 48 Meilen Länge blieben außer Betrieb.

Hauptbetriebsergebnisse für 1905/1906 gegenüber 1904/1905:	30. Juni	
	1905	1906
Bahnlänge Meil.	3) 3 394	3 394
Mittlere Betriebslänge "	3) 3 384	3 394
Verwendetes Baukapital:		
überhaupt £	41 279 045	41 398 037
für 1 Bahnmeile "	12 162	12 194
Gesamteinnahme "	3 582 266	3 787 619
Ausgabe ⁴⁾ "	1 871 138	1 999 023
Überschuß "	1 711 128	1 788 596
Verhältnis von Ausgabe Einnahme %	52,23	52,78
Verzinsung des Baukapitals:		
überhaupt %	4,15	4,32
Von der Einnahme kommen:		
auf Personenverkehr £	1 663 473	1 786 182
" Güterverkehr "	1 918 793	2 001 437
Anzahl der beförderten Personen ⁵⁾ . Anz.	59 702 050	65 088 394
" " " Güter ⁶⁾ . . . t	3 628 237	3 676 017

1) Victorian Railways. Report of the Victorian Railways Commissioners for the financial year ending 30. June 1906.

2) Die Betriebslänge der Staatsbahnen betrug am 31. Dezember 1905 = 3 394 Meilen (5 461 km).

3) Ohne 48 Meilen außer Betrieb und ohne die 4 Meilen lange elektrische Straßenbahn von St. Kilda nach Parkstreet, Brighton.

4) Ohne besondere Ausgaben und ohne Pensionen und Gratifikationen.

5) Auf den Vorortlinien sind im Berichtsjahr befördert 59 182 830 Reisende, von denen 26 262 374 Zeitkarteninhaber waren.

6) Mit Vieh, für 1904/1905 = 245 449 t, für 1905/1906 = 299 030 t.

	30. Juni	
	1905	1906
Geleistete Zugmeilen Anz.	9 023 365	9 392 069
Durchschnittlich für 1 Betriebsmeile:		
Roheinnahme £	1 059	1 116
Ausgabe "	553	589
Überschuß "	506	527
Durchschnittlich für 1 Zugmeile:		
Roheinnahme d	95,28	96,79
Ausgabe "	49,77	51,08
Überschuß "	45,51	45,71
Betriebsmittel (im Betrieb):		
Lokomotiven Stck.	520	511
Personenwagen "	1 214	1 228
Gepäck- und sonstige Wagen "	443	461
Güterwagen "	10 366	10 490

Die Zahl der angestellten Beamten betrug am 30. Juni 1906 = 2 071 Mann gegen 2 186 im Vorjahr.

Eisenbahnunfälle.

Durch Eisenbahnunfälle wurden	1904/1905		1905/1906	
	getötet	verletzt	getötet	verletzt
a) Reisende:				
ohne eigenes Verschulden	—	23	—	195
durch eigene Schuld	4	184	9	162
b) Bahnbedienstete:				
ohne eigenes Verschulden	4	92	5	141
durch eigene Schuld	2	91	6	188
c) Sonstige Personen:				
bei Wegeübergängen	4	10	9	23
beim unbefugten Überschreiten der Gleise	8	11	23	7
aus sonstigen Ursachen	3	19	8	23
überhaupt	25	430	60	739
	455		799	

3. Kolonie Queensland.¹⁾

Die Länge der im Betrieb befindlichen Staatsbahnstrecken betrug am 30. Juni 1906 = 3 137 Meilen (5 047 km).²⁾

Eröffnet sind im Berichtsjahr 2 neue Strecken von 45 Meilen Länge.

Im Bau begriffen sind 4 Linien von 275 Meilen Länge.

Die Bahnen haben durchweg 3' 6" (1,06 m) Spurweite.

Das für Eisenbahnbauten bewilligte Kapital beträgt 22 200 838 £, wovon 21 741 226 £ für die Betriebsstrecken verwendet sind.

Hauptbetriebsergebnisse.

	30. Juni	
	1905	1906
Betriebslänge:		
am Jahresschluß (30. Juni) Meil.	3 092	3 137
im Jahresdurchschnitt "	3 066	3 109
Verwendetes Baukapital:		
überhaupt £	22 069 873	22 200 838
davon auf die Betriebsstrecken £	21 610 980	21 741 226
für 1 Betriebsmeile "	6 989	6 930
Einnahmen:		
im Personenverkehr £	513 455	563 264
„ Güterverkehr "	890 984	982 819
überhaupt "	1 413 439	1 546 083
auf 1 Betriebsmeile (rund) "	461	497
„ 1 Zugmeile d	68,98	70,25
Ausgaben:		
überhaupt £	814 744	863 356
in Prozenten der Einnahme %	57,64	55,84
auf 1 Betriebsmeile (rund) £	266	278
„ 1 Zugmeile d	39,76	39,23
Reinertrag:		
überhaupt £	598 695	682 727
für 1 Betriebsmeile "	195	219
„ 1 Zugmeile d	29,22	31,02
in Prozenten des Baukapitals %	2,77	3,14

¹⁾ Queensland Railways. Report of the Commissioner for Railways for the year ended on 30 June 1906. Brisbane 1906. (Mit Übersichtskarte.)

²⁾ Am 31. Dezember 1905 stellte sich die Länge des Staatsbahnnetzes ebenfalls auf 3 113 Meilen = 5 009 km.

		30. Juni	
		1905	1906
Beförderte Personen ¹⁾	Anz.	4 019 831	4 568 893
Beförderte Gütertonnen ²⁾	t	1 712 243	1 791 675
Geleistete Zugmeilen	Anz.	4 917 781	5 281 611
Betriebsmittel:			
Lokomotiven	Stck.	349	348
Personenwagen	"	457	460
Güterwagen	"	7 332	7 444
Bremswagen	"	119	119
Kosten der Zugkraft:			
für die Zugmeile	d	15,31	15,33
davon auf Lokomotivkraft	"	11,87	12,04
Bahnunterhaltungskosten:			
für die Betriebsmeile	£	90,56	92,67
An Gütern wurden befördert:			
Mineralien	t	136 256	174 555
Kohlen	"	433 761	482 115
Zuckerrohr	"	139 784	142 945
andere Landwirtschaftserzeugnisse	"	333 832	282 236
Mehl	"	27 720	27 747
Wolle	"	28 819	35 388
Bauholz	"	178 791	195 560
Brennholz	"	211 810	197 879
Stückgut	"	221 470	253 250
An Vieh wurde befördert:			
Rinder	Stck.	82 074	126 018
Schafe	"	673 054	1 257 595
Schweine	"	152 969	166 441
Kälber	"	2 637	2 750

Die Ausfuhr an Kohlen aus dem Hafen von Brisbane betrug:

im Jahre 1901	198 375 t.
" " 1902	170 825 "
" " 1903	194 547 "
" " 1904	204 818 "
" " 1905	215 239 "

1) Ohne Zeitkarteninhaber. Für 1905/1906 = 122 350 gegen 115 181 in 1904/1905.

2) Ohne Vieh.

4. Kolonie Südaustralien.¹⁾

Das Staatsbahnnetz dieser Kolonie umfaßte am 30. Juni 1896 1 745³/₄ Meilen (2 809 km),²⁾ von denen 507³/₄ Meilen (817 km) die Breitspur von 5' 3" (1,601 m) und 1 238 Meilen (1 992 km) die Schmalspur von 3' 6" (1,067 m) hatten. Doppelgleisig waren 11¹/₄ Meilen, 16¹/₄ Meilen wurden mit Pferden betrieben.

Im Bau begriffen sind drei Linien von 134 Meilen Länge.

Die Anlagekosten betragen am 30. Juni 1906 überhaupt 13 610 520 £ oder für die Meile 7 797 £.

Das Baukapital verzinste sich im Jahre 1905/1906 mit 4,30⁰/₀ (gegen 3,95⁰/₀ im Vorjahr).

Hauptbetriebsergebnisse für 1904/1905 und 1905/1906:

	30. Juni	
	1905	1906
Bahnlänge ³⁾ Meil.	1 745 ³ / ₄	1 745 ³ / ₄
Mittlere Betriebslänge. "	1 744 ¹ / ₂	1 745 ³ / ₄
Verwendetes Baukapital:		
überhaupt £	13 587 406	13 610 520
für 1 Meile "	7 783	7 797
Gesamteinnahme "	1 273 321	1 349 765
Ausgabe. "	736 791	764 385
Überschuß "	536 530	585 380
Verzinsung des Baukapitals %	3,95	4,30
Verhältnis von $\frac{\text{Ausgabe}}{\text{Einnahme}}$ %	57,86	56,63
Beförderte Personen ⁴⁾ Anz.	9 866 621	10 715 343
Beförderte Güter ⁵⁾ (frachtzahlende) t	1 681 003	1 732 436

1) South Australia. Annual Report of the South Australian Railway Commissioner for the year 1905/1906. Adelaide 1906. Mit Übersichtskarte.

2) Ohne die im nördlichen Territorium der Kolonie belegene, 146 Meilen (235 km) lange schmalspurige Palmerston-Pine Creeklinie.

Am 31. Dezember 1905 betrug das Staatsbahnnetz (mit Palmerstonlinie) rund 1 891³/₄ Meilen (3 044 km).

3) Ohne die Palmerston-Pine Creeklinie, für die die Angaben später folgen.

4) Einschließlich Zeitkarteninhaber.

5) Mit Vieh.

Es wurden befördert:

Rinder, Kälber und Pferde . . . Stück
Schafe "

	1904/1905	1905/1906
Rinder, Kälber und Pferde . . . Stück	61 873	55 306
Schafe "	745 243	830 715

	30. Juni	
	1905	1906
Durchschnittliche Fahrt einer Güter- tonne Meil.	120,04	118,38
Durchschnittsertrag für 1 Gütertonne und Meile d	1,02	1,07
Geleistete Zugmeilen ¹⁾ Anz.	3 773 106	3 875 167
davon im Personenverkehr "	1 489 035	1 538 166
Auf 1 Zugmeile kommen:		
an Einnahme d	80,99	83,59
„ Ausgabe "	46,87	47,34
„ Überschuß "	34,13	36,25
Durchschnittlich kommen auf die Betriebsmeile:		
an Einnahme £	730	773
„ Ausgabe "	422	438
„ Überschuß "	308	335
Einnahme im Personenverkehr:		
überhaupt £	379 034	402 329
für 1 Betriebsmeile "	217	231
„ 1 Zugmeile d	61,09	62,78
Einnahme im Güterverkehr:		
überhaupt £	860 037	910 106
für 1 Betriebsmeile "	493	521
„ 1 Zugmeile d	90,37	93,46
Nebenerträge:		
überhaupt £	34 250	37 330
für 1 Betriebsmeile "	20	21
„ 1 Zugmeile d	2,18	2,31
Betriebsmittel:		
Lokomotiven Stck.	333	327
Personenwagen "	432	423
Güterwagen "	6 086	6 110

1) Davon kommen auf Trambahnmeilen 1904/1905 1905/1906
(Pferdebetrieb) Anzahl 44 145 46 213

Von den Betriebsausgaben kamen im Jahre 1905/1906	Betriebsausgaben		
	in Prozenten der Einnahme %	für 1 Zugmeile d	durchschnittl. für 1 Betriebsmeile £
auf Bahnunterhaltung	15,08	12,60	117
„ Zugkraft	22,74	19,01	176
„ Wagenunterhaltung	5,86	4,90	45
„ Verkehrsausgaben	11,67	9,75	90
„ Allgemeinkosten und Ausgleich . .	1,38	1,08	10
überhaupt	56,63	47,34	488
dagegen in 1904/1905	57,36	46,37	422

Im Getreideverkehr sind in 1905/1906 = 275 116 t (1904/1905 209 146 t) befördert worden, während der Kohlenverkehr 806 770 t (824 209 t) aufweist.

Durch Bahnunfälle sind 1905/1906 2 Reisende getötet und 6 verletzt worden. Überhaupt sind 9 Personen getötet und 66 Personen verletzt worden (gegen 9 und 25 im Vorjahr).

Die Anzahl der angestellten Beamten betrug 3 520, wovon 929 auf Verkehrsdienst, 1 587 auf Zugdienst und 939 auf Bahndienst, sowie 65 auf allgemeine Verwaltung kamen.

Über die (im Nordterritorium liegende schmalspurige) Palmerston-Pine Creekbahn finden sich nachstehende Angaben:

	30. Juni	
	1905	1906
Betriebslänge Meil.	145 ¹ / ₂	145 ¹ / ₂
Anlagekapital £	1 179 059	1 180 424
durchschnittlich für 1 Meile „	8 104	8 117
Betriebsmittel:		
Lokomotiven Stck.	6	6
Personenwagen „	7	7
Güterwagen „	134	133
Beförderte Güter und Vieh t	3 790	4 903
„ Personen Anz.	4 200	2 852

	30. Juni	
	1905	1906
Gesamteinnahme:		
aus Personenverkehr £	3 469	2 929
„ Güterverkehr „	9 524	9 443
„ Nebenerträgen „	2 436	2 525
überhaupt „	15 429	14 897
für 1 Betriebsmeile „	106	102
Geleistete Zugmeilen Meil.	30 703	30 461
Einnahme für 1 Zugmeile d	120,61	117,37
Betriebsausgaben:		
überhaupt £	13 069	13 854
in Prozenten der Einnahme . . . %	84,70	93,00
für 1 Zugmeile d	102,16	109,15
„ 1 Betriebsmeile £	90	95
Überschuß „	2 360	1 043
Verzinsung des Baukapitals . . . %	0,20	0,09
Durchschnittliche Fahrt einer Güter-		
tonne Meil.	104,76	103,17
Durchschnittsertrag für die Tonne . d	5,76	4,48

Von den 54 Beamten waren 3 Chinesen und Kulis und 51 Europäer.

5. Kolonie Westaustralien.¹⁾

Am 30. Juni 1906 stellte sich die Länge der im Betrieb befindlichen Staatsbahnen auf 1 612 Meilen²⁾ (2 594 km), 82 Meilen hiervon sind zweigleisig ausgebaut worden.

Neu eröffnet wurde im Jahre 1905/1906 eine Linie von 7 Meilen Länge.

Im Bau begriffen sind 5 Linien von 161 Meilen Länge.

Die Spurweite beträgt 3' 6'', nur die Pferdebahn von Roebourne nach Cossack hat 2' Spur.

Die Gesamtanlagekosten für die im Betrieb befindlichen Staatseisenbahnen stellten sich am 30. Juni 1906 auf 9 965 940 £ oder für die Meile

¹⁾ Western Australia. Report on the working of the Government Railways and the Roebourne—Cossack Tramway for the year ended 30. June 1906. Perth (mit Übersichtskarte).

²⁾ Am 31. Dezember 1905 stellte sich die Bahnlänge der Staatsbahnen auf 1605¹/₄ Meilen (2 583 km).

auf 6 202 £. Über die Betriebsergebnisse der westaustralischen Staatsbahnen in den Betriebsjahren 1904/1905 und 1905/1906 finden sich nachstehende Angaben:

	30. Juni	
	1905	1906
Staatsbahnen (ohne die Pferdebahnlinie Roebourne—Cossack):		
Bahnlänge Meil.	1 605	1 612
Mittlere Betriebslänge "	1 568	1 607
Verwendetes Bankkapital £	9 808 458	9 965 940
desgl. für 1 Meile "	6 255	6 202
Gesamteinnahme "	1 610 129	1 634 444
Ausgabe "	1 177 790	1 201 753
Überschuß "	432 339	432 691
Verhältnis von $\frac{\text{Ausgabe}}{\text{Einnahme}}$ %	73,14	73,53
Verzinsung des Anlagekapitals "	4,41	4,34
Auf 1 Betriebsmeile kommen:		
an Einnahme £	1 027	1 012
" Ausgabe "	751	748
" Überschuß "	276	269
Auf 1 Zugmeile kommen:		
an Einnahme d	90,18	89,98
" Ausgabe "	65,96	66,16
" Überschuß "	24,22	23,82
Von der Einnahme kommen:		
auf Personenverkehr £	534 549	539 626
" Güterverkehr (einschl. Vieh) "	1 075 580	1 094 818
Beförderte Personen Anz.	11 845 439	12 816 766
Gefahrene Gütertonnen ¹⁾ "	2 443 711	2 357 573
Geleistete Zugmeilen "	4 285 235	4 359 633
Betriebsmittel:		
Lokomotiven Stck.	327	326
Personenwagen "	305	315
Güterwagen "	5 804	6 143
Bremswagen "	126	132
Anzahl des beschäftigten Personals Anz.	6 748	6 408

1) Mit Vieh. Hierauf kamen 1904/1905 = 26 912 t, 1905/1906 = 28 850 t.

6. Kolonie Tasmanien.¹⁾

Die Länge der im Betrieb befindlichen Staatsbahnen betrug am 30. Juni 1906 = 462 $\frac{1}{2}$ Meilen oder 744 km. Die Spurweite der tasmanischen Bahnen beträgt 3' 6", mit Ausnahme der 23 $\frac{1}{4}$ Meilen langen Trambahnen mit 2' Spurweite.

Hauptbetriebsergebnisse der tasmanischen Staatsbahnen für 1904/1905 und 1905/1906.

	30. Juni	
	1905	1906
Betriebslänge Meil.	462 $\frac{1}{2}$	462 $\frac{1}{2}$
Baukosten (der Betriebsstrecken):		
überhaupt £	3 920 508	3 926 713
für 1 Bahnmeile "	8 476	8 490
Gesamteinnahme "	243 556	241 188
davon im Personenverkehr "	95 335	98 202
Ausgabe "	171 630	172 601
Überschuß "	71 926	68 587
Verhältnis von $\frac{\text{Ausgabe}}{\text{Einnahme}}$ %	70,46	71,56
Verzinsung des Baukapitals "	1,83	1,74
Beförderte Personen Anz.	823 911	860 519
Durchschnittliche Fahrt einer Person Meil.	25,16	25,23
Durchschnittlicher Ertrag:		
für 1 Person d	27,77	27,38
" 1 Person und Meile "	1,10	1,08
Beförderte Güter t	393 838	399 487
Durchschn. Fahrt einer Gütertonne Meil.	37,58	25,46
Durchschnittlicher Ertrag:		
für 1 Gütertonne d	66,55	46,84
" 1 Tonne und Meile "	1,77	1,83
Geleistete Zugmeilen (durchschn.) . Meil.	945 852	945 918
desgl. für 1 Betriebsmeile "	2 013	2 013
Geleistete Lokomotivmeilen "	1 138 415	1 142 537
Durchschnittseinnahme:		
für 1 Betriebsmeile £	518	513
" 1 Zugmeile d	61,79	61,19

¹⁾ Parliament of Tasmania. Tasmanian Government Railways: Report for 1905, 1906.

	30. Juni	
	1905	1906
Betriebsausgaben:		
für 1 Betriebsmeile £	365	367
„ 1 Zugmeile d	43,54	43,79
Betriebsmittel:		
Lokomotiven Stck.	76	76
Personen-, Güter- und sonstige Wagen „	1 557	1 566

Bei vier Linien mit zusammen $57\frac{1}{2}$ Meilen Länge, sowie bei den Trambahnen decken die Einnahmen nicht die Betriebsausgaben. Der Betriebskoeffizient weist bei einer Bahn die Höhe von 229,77 auf, dagegen haben die Westküstenlinien einen Betriebskoeffizienten von 65,74 und eine Verzinsung des Anlagekapitals von 2,59 %.

7. Kolonie Neuseeland.¹⁾

Die Länge der im Betrieb befindlichen Staatsbahnen²⁾ betrug am 31. März 1906 = 2 406 Meilen (3 871 km).

Im Berichtsjahr wurden vier Linien mit 32 Meilen Bahnlänge neu eröffnet.

Mit 113 Meilen Privatbahnen umfaßt das neuseeländische Eisenbahnnetz 2 519 Meilen (4 053 km).

Die Spurweite beträgt 3' 6".

Hauptbetriebsergebnisse für
1904/1905 und 1905/1906:

	31. März	
	1905	1906
Bahnlänge Meil.	2 374	2 406
Mittlere Betriebslänge „	2 347	2 391
Verwendetes Baukapital ³⁾ £	21 701 572	22 498 972
desgl. für 1 Bahnmeile „	9 141	9 410

¹⁾ New Zealand Railways Statement. By the Minister for Railways the Hon. Sir J. G. Ward. 1906. (Mit Übersichtskarte und bildlichen Skizzen.)

²⁾ Am 31. Dezember 1905 betrug die Länge des Staatsbahnnetzes 2 406 Meilen (3 871 km).

³⁾ Für die Betriebsstrecken. Einschließlich der Kosten für die Baustrecken beziffert sich der Bauaufwand für 1904/1905 auf 23 003 704 £ und für 1905/1906 auf 24 092 085 £.

		31. März	
		1905	1906
Gesamteinnahme	£	2 209 231	2 349 704
Ausgabe	"	1 492 920	1 621 239
Überschuß	"	716 331	728 465
Verhältnis von <small>Ausgabe</small> Einnahme	%	67,58	69,00
Verzinsung des <small>Baukapitals</small>	%	3,80	3,24
Auf die Betriebsmeile kommen durchschnittlich:			
an Einnahme	£	938	980
" Ausgabe	"	634	676
" Überschuß	"	304	304
Auf die Zugmeile kommen:			
an Einnahme	d	86,50	87,75
" Ausgabe	"	58,46	60,47
" Überschuß	"	28,04	27,28
Einnahme aus dem Personenverkehr	£	853 209	929 515
" " " Güterverkehr.	"	1 356 022	1 420 189
Beförderte Personen ¹⁾	Anz.	8 514 112	8 826 382
" Güter ²⁾	t	4 011 511	4 241 422
Geleistete Zugmeilen	Meil.	6 107 079	6 413 573
Zahl der Betriebsmittel:			
Lokomotiven	Stek.	389	395
Personenwagen	"	864	906
Güterwagen	"	13 885	14 127
Von den beförderten Gütern kommen:			
auf Kohlen (Minerals)	t	1 806 360	1 938 548
" Getreide	"	732 480	772 257
" Frachtgut (general merchandise)	"	630 832	628 602
" Bauholz	"	493 327	534 533
" Brennholz	"	109 174	106 510
" Wolle	"	107 625	116 086

¹⁾ Außerdem sind an Zeitkarten ausgegeben für 1904/1905 = 140 453 Stück und für 1905/1906 = 147 989 Stück.

²⁾ Außerdem an Vieh für 1904/1906 = 173 956 t und für 1905/1906 = 173 744 t.

		31. März	
		1905	1906
An Vieh wurde befördert:			
Rinder	Stck.	97 505	102 170
Kälber	"	13 419	17 141
Schafe	"	3 412 984	3 348 685
Schweine	"	77 768	92 702

Die Anzahl der im Staatseisenbahndienst Angestellten betrug am 31. März 1906 = 9 795 Personen (gegen 9 361 im Vorjahr).

Die Zahl der verunglückten Personen stellte sich auf 529, darunter 7 getötete und 18 verletzte Reisende.

Wieviel Zugmeilen auf die Betriebsmeile kommen und wie sich die Betriebskosten der verschiedenen australischen Kolonialbahnen auf Betriebsmeile und Zugmeile verteilen, erhellt aus nachfolgender, dem Bericht über die tasmanischen Eisenbahnen entnommenen Zusammenstellung:

Gegenstand	Neu- süd wales	Viktor ia	Süd- australien	Queens- land	Tasmanien
	1905/06	1904/05	1905/06	1905/06	1905/06
Zugmeilen auf die durchschnittl. Betriebsmeile Anz.	3 524	2 666	2 219	1 698	2 013
Betriebskosten:					
auf die Betriebsmeile . . . £	685,70	553,00	438,00	277,69	367,40
„ „ Zugmeile d	46,70	49,77	47,34	39,33	43,70
in Proz. der Einnahme . . . %	54,51	52,23	56,63	55,44	71,56
Davon kommen (in Prozent der Einnahme):					
auf Bahnunterhaltung . . . „	12,74	14,01	15,08	18,63	22,15
„ Zugkraft u. Betriebs- mittel „	24,86	21,30	28,60	21,82	27,30
„ Verkehrsdienst „	14,91	15,70	11,67	14,12	18,48

Kleine Mitteilungen.

Über den Bau neuer Eisenbahnen im Königreich Sachsen ist den Ständekammern eine Regierungsvorlage zugegangen, in der der Bau folgender Linien empfohlen und die Bewilligung der Mittel hierfür gefordert wird:

1. Fortsetzung der vollspurigen Nebenbahn Beucha—Seelingstädt bis Trebsen-Pauschwitz.

Die auf dem linken Muldenufer gelegene Stadt Trebsen ist zurzeit mit ihrem Verkehr auf die jenseits der Mulde gelegene, etwa 2 km entfernte Station Nerchau-Trebsen der Muldentalbahn angewiesen. Durch die Verlängerung der Nebenbahn Beucha—Seelingstädt wird eine neue Verbindung von Trebsen und Umgebung nach Westen über Beucha—Borsdorf—Leipzig hergestellt. Hieraus ergeben sich besonders für den Personenverkehr mit Leipzig Vorteile, da die Strecke über Beucha 3,2 km kürzer und somit auch der Fahrpreis etwas niedriger wird als über Wurzen. Die neue Strecke ist 3,3 km lang und erfordert einschließlich der nötigen Betriebsmittel, aber abgesehen von dem Grunderwerb, für den die beteiligten Gemeinden und sonstigen Interessenten aufkommen, einen Kostenaufwand von 370 000 M. Die Vorlage rechnet damit, daß sich diese Summe etwa mit 2 v. H. verzinsen wird.

2. Fortsetzung der vollspurigen Güterbahn Zwickau — Niederplanitz bis Oberplanitz.

In dem von den Ständekammern seinerzeit genehmigten Entwurf für die Güterbahn Zwickau—Planitz war für die beiden Orte Nieder- und Oberplanitz eine gemeinschaftliche Ladestelle vorgesehen. Es hat sich jedoch herausgestellt, daß diese Ladestelle von Oberplanitz zu weit entfernt liegt und überdies von dort nur auf sehr ungünstigen Zufuhrwegen zu erreichen sein würde. Diesem Übelstande soll durch die Verlängerung der Linie über die zunächst vorgesehene Ladestelle hinaus bis Oberplanitz und Anlage einer besonderen Ladestelle für diesen Ort abgeholfen

werden. Die Verlängerung würde 1,334 km betragen und einen Kostenaufwand von rund 160 000 M verursachen. Sie würde, für sich genommen, voraussichtlich zwar keine ausreichende Rentabilität aufweisen, aber auf die Ertragnisse der ganzen Linie günstig einwirken, so daß diese wenigstens eine bescheidene Verzinsung des Anlagekapitals — etwa 1,4 v. H. — erwarten läßt.

3. Herstellung einer vollspurigen Nebenbahn von Gaschwitz über Rötha nach Espenhain.

Die Stadt Rötha, die jetzt mit ihrem Verkehr auf den 2,5 km entfernten Bahnhof Böhlen (Rötha) an der Linie Leipzig—Hof angewiesen ist, strebt schon seit langer Zeit danach, unmittelbaren Anschluß an das Eisenbahnnetz zu erlangen. Insbesondere hat sie das Interesse, mit der Stadt Leipzig, zu der sie schon jetzt in lebhaften Verkehrsbeziehungen steht, eine direkte Verbindung zu erhalten. Leipzig bildet ein günstiges Absatzgebiet für das in Rötha in großen Mengen gebaute Obst, Gemüse usw., auch werden Rötha und die benachbarten Teile des Pleißetals alljährlich in immer steigendem Maße von zahlreichen Ausflüglern aus Leipzig und dessen Vororten aufgesucht. Vor allem aber kommt in Betracht, daß in der Umgebung von Rötha ausgedehnte Ton-, Sand- und Kohlenlager der weiteren Aufschließung harren. Das gleiche gilt von den ausgedehnten Braunkohlenlagern bei Espenhain.

Die Bahn würde eine Länge von 10,7 km erhalten und einschließlich der Betriebsmittel einen Kostenaufwand von 1 719 000 M verursachen, von denen 282 000 M auf die notwendigen Anlagen auf der Linie Leipzig—Hof kommen. Für die Neubaulinie selbst würde das Anlagekapital 1 437 000 M betragen, die sich nach einiger Zeit nach der Betriebseröffnung voraussichtlich mit 2 v. H. verzinsen würden.

4. Herstellung einer schmalspurigen Nebenbahn vom Bahnhof Schweinitztal nach Deutschneudorf.

Die Bahn würde ein Verkehrsgebiet mit einer Einwohnerzahl von etwa 12 000 Personen aufschließen, von denen etwa je die Hälfte auf die sächsischen und auf die böhmischen Ortschaften kommt. Sie würde hauptsächlich der Holz- und Spielwarenfabrikation des Schweinitztals zugute kommen, die seit langer Zeit unter den mit dem Mangel guter Verkehrsgelegenheiten verbundenen Nachteilen stark zu leiden hat.

Die Bahn würde eine Länge von 8,6 km erhalten und einen Höhenunterschied von 148 m zu überwinden haben. Sie würde, abgesehen von dem Grunderwerb, einen Kostenaufwand von 1 116 000 M verursachen. Auf eine Verzinsung des Anlagekapitals ist zunächst nicht zu rechnen, vielmehr kann einem zu erwartenden Betriebsausfall nur dadurch vor-

gebeugt werden, daß im Güterverkehr höhere Tarifsätze als die gewöhnlichen erhoben werden.

5. Fortsetzung der elektrischen Straßenbahn (Dresden)—Plauen—Hainsberg bis zur Flurgrenze Hainsberg-Cossmannsdorf.

Die Verlängerung würde 460 m betragen und mit einem Kostenaufwand von 63 600 Mk herzustellen sein. Eine ausreichende Verzinsung und Tilgung dieses Betrages ist allerdings nicht zu erwarten.

Über die **Eisenbahnen in China**¹⁾ enthält der Bericht des britischen Handelsattachés über den auswärtigen Handel des Kaiserreichs für das Jahr 1906 folgende Angaben:

Die kaiserlichen nordchinesischen Bahnen können auf das Jahr 1906 als ein weiteres Jahr gedeihlicher Entwicklung zurückblicken. Die Roh-einnahmen haben in dem mit dem 30. September 1906 abschließenden Betriebsjahr 12 191 189 Dollars betragen, während die Betriebsausgaben nur die Summe von 3 429 943 Dollars erreicht haben. Von dem Überschuß von 8 761 246 Dollars sind verwandt worden:

für Zinsen, Schuldentilgung usw.	1 953 453 Doll.,
für Verbesserung der Bahnanlagen usw.	1 739 773 „
für Zahlung an die kaiserliche Regierung	3 573 566 „ .

Der Rest sowie eine weitere Summe von 362 689 Doll., zusammen 1 857 143 Doll., sind zu dem Bau der Linie Fengtai—Peking—Kalgan mit verwendet. Im ganzen ergab sich am Ende des vorbezeichneten Betriebsjahres auf der Kreditseite der Bilanz die Summe von 6 927 988 Doll.

Die Linie Fengtai—Peking—Kalgan wurde am 30. September 1906 bis Nankou, 33 engl. Meilen von Peking entfernt, dem Verkehr übergeben, und der Betrieb auf dieser Teilstrecke geht glatt von statten. Jenseits Nankou sind die verschiedenen Tunnelbauten in vollem Gange. Eine vor einigen Jahren von der Gesellschaft der Kaiserlichen nordchinesischen Bahnen gebaute Linie von etwa 50 engl. Meilen Länge führt von einem Punkte in der Nähe von Kaopaitien westwärts nach den kaiserlichen Gräbern. Eine kurze Linie von Fengtai nach Lukoutschiao, die ebenfalls von der Gesellschaft der Kaiserlichen nordchinesischen Bahnen erbaut worden ist, verbindet deren Netz mit der Chinganbahn, die von Peking nach Hankau führt. Der Betrieb auf dieser Linie war im Jahre 1906

¹⁾ Vgl. zuletzt Archiv für Eisenbahnwesen 1907 S. 787. Über die russischen und japanischen Bahnen in der Mandschurei ist eine besondere Mitteilung im Archiv für Eisenbahnwesen 1908 S. 469 veröffentlicht, ebenso über die Schantung-Eisenbahn zuletzt im Jahrgang 1907 S. 1432.

durch Überschwemmungen einige Zeit unterbrochen, es sind jedoch bereits die nötigen Vorkehrungen getroffen, um ein derartiges Ereignis in Zukunft unmöglich zu machen. Die Bahn führt durch ein ganz ebenes Gelände, und die einzige größere technische Schwierigkeit beim Bau bestand in der 102 Bogen zählende Brücke über das Tal des Hoanghoflusses. Die Personenzüge legen jetzt die ganze 754 engl. Meilen lange Strecke in 36 Stunden zurück. In der Provinz Chili gehen von der Bahn drei kurze Zweiglinien ab, nämlich von Lianghsiang Hsien nach Tuli (12 Meilen), von Liuliho nach Choukoutien (10 Meilen) und von Kaoyi Hsien nach den Kohlengruben von Lincheng Hsien (11 Meilen). Von der unter dem Namen Chengtaibahn bekannten Linie von Chentou nach Taiyüan Fu, der Hauptstadt der Provinz Shansi, waren am Ende des Berichtsjahres 87 Meilen in Betrieb. Die Arbeiten an der übrigen 68 Meilen langen Strecke sind seitdem rasch gefördert worden.

Die im Jahre 1905 vom chinesischen Staat übernommene Tao-Ching-Linie von Taoku nach der Provinz Honan ist um etwa 3 Meilen verlängert worden. Sie wird von der Chinganlinie südlich der Station Hsinhsiang Hsien gekreuzt.

Von der Kai-feng-hsian Linie, die von Kai-feng Fu, der Hauptstadt der Provinz Honan, aus nach Hsian Fu, der Hauptstadt der Provinz Shensi führt, waren Ende 1906 41 Meilen vollendet. Der Betrieb ist auf der Strecke Kai-feng—Cheng-tschu eröffnet. An dem letztgenannten Orte kreuzt die Bahn die Chinganlinie.

Die Bahn von Shanghai über Soochow und Chinkiang nach Nanking hat eine Gesamtlänge von 193 Meilen, wovon die erste 104 Meilen lange Teilstrecke bis Chang Chou bereits eröffnet ist, während die ganze Linie im Jahre 1908 dem Verkehr übergeben werden soll.

Die An-yüan—Ping-hsiang—Chüchou-Linie in den Provinzen Kiangsi und Hunan ist 64 Meilen, die Eisenbahn von Hangchow, der Hauptstadt der Provinz Chekiang, nach der Fremdenkolonie 12 Meilen lang. Die Linie Swatow—Chaochou Fu (24,5 Meilen) ist im November 1906 dem Verkehr übergeben worden. Die Bahn von Canton über Fatshan nach Samshui, die im ganzen 30 Meilen (wovon 10 Meilen zweigleisig) lang ist, nimmt eine erfreuliche Entwicklung. Sie beförderte im Jahre 1906 im ganzen 2 910 875 Reisende. Die Einnahmen beliefen sich im Monat durchschnittlich auf 60 000 Doll., der Betriebskoeffizient betrug 33 v. H.

Der Bau der Canton-Changsha-Hankaubahn schreitet trotz der Uneinigkeit ihrer chinesischen Aktionäre in nördlicher Richtung vorwärts. Ihre Gesamtlänge wird 720 Meilen betragen. Im Süden der Provinz Canton befindet sich eine weitere, 55 Meilen lange Linie, die Kungyik-Sunning-Samkapoibahn, im Bau.

Die Franzosen schieben langsam ihre Bahn von Tonkin in die Provinz Yünnan vor. Auf chinesischem Gebiet waren Ende 1906 19 Meilen, im Mai 1907 bereits 27 Meilen in Betrieb. Die Vollendung der ganzen Linie bis Yünnan Fu (292 Meilen) ist für Ende 1909 oder Anfang 1910 in Aussicht genommen.

An der Bahn von Hongkong nach Canton (125 Meilen) wird ebenfalls eifrig gearbeitet, so daß auch deren Fertigstellung für Ende 1909 erwartet wird.

Eisenbahnen in Portugiesisch - Westafrika. Der Bau der Bahn von Lobito nach Benguella und von da in das Innere¹⁾ hat befriedigende Fortschritte gemacht. Trotz der größten Schwierigkeiten — Unebenheit des aus Granitstein bestehenden Geländes, Mangel an Arbeitskräften infolge sehr dünner Bevölkerung, sowie Fehlen von Wasser und ungesundes Klima — ist die Linie Ende 1907 bis Sapa (154 km) betriebsfähig fertiggestellt worden. Für das Jahr 1908 hofft man noch schneller als bisher mit dem Bau vorwärts zu kommen, da jenseits des Tales des Sapabaches die Bodenunebenheiten merklich geringer werden und der Wassermangel gänzlich fortfällt. Da ferner das Land hier dichter bevölkert ist, wird auch die Arbeiterfrage in Zukunft leichter zu lösen sein als bisher. Im August 1907 war die Zahl der Arbeiter einschließlich der Europäer und indischen Kulis auf 6 675 gestiegen.

An Kunstbauten befinden sich auf der Strecke bis Sapa eine größere Anzahl von Durchlässen, 26 Wasserleitungen verschiedener Art sowie 38 Brücken und Viadukte mit einer Gesamtlänge von 810 m. Die Spannungen dieser Kunstbauten sind meist gering, die größte hat die Brücke bei Catumbella mit 76 m. Alle Brücken haben eisernen Oberbau, und sind mit demselben Sicherheitskoeffizienten wie die der Rhodesia-Eisenbahn gebaut. Wasserstationen befinden sich in Lobito, dem Ausgangspunkt der Bahn, in Catumbella (13 km), Cavaco (36 km), Bimbas (43 km), Catengue (122 km) und Sapa (154 km). Zwischen Bimbas und Catengue waren alle Bohrversuche nach Wasser vergeblich. Es wurde deshalb bei Bimbas ein großer Brunnen gebaut, aus dem das Wasser durch Dampf-pumpen in hochgelegene Behälter gepumpt wird. Aus diesen Behältern werden die Kesselwagen gefüllt, die in den Arbeitszügen laufen und die Arbeiterlager bis dicht bei Catengue mit Wasser versorgen.

Der Entwurf für die Bahnhofsanlagen in Lobito ist von der Regierung genehmigt worden. Sie bestehen aus dem Empfangsgebäude, Be-

1) Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1907, S. 982.

amtenwohnungen, Bureaus, Lagerhäusern, Reparaturwerkstätten, einem Gasthof usw. Sie werden sich etwa 1800 m am Hafen entlang ziehen und eine Fläche von 247000 qm bedecken. An die Bahnhofsanlagen schließt sich der vorläufig aus Holz hergestellte Kai an, der jedoch bald durch einen aus dauerhaftem Eisenwerk hergestellten ersetzt werden soll. Der Hafen von Lobito, der an Ausdehnung und Tiefe nichts zu wünschen übrig läßt, soll mit einem neuen Leuchtturm versehen werden.

An Betriebsmitteln sind auf der Bahn vorhanden 15 Lokomotiven verschiedener Art, 7 Personenwagen, 7 Gepäckwagen, 150 niederbordige und 4 hochbordige Güterwagen mit einer Ladefähigkeit von je 20 Tonnen, 4 Kesselwagen, eine Anzahl Draisinen und ein fahrbarer Krau von 10 t Tragfähigkeit. Die Kosten für diese Betriebsmittel betragen an Ort und Stelle rund 92961 £.

Für die weitere Strecke von Sapa bis Caconda (320 km) waren der Regierung die Pläne bereits zur Genehmigung vorgelegt worden. Auf Grund neuer ausgedehnter Geländeerkundungen entschied man sich jedoch nachträglich für eine kürzere und mit geringeren Kosten verknüpfte Linie bis Bibé. Ein Teil dieser neuen Strecke (77,5 km) ist bereits genehmigt worden. Die weiteren Geländeerkundungen bis 740 km haben ergeben, daß von 300 km ab bei der Gleichmäßigkeit des Geländes die Bahn leicht und schnell gebaut werden kann.

Die Großherzoglich mecklenburgische Friedrich-Franz-Eisenbahn im Jahre 1906/1907.¹⁾ Am Ende des Jahres 1906/1907 waren im Betrieb:

1. vollspurige Hauptbahnen, eigene	447,03 km,
davon sind 72,85 km zweigleisig.	
2. vollspurige Nebenbahnen, eigene	645,80 „
„ mitverwaltete fremde	0,80 „
	<hr/>
zusammen	1 093,63 km,
3. vollspurige Kleinbahnen	23,70 „
4. schmalspurige Kleinbahnen	6,57 „
	<hr/>
zusammen	1 123,90 km,

¹⁾ Nach dem Bericht über die Verwaltung der mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn für 1906/1907. Vgl. Archiv für Eisenbahnen 1907, S. 789.

5. nicht dem öffentlichen Verkehr dienende Anschlußbahnen:

a) schmalspurige, eigene	15,80 km,
b) mitverwaltete fremde Strecken	11,69 „
	<hr/>
im ganzen	1 151,39 „ .

Davon kommen:

auf Mecklenburg-Schwerin	1 053,74 km,
„ Mecklenburg-Strelitz	88,92 „
„ Preußen	1,85 „
„ das Gebiet der freien und Hansestadt Lübeck	6,88 „ .

An Betriebsstellen sind vorhanden:

182 Bahnhöfe,
19 Haltepunkte,

zusammen . 201 Bahnstationen,

außerdem sind 85 Betriebshilfsstellen auf freier Strecke vorhanden.

Zwischen Warnemünde und Gjedser auf Falster ist ein Dampffährenbetrieb eingerichtet, der von der Bahn gemeinschaftlich mit der dänischen Staatsbahn ausgeführt wird. Benutzt werden vier Färendampfschiffe (zwei von jedem der Beteiligten). Der Seeweg beträgt 42 km.

Außerdem ist eine Kraftwagenlinie eingerichtet, die eine 5,6 km lange Chausseestrecke benutzt.

Die Hauptbetriebsergebnisse für 1906/1907, verglichen mit denen für 1905/1906, sind folgende:

I. Betriebseinnahme:

Personen- und Gepäckverkehr:

	1905/1906	1906/1907
Beförderte Personen (auf den Haupt- und Nebenbahnen) Anz.	5 480 897	5 764 437
Geleistete Personenkm „	194 327 462	208 972 408
und für jede Person „	35,46	36,25
Gesamteinnahme aus dem Personen- und Gepäckverkehr \mathcal{M}	6 524 777	7 025 477
auf 1 km Betriebslänge „	5 863	6 274

Güterverkehr:

Güter aller Art, einschließlich Dienstgut (auf den Haupt- und Nebenbahnen) t	2 931 681	2 973 465
Geleistete Tonnenkm tkm	180 229 996	183 571 540
und für jede Tonne km	61,48	61,74

	1905/1906	1906/1907
Gesamteinnahmen <i>M</i>	7 948 037	8 356 075
auf 1 km Betriebslänge "	7 142	7 463
Vergütung für Überlassung von Bahnanlagen "	237 942	251 036
desgl. von Betriebsmitteln "	340 720	373 353
Erträge aus Veräußerungen "	146 622	195 385
verschiedene Einnahmen "	235 421	232 094
Schiffsverkehr:		
Beförderte Personen Anz.	83 944	99 692
Frachtgut t	100 150	105 020
Einnahme aus dem Schiffsverkehr <i>M</i>	386 391	418 002
Gesamte Betriebseinnahme "	15 819 910	16 851 422
II. Betriebsausgabe:		
Persönliche Ausgaben:		
Anzahl der Beamten einschließlich der bei der Werkstätten- und Gasanstaltsverwaltung Anz.	2 449	2 514
Zahl der Arbeiter desgl. "	2 721	2 869
Gesamtsumme <i>M</i>	4 325 764	4 630 109
auf 1 km Betriebslänge "	3 887	4 135
Unterhaltung und Ergänzung der Ausstattungsgegenstände sowie Beschaffung der Betriebsmate- rialien "	1 748 314	1 907 916
davon:		
Kosten für Beschaffung von Be- triebsmaterialien (hauptsächlich Kohlen) "	1 357 198	1 471 296
und auf 1 km mittlerer Be- triebslänge "	1 220	1 314
Leistungen der Betriebsmittel:		
Gesamtzahl der beförderten Züge Anz.	107 615	109 259
täglich "	295	299
Kosten für Unterhaltung, Erneue- rung und Ergänzung der baulichen Anlagen "	1 638 663	1 876 131
davon für erhebliche bauliche Ergänzungen "	299 368	317 697

	1904/1905	1905/1906
Kosten für Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der Betriebsmittel und maschinellen Anlagen <i>M</i>	1 599 039	1 705 868
Kosten der Benutzung fremder Bahnanlagen usw. "	274 569	293 127
Kosten der Benutzung fremder Betriebsmittel "	566 028	579 371
Verschiedene sachliche Ausgaben "	130 564	139 699
Kosten des Schiffsverkehrs "	382 144	423 991
Gesamte Betriebsausgabe "	10 665 085	11 556 215
im Verhältnis zur gesamten Betriebseinnahme (nur für Haupt- und Nebenbahnen) %	66,68	67,74
III. Betriebsüberschuß . <i>M</i>	5 154 825	5 295 207
Gegenüber dem durchschnittlichen Anlagekapital von "	129 834 468	132 983 347
ergibt der Betriebsüberschuß eine Verzinsung von %	3,97	3,98
und gegenüber den noch bestehenden Verpflichtungen des Landes für den Erwerb von Eisenbahnen <i>M</i>	94 239 766	95 053 451
eine Verzinsung von %	5,47	5,47
Unfälle sind entstanden:		
Entgleisungen:		
auf freier Bahn	1	1
in Stationen	2	8
Zusammenstöße:		
auf freier Bahn	—	—
in Stationen	1	5
durch sonstige Betriebsunfälle:		
auf freier Bahn	8	5
in Stationen	7	18
zusammen	19	37
Getötet oder verletzt sind:		
Reisende:		
getötet	—	1
verletzt	1	4

	1905/1906	1906/1907
Beamte und Bahnarbeiter im Dienste:		
getötet	4	3
verletzt	2	15
andere Personen:		
unverschuldet durch Unfälle der Züge:		
getötet	—	1
infolge eigener Unvorsichtigkeit:		
getötet	4	1
verletzt	4	—
durch Selbstmord	2	—
zusammen	17	25

Neben den bestehenden Wohlfahrtseinrichtungen für Beamte und Arbeiter, als: Pensionseinrichtungen für die Beamten und ihre Hinterbliebenen, Krankenkassen für die Arbeiter, Spar- und Vorschußvereine für Beamte, besteht seit dem 1. Juli 1902 eine Viehversicherungskasse, aus der den Mitgliedern im Falle von Verlusten in ihren Viehbeständen durch Gewährung von Geldentschädigungen Ersatz geleistet wird. Die Versicherung erstreckt sich zunächst auf Schweine. Die Kasse hat sich auch im vergangenen Jahre gut bewährt.

Die oldenburgischen Eisenbahnen im Jahre 1906.¹⁾ Am Ende des Jahres 1906 waren im Betrieb:

347,51 km Hauptbahnen und
277,26 „ Nebenbahnen,

zusammen 624,77 km vollspurige Bahnen.

Abzüglich der fremden Strecken (4,16 km) ergibt sich eine Betriebslänge von 620,61 km. Hiervon kommen auf:

oldenburgisches Gebiet . . . 506,33 km,
preußisches „ . . . 105,10 „
niederländisches „ . . . 0,88 „
bremisches „ . . . 8,30 „

zusammen . . 620,61 km.

¹⁾ Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1907 S. 793 u. ff.: Die oldenburgischen Eisenbahnen im Jahre 1905. Die obigen Mitteilungen sind dem Jahresbericht über die Betriebsverwaltung der oldenburgischen Eisenbahnen für das Jahr 1906 entnommen.

Die Hauptbetriebsergebnisse der Jahre 1905 und 1906 sind folgende:

	1905	1906
Es betragen:		
Bahnlänge am Jahresschluß km	594	621
Mittlere Betriebslänge "	580	600
Anlagekapital (oldenburgisches) . . M	65 439 312	70 510 514
Gesamtanlagekapital "	76 666 071	81 814 486
Betriebsmittel waren vorhanden: ¹⁾		
Lokomotiven Stck.	140	147
Tender "	77	78
Personenwagen "	267	279
Gepäckwagen "	63	63
Güterwagen "	1 594	1 944
Arbeitswagen usw. "	261	258
im ganzen Wagen "	2 185	2 544
Betriebsmittel waren vorhanden		
für 1 km Bahnlänge:		
Lokomotiven "	0,236	0,237
Wagen "	3,25	3,69
Beschaffungskosten:		
a) der Lokomotiven und Tender M	4 460 630	4 661 716
für 1 km Bahnlänge "	7 506	7 512
b) der Wagen "	8 909 066	10 308 421
für 1 km Bahnlänge "	14 024	15 680
Leistungen der Betriebsmittel:		
a) Lokomotivkm wurden geleistet:		
im ganzen Anz.	5 024 708	5 467 158
Nutzkm "	3 722 653	4 073 483
b) Wagenachskm wurden geleistet:		
von den eigenen Wagen "	95 250 195	105 256 230
davon auf fremden Strecken "	50 184 218	57 183 305
von fremden Wagen auf eigenen Strecken "	62 019 670	68 760 151
im ganzen auf eigenen Strecken "	107 085 647	117 317 411

¹⁾ Außerdem zum Betrieb der Inselbahn Wangeroog 3 Tenderlokomotiven, 7 Personenwagen und 10 Güterwagen, ferner 2 Dampfschiffe für den Sommerverkehr zwischen Harle, Wangeroog und Spiekeroog.

	1905	1906
c) Zugkilometer wurden geleistet:		
im ganzen Anz.	3 674 349	3 996 199
durchschnittlich täglich "	10 067	10 948
auf 1 km Bahnlänge "	17,34	18,26
Gesamtzahl der beförderten Züge "	100 086	111 230
durchschnittlich täglich "	274	304,74
Personenverkehr:		
beförderte Personen "	7 399 832	7 505 229
geleistete Personenkm "	174 786 750	184 651 681
Einnahme aus der Personenbe-		
förderung Mk	4 145 270	4 315 262
auf 1 km Betriebslänge "	7 178	7 234
für 1 Person und Kilometer %	2,4	2,3
Gesamteinnahme aus dem Per-		
sonenverkehr Mk	4 338 413	4 521 343
auf 1 km Betriebslänge "	7 513	7 579
Güterverkehr:		
Güter aller Art, ausschließlich		
Dienstgut, wurden befördert . t	2 311 837	2 544 333
Frachteinnahme mit Nebengebühr . Mk	6 459 676	7 149 805
für 1 km Betriebslänge "	11 142	11 939
„ 1 tkm %	4,10	4,00
Gesamteinnahme Mk	12 819 678	14 246 502
Betriebskosten "	8 721 771	10 600 908
im Verhältnis zur Einnahme . %	68,03	74,41
Betriebsüberschuß Mk	4 097 907	3 645 593
im Verhältnis zum Anlagekapital %	6,26	5,17
Beamte und Arbeiter:		
etatmäßige Beamte Anz.	601	668
diätarische "	1 441	1 468
Arbeiter "	1 536	2 086
Beamte und Arbeiter zusammen "	3 578	4 222
Die Gesamtausgabe für das Personal		
betrug Mk	4 086 175	4 982 653

Die Eisenbahnen in Algier und Tunis am 31. Dezember 1904.¹⁾

1. Algier.

Am 31. Dezember 1904 waren im Betrieb:

I. Eisenbahnen für den öffentlichen Verkehr:

a) die der Paris-Lyon-Mittelmeer-Eisenbahngesellschaft gehörenden Linien	513 km
b) Ostalgerische Eisenbahngesellschaft	887 "
c) Westalgerische "	368 "
d) Bône-Guelma-Eisenbahn und Abzweigungen auf al- gerischem Gebiete	436 "
e) Französisch-algerische Eisenbahngesellschaft	814 "
f) Mokta-El-Hadit-Eisenbahn	33 "
	<hr/>
	= 3 061 km.

II. Lokalbahnen:

Oran-Arzew	43 "
----------------------	------

III. Industriebahnen:

a) nach dem algerischen Salzwerk 21 km	} 28 "
b) nach den Minen von Kef oum-Théboul 7 "	

insgesamt 1904 : 3 122 km.

Im Bau waren zu I = 262 km und in Vorbereitung befanden sich 158 km.

An Lokalbahnen sind noch weitere 119 km konzessioniert und zur Bauausführung vorbereitet. In Aussicht genommen sind außerdem noch 239 km Industriebahnen.

An Trambahnen standen am Jahresschluß 326 km mit Spurweiten von 0,60, 1,00, 1,05 und 1,44 m im Betrieb. Weitere 104 km befinden sich in Vorbereitung.

2. Tunis.

Die Länge der auf tunesischem Gebiet im Betrieb befindlichen (der Bône-Guelma-Eisenbahngesellschaft gehörenden) Bahnstrecken beträgt am Ende des Jahres 1904: 746 km.

Ferner stehen 243 km Industriebahnen mit 1,00 m Spur im Betrieb und 74 km befinden sich in der Bauausführung.

¹⁾ Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1906 S. 809 ff. (für das Jahr 1903). Die Angaben für 1904 sind der vom französischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten herausgegebenen Statistique des chemins de fer français au 31 Décembre 1904. Documents principaux, Paris 1906, entnommen.

3. Betriebsergebnisse des algerisch-tunesischen Eisenbahnnetzes im Jahre 1904.

Es betrug:	1903 ¹⁾	1904
Betriebslänge am Jahresschluß:		
a) für die algerischen Strecken . km	3 051	3 051
(darunter mit Schmalspur) . "	(1 118)	(1 118)
b) für die tunesischen Strecken (Vollspur) "	689	746
zusammen km	3 740	3 797
Mittlere Betriebslänge ²⁾ "	3 739	3 778
Anlagekapital:		
überhaupt Fres.	687 050 196	691 416 564
für 1 km durchschnittlich "	183 703	182 095
Gesamteinnahme "	38 055 314	40 827 581
auf 1 km Bahnlänge "	10 178	10 806
Gesamtausgabe Fres.	25 894 056	27 470 873
auf 1 km Bahnlänge "	6 925	7 271
Überschuß "	12 161 258	13 356 708
auf 1 km Bahnlänge "	3 253	3 535
Personenverkehr:		
beförderte Personen Anz.	6 218 014	6 778 286
geleistete Personenkm "	264 717 189	284 623 375
Einnahme ³⁾ Fres.	14 757 462	15 666 459
auf 1 km Bahnlänge "	3 947	4 147
Güterverkehr:		
beförderte Gütertonnen t	3 318 865	3 664 929
gefahrenere Gütertonnenkm tkm	269 405 146	304 312 550
Einnahme ³⁾ Fres.	22 617 085	24 331 872
auf 1 km Bahnlänge "	6 049	6 441
Betriebseinnahme "	38 055 314	40 827 581
Betriebsausgabe "	25 894 056	27 470 873
Verhältnis von $\frac{\text{Ausgabe}}{\text{Einnahme}}$ %	67,9	67,3

1) Etwaige Abweichungen gegen die Angaben des Vorjahres beruhen auf nachträglichen Berichtigungen.

2) Einschließlich 26 km gemeinsame Strecken.

3) Mit Nebenerträgen.

	1903 ¹⁾		1904		
Betriebsmittel:					
Lokomotiven	Stck.	373		392	
Personenwagen	"	792		811	
Gepäck- und Güterwagen	"	7 356		7 598	
Geleistet wurden:					
Zugkilometer	Anz.	8 509 099		8 900 459	
darunter von Personenzügen und gemischten Zügen	"	6 541 222		6 659 466	
darunter von Güterzügen	"	1 967 877		2 240 993	
Lokomotivkilometer	"	10 217 568		10 684 399	
Wagenkilometer	"	113 445 987		119 806 671	
darunter von Personenwagen	km	24 047 569		25 133 915	
" " Güterwagen	"	76 751 391		81 532 227	
Es betrug:					
durchschnittliche Fahrt:					
für 1 Person	km	42,5		42,1	
" 1 t Gut	"	81,2		83,0	
durchschnittlicher Ertrag:					
für die Person	Fres.	2,04		2,00	
" " Tonne Gut	"	6,52		6,39	
" 1 Personenkm	Cts.	4,80		4,76	
" 1 Gütertonnenkm	"	8,00		7,70	
Die Anzahl der Beamten bei den algerisch-tunesischen Eisenbahnen betrug:					
überhaupt		9 897		10 087	
davon kommen:					
auf allgemeine Verwaltung		217	2,19	212	2,10
" Verkehrsverwaltung		3 099	31,32	3 192	31,65
" Maschinenverwaltung		2 530	25,55	2 621	25,98
" Bahnverwaltung		4 051	40,94	4 062	40,27

1) Etwaige Abweichungen gegen die Angaben des Vorjahres beruhen auf nachträglichen Berichtigungen.

Die Eisenbahnen von Venezuela in den Jahren 1905 und 1906.¹⁾**1. Eisenbahn La Guaira—Caracas.**

Diese die Hauptstadt Caracas mit dem Seehafen La Guaira verbindende Bahn hat befördert:

	1905	1906
Personen Anz.	66 865	69 264
Güter t	54 909	59 478
Es haben betragen:		
die Einnahmen		
im Personenverkehr . . . Bolivars ²⁾	389 721	408 667
„ Güterverkehr . . . „	1 479 075	1 552 672
zusammen „	1 868 796	1 961 339
die Ausgaben „	1 018 789	1 057 804
der Betriebsüberschuß . . . „	850 007	903 535

2. Große Eisenbahn von Venezuela.

Diese Linie ist mit 179 km die längste der Republik. Es wurden auf ihr befördert:

	1905	1906
Personen Anz.	133 407	145 297
Güter t	27 100	35 651
Vieh Stck.	42 070	40 269
Es haben betragen:		
die Einnahmen		
im Personenverkehr . . . Boliv.	725 003	727 748
„ Güter- und Viehverkehr . . . „	1 156 423	1 390 510
verschiedene Einnahmen . . . „	34 599	47 821
zusammen „	1 916 025	2 166 079
die Ausgaben „	1 372 920	1 455 068
der Betriebsüberschuß „	543 105	711 011

¹⁾ Nach einem Bericht des Ministers der öffentlichen Arbeiten an die gesetzgebenden Kammern. Caracas 1907.

²⁾ 1 Bolivar = 0,50 *fl.*

3. Große Eisenbahn von Táchira.

Die Länge dieser Linie beträgt 114 km. Es wurden auf ihr befördert:

	1905	1906
Personen Anz.	4 488	3 563 ¹⁾
Güter t	19 740	20 527
Vieh Stek.	307	210
Es haben betragen:		
die Einnahmen		
im Personenverkehr Boliv.	25 671	22 419
„ Güter- und Viehverkehr „	1 516 682	1 441 206
verschiedene Einnahmen „	9 067	7 714
zusammen „	1 551 420	1 471 339
die Ausgaben „	1 064 524	964 784
der Betriebsüberschuß „	486 896	506 555

Das 7 Millionen Bolivars betragende Anlagekapital der Bahn hat sich demnach in den beiden Berichtsjahren mit rund 7 v. H. verzinst.

4. Große Eisenbahn von Ceiba.

Auf dieser Linie wurden befördert:

	1905	1906
Personen Anz.	2 853	3 449
Güter (einschl. Vieh) t	10 962	11 645
Es haben betragen:		
die Einnahmen Boliv.	627 475	747 866
„ Ausgaben „	388 375	371 270
der Betriebsüberschuß „	239 100	376 596

¹⁾ Hierzu noch zwei Sonderzüge.

5. Eisenbahn vom Hafen Cabello nach Valencia.

Auf dieser Linie wurden befördert:

	1905	1906
Personen Anz.	17 037	17 113
Güter (einschl. Vieh) t	14 570	15 211
Es haben betragen:		
die Einnahmen		
im Personenverkehr Boliv.	128 667	112 272
„ Güterverkehr „	800 866	781 464
zusammen „	929 533	893 737
die Ausgaben „	625 332	755 398
der Betriebsüberschuß „	304 201	138 339

6. Eisenbahn Bolivar.

Auf dieser Linie wurden befördert:

	1905	1906
Personen Anz.	5 215	7 025
Güter t	7 863	11 966
Vieh Stck.	315	258
Es haben betragen:		
die Einnahmen		
im Personenverkehr Boliv.	47 250	54 879
„ Güter- und Viehverkehr „	756 245	1 173 714
zusammen „	803 495	1 228 594
die Ausgaben „	718 535	706 674
der Betriebsüberschuß „	84 960	521 920

7. Eisenbahn von Carenero.

Über die Betriebsergebnisse dieser Bahn enthält der Bericht keine Angaben.

Die Eisenbahnen in Siam.¹⁾ Über die Betriebsergebnisse der siamesischen Staatsbahnen finden sich in dem amtlichen Bericht des Generaldirektors der Eisenbahnen: Tenth administration report on the traffic of the Royal State Railways in Siam for the year 125 (1906/7) die nachstehenden Angaben:

A. Korat- und Nord-Linie.

	1905	1906
Betriebslänge am Schluß des Jahres km	424	424
Anlagekapital:		
im ganzen ²⁾ Ticals	27 055 387	27 146 046
auf 1 km Betriebslänge "	63 841	64 055
Verzinsung des Anlagekapitals . . . %	5,10	5,64
Einnahmen:		
aus dem Personenverkehr:		
überhaupt Ticals	1 214 222	1 596 260
auf 1 km Betriebslänge "	3 423	3 767
aus dem Güterverkehr:		
überhaupt "	784 921	1 051 260
auf 1 km Betriebslänge "	2 213	2 481
Einnahmen:		
im ganzen "	2 031 665	2 684 762
auf 1 km Betriebslänge "	5 727	6 335
„ 1 Zugkilometer "	3,73	3,36
Ausgaben:		
im ganzen "	749 143	983 757
auf 1 km Betriebslänge "	2 112	2 321
„ 1 Zugkilometer "	1,38	1,23
in Prozenten der Einnahme . . . %	36,87	36,64
Überschuß:		
im ganzen Ticals	1 282 522	1 701 005
auf 1 km Betriebslänge "	3 615	4 014
„ 1 Zugkilometer "	2,35	2,13

¹⁾ Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1907 S. 1244.

²⁾ 1 Tical = 1,15 *fl.*

	1905	1906
Beförderte Personen Anz.	1 324 562	1 709 758
davon benutzten die III. Klasse "	1 311 407	1 686 444
geleistete Personenkm "	59 838 643	78 961 215
jede Person durchfuhr durchschnittlich km	45,18	46,18
durchschnittlicher Ertrag:		
für 1 Person Ticals	0,90	0,91
" 1 Personenkm "	0,02	0,0198
Beförderte Gütertonnen Anz.	118 395	165 364
geleistete Gütertonnenkm "	19 088 792	29 779 030
jede Gütertonne durchfuhr durchschnittlich km	161,23	180,08
durchschnittlicher Ertrag:		
für 1 t Ticals	6,63	6,36
" 1 tkm "	0,0411	0,0353
Betriebsmittel:		
Lokomotiven Anz.	31	34
Personenwagen "	48	101
Güterwagen "	330	378
Leistungen der Betriebsmittel:		
Zugkm "	544 769	797 532
Wagenachskm:		
der Personenwagen "	5 913 316	8 254 550
" Güterwagen "	7 832 224	11 778 162
im ganzen "	13 745 540	20 032 712
Anzahl der Züge:		
im ganzen "	5 409	7 216
davon: Personenzüge "	6	20
Güterzüge "	709	1 362
gemischte Züge "	4 694	5 834
Jeder Zug fuhrte durchschn. Achsen "	25,23	25,12
Angestellte Beamte ¹⁾ Pers.	292	397
Arbeiter ¹⁾ "	349	270
Kulis ¹⁾ "	1 314	1 205

¹⁾ Einschließlich Petschaburi-Linie.

Über den Anteil einzelner Waren am Güterverkehr finden sich folgende Angaben:

	1905	1906
Es wurden befördert:		
Reis t	57 348	71 115
Steine "	11 653	5 970
Bauholz "	10 568	11 665
Stückgüter "	6 988	9 412
Vieh "	9 782	13 311
Eisenbahnbaumaterial "	8 135	18 889

B. Petchaburi-Linie.

	1905	1906
Betriebslänge km	151	151
Anlagekapital:		
im ganzen Ticals	8 148 855	8 115 878
auf 1 km Betriebslänge "	53 946	53 728
Verzinsung des Anlagekapitals %	5,23	5,92
Einnahmen:		
aus dem Personenverkehr:		
überhaupt Ticals	659 401	716 918
auf 1 km Betriebslänge "	4 365	4 746
aus dem Güterverkehr:		
überhaupt "	84 934	105 219
auf 1 km Betriebslänge "	562	697
Einnahmen:		
im ganzen "	749 071	826 583
auf 1 km Betriebslänge "	4 959	5 472
" 1 Zugkilometer "	2,99	3,36
Ausgaben:		
im ganzen "	277 741	293 050
auf 1 km Betriebslänge "	1 839	1 940
" 1 Zugkilometer "	1,11	1,19
in Prozenten der Einnahme %	37,08	35,45
Überschuß:		
im ganzen Ticals	471 330	533 533
auf 1 km Betriebslänge "	3 120	3 532
" 1 Zugkilometer "	1,88	2,17

	1905	1906
Beförderte Personen Anz.	892 676	931 024
davon benutzten die III. Klasse „	882 373	920 657
geleistete Personenkm „	26 391 211	28 873 583
jede Person durchfuhr durchschn. km	29,56	31,01
Durchschnittlicher Ertrag:		
für 1 Person Ticals	0,73	0,76
„ 1 Personenkm „	0,0247	0,0243
Beförderte Gütertonnen Anz.	31 450	38 674
geleistete Gütertonnenkm „	3 292 737	4 078 704
jede Gütertonne durchfuhr durchschn. km	104,70	105,44
Durchschnittlicher Ertrag:		
für 1 t Ticals	2,70	2,72
„ 1 tkm „	0,0258	0,0258
Betriebsmittel:		
Lokomotiven Anz.	8	8
Personenwagen „	33	41
Güterwagen „	88	88
Leistungen der Betriebsmittel:		
Zugkm „	250 350	246 038
Wagenachskm:		
der Personenwagen „	3 360 262	3 756 214
„ Güterwagen „	1 987 270	2 489 722
im ganzen „	5 347 532	6 245 936
Anzahl der Züge:		
im ganzen „	2 065	2 039
davon:		
Personenzüge „	10	20
Güterzüge „	193	162
gemischte Züge „	1 862	1 857
Jeder Zug führte durchschn. Achsen „	21,36	25,39

Die Einnahmen sämtlicher siamesischen Eisenbahnen sind gegen das Vorjahr durchschnittlich um 26,27 v. H., die Ausgaben um 24,34 v. H. gestiegen. Der Reintüberschuß weist eine Zunahme von durchschnittlich 21,71 v. H. auf; sie beträgt bei der Korat- und Nord-Linie 32,63 v. H. und bei der Petchaburi-Linie 13,20 v. H.

Rechtsprechung und Gesetzgebung.

Rechtsprechung.

Haftpflichtrecht.

Erkenntnis des Reichsgerichts, VII. Zivilsenats, vom 12. März 1907 in Sachen 1. der W.-Eisenbahn, 2. des Gastwirts T. in C., Beklagten und Revisionskläger wider den früheren Gastwirt K. in D., Kläger und Revisionsbeklagten.

Für den Schaden, den ein Reisender auf einem nicht der Verfügungsgewalt der Eisenbahnverwaltung unterstehenden und nicht von dieser als Zugangsweg zum Bahnhofe bestimmten Privatwege erleidet, ist die Eisenbahnverwaltung nicht ersatzpflichtig.

Tatbestand.

Im Orte C. befindet sich eine Haltestelle der W.-Eisenbahn (Beklagten zu 1); den Verkauf des auszugehenden Fahrkarten besorgt auf Grund eines mit ihm abgeschlossenen Vertrags der Gastwirt T. (Beklagter zu 2) in seinem mit Wirtschaftsbetrieb verbundenen Wohnhause zu C. Dieses Haus ist von dem Bahnsteig und der Wartehalle nur durch den hinter dem Hause liegenden Wirtschaftsgarten getrennt; zwischen Garten und Bahnsteig besteht eine offene Verbindung. Der Kläger fuhr am 8. Dezember 1903 nachts zwischen 9 und 10 Uhr von C. nach L.; er hielt sich vorher in der T.'schen Wirtschaft als Gast auf, löste dort die Fahrkarte und begab sich, als der Zug bereits eingelaufen war, eiligst auf den Bahnsteig, wobei er den Weg durch den T.'schen Garten nahm. Hierbei fiel er über die Hecke, die den Garten von dem linken Nachbargrundstücke scheidet, und brach die Speiche des linken Arms. Für den hierdurch erlittenen und noch zu erwartenden Schaden macht er die beiden Beklagten als Gesamtschuldner verantwortlich, da sie pflichtwidrig unterlassen hätten, den Zugangsweg zum Bahnsteig zu beleuchten, und dieser Mangel den Unfall verursacht habe. Diesen Anspruch hat das Landgericht dem Grunde nach für berechtigt erklärt. Die Beklagten haben Berufung eingelegt mit dem Antrage, die Klage abzuweisen, während der Kläger neben dem Antrage auf Zurückweisung der Berufung im Wege der Anschlußberufung den weiteren Antrag gestellt hat: 1. die Beklagten als Gesamtschuldner zu verurteilen, a) ihm 425,75 M. nebst Zinsen, b) vom

10. Januar 1904 bis 1. Dezember 1906 monatlich 90 M samt Zinsen je vom Verfall der einzelnen Raten zu zahlen; 2. festzustellen, daß die Beklagten als Gesamtschuldner verpflichtet seien, ihm auch in Zukunft über den 1. Dezember 1906 hinaus allen Schaden zu ersetzen, der ihm noch aus dem Unfall vom 8. Dezember 1903 erwachsen werde. Durch Urteil des Oberlandesgerichts in H. vom 27. März 1906 wurde — unter Zurückweisung der Berufung und der Anschlußberufung im übrigen — 1. der Klageanspruch (zu 1) zur Hälfte dem Grunde nach festgestellt, 2. ferner festgestellt, daß die Beklagten als Gesamtschuldner verpflichtet seien, dem Kläger auch über den 1. Dezember hinaus den Schaden, der ihm noch aus dem Unfälle erwachsen wird, zur Hälfte zu ersetzen. Mit dem weitergehenden Anspruche wurde der Kläger abgewiesen, und die Sache zur Verhandlung und Entscheidung über den Betrag an die erste Instanz zurückverwiesen. Im Wege der Revision beantragen nun die Beklagten, das Berufungsurteil insoweit, als es eine Verurteilung der Beklagten enthält, aufzuheben und die Klage ganz abzuweisen. Der Kläger beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Aus den Entscheidungsgründen:

Den Unfall, für dessen Folgen er die Beklagten haftbar macht, hat der Kläger in dem Wirtschaftsgarten des Beklagten T. erlitten; die Haftung der Beklagten gründet er auf die Unterlassung einer Beleuchtung des Weges, der als kürzeste Verbindung zwischen der Fahrkartenausgabestelle im T.'schen Hause und dem Bahnsteig der Haltestelle durch den Wirtschaftsgarten führt. Das Berufungsurteil beruht auf der Annahme, daß die Pflicht zur Beleuchtung dieses Weges den beiden Beklagten obliege, und gegen diese Annahme richtet sich in erster Linie die Revision.

Soweit es sich um den beklagten Gastwirt T. handelt, ist der rechtsgrundsätzliche Standpunkt des Berufungsgerichts nicht zu beanstanden. Das Berufungsgericht nimmt unter zutreffender Begründung an, daß der Beklagte den Weg durch seinen Garten nicht nur geduldet, sondern daß er ihn dem reisendem Publikum als Zu- und Abgangsweg zum und vom Bahnsteig förmlich eingeräumt hat. Seine Eigenschaft als Fahrkartenverkäufer kommt dabei erst in zweiter Linie in Betracht; als solcher hätte er ebensowenig wie die Eisenbahnverwaltung ein Interesse daran, daß die Reisenden den über die D.-Straße führenden eigentlichen und ordentlichen Zu- und Abgang nicht benutzen. Er hat vielmehr, wie das Berufungsgericht einwandfrei annimmt, im eigenen Interesse, um den Besuch seiner Wirtschaft zu heben, den Reisenden einen kürzeren Weg durch seinen Garten eröffnet. Daraus erwuchs für ihn die Verpflichtung, den Weg in einem seine gefahrlose Benutzung

gewährenden Zustande zu erhalten, insbesondere ihn erforderlichenfalls zu der Zeit, zu welcher ein Verkehr von Reisenden darauf zu erwarten war, ausreichend zu beleuchten.

Anders liegt die Sache hinsichtlich der beklagten Eisenbahngesellschaft; für die Feststellung einer ihr obliegenden Beleuchtungspflicht bietet der vorliegende Sachverhalt keine ausreichende Grundlage. Das Berufungsgericht stellt an die Spitze seiner einschlägigen Ausführungen den Satz, „daß die Beklagte zu 1 als Unternehmerin einer Eisenbahn ihren Fahrgästen gegenüber mit dem Abschluß des Beförderungsvertrags die vertragliche Verpflichtung übernimmt, für einen ordnungsmäßigen Zu- und Abgang zu ihren Beförderungsmitteln zu sorgen“. Es beruft sich hierfür auf das in den Entscheidungen Band 55 S. 355 veröffentlichte Urteil des Reichsgerichts vom 5. Oktober 1903,¹⁾ dem sich auch der erkennende Senat schon öfter, so in den Entscheidungen vom 19. April und 1. Juli 1904 (Juristische Wochenschrift S. 358¹⁰, 484⁶) angeschlossen hat. Um mit diesen Entscheidungen in Einklang zu stehen, bedarf indessen der vom Berufungsgerichte aufgestellte Satz der einschränkenden Erläuterung. Unter den Zu- und Abgangswegen, von denen die erwähnten Urteile des Reichsgerichts handeln, sind Wege innerhalb der Bahnanlagen verstanden, die nach den von der Eisenbahn getroffenen Einrichtungen die Reisenden nehmen müssen, um an den Zug zu gelangen oder um die Bahnanlage zu verlassen. Wenn es in der Entscheidung vom 5. Oktober 1903 heißt, die Verpflichtung des Unternehmers aus dem Beförderungsvertrage könne nicht schon im Augenblick der Ankunft des Zuges auf dem Bahnhofe des Bestimmungsortes als erfüllt gelten, umfasse vielmehr auch die Verpflichtung, dem Reisenden einen sicheren Ausgang aus dem Bahnhof zu gewähren, so läßt sich die entsprechende Verpflichtung der Bahn gegenüber abreisenden Personen nur dahin umschreiben, daß die Vertragserfüllung nicht erst mit dem Besteigen des Zuges seitens des Reisenden beginnt, sondern schon in dem Augenblick, in dem sich der mit der Fahrkarte versehene Reisende auf dem Bahnhofe einfindet, um die Reise anzutreten. Daß nun von einem Wege auf dem Bahnhof, innerhalb der Bahnanlage, bei dem Wege durch den T'schen Garten keine Rede sein kann, ist ohne weiteres klar. Daß er den Bahnsteig und die Fahrkartenausgabe verbindet, ist ohne Bedeutung; eine solche Verbindung wird auch durch den eigentlichen Zugangsweg zum Bahnhof über die D-Straße hergestellt, ohne daß diese Straße deshalb als Teil der Bahnanlage betrachtet werden könnte. Nur so viel ist richtig, daß der Weg ebenso wie die D-Straße

1) Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1904, S. 476.

nach den vom Berufungsgerichte in bezug auf die örtlichen Verhältnisse und den Verkehr getroffenen Feststellungen einen Zugangsweg zum Bahnhof bildet. Ob und inwieweit die Eisenbahn für solche Zugangswege einzustehen hat, ist nach denselben Grundsätzen zu entscheiden, die zur Bejahung der Verantwortlichkeit des Beklagten T. geführt haben. Es mag in dieser Hinsicht auf das auch vom Berufungsgericht angeführte Urteil des Reichsgerichts vom 23. Februar 1903 (Entscheidungen Band 54 S. 53 ff.) verwiesen werden. Erforderlich wäre hiernach, daß der Weg nicht ein Weg zur Eisenbahn, sondern ein Weg der Eisenbahn, daß sie es wäre, die den Weg für den allgemeinen Verkehr eröffnet und dem Publikum zur Verfügung gestellt hätte. Davon ist hier aber keine Rede. Der Weg steht im Eigentum des Beklagten T., der ihn im Interesse seiner Wirtschaft dem Publikum als Verbindungsweg zwischen seinem Gasthaus und dem Bahnsteig zur Verfügung stellt. Der Eisenbahn dagegen steht keinerlei Verfügungsrecht über den Weg zu, sie hat weder ein dingliches noch ein obligatorisches Recht auf seine Benutzung. Allerdings wäre sie in der Lage, den Weg dadurch ungangbar zu machen, daß sie den Übertritt auf den Bahnsteig verböte oder verhinderte. Allein dadurch, daß sie dies unterläßt, daß sie den Weg als Zugangsweg duldet, übernimmt sie keine Verantwortung für seine Verkehrssicherheit überhaupt, sondern höchstens die Verantwortung für die Sicherheit der Übertrittsstelle.

Das Berufungsgericht führt aus, nach den im Urteile näher geschilderten örtlichen Verhältnissen könnten die Reisenden zu der Auffassung gelangen, nicht der Weg zur D.-Straße, sondern der Gartenweg sei der von der Eisenbahn als eigentlicher Zugangsweg bestimmte Weg, und er müsse als solcher so lange gelten, als nicht die Fahrgäste ausdrücklich und in erkennbarer Weise auf den anderen Weg hingewiesen und vor Benutzung des Gartenweges gewarnt würden. Allein selbstverständlich kann der Weg dadurch, daß die Eisenbahn einen derartigen Irrtum veranlaßt oder unterhält, nicht objektiv zu einem der Verfügungsgewalt der Eisenbahn unterstehenden, von ihr dem Publikum eingeräumten und von ihr zu unterhaltenden Wege gemacht werden. Es könnte höchstens eine Haftung der Eisenbahn für den durch ihr Tun oder Unterlassen erregten Irrtum und den durch solchen Irrtum erregten Schaden in Frage kommen. Hierauf braucht indessen hier nicht weiter eingegangen zu werden, denn der Kläger war ortskundig, er wußte genau, daß er sich im Wirtschaftsgarten des Klägers und nicht auf dem Bahnhofe befände, und er kann den Gartenweg auch nicht für einen von der Eisenbahn für das Publikum eröffneten Weg gehalten haben, denn es wäre sonst unverständlich, wie er dazu kommt, auch vom Gastwirt T. Entschädigung zu fordern. Nach

allem fehlt es der Klage gegen die Eisenbahn an jeder rechtlichen Grundlage, sie ist deshalb sofort abzuweisen.

Diese Entscheidung läßt aber auch die nochmalige Prüfung des gegen den Beklagten zu 2 erhobenen Anspruchs geboten erscheinen. Dies schon deshalb, weil hierdurch im praktischen Ergebnisse seine Lage verschlechtert wird; denn auf Grund des Berufungsurteils hatte er zwar dem Kläger für die Hälfte des Schadens aufzukommen, er konnte aber gemäß § 426 des Bürgerlichen Gesetzbuchs der mitbeklagten Eisenbahn gegenüber gleichheitliche Teilung des Schadens verlangen. Es läßt sich hierorts nicht ermessen, ob das Berufungsgericht auch dann dem Beklagten zu 2 die Hälfte des Schadens auferlegt hätte, wenn er als einziger Schuldner in Betracht gekommen wäre. Die Frage bedarf umsomehr der nochmaligen Prüfung, als es zweifelhaft ist, ob das Berufungsgericht bei der Abwägung des beiderseitigen Anteils an der Verursachung des Unfalls und des beiderseitigen Verschuldens von richtigen Grundsätzen ausgegangen ist.

Erkenntnis des Reichsgerichts, VI. Zivilsenats, vom 28. November 1907 in Sachen des Königlich Preußischen Eisenbahnfiskus, vertreten durch die Königliche Eisenbahndirektion zu E., Beklagten und Revisionsklägers, gegen die Witwe B. zu L. bei W., Klägerin und Revisionsbeklagte.

Zum Begriff des Betriebsunfalls. (Reichshaftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871, § 1.)

Die Eisenbahnverwaltung ist für die Verletzung eines Reisenden durch ein während der Fahrt aus dem Gepäcknetz fallendes Paket haftbar.

E n t s c h e i d u n g s g r ü n d e.

Der Beklagte hat den auf § 1 des Haftpflichtgesetzes gestützten Anspruch der Klägerin bestritten, weil der Unfall der Klägerin sich nicht bei dem Betriebe der Eisenbahn ereignet habe, und daneben geltend gemacht, daß ein Unfall der von der Klägerin behaupteten Art durch keine dem Betriebsunternehmer zuzumutende Vorsichtsmaßregel verhütet werden könne und darum für diesen als höhere Gewalt sich darstelle. Beides hat der Berufungsrichter nicht gelten lassen, und die Revision bekämpft die dafür gegebenen Gründe. Ihr war jedoch der Erfolg zu versagen.

Nach der bedenkenfreien Feststellung des angefochtenen Urteils ist der Klägerin eine Schachtel auf den Kopf gefallen, die von einem Dritten in das über dem Sitze der Klägerin befindliche Gepäcknetz gelegt war. Es wird unentschieden gelassen, ob die Schachtel ordnungsmäßig hingelegt gewesen ist oder gleich anfangs eine ordnungswidrige Lage gehabt hat, aber angenommen, daß in einen, wie dem anderen Falle die mit der Fahrtbewegung des Zuges verbundene Erschütterung der auf dem

Netze liegenden Gegenstände es verursacht hat, daß die Schachtel hinuntergefallen ist. Die Revision hat bestritten, daß infolge der gewöhnlichen Bewegung des fahrenden Wagens ein ordnungsmäßig gelagertes Gepäckstück aus dem Netze fallen könne. Allein wenn das Berufungsgericht das Gegenteil als möglich hinstellt, so ist das eine tatsächliche Erwägung, die weder rechtsirrig ist, noch mit allgemeinen Erfahrungstatsachen in Widerspruch tritt. Hat aber das Rütteln des fahrenden Wagens das Hinunterfallen der Schachtel verursacht, so ist die Verletzung der Klägerin bei dem Betriebe der Eisenbahn erfolgt. Daß ein gleicher Unfall auch bei anderen Betrieben vorkommen kann und darum nicht dem Eisenbahnbetriebe eigentümlich ist, steht der Klage nicht entgegen, weil das Gesetz die Haftung des Unternehmers nicht auf Unfälle der letzteren Art beschränkt. Von höherer Gewalt als Ursache des Unfalles kann ebenfalls nicht die Rede sein, wenn dieser in unmittelbarem Zusammenhange steht mit den regelmäßigen Betriebsvorgängen und Betriebseinrichtungen. Die entgegenstehenden Ausführungen der Revision fußen auch allein auf der unbewiesenen Unterstellung, daß die Schachtel lediglich aus dem Grunde hinuntergefallen sei, weil sie von Anfang an ungehörig hingelegt, also allein durch das Verschulden des Dritten zum Fallen gebracht sei.

In den Gründen des Berufungsurteils ist gesagt, das Gericht habe auf Grund der Zeugenaussagen und des Gutachtens des Arztes Dr. B. die Überzeugung erlangt, daß die Klägerin durch den Unfall an ihrer Gesundheit geschädigt sei und daß insbesondere die an ihr in der Folgezeit aufgetretenen Krankheitserscheinungen auf den Unfall zurückzuführen seien. Deswegen sei es zur Feststellung des ursächlichen Zusammenhangs entbehrlich, Beweis darüber zu erheben, ob die Schachtel metallene Ecken gehabt habe, wie das Dr. B. unterstelle. Die Revision beanstandet diese Ausführung und beschwert sich über die Ablehnung des von dem Beklagten angebotenen Beweises, daß die Schachtel nicht Ecken der vorerwähnten Art gehabt habe. Die Beschwerde ist jedoch nicht begründet. Der Sachverständige hat nicht ausgesagt, der Fall der Schachtel habe die von der Klägerin behaupteten Folgen nur dann haben können, wenn sie kupferne Ecken gehabt habe, nicht aber, wenn solche gefehlt hätten. Er läßt vielmehr für den letzteren Fall vorläufig und so lange er nicht über die Beschaffenheit und das Gewicht der Schachtel genauer unterrichtet sei, ungewiß, zu welchem Ergebnis er gelangen werde. Das Berufungsgericht hat das ersichtlich ohne Rechtsirrtum dahin aufgefaßt, daß der Sachverständige die Möglichkeit zulasse, es könne der Fall einer Schachtel, wie sie von den Zeugen beschrieben wird, die behaupteten Folgen haben, wenn auch metallene Ecken nicht vorhanden gewesen sein sollten. Wegen

dieser Möglichkeit ist es durch das Gutachten nicht behindert gewesen, den Schluß zu ziehen, auf dem die Annahme des ursächlichen Zusammenhangs beruht: weil die Klägerin vor dem Unfall gesund, nachher aber leidend gewesen ist, so ist der Unfall als die Ursache des Leidens anzusehen. Diese ausschließlich auf tatsächlichem Gebiet liegende Erwägung liegt durchaus innerhalb der Grenzen der durch § 287 Z. P. O. dem Gerichte übertragenen freien Beweiswürdigung. Ein rechtliches Bedenken steht ihr nicht entgegen.

Die Gründe aus denen der Berufungsrichter ein mitwirkendes eigenes Verschulden der Klägerin verneint hat, sind zutreffend, auch von der Revision nicht angefochten.

Die Revision war hiernach zurückzuweisen.

Straßen- und Wegebau.

Erkenntnis des Königlichen Oberverwaltungsgerichts, IV. Senats, vom 26. September 1907 in der Verwaltungsstreitsache des Eisenbahnfiskus, vertreten durch die Königliche Eisenbahndirektion zu H., Klägers und Revisionsklägers, wider den Magistrat zu C., Beklagten und Revisionsbeklagten.

Heranziehung der Eisenbahnverwaltung zu den Kosten des Ausbaus einer städtischen Güterzufuhrstraße.

Durch Verfügung vom 6. Mai 1906 zog der Magistrat zu C. den Eisenbahnfiskus gemäß § 15 des Gesetzes vom 2. Juli 1875 mit einem Beitrage von 18 570,82 \mathcal{M} zu den Kosten des Ausbaus der städtischen Güterzufuhrstraße heran.

Nach fruchtlosem Einspruch klagte der Fiskus gegen den Magistrat mit dem Antrage auf vollständige oder teilweise Zurückerstattung des inzwischen gezahlten Beitrags nebst 4 % Zinsen vom Zahlungstage an. Dem Antrage des beklagten Magistrats entsprechend, wies der Bezirksausschuß zu F. durch Urteil vom 29. November 1906 die Klage in vollem Umfange ab. Auf die Revision des Klägers wurde die Entscheidung des Bezirksausschusses aufgehoben und die Sache zur anderweitigen Verhandlung an dasselbe Gericht zurückverwiesen.

Aus den

Urteilsgründen

ist hervorzuheben:

Der Bezirksausschuß geht davon aus, daß das gesamte eisenbahnfiskalische Gelände, nämlich des Bahnhofs zu C., im Endziele den einheitlichen Interessen der Eisenbahnverwaltung diene ohne Unterschied, ob seine einzelnen Bestandteile dem Personen- und Güterverkehr oder dem Werkstättenbetriebe zurzeit gewidmet, ob sie an Privatpersonen zu Lager-

zwecken verpachtet oder an Eisenbahnbedienstete als Gartenland zur Benutzung übergeben seien oder endlich als sogenanntes Dispositionsland noch einer endgültigen Verwertung harrten. Räumlich seien die einzelnen Teile des Geländes unmittelbar im Zusammenhange liegend, äußerlich auch sonst nicht getrennt, insbesondere nicht durch dem allgemeinen Verkehr dienende Wege. Der Kläger sei also auf der ganzen Strecke von 101,30 m Anlieger der streitigen Straße und zu den Kosten ihrer Herstellung beitragspflichtig, falls die in der Heranziehungsverfügung genannten Baulichkeiten als an dieser Straße liegend anzusehen seien.

Diese Ausführungen sind rechtsirrtümlich. Wenn der Kläger einzelne Teile seines an der Straße liegenden Grundstücks, etwa durch Verpachtung, für eine besondere wirtschaftliche Verwertung und Benutzung bestimmt, so sind diese einzelnen Abschnitte ebenso viele selbständige Grundstücke, und der Eigentümer wird nur für die an der Straße liegenden Grenzen der einzelnen Abschnitte beitragspflichtig, insoweit sie bebaut werden. Darauf, ob die Abtrennung als dauernd beabsichtigt ist und welche Absichten der Eigentümer für die Zukunft hat, kommt es nicht an, sondern auf die Sachlage zur Zeit der Entstehung der Forderung (vgl. Urteil vom 26. September 1898,¹⁾ Entscheidungen des Oberverwaltungsgerichts Bd. XXXIV, S. 101, 102; Friedrichs, von Strauß und Torney, das Gesetz vom 2. Juli 1875, Bem. 9a zu § 15, 5. Aufl., S. 219, 220). Die als Lagerplätze verpachteten Flächen grenzen allerdings, soviel ersichtlich, nicht an die Straße und sind bebaut. Allein der Kläger hatte behauptet, daß sich längs der Straße eine Anzahl von besonderen Grundstücken befänden, die teils als Garten verpachtet seien, teils als Dispositionsländereien des Fiskus zur Verpachtung ständen, aber nicht verpachtet seien, sondern gegenwärtig unbenutzt dalägen. Der Beklagte hatte diese Angaben zunächst als richtig anerkannt, dann bestritten, sie aber auch für unerheblich erachtet. Sie sind indessen erheblich. Da der Vorderrichter sie nicht berücksichtigt hat, unterliegt seine Entscheidung der Aufhebung, und es tritt freie Beurteilung ein.

Die in der Heranziehungsverfügung aufgeführten Gebäude stehen mit der städtischen Güterzufuhrstraße, die unzweifelhaft eine für den Anbau und den inneren Verkehr bestimmte Ortsstraße ist, durch Vermittlung der fiskalischen Güterzufuhrstraße, in Verbindung. Wenn letztere nicht ein zu dem bebauten Grundstück gehöriger Privatweg, sondern eine Privatstraße im Sinne des Urteils vom 30. November 1904²⁾ (Entscheidungen des Oberverwaltungsgerichts, Bd. XLVI, S. 160) ist, so ist keines der Gebäude an der städti-

1) Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1899 S. 856.

2) Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1906 S. 222.

schen Straße errichtet, für welche der Beitrag gefordert wird. Für die Entscheidung dieser Frage ist es nun unerheblich, ob, worüber die Parteien streiten, die Hauptwerkstätte und der Personenbahnhof mit dem Güterbahnhofe eine wirtschaftliche Einheit bilden. Denn der fiskalische Güterzufuhrweg dient nicht dazu und ist nicht dazu bestimmt, die Hauptwerkstätte und den Personenbahnhof zugänglich zu machen. Die mit diesen Anlagen besetzten Grundstückteile berühren den Zufuhrweg gar nicht, man gelangt von diesem zu der Werkstätte auf einem mehrere hundert Meter langen Privatwege des Klägers, zu dem Personenbahnhofe durch einen Tunnel, von dem dahingestellt werden kann, ob er tatsächlich auch von Personen begangen werden wird, welche die südlich der Bahn liegenden Stadtteile und Ortschaften aufsuchen wollen. Zugänglich macht der fiskalische Güterzufuhrweg nur den Güterbahnhof, vielleicht auch eine der nach Angabe des Klägers als Gartenland verpachteten Parzellen. Er ist also nicht der in der angeführten Entscheidung vom 30. November 1904 besprochenen, selbständig neben dem Bahnhofe bestehenden Privatstraße gleichartig, an welcher ein einem anderen Eigentümer gehöriges Grundstück lag, sondern dem darin gleichfalls erwähnten Güterzufuhrwege, der im Unterschiede von dieser Privatstraße nur der Verbindung mit dem eisenbahnfiskalischen Grundbesitz, dem Güterbahnhof und vermieteten, dem Eisenbahnfiskus gehörenden Lagerplätzen, diene, und von dem Gerichtshof als ein zu dem eisenbahnfiskalischen Grundstück gehöriger Privatweg angesehen worden ist. Daß an der Zufuhrstraße teilweise ein Zaun entlang führt, ist unerheblich. Nach der unbestrittenen Behauptung des Beklagten ist der Weg mit Toren versehen, die des Nachts geschlossen werden. Dies beweist gleichfalls, daß der Weg ein Teil des Bahnhofes ist.

Auch die Fluchtlinienfestsetzung, auf welche sich der Kläger beruft, ist nicht geeignet, die fiskalische Güterzufuhrstraße als eine selbständige, neben dem Baugrundstück bestehende Privatstraße erscheinen zu lassen. Sie hatte die Bedeutung, daß die Polizei- und die Gemeindebehörde in dem durch die Fluchtlinien bezeichneten Zuge die Anlegung einer öffentlichen städtischen Straße beabsichtigten, denn das Gesetz vom 2. Juli 1875 kennt die Festsetzung von Fluchtlinien nur für öffentliche Straßen (vgl. Friedrichs, von Strauß und Torney a. a. O., Bem.⁴ zu § 1, 5. Aufl., S. 16). Es kann dahingestellt bleiben, welche Folgen sich für die gegenwärtige Streitsache ergeben würden, wenn der Plan ausgeführt worden wäre; denn dies ist bisher nicht der Fall, vielmehr ist etwas ganz anderes geschehen, nämlich nicht von der Gemeinde die geplante öffentliche Ortsstraße angelegt worden, sondern von dem Eisenbahnfiskus ein privater Weg, dessen Zug von dem der geplanten städtischen Straße sehr erheb-

lich, nicht, wie der Kläger meint, „nur geringfügig“, abweicht. Es handelt sich sonach um einen Privatweg, der einen Bestandteil des Baugrundstücks, des Bahnhofsgeländes, darstellt.

Hieraus folgt, daß die Gebäude an der städtischen Straße errichtet sind, und zwar auf einem Grundstück des Klägers, welches mindestens mit einer Front von 19 m, der Breite der fiskalischen Güterzufuhrstraße entsprechend, an die städtische Straße stößt.

Sonach steht fest, daß der Kläger mindestens einen nach einer Straßenfront von 19 m zu berechnenden Beitrag zu leisten verpflichtet ist. Wegen des Restes der von dem Beklagten in Rechnung gestellten Straßenfront ($101,30 - 19 = 82,30$ m) ist die Sache nicht spruchreif. Der Kläger hatte behauptet, daß in dieser Ausdehnung ihm gehörige, aber wirtschaftlich von dem Bahnhofs getrennte Grundstücke an die Straße angrenzen. Auf diesen Teilgrundstücken sind nach den Plänen Gebäude nicht errichtet, der Kläger würde also von dem auf sie entfallenden Teile des Beitrags freizustellen sein, wenn seine Behauptung zutrifft. Der Beklagte hatte aber geltend gemacht, es seien keine besonderen Grundstücke an der Güterzufuhrstraße gebildet, sondern nur einzelne Flecke des großen Bahnhofsgeländes, die gerade zu Bahnzwecken nicht erforderlich seien, an Eisenbahnangestellte überlassen, um dort Feldfrüchte oder Blumen zu ziehen. Wenn dies nur gunstweise auf jederzeitigen Widerruf geschehen wäre, kein Vertragsverhältnis mit den Benutzern der Grundstücke bestände, so würde die Selbständigkeit der letzteren zu verneinen sein. Daß die Dispositionsländereien, wenn sie, wie der Kläger unbestritten angibt, zur Verpachtung bestimmt, wenn auch nicht verpachtet sind, als selbständig anzusehen sein mögen, ist nicht ausgeschlossen. Doch wird es auf die örtliche Beschaffenheit und die sonstigen Umstände ankommen. Eine besondere Einfriedigung würde für die Selbständigkeit sprechen, ihr Fehlen sie aber nicht unbedingt ausschließen.

Auch daß die Grundstücke keinen eigenen Eingang von der Straße haben, sondern lediglich vom Bahnhofsgelände aus zugänglich sind, ist für sich allein nicht entscheidend. Zu der hiernach noch erforderlichen Ergänzung der Verhandlungen war die Sache an den Bezirksaussehuß zurückzuverweisen, der, wie noch bemerkt werden mag, die Zinsenforderung des Klägers mit Recht für unbegründet erklärt hat (vgl. Urteil vom 14. Mai 1895,¹⁾ Entscheidungen des Oberverwaltungsgerichts, Bd. XXVIII, S. 115).

¹⁾ Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1896 S. 1167.

Kommunalabgaben.

Erkenntnis des Königlichen Oberverwaltungsgerichts, II. Senats, vom 8. Oktober 1907 in der Verwaltungsstreitsache des Preußischen Eisenbahnfiskus, vertreten durch die Königliche Eisenbahndirektion zu E., Klägers und Revisionsklägers, wider den Oberbürgermeister zu B., Beklagten und Revisionsbeklagten.

Freistellung des Eisenbahnfiskus von Kanalbaukostenbeiträgen.

Aus den Gründen:

Der Kläger betreibt seine Freistellung von einem Kanalbaukostenbeiträge, der ihm als Besitzer eines dem Eisenbahnbetriebe dienenden Streckengrundstückes auf Grund des Ortsstatuts vom 21. März 1900 auferlegt und mit Rücksicht auf die Anliegerschaft des Grundstücks an der S...straße (202 m) und an der K...straße (165,67 m) auf $6\,060 + 4\,970,10 = 11\,030,10 \text{ M}$ bemessen, im Laufe des Streitverfahrens aber nach dem Ergebnis einer Neuvermessung der S...straße auf $10\,272,60 \text{ M}$ ermäßigt worden ist. Der Anspruch wird darauf gestützt, daß die genannten Straßen etwa 6 m über dem Niveau des Bahnkörpers, ihre Kanäle nur 2 m tief liegen, folglich eine Entwässerung nach ihnen unmöglich ist.

In erster Instanz ist die Klage abgewiesen worden. Der Bezirksausschuß führt dem Beklagten folgend aus, das Ortsstatut mache die Beitragspflicht eines Grundstücks nur davon abhängig, daß es „durch den Anschluß an die städtische Kanalisation entwässert werden könne“. Das sei hier der Fall, da eine Entwässerung zwar nicht durch die Kanäle der S...straße und der K...straße, wohl aber nach anderen Straßen hin möglich sei. Für die Flächen an der K...straße könnte nämlich der Kanal in der F...straße oder der C...straße benutzt werden und für die Flächen an der S...straße biete sich die Möglichkeit einer Abführung nach der O...straße, an die zwar das Grundstück nicht angrenze, zu der aber der Weg durch die kurze G...straße genommen werden könne. Die G...straße habe zwar selbst keinen Kanal, doch sei der Beklagte bereit, einen solchen in ihr herzustellen. Der Beklagte sei auch berechtigt gewesen, den Beitrag zu berechnen nach den Frontlängen, die das entwässerungsfähige Grundstück an der S...straße und der K...straße — anderen als den den Anschluß ermöglichenden Straßen — habe. Denn die Beiträge würden nicht erhoben, um die Kanalisationskosten etwa der K...straße oder der S...straße zu decken, sondern zur Bestreitung der Gesamtkosten der städtischen Kanalisation einschließlich der Klärungsanlagen in B.

Diese Begründung verletzt das Ortsstatut. Wenn dasselbe so ausgelegt werden müßte, wie der Bezirksausschuß und der Beklagte meinen, so wäre es ungültig. Es würde dann die Beiträge verteilen,

nicht wie es der § 9 des Kommunalabgabengesetzes verlangt, gleichmäßig nach Verhältnis der den Einzelnen entstehenden Vorteile, sondern unter Aufstellung eines für diesen Zweck ganz ungeeigneten Maßstabes im wesentlichen nach dem Verhältnis der Kosten, die der Stadt durch die Herstellung der Kanalisation vor den einzelnen Grundstücken erwachsen sind. Denn es ist hier, wo es sich um die Entwässerung der Grundstücke handelt, nicht abzusehen, welchen Vorteil ein Grundstück davon haben soll, daß es an eine kanalisierte Straße grenzt, wenn es nach dieser Straße hin nicht entwässert werden kann. Dagegen wird das Ortsstatut, indem es den Maßstab der Straßenfront festsetzt, der Forderung des § 9 gerecht, wenn es von Voraussetzungen ausgeht, unter denen die Vorteile mit der Ausdehnung der Straßenfront wachsen, wenn es also Grundstücksfronten im Auge hat, die so zu den Kanälen der angrenzenden Straßen liegen, daß von ihnen aus die Entwässerung nach diesen Kanälen bewirkt werden kann, und daß die Vorteile insbesondere auch durch die größere Leichtigkeit der Entwässerung um so mehr zunehmen, je mehr die Straßenfront sich ausdehnt. Darum ist die Bestimmung des Ortsstatuts, nach welcher ein Beitrag „von 30 *M* für jedes Meter Frontlänge, das ein Grundstück an einer kanalisierten Straße hat“, erhoben werden soll, dahin auszulegen, daß nur diejenigen Fronten in Betracht kommen, von denen aus ein vor ihnen liegender Straßenkanal benutzt werden kann. Dieser Anschauung hat der Senat schon bei dem Erkenntnis vom 2. Januar 1906 in Sachen des Rechtsanwalts H. gegen den jetzigen Beklagten Ausdruck gegeben, wo der Beklagte Beiträge nach der ganzen Frontlänge des entwässerungsfähigen Grundstücks fordern zu können glaubte, obwohl die Straße vor dem Grundstück selbst einen Kanal überhaupt nicht oder nur auf einer kurzen Strecke besaß. Damals ist auch ausgesprochen, daß angenommen werden müsse, das Ortsstatut setze die Anschlußmöglichkeit für die ganze Frontlänge voraus. Dieser Ausspruch will nicht sagen, daß der Anschluß von jeder Stelle der Front aus herstellbar sein müsse, und daß jede dazu ungeeignete Stelle bei Ermittlung der Frontlänge ausgeschieden werden müsse. Er steht daher nicht im Widerspruch mit dem zwischen den jetzigen Parteien ergangenen Erkenntnis vom 23. Juni 1905, welches es dem Kläger versagte, den damals streitigen Beitrag wegen einiger Stellen zu kürzen, wie denn nur infolge ihrer derzeitigen Verwertung (Bebauung usw.) ein Anschluß nicht möglich oder nur unter großen Schwierigkeiten möglich sein sollte.

Wegen des dargelegten Rechtsirrtums war die Vorentscheidung aufzuheben.

Bei freier Beurteilung war die Sache nicht spruchreif. Da der

Kläger das in Rede stehende Grundstück unstreitig an die städtische Kanalisation anschließen kann, so trifft die vom § 1 des Ortsstatuts für die Abgabepflicht aufgestellte Bedingung zu. Die Höhe der Abgabe aber richtet sich nach der Ausdehnung der Fronten, von denen aus die Kanalstrecken der angrenzenden Straßen benutzbar sind.

Da die Möglichkeit einer Entwässerung nach der K...straße oder der S...straße nicht besteht, so müssen die Fronten, die das Grundstück des Klägers nach diesen Straßen hat, außer Ansatz bleiben. Der Umstand, daß vielleicht später einmal Veränderungen eintreten, durch welche die Kanäle benutzbar werden, kann für jetzt die Beitragspflicht wegen jener Fronten nicht begründen. Ebenso wenig nützt es dem Beklagten, der das ganze Grundstück als eine wirtschaftliche Einheit in Anspruch nimmt, wenn etwa, wie er behauptet, für einzelne hochgelegene Flächen der Böschungen bei einer Ausscheidung aus jener Einheit und bei Verwendung für andere Zwecke (z. B. zur Aufstellung von Selterwasserbuden) die Entwässerung möglich sein sollte. Aber in den Akten ist von anderen Straßen die Rede, an welche das Grundstück angrenzt und nach denen es entwässern zu können scheint. Nach Maßgabe der Anliegerschaft an diesen Straßen würde also der Beitrag gezahlt werden müssen. Ob und in welchem Maße die Voraussetzung zutrifft, bedarf noch näherer Feststellung in einem neuen Rechtsgange. Sollte der Beklagte wegen jener Straße die Abgabe schon eingefordert und der Kläger sie ohne Einspruch entrichtet haben, wie nach einer neueren Auslassung des Klägers angenommen werden kann, so würde dadurch die Sache erledigt sein.

Kommunalbesteuerung der Eisenbahnen.

Erkenntnis des Oberlandesgerichts in Marienwerder vom 10. Januar 1907 in Sachen des Kreises B., vertreten durch den Kreisausschuß in B., Beklagten und Berufungsklägers, gegen den Preußischen Eisenbahnfiskus, vertreten durch die Königliche Eisenbahndirektion in B., Kläger und Berufungsbeklagten.

Wenn ein Kreis, der vertraglich verpflichtet ist, den zum Bau einer Eisenbahn erforderlichen Grund und Boden dem Eisenbahnfiskus unentgeltlich zu überweisen, die Mittel zur Verzinsung und Tilgung einer behufs Deckung der dadurch entstehenden Kosten aufgenommenen Anleihe durch Mehrbelastung bestimmter Kreistelle aufbringt, so hat der zu Vorausleistungen herangezogene Eisenbahnfiskus Anspruch auf deren Erstattung gegen den Kreis.¹⁾

Der Kreis B. ist rechtskräftig verurteilt worden, dem Eisenbahnfiskus diejenigen Geldbeträge zurück zu erstatten oder zu ersetzen, welche dieser

¹⁾ In einem ähnlichen Falle hat das Oberlandesgericht in Stettin unterm 9. Oktober 1907 in demselben Sinne erkannt.

zum Zwecke der Verzinsung und Tilgung der Anleihe wird zahlen müssen, die der Kreis behufs Deckung der Grunderwerbskosten des Eisenbahnbaus Sch.—G.—St. aufgenommen hat.

Dieser Entscheidung liegt folgender

Tatbestand

zugrunde:

Am 28. März 1896 faßte der Kreistag des Kreises B. den Beschluß, der Kreis solle dem Kläger zu dem von diesem geplanten Bahnbau Sch.—G.—St. den erforderlichen Grund und Boden, soweit der Bahnkörper innerhalb des Kreises B. sich befinde, unentgeltlich zur Verfügung stellen. Die Parteien schlossen daraufhin den Vertrag vom ^{15. Oktober} 26. Dezember 1898, der die Bedingungen enthält, unter denen der Kläger den gedachten Bahnbau auf Staatskosten auszuführen bereit war. Unter diesen Bedingungen steht an erster Stelle die, daß der gesamte, zum Bau der Bahn und der Nebenanlagen dauernd erforderliche Grund und Boden dem Kläger unentgeltlich und lastenfrei zu Eigentum überwiesen werde. In der Folgezeit verschaffte der Beklagte dem Kläger das lastenfreie Eigentum des beanspruchten Grund und Bodens, und brachte der Kläger den geplanten Bahnbau zur Ausführung. Behufs Deckung der ihm entstandenen Grunderwerbskosten nahm der Beklagte eine Anleihe auf, die mit $4\frac{1}{4}\%$ zu verzinsen und mit 1% zu tilgen ist. Am 22. März 1902 beschloß der Kreistag, die erforderlichen Zins- und Tilgungsbeträge durch Besteuerung der Kreisangehörigen aufzubringen und zwar ein Drittel davon durch allgemeine Kreisabgaben, den Rest durch Mehrbelastung bestimmter Kreisteile. Auf Grund dieses Beschlusses wurde auch der Kläger in seiner Eigenschaft als nunmehriger Eigentümer des Eisenbahngeländes zu Vorausleistungen herangezogen. Er hat in den Jahren 1903 bis 1905 an solchen dem Beklagten 74,01 *ℳ* gezahlt.

Nachdem der Kläger zunächst im Verwaltungsstreitverfahren auf Freistellung von diesen Abgaben geklagt hatte, mit dieser Klage aber abgewiesen war,¹⁾ hat er am 30. Mai 1906 im vorliegenden Prozeß Klage erhoben mit dem Antrage, den Beklagten kostenpflichtig zu verurteilen, an ihn 74,01 *ℳ* nebst 4% Zinsen seit dem Tage der Klagezustellung zu zahlen und ihn von ferneren Beiträgen zu den Grunderwerbskosten der Eisenbahn Sch.—St. freizustellen. Vom Beklagten ist um Abweisung der

¹⁾ Vgl. Erkenntnis des Oberverwaltungsgerichts vom 9. Januar 1906, Archiv für Eisenbahnwesen 1906 S. 665.

Klage gebeten. Das Landgericht hat durch Urteil vom 24. September 1906 dem Klageantrage entsprochen.

Gegen dies Urteil hat der Beklagte Berufung eingelegt. Bei der Verhandlung der Sache vor dem Berufungsgerichte ist die angefochtene Entscheidung vorgetragen und hat der Beklagte beantragt, die Klage abzuweisen.

Vom Kläger ist Zurückweisung der Berufung begehrt, event. aber der Antrag dahin geändert, daß der Kreis verurteilt werde, die Eisenbahnverwaltung auch in Zukunft für etwaige fernere Beiträge zu den Grunderwerbskosten der Eisenbahn Sch.—St. schadlos zu halten.

Der Kläger hat erklärt, daß es sich im vorliegenden Prozeß überall nur um diejenigen Beiträge zur Verzinsung und Tilgung der Kreis-anleihe handele, die als Vorausleistungen von ihm eingezogen würden.

Aus den Entscheidungsgründen:

Dem Rechtsmittel des Beklagten muß der Erfolg versagt werden, da das angefochtene Urteil richtig und auch zutreffend begründet ist.

Die streitigen Vorausleistungen werden nach dem Beschlusse des gesetzlichen Vertreters des Beklagten von den dazu herangezogenen Kreisangehörigen zu dem Zwecke erhoben, um damit die Anleihe zu verzinsen und zu tilgen, aus der der Beklagte die Grunderwerbskosten des Eisenbahnbaues Sch.—G.—St. bezahlt hat. Mittelbar dienen dieselben also in der Tat zur Deckung dieser Kosten, und jeder, der zu ihnen herangezogen wird, beteiligt sich somit daran, die Grunderwerbskosten jenes Bahnbaues zu tragen.

Nach dem Vertrage der Parteien aus dem Jahre 1898 ist der Beklagte verpflichtet, dem Kläger das Eigentum an dem zum Bahnbau erforderlichen Grund und Boden unentgeltlich, d. h. so zu verschaffen, daß der Kläger zu den Kosten des Grunderwerbs nichts beizutragen hat. An sich würde aus dieser Vertragsbestimmung für den Beklagten die Verbindlichkeit folgen, auch Vorausleistungen der gedachten Art, die sich eben als Beiträge zu den Grunderwerbskosten darstellen, vom Kläger nicht zu erheben. Mit Rücksicht auf den Umstand, daß die Vorausleistungen, welche auf Grund des § 13 der Kreisordnung erhoben werden, Steuern sind, ist nun allerdings eine privatrechtliche Verbindlichkeit des bezeichneten Inhalts nicht möglich, und muß sich der Kläger daher wie jeder andere Kreisangehörige gefallen lassen, daß auch er zu den Vorausleistungen herangezogen werde, die zur Deckung der fraglichen Grunderwerbskosten bestimmt sind. Durch seinen Beschluß diese Kosten im Steuerwege aufzubringen, konnte aber der Beklagte

selbstverständlich an den wohlerworbenen Rechten nichts ändern, die dem Kläger durch den Vertragschluß vom Jahre 1898 erwachsen sind. Und deshalb ist die notwendige Folge der Gestaltung, die die Dinge durch jenen Beschluß erfahren haben, daß der Beklagte die Beiträge zu den Grunderwerbskosten, die er kraft öffentlichen Rechts vom Kläger erhoben hat, diesem auf Grund seiner privatrechtlichen Verpflichtung zurückerstatten muß. Daß aus öffentlich-rechtlichen Gründen eine solche Erstattungspflicht nicht bestehen könnte, läßt sich nicht annehmen; denn ein Eingriff in das Besteuerungsrecht des Beklagten wird durch die Geltendmachung des aus jener Verpflichtung fließenden Privatrechts keineswegs bewirkt.

Die Ausführung des Beklagten, daß die Vertragschließenden, wenn sie eine solche Erstattungspflicht gewollt hätten, dieselbe in dem Verträge von 1898 auch ausdrücklich festgestellt haben würden, ist verfehlt. Für den Vertragschluß war die Frage, auf welche Weise der Beklagte sich die Mittel zum Erwerb des erforderlichen Grund und Bodens beschaffen werde, ohne allen Belang. Und deshalb kann aus dem Umstande, daß dieser oder jener Beschaffungsmöglichkeit in dem Verträge nicht gedacht wurde, kein Schluß dahin gezogen werden, daß die ganze uneingeschränkt begründete Verpflichtung des Beklagten, das Eigentum des Grund und Bodens dem Kläger unentgeltlich zu gewähren, nach der Meinung der Kontrahenten insoweit zessieren sollte, als die Beschaffung der Erwerbsmittel ihrer Art nach im Verträge nicht erwähnt wurde.

Auch die Rechtsänderung, die durch das Inkrafttreten des Abgabengesetzes vom 23. April 1906 eintreten wird, ist für den Rechtsstreit unerheblich. Wenn der Beklagte demnächst die streitigen Vorausleistungen nicht mehr selbst einzieht, so kann er selbstverständlich auch keine Beträge mehr dem Kläger zurückerstatten. Seine Rückerstattungspflicht ändert sich dann in die Verpflichtung zum Ersatz derjenigen Summen, welche die Kommunen als Vorausleistungen für den Kreis vom Kläger erheben werden.

Die Frage, ob der Kläger auf Grund des Vertrages von 1898 außer den streitigen Vorausleistungen auch noch einen Teil derjenigen Beträge erstattet oder ersetzt verlangen kann, die er als allgemeine Kreisabgaben gezahlt hat oder wird zahlen müssen, bedarf im vorliegenden Prozesse nicht der Erörterung; denn von Anfang an hat es sich hier nur um die Vorausleistungen gehandelt.

Gesetzgebung.

Deutsches Reich. Scheckgesetz. Vom 11. März 1908.

(Eisenbahn-Verordnungsblatt 1908 S. 56. R.-G.-Bl. S. 71.)

Gesetz vom 7. März 1908, betr. die Abänderung des Gesetzes über das Telegraphenwesen des Deutschen Reiches vom 6. April 1892.

(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 129. R.-G.-Bl. S. 79.)

Bekanntmachungen des Reichskanzlers:

Vom 1. Februar 1908, betr. Änderung der Anlage B zur Eisenbahn-Verkehrsordnung.

(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 40. R.-G.-Bl. S. 18.)

Vom 4. Februar 1908, betr. die dem Internationalen Übereinkommen beigefügte Liste.

(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 42. R.-G.-Bl. S. 21.)

Vom 22. Februar 1908, betr. Änderung des Militärtarifs für Eisenbahnen.

(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 51. R.-G.-Bl. S. 38.)

Vom 5. März 1908, betr. Änderung der Militär-Transportordnung.

(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 60. R.-G.-Bl. S. 68.)

Bekanntmachungen des Reichs-Eisenbahnamts:

Vom 5. Februar 1908, betr. Änderung der No. XV in Anlage B zur Eisenbahn-Verkehrsordnung.

(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 42. R.-G.-Bl. S. 22.)

Vom 9. März 1908, betr. Änderung der Anlage B zur Eisenbahn-Verkehrsordnung.

(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 61. R.-G.-Bl. S. 68.)

Preußen. Gesetz vom 7. März 1908, betr. die Zahlung der Beamtenbesoldung und des Gnadenvierteljahrs.

(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 130. G.-S. S. 35.)

Allerhöchste Verordnung vom 27. November 1907, betr. die Herstellung einer Eisenbahn von Buhlen nach Korbach.

(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 39. Fürstlich Waldeckisches Reg.-Bl. von 1908 S. 1.)

Allerhöchste Konzessionsurkunde vom 2. März 1908, betr. die Ausdehnung des Kerkerbachbahn-Unternehmens auf den Bau und Betrieb einer Roll- und Seilbahn von Heckholzhausen nach Obertiefenbach durch die Kerkerbachbahn-Aktiengesellschaft.

(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 55.)

Allerhöchster Erlaß vom 10. März 1908, betr. anderweite Abgrenzung der Verwaltungsbezirke der Eisenbahndirektionen in Danzig und Königsberg i. Pr.

(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 63. G.-S. S. 38.)

Erlasse des Ministers der öffentlichen Arbeiten:	E. V. Bl. Seite
Vom 18. Februar 1908, betr. Grundsätze für das Entwerfen und den Bau von Lokomotivschuppen	29
Vom 29. Februar 1908, betr. Maschinenbausehulen	43
Vom 13. März 1908, betr. Änderung der Vorschriften für die Ermittlung der Leistungen der Fahrbetriebsmittel	47
Vom 18. März 1908, betr. staatliches Aufsichtsrecht über die Roll- und Seilbahn von Heckholzhausen nach Obertiefenbach	61
Vom 23. März 1908, betr. Auslegung des Begriffs „Kriegsteilnehmer“	61
Vom 24. März 1908, betr. Änderungen bei den Eisenbahn-Betriebs-, Maschinen-, Werkstätten- und Verkehrsinspektionen	63
Vom 28. März 1908, betr. Vorschriften für die Beschaffung von Fahrzeugen, sowie Vorschriften für die Materialabnahme und Bauüberwachung auf den Lieferwerken	65

Frankreich. Gesetz vom 17. März 1908, betr. die Einreihung der Nebenbahn Oran—Arzew in das Netz der Hauptbahnen und Genehmigung des zwischen dem Statthalter von Algier und der Gesellschaft der algerischen Eisenbahnen über den Rückkauf der genannten Linie getroffenen Abkommens.

(Veröffentlicht im Journal officiel de la République française No. 80 vom 21. März 1908, S. 2025.)

Gesetz vom 14. April 1908, betr. Gemeinnützigkeitserklärung einer Nebenbahn mit 1 Meterspur von Froissy nach Crève-coeur.

(Veröffentlicht im Journal officiel de la République française No. 106 vom 16. April 1908, S. 2682.)

Rußland. Vorläufiges Abkommen, betr. die Verbindung der russischen und japanischen Eisenbahnen in der Mandschurei vom 31. Mai / 13. Juni 1907.¹⁾

(Veröffentlicht im russischen Regierungsanzeiger No. 190 vom 29. August / 11. September 1907.)

Die Kaiserlich Russische und die Kaiserlich Japanische Regierung haben beschlossen, gemäß den Bestimmungen des Artikels VIII des Portsmouther Friedensvertrags vom 23. August / 5. September 1905 ein Abkommen, betr. die Vereinigung der russischen und japanischen Eisenbahnen in der Mandschurei, abzuschließen, zu welchem Zwecke die Endesunterzeichneten, Hofmeister des Kaiserlichen Hofes, Alexander Iswolski, Russischer Minister des Auswärtigen und Itschiro Motono, Dr. der Rechte, japanischer außerordentlicher Gesandter und bevollmächtigter Minister, beide von ihren Regierungen mit den gehörigen Vollmachten hierzu ausgerüstet, die nachstehenden vorläufigen Artikel gemeinsam vereinbart haben.

In bezug auf diejenigen Bestimmungen dieses Abkommens, die einerseits die Gesellschaft der ostchinesischen Eisenbahn, andererseits die Gesellschaft der südmandschurischen Eisenbahn betreffen, verpflichten sich beide Regierungen, Maßnahmen zu ergreifen, um die genaue Einhaltung der betreffenden Bestimmungen durch die genannten Gesellschaften zu gewährleisten.

Artikel 1.

Der Anschluß der Teilstrecken der beiden Eisenbahnen erfolgt auf dem Grenzstriche der Station Kuantschentsy der ostchinesischen Eisenbahn. Die Gesellschaft der südmandschurischen Eisenbahn verlängert ihr Gleise mit der auf dieser Bahn üblichen Spurweite von der Station Tschantschun der südmandschurischen Bahn bis zu der Grenze der Station Kuantschentsy der ostchinesischen Eisenbahn und die Gesellschaft der ostchinesischen Eisenbahn baut ein Gleise von derselben Spurweite von der Verlängerung der japanischen Linie bis zum Bahnsteig der russischen Station Kuantschentsy. Die Gesellschaft der ostchinesischen Eisenbahn baut, in Verlängerung ihrer Bahn, ein Gleise mit der Spurweite von 1 m 524 mm (russische Spurweite = 5 engl. Fuß) von dem Bahnsteig der russischen Station Kuantschentsy bis zur Grenze der Station und die Gesellschaft der südmandschurischen Eisenbahn baut ein Gleise von derselben Spurweite von dieser Verlängerung der russischen Eisenbahn bis zum Bahnsteig der japanischen Station Tschantschun.

Der Anschlußpunkt beider Teilstrecken der russischen und der japanischen Bahn und die Pläne für den Anschluß werden von den Gesellschaften untereinander vereinbart.

Artikel 2.

Sowohl die Gesellschaft der ostchinesischen Eisenbahn wie die Gesellschaft der südmandschurischen Eisenbahn werden, abgesehen von der Verbindung ihrer Gleise, einen direkten Personen- und Güterverkehr einrichten und alle erforderlichen Bauten aufführen, um die durch die verschiedene Spurweite notwendig

¹⁾ Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1908 S. 469

werdende Umladung der Waren auf den Endstationen mit einem tunlichst geringen Aufwand an Zeit und Kosten zu bewerkstelligen.

Beide Gesellschaften behalten das Recht, Pläne von Bauten innerhalb ihres eigenen Geländes auszuarbeiten.

Artikel 3.

Jede der Gesellschaften übernimmt den auf sie fallenden Teil der in den Artikeln 1 und 2 dieses Abkommens bezeichneten Arbeiten; diese Arbeiten sind von den Gesellschaften in möglichst kurzer Zeit und tunlichst gleichzeitig zu beenden.

Artikel 4.

Jede der Gesellschaften bestreitet den Unterhalt der Gleise, der Anlagen für die Umladung und Übergabe und der sonstigen Bahngebäude auf ihrer Teilstrecke.

Artikel 5.

Der Verkehr zwischen der ostchinesischen und der südmandschurischen Eisenbahn wird folgendermaßen geregelt werden:

Die Personenzüge der ostchinesischen Eisenbahn fahren mit den Reisenden, ihrem Gepäck und den sonstigen in diesen Zügen beförderten Gütern auf dem russischen Gleise bis zur japanischen Station Tschantschun; die Personenzüge der südmandschurischen Eisenbahn fahren mit den Reisenden, ihrem Gepäck und den sonstigen in diesen Zügen beförderten Gütern auf dem japanischen Gleise bis zur russischen Station Kuantschentsy.

Die Züge der ostchinesischen Eisenbahn mit Gütern, die zur Beförderung auf der südmandschurischen Eisenbahn bestimmt sind, werden auf dem russischen Gleise bis zur japanischen Station Tschantschun gefahren werden, wo die Ablieferung und Umladung der Güter auf die japanische Bahn stattfinden wird. Die Züge der südmandschurischen Eisenbahn mit Gütern, die zur Beförderung auf der ostchinesischen Eisenbahn bestimmt sind, werden auf dem japanischen Gleise bis zur russischen Station Kuantschentsy gefahren werden, wo die Ablieferung und Umladung der Güter auf die russische Eisenbahn stattfinden wird.

Artikel 6.

Soweit die Vereinigung der beiden Eisenbahnen in Betracht kommt, werden die Fahrpläne von den Verwaltungen der beiden Eisenbahngesellschaften gemeinsam festgestellt werden.

Artikel 7.

Die Zahlung für die Beförderung von Reisenden und Gütern zwischen den beiden Endstationen wird in der Richtung von Norden nach Süden nach den Tarifen der ostchinesischen Eisenbahn und in der Richtung von Süden nach Norden nach den Tarifen der südmandschurischen Eisenbahn erhoben werden.

Die Verteilung der für die Beförderung auf den Linien beider Gesellschaften erhobenen Beträge erfolgt nach Vereinbarung zwischen den Verwaltungen beider Gesellschaften.

Artikel 8.

Jede der beiden Gesellschaften ist berechtigt, das Verbindungsgleise und die Umladeanlagen der anderen unentgeltlich zu benutzen.

Artikel 9.

Beide Gesellschaften werden aneinander anschließende Züge in genügender Zahl einstellen, um die regelrechte Beförderung von Reisenden und Gütern zu gewährleisten und für den Betriebsdienst Regeln und Vorschriften erlassen, die in allen Beziehungen den Bedürfnissen dieses Dienstes entsprechen.

Artikel 10.

Alle weiteren nach diesem Abkommen notwendig werdenden Bestimmungen, betreffend den Verkehr der Züge, die Beförderung der Reisenden, die Übergabe der Güter, den Signaldienst u. dgl. sind durch besondere Vereinbarungen zwischen den beiden Gesellschaften festzusetzen, die in gehöriger Weise von den beiderseitigen Regierungen zu genehmigen sind. Durch ebensolche Vereinbarungen werden auch die gegenseitige Benutzung von Betriebsmitteln, die Beziehungen der Bediensteten der beiden Eisenbahnen zueinander sowie auch die Art der Festsetzung des jeder der beiden Verwaltungen bei der Verteilung der Einnahmen zukommenden Teilbetrags geregelt werden.

Artikel 11.

In allen Fällen, in denen zwischen den Verwaltungen der beiden Eisenbahngesellschaften Meinungsverschiedenheiten entstehen, sowohl über Fragen, die in diesem Abkommen vorgesehen sind, wie überhaupt über alle Fragen, die ihre gegenseitigen, in dieser Urkunde erwähnten Beziehungen betreffen, werden die Streitigkeiten durch gemeinsame, nach erfolgtem Meinungsaustausche getroffene Entscheidung der beiden Regierungen erledigt.

In Urkund dessen haben der russische Minister des Auswärtigen und der japanische außerordentliche Gesandte und bevollmächtigte Minister das gegenwärtige vorläufige Abkommen unterschrieben und mit ihren Siegeln versehen.

Ergänzende Artikel.

1. In dem Wunsche, auf den russischen und japanischen Eisenbahnlinsen einen direkten Verkehr für Personen und Güter einzurichten, verpflichten sich die Kaiserlich Russische und die Kaiserlich Japanische Regierung, den Abschluß einer besonderen diesbezüglichen Vereinbarung in tunlichst kurzer Zeit zu fördern.

2. In Anbetracht dessen, daß die Endesunterzeichneten Alexander Iswolski, russischer Minister des Auswärtigen und Itschiro Motono, japanischer außerordentlicher Gesandter und bevollmächtigter Minister, vereinbart haben, den Artikel 5 des vorläufigen Abkommens, betreffend die Verbindung der russischen und japanischen Eisenbahnen vor dem Bau der Eisenbahnlinie Tschantschun-Kirin anzunehmen, sind die beiden hohen Vertragsparteien dahin übereingekommen, daß, nachdem die genannte Eisenbahnlinie gebaut sein wird, der Übergang der Personen und zwar sowohl der von Norden auf der ostchinesischen Bahn nach Kirin oder Dalny reisenden als auch der auf der Kirinlinie oder auf der südmandschurischen Eisenbahn nach Norden reisenden, auf der japanischen Station Tschantschun stattfinden wird. Hierüber wird von den beteiligten Gesellschaften nachträglich ein besonderes Abkommen getroffen werden.

3. Um die Eisenbahnlinsen in der Mandschurei schon vor Beendigung der in dem heute unterschriebenen vorläufigen Abkommen vorgesehenen Arbeiten zu verbinden, wird die Gesellschaft der südmandschurischen Eisenbahn eine vorläufige Station in der Nähe der russischen Station Kuantschentsy erbauen, und beide Gesellschaften werden, eine jede auf ihrer Seite, die erforderlichen Anlagen für den Übergang der Reisenden und die Übergabe der Pakete, Gepäckstücke und anderer Güter, die mit Personenzügen befördert werden, sowie für die Umladung der Güter zwischen der vorläufigen japanischen Station und der russischen Station Kuantschentsy aufführen.

Verhandlungsprotokoll.

Vor Unterzeichnung des vorläufigen Abkommens, betreffend die Verbindung der russischen und japanischen Eisenbahnen in der Mandschurei, haben die beiden hohen vertragschließenden Parteien für nützlich erachtet, gewisse Fragen, betreffend die Station Kuantschentsy und die Kohlengruben Schibeilin und Taotsjatun zu entscheiden, zu welchem Zwecke die Endesunterzeichneten, Hofmeister des Kaiserlichen Hofes Alexander Iswolski, russischer Minister des Auswärtigen und Itschiro Motono, Dr. der Rechte, japanischer außerordentlicher Gesandter und bevollmächtigter Minister, das Folgende vereinbart haben:

Artikel 1.

Die beiden hohen vertragschließenden Teile haben anerkannt, daß grundsätzlich die Station Kuantschentsy und ihre Dienstgebäude zurzeit gemeinsames Eigentum Rußlands und Japans bilden, daß aber aus praktischen Erwägungen das ausschließliche Eigentum an der genannten Station und ihren Dienstgebäuden Rußland verbleiben und die Russische Regierung der Japanischen Regierung den Betrag von 560 393 Rbl. als Entschädigung für Japans Verzicht auf sein Miteigentum an der Station Kuantschentsy und ihren Dienstgebäuden zahlen wird.

Artikel 2.

Die Russische Regierung wird der Japanischen Regierung tunlichst bald nach Unterzeichnung des vorläufigen Abkommens, betreffend die Verbindung der Eisenbahnen, alle Eisenbahngleise mit ihrem Zubehör, die sich südlich von dem in dem hier beigefügten Plane mit No. 2223 bezeichneten Punkt befinden, sowie die Kohlengruben Schibeilin und Taotsjatun mit der gesamten Ausrüstung in ihrem gegenwärtigen Zustand übergeben. Sofort nach Unterzeichnung des genannten Abkommens werden von den Regierungen Rußlands und Japans einerseits der Gesellschaft der ostchinesischen Eisenbahn, andererseits der Gesellschaft der südmandschurischen Eisenbahn die erforderlichen Weisungen zwecks Übergabe der genannten Eisenbahngleise mit Zubehör sowie der obenbezeichneten Kohlengruben gegeben werden.

Artikel 3.

Von den beiden hohen vertragschließenden Parteien ist vereinbart worden, daß die Japanische Regierung nachträglich einen Platz für den Bau der japani-

schen Eisenbahnstation Tschantschun zwischen der russischen Eisenbahnstation Kuantschentsy und der Stadt Tschantschun wählen wird.

Im Falle des Baues einer Zweigbahn nach Kirin wird die Japanische Regierung dafür Sorge tragen, daß von der betreffenden Eisenbahngesellschaft, außerhalb der Eisenbahnstation Tschantschun Eisenbahnübergänge oder Viadukte an den Kreuzungsstellen der genannten Zweigbahn und der Hauptgleise zwischen der russischen Station Kuantschentsy und der Stadt Tschantschun erbaut werden.

Artikel 4.

Genauere Vorschriften für das Umsteigen der Reisenden und die Umladung der Güter von der einen Eisenbahn auf die andere, die von den beiden Eisenbahngesellschaften, der russischen und der japanischen, auszuarbeiten sind, werden von diesen beteiligten Gesellschaften in möglichst kurzer Zeit nach Unterzeichnung des vorläufigen Abkommens über die Verbindung der Eisenbahnen beraten und festgestellt werden. Was den Ort und den Zeitpunkt des Zusammentreffens der beiderseitigen Bevollmächtigten zu diesem Zwecke betrifft, so werden sie nachträglich in der für die beiden Parteien geeignetsten Weise bestimmt werden.

Artikel 5.

Die beiden hohen vertragschließenden Parteien haben vereinbart, daß das heute unterzeichnete Abkommen in Kraft treten soll sofort nach Beendigung des Baues der in Punkt 3 der ergänzenden Artikel zu diesem Abkommen erwähnten vorläufigen japanischen Station.

In Urkund dessen haben der russische Minister des Auswärtigen und der japanische außerordentliche Gesandte und bevollmächtigte Minister die gegenwärtige Verhandlung unterschrieben und mit ihren Siegeln versehen.

Verordnung des Ministers der Verkehrsanstalten vom 12. Januar 1908, No. 1708/215, betr. Dienstanweisung über die Organisation der Hilfeleistung bei Unglücksfällen mit Zügen auf den Eisenbahnen.

(Abgedruckt im Ukasatel des Ministeriums der Verkehrsanstalten vom 23. Februar 1908, No. 8.)

Die Verordnung zerfällt in 4 Abschnitte und zwar:

- I. Abschnitt. Allgemeine Bestimmungen.
- II. Abschnitt. Bestimmungstation, Überführung von einer Station auf die andere, Abfertigung zur Reparatur, Heimatstation, Bewachung der Hilfszüge und deren Versorgung mit Inventar und Material.
- III. Abschnitt. Bestimmung über die Anforderung und Abfertigung des Hilfszuges an den Ort des Unfalls.
- IV. Abschnitt. Die Verpflichtung zur Hilfeleistung am Orte des Unfalls.

Allerhöchst am 29. Januar 1908 bestätigte Verordnung des Ministerrats, betr. die Abänderung des zurzeit gültigen Personentarifs.¹⁾

(Abgedruckt im Ukasatel des Ministeriums der Verkehrsanstalten vom 8. März 1908, No. 10.)

Der Allerhöchste Erlaß bestimmt, daß ein Reisender der III. Klasse an Fahrgeld einschließlich Staatssteuer zu zahlen hat: bei einer Entfernung von 1 bis 300 Werst — nach Maßgabe der zurückgelegten Reise für jede Werst und zwar von 1—160 Werst 1,5 Kop. für einen Reisenden und eine Werst; von 161—300 Werst werden zu dem Fahrgelde für 160 Werst = 2 Rbl. und 40 Kop. je 1 Kop. für einen Reisenden und eine Werst zugeschlagen.

Beginnend mit der 301ten Werst wird das Fahrgeld nicht für jede einzelne Werst, sondern für eine Zone berechnet, wobei eine angeschnittene Zone für eine ganze in Rechnung gezogen wird. Diese Berechnung stellt sich wie folgt:

- a) bei Entfernungen bis zu 3010 Werst: für die ersten 4 Zonen von 301 bis 400 Werst einschließlich werden zu dem Fahrpreise für 300 Werst = 3,50 Rubel je 25 Kop. für einen Reisenden und eine Zone zugeschlagen; für jede weitere Zone werden je 20 Kop. für einen Reisenden und eine Zone weiter hinzugeschlagen, wobei die Ausdehnung der Zonen innerhalb der Grenzen von 301—3010 Werst einschließlich nach folgendem Maßstabe bemessen ist:

von	301	bis	500	Werst	8	Zonen	zu	je	25	Werst,
"	501	"	710	"	7	"	"	"	30	"
"	711	"	990	"	8	"	"	"	35	"
"	991	"	1510	"	13	"	"	"	40	"
"	1511	"	2860	"	30	"	"	"	45	"
"	2861	"	3010	"	3	"	"	"	50	"

- b) bei einer Entfernung über 3010 Werst werden zu dem Fahrpreise für diese Entfernung, nämlich zu 17,50 Rbl. für einen Reisenden, je 40 Kop. für einen Reisenden und eine Zone zugeschlagen, wobei die Ausdehnung aller Zonen über 3010 Werst zu je 70 Werst in Rechnung zu ziehen ist.

Für die Benutzung der zweiten Wagenklasse wird das 1 $\frac{3}{4}$ fache und für die Benutzung der ersten Wagenklasse das dreifache des Fahrpreises in der dritten Wagenklasse erhoben.

Erlaß des Kriegsministers und des Ministers der Verkehrsanstalten vom 26. Februar 1908, No. 5491/36, betr. die Regeln und die Ordnung, die bei der Beförderung von Artilleriegütern auf der Eisenbahn, zusammen mit einzelnen bestimmten Arten von Geschützen, mit Handfeuerwaffen und mit Schießvorräten zu beobachten sind.

(Abgedruckt im Ukasatel des Ministeriums der Verkehrsanstalten vom 8. März 1908, No. 10.)

1) Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1894 S. 1073.

Erlaß des Kriegsministers und des Ministers der Verkehrsanstalten vom 9. Januar 1908, No. 509/6, betr. die Regeln über die Aufstellung einer besonderen Stammrolle über die Mannschaften der Reserve der Armee und Flotte.

(Abgedruckt im Ukasatel des Ministeriums der Verkehrsanstalten vom 16. Februar 1908, No. 7.)

Die Regeln zerfallen in Abschnitte.

- I. Abschnitt. Allgemeines.
- II. Abschnitt. Die Ordnung bei Aufnahme der Reservisten in die Stammrolle.
- III. Abschnitt. Die Ordnung bei Löschung der Reservisten aus der Stammrolle.
- IV. Abschnitt. Die Regelung der Stammrolle der Reservisten bei deren dienstlicher Versetzung.
- V. Abschnitt. Die Ordnung bei Überführung der Personen, die in der besonderen Stammrolle geführt werden, aus der Reserve in den Landsturm.
- VI. Abschnitt. Einberufung der Reservisten, die in der besonderen Stammrolle geführt werden, zu einer Übung.
- VII. Abschnitt. Rückkehr von der Übung.

Neuseeland. Personen-, Güter- und Gebührentarif auf den Staatseisenbahnen von Neuseeland vom 2. August 1907.

(Veröffentlicht in der Beilage der New Zealand Gazette No. 69 vom 1. August 1907.)

Der Tarif besteht aus sechs Teilen, von denen enthalten

- Teil I: den Personentarif,
- Teil II: den Gepäcktarif,
- Teil III: den allgemeinen Gütertarif,
- Teil IV: den Lokalgütertarif,
- Teil V: die Güterklassifikation,
- Teil VI: den Gebührentarif für Benutzung der Eisenbahn-Kaianlagen.

Der Personentarif ist ein Zonentarif mit fallender Skala. Die Fahrpreise für die bestehenden beiden Klassen steigen bei gewöhnlichen Fahrkarten zunächst bis auf eine Entfernung von 300 engl. Meilen mit jeder Meile oder jeder zweiten Meile, auf Entfernungen über 300 engl. Meilen von zehn zu zehn Meilen.

Der Gepäcktarif enthält außer den Sätzen für Reisegepäck auch die für Expresgut, Pferde, Fahrzeuge, Hunde usw.

Der allgemeine Gütertarif umfaßt dreizehn Güterklassen.

Bücherschau.

Besprechungen.

Colson, C., Ingénieur en chef des ponts et chaussées, Conseiller d'État. Cours d'économie politique, professé à l'école nationale des ponts et chaussées. Livre sixième. Les travaux publics et les transports. Paris 1907. Gauthier-Villars. 525 S. 8°.

Mit dem vorliegenden sechsten Buch ist das große Werk der Vorlesungen über die Volkswirtschaftslehre abgeschlossen, dessen erste zwei Bände in dieser Zeitschrift, Jahrgang 1901 S. 1375 ff. und Jahrgang 1904 S. 240 ff., von unserm hochverehrten Mitarbeiter, Professor G. Cohn, besprochen und gewürdigt sind. Die wirtschaftlichen Grundanschauungen des Verfassers treten in diesem Bande natürlich auch überall hervor. In dem kurzen Schlußkapitel (S. 509—521) nimmt er Anlaß, noch einmal in wenigen Sätzen seine gewissermaßen vermittelnde Stellung zwischen den Vertretern der staatssozialistischen und der individualistischen Schule zu begründen. Er hält es, bei der Entwicklung, die das wirtschaftliche Leben in den letzten Jahrzehnten Dank der großen Entdeckungen und Erfindungen genommen hat, für begreiflich, ja für gerechtfertigt, daß dem Staate eine mächtigere Stellung, ein größerer Einfluß auf allen den Gebieten eingeräumt wird, die früher dem freien Wettbewerb gehörten. Aber man darf darin nicht zu weit gehen. Wirkliche Fortschritte lassen sich auch heute nur erreichen, wenn man daneben auch den persönlichen Interessen des Einzelnen freien Spielraum zu seiner Betätigung gibt.

Freilich auf dem Gebiete, auf dem sich das sechste Buch des Werkes bewegt, dem Gebiete der öffentlichen Arbeiten und der Verkehrsmittel, hat ein Eingreifen der öffentlichen Gewalten des Staates, der Provinzen, der Gemeinden vielleicht am ehesten noch seine Berechtigung. Colson vertritt mit allem Nachdruck die Anschauung, daß die Preise der öffentlichen Verkehrsanstalten nicht durch den freien Wettbewerb geregelt

werden, daß eine Mitwirkung der öffentlichen Gewalten ganz unentbehrlich ist. Er steht hier auf einem ganz anderen Standpunkt, als die neueren englischen Schriften eines Acworth, eines Pratt. Ferner hält zwar Colson es nicht für unbedingt geboten, daß der Staat die Eisenbahnen besitzt und betreibt, wenn er auch die Einführung des Staatsbahnsystems in vielen Ländern, vor allem in Deutschland, begreift. Ihm scheint das französische System, wie es bei den sechs großen Privatbahnen Anwendung gefunden hat, das System möchte ich sagen des staatlich organisierten und beaufsichtigten Privatmonopols, den Vorzug zu verdienen. Für die Nebenbahnen und Kleinbahnen paßt auch dieses freilich nicht, und die Eisenbahnpolitik, die Frankreich bei seinen Kolonialbahnen befolgt hat, findet nicht den Beifall des Verfassers. In den beiden Fragen der allgemeinen Eisenbahnpolitik und der Tarifpolitik begegnen wir bei ihm durchweg staatssozialistischen Gedanken. Vielleicht hat er für nötig gehalten, am Schlusse seines Werkes seinen mehr privatwirtschaftlichen allgemeinen Standpunkt noch einmal besonders scharf hervorzuheben, um auszudrücken, daß sich die gemeinwirtschaftliche Tätigkeit des Staates wesentlich auf das Gebiet der Verkehrsmittel zu beschränken habe.

Die Vorzüge der früheren Abschnitte des Werkes, eine klare, durchsichtige Schreibweise, eine gründliche Beherrschung des Stoffes, finden sich auch in dem Schlußband. Wohltuend berührt es insbesondere, daß der Verfasser die wirtschaftlichen Verhältnisse nicht nur seines Vaterlandes, sondern auch anderer europäischer Länder und der Vereinigten Staaten von Amerika kennt, daß er bei seinen kritischen Betrachtungen weit davon entfernt ist, in Frankreich alles zu loben und die Einrichtung anderer Länder zu tadeln. Wenn auch die französischen Verkehrswege im Vordergrund seiner Betrachtungen stehen, und wenn er auch, wie bemerkt, die Verkehrspolitik der französischen Republik im wesentlichen billigt, so hält ihn das nicht ab, auch offen auszusprechen, wo in Frankreich Fehler gemacht sind, und wo es in anderen Ländern besser aussieht. Dabei findet er auch manches anerkennende Wort für die preußischen und die deutschen Staatsbahnen.

Das Werk behandelt in den ersten 7 Kapiteln die Eisenbahnen, die Landstraßen, die Binnenwasserstraßen, die Seehäfen und die Seekanäle; sodann, allerdings nur ganz kurz, in dem achten Kapitel (S. 491 bis 508) die städtischen Verkehrsanstalten, Wasser- und Gasleitungen, elektrische Beleuchtungs- und Betriebsanlagen und Kanalisation. Den breitesten Raum nehmen die Eisenbahnen ein. Post und Telegraphie werden nur ganz kurz gestreift, von den Postpäckereien wird etwas ausführlicher bei der Lehre von den Eisenbahnfrachtgütern gesprochen.

Der Inhalt der ersten 7 Kapitel ist folgender: Kapitel I: Lehre von den

Preisen für die Beförderung und für die Benutzung der Straße. Kapitel II: Die Darstellung der verschiedenen Verkehrsmittel usw., Staatsstraßen, Landwege und städtische Straßen, Binnenschiffahrtsstraßen, Häfen und Seekanäle, Eisenbahnen, Post, Telegraphen, Telephone. Kapitel III: Der wirtschaftliche Nutzen der Verkehrsmittel und die Selbstkosten der Beförderung. Kapitel IV: Die allgemeine Lehre von den Tarifen. Kapitel V: Der Wettbewerb und die Verkehrsverbände. Kapitel VI: Die Stellung des Staates gegenüber den Unternehmern. Kapitel VII: Die finanziellen Beziehungen zwischen dem Staat als Erteiler der Konzession und der Unternehmung. In den meisten Kapiteln folgt auf die eingehende Darstellung eine Schlußbetrachtung, in der die Hauptergebnisse der vorangegangenen Untersuchungen zusammengefaßt werden. In den ersten 5 Kapiteln werden zum großen Teil dieselben Fragen, und zwar oft mit denselben Worten, erörtert, die das ältere Werk des Verfassers: *Transports et tarifs*. (2. Auflage 1898) behandelt (vgl. die Besprechung der ersten Auflage von Ulrich im Archiv für Eisenbahnwesen 1891 S. 754 ff.). Das tatsächliche Material der beiden Werke ist z. T. verschieden, in dem vorliegenden ist es bis auf die neueste Zeit ergänzt. Die Grundanschauungen des Verfassers, seine theoretischen Erörterungen sind unverändert geblieben.

Im nachfolgenden soll nur auf einige Punkte eingegangen werden. Ein Lehrbuch, wie das vorliegende, das in erster Linie Unterrichtszwecken dient, muß natürlich eine Reihe von Ausführungen enthalten, die sozusagen Gemeingut der Wissenschaft geworden sind.

In den beiden ersten Kapiteln macht der Verfasser bei den Erörterungen über das für die Beförderung zu zahlende Entgelt einen scharfen Unterschied zwischen der Vergütung der Kosten der Herstellung und Unterhaltung der Straßen (*péage*) und den eigentlichen Beförderungskosten (*prix de transport*). Daß die letzteren von den Benutzern der Verkehrsmittel getragen werden, erscheint ihm selbstverständlich. Bei den ersteren unterscheidet er, je nachdem die Verkehrsmittel tatsächlich Gemeingut sind, oder nicht. Gemeingut sind für ihn in der Regel die Landstraßen. Ihre Benutzung erfolgt also mit Recht ohne Entgelt, allerdings mit einer Ausnahme. Durch die Automobile z. B. werden die Landstraßen derart mitgenommen, daß ihre Unterhaltungskosten bedeutend gesteigert werden. Für diese Fahrzeuge ein *péage* zu erheben, hält Colson für gerechtfertigt. Daß für Kanäle und Eisenbahnen diese Gebühr gleichfalls erhoben wird, erfolgt daraus, daß sie tatsächlich nur einem Teil der Bevölkerung zugute kommen. Für die schiffbaren Binnenwasserstraßen sind Abgaben nicht zu erheben, weil sie in ihrem natürlichen Zustande dem Verkehr dienen. Meistens aber kann sich die Schifffahrt nur dann ent-

wickeln, wenn durch kostspielige Anlagen das Fahrwasser verbessert ist. „Es würde höchst unbillig sein“, heißt es S. 43, „wenn man diese auf Kosten der Gesamtheit hergestellten Werke einer Bevölkerung umsonst zur Verfügung stellen wollte, die ohnedies schon durch die Natur begünstigt ist, umso mehr, als diese Bevölkerung sich in einigen eingeschränkten, durch ein wenig ausgedehntes Netz von Verkehrsmitteln bedienten Gebieten befindet“. Daß bei der Bemessung der Transportpreise der Eisenbahnen auch die Kosten der Herstellung und Unterhaltung des Eisenbahnkörpers mit zu berechnen sind, erscheint selbstverständlich. Colson hält es sogar für durchaus gerechtfertigt, wenn die Vergütung höher ist als die Selbstkosten. Die Einnahmen, die in solchen Fällen der Staat oder die Gemeinden beziehen, sind zwar eine Art von Verkehrssteuer, „aber“, so fragt er, „ist eine solche Verkehrssteuer weniger berechtigt, als eine Mietssteuer, als eine Abgabe für die Lebensmittel oder für ein Patent, wie sie die Industriellen zu zahlen haben? Meiner Ansicht nach ist sie um so mehr berechtigt, weil sie die Vergütung bildet für einen bestimmten Dienst, den der Staat oder die Stadt den Bürgern geleistet hat, und weil für diese die Leistung so wertvoll ist, daß sie gern ein Entgelt dafür hergeben“.

In dem zweiten Kapitel ist ein reichhaltiges statistisches Material über die verschiedenen Verkehrsmittel in Frankreich, England, Deutschland, Belgien, Holland, Österreich-Ungarn, Rußland und den Vereinigten Staaten von Amerika verarbeitet. Ich will hierauf nicht näher eingehen.

Die Erörterungen über die Selbstkosten und über die Tarifsysteme in dem 3. und 4. Kapitel zeichnen sich auch durch große Klarheit und Vollständigkeit aus. Die verschiedenen Bestandteile der Selbstkosten werden einzeln behandelt, im Anschluß daran die Gesichtspunkte hervorgehoben, die bei der Beurteilung der Bauwürdigkeit neuer Verkehrsstraßen in Frage kommen. — Die richtige Grundlage für die Herstellung der Tarife ist für den Verfasser die Wertklassifikation. Allerdings weicht er insofern von den englischen Vertretern dieser Theorie ab, als er sich für ein Eingreifen der Aufsichtsgewalt auch bei Feststellung der einzelnen Klassen und Tarifbedingungen ausspricht und nicht glaubt, daß diese Fragen durch den freien Wettbewerb der Bahnen geregelt werden. Insbesondere ist es Aufgabe der Staatsaufsichtsbehörden, die Höchsttarife (in Frankreich *tarifs légaux* genannt) festzustellen. Gegen die Versuche mit dem natürlichen System auf den deutschen Bahnen, äußert er die bekannten Bedenken (S. 214), ohne näher auf diese Frage einzugehen. Auch Colson kann sich nicht von der Voreingenommenheit der Franzosen gegen unsere allgemeine Wagenladungsklasse und die Sammelgüter der Spediteure losmachen. Es gewinnt nach seiner Darstellung den An-

schein, als ob dieser Verkehr wirtschaftlich und finanziell eine erhebliche Bedeutung hätte, und er vergißt, daß für die Eisenbahnen der Vorteil dieser Tarife darin liegt, daß die Wagen besser ausgenutzt und damit die Selbstkosten vermindert werden. — Colson ist ein Anhänger der Staffeltarife. Er anerkennt (S. 240), daß auch auf den deutschen Bahnen Staffeltarife vorhanden sind, seine Aufzählung dieser Tarife ist aber nicht vollständig. Er erwähnt nicht, daß fast alle Ausnahmetarife mit fallender Skala gebildet sind.

Sehr bemerkenswert erscheint mir das Urteil dieses Fachmanns über die Reform unserer Personen- und Gepäcktarife. Die Erhebung von Schnellzugszuschlägen hält er für durchaus berechtigt. Das französische System, wonach man keine Zuschläge erhebt, aber die Schnellzüge nur mit I. Klasse fährt, oder die Reisenden II. Klasse nur bei sehr großen Entfernungen zuläßt, billigt er nicht. „Die Folge davon ist, daß die Benutzer der I. Klasse für die größere Schnelligkeit nichts zahlen und daß Reisende, die sonst in niedrigeren Klassen fahren würden, sehr bedeutend höhere Preise zahlen müssen, indem man sie nötigt, zur I. Klasse überzugehen. Ein mäßiger Zuschlag in allen Klassen für Benutzung von Schnellzügen ist viel richtiger.“ (S. 232.) Ebenso ist Colson für die Aufhebung des Freigepäcks. Dagegen hält er Rückfahrkarten mit wenig ermäßigten Preisen, aber ganz kurzer Geltungsdauer, für eine gute Einrichtung.

Sehr zutreffend sind in diesen Kapiteln die Ausführungen des Verfassers über den Einfluß der Tarifermäßigungen und der Tariferhöhungen auf den Verkehr und die Einnahmen der Eisenbahnen. Die von ihm auf S. 270:271 mitgeteilten Folgen der Ermäßigung der französischen Personentarife im Jahre 1892 ermutigen wahrlich nicht dazu, diese Maßregel nachzumachen.

In dem folgenden Abschnitt (Kapitel V) wird einmal wieder die Frage der Konkurrenz der Eisenbahnen untereinander und mit anderen Verkehrsmitteln, besonders den Wasserstraßen erschöpfend und in einem Sinne behandelt, mit dem ich mich durchweg einverstanden erklären kann. Die reiche Fülle von Tatsachen, mit denen der Verfasser seine Ansichten begründet, kann allen denen, die immer noch von der Unterdrückung des Wasserstraßenverkehrs durch die Eisenbahnen fabeln, nur angelegentlich zum Studium empfohlen werden. Colson weist an einer Reihe von Beispielen nach, wie die Wasserstraßen, die auf Kosten der Allgemeinheit gebaut, reguliert und unterhalten werden — die Regulierung der Seine zwischen Paris und Rouen hat allein 70 Millionen Francs gekostet (S. 327) — den Eisenbahnen einen großen Teil des Verkehrs entzogen haben und entziehen konnten, weil die Wasserstraßen Jedermann

unentgeltlich zur Benutzung frei standen. Die Schlußbetrachtungen (S. 357 bis 366) fassen in geradezu meisterhafter Weise die hier in Betracht kommenden Gesichtspunkte noch einmal zusammen.

Konnte ich bisher dem Verfasser in allen Hauptfragen zustimmen, so stehe ich den beiden letzten Kapiteln gegenüber allerdings auf einem grundsätzlich abweichenden Standpunkte, wengleich ich auch in diesen Kapiteln einzelne Ausführungen finde, mit denen ich ganz einverstanden bin. Colson ist, wie im Eingang dieser Besprechung bereits bemerkt, kein Anhänger des Staatsbahnsystems, noch weniger aber des reinen Privatbahnsystems, wie es in England und den Vereinigten Staaten von Amerika besteht. Er hält sich auf einer mittleren Linie und meint, daß die Eisenbahnfrage in Frankreich — mit einigen Vorbehalten — in dem System der sechs großen Privatbahnen die richtige Lösung gefunden habe. Die Herstellung der Bahnen erfolgt unter finanzieller Beteiligung des Staates und anderer öffentlicher Körperschaften, die Verwaltung und der Betrieb durch die Unternehmer unter strenger Aufsicht des Staates, und der Staat ist finanziell in der Weise beteiligt, daß er den Bahnen durch Gewährung von Zins- oder Dividendengarantien einen Teil des finanziellen Risikos abnimmt, während er entschädigt wird durch Gewinnanteile und zuletzt, nach Ablauf der Konzession, durch das Heimfallsrecht. Durch die Beteiligung des Staates an dem finanziellen Risiko soll u. a. verhütet werden, daß von Aufsichtswegen eine zu weitgehende Herabsetzung der Tarife angeordnet und daß den Bahnen allzukostspielige Verpflichtungen zur Verbesserung des Betriebes, Erhöhung der Betriebssicherheit usw. auferlegt werden. Die Durchführung einer auf diesen Grundlagen sich aufbauenden Eisenbahnpolitik ist allerdings keine leichte Sache und Colson gibt an verschiedenen Stellen offen zu, daß die französische Regierung nicht immer eine glückliche Hand gehabt und nicht immer das Richtige getroffen hat. Vor allem gilt dies von der Ergänzung, dem Ausbau des Eisenbahnnetzes durch Neben- und Kleinbahnen. Für diese passen jene Grundzüge nicht und die Mittel und Wege, die großen Bahngesellschaften zu einer den Bedürfnissen des Verkehrs genügenden systematischen Weiterentwicklung ihrer Anlagen zu zwingen, sind auch noch nicht gefunden. Ich kann in dieser Besprechung mich nicht näher mit diesen Ausführungen beschäftigen, gebe aber gern zu, daß diese kritischen Erörterungen in ihrer Ruhe und Objektivität besonders beachtenswert sind, und sich sehr vorteilhaft von der kritiklosen Bewunderung der französischen Eisenbahnpolitik unterscheiden, die wir immer noch bei einzelnen deutschen Schriftstellern finden. Sehr bemerkenswert und in vielen Beziehungen ganz neu ist das, was der Verfasser S. 392 ff. über die beiden Möglichkeiten der Aufsichtsführung sagt, die richterliche, ich

möchte lieber sagen verwaltungsrechtliche, wie sie in Großbritannien und den Vereinigten Staaten besteht, und die administrative, wie sie in Frankreich gilt. Im ersteren Falle handeln die Eisenbahnen auf ihre eigene Verantwortung selbständig, ihre Maßnahmen und ihre Einrichtungen können aber durch die Verwaltungsgerichtshöfe, sei es selbständig, sei es infolge von Beschwerden, geändert werden. Im letzteren Falle wirkt die öffentliche Gewalt schon vorher ein, die Eisenbahnen dürfen gewisse Maßnahmen nicht treffen, ohne sich der Zustimmung der Aufsichtsbehörden zuvor versichert zu haben. Natürlich ist die letztere Art der Aufsichtsführung die wirksamere, da sie verkehrte Maßregeln verhüten kann.

Warum ist nun Colson ein Gegner des Staatsbahnsystems? Nicht etwa deswegen, weil der Staat weniger kaufmännisch verwalte als Privatbahnen, deren Angestellte an den Erfolgen der Unternehmung angeblich persönlich interessiert seien. In dieser Beziehung ist es vielmehr bei den Privatbahnen genau so wie bei den Staatsbahnen. Auch die Verwaltung der Privatbahnen ist naturgemäß eine rein bürokratische und kann gar nichts anders sein. Es ist das beiläufig eine Anschauung, die schon vor Jahrzehnten von Gustav Cohn ausgesprochen ist, aber von vielen Leuten immer noch nicht geglaubt wird. Colson hat zwei andere grundsätzliche Bedenken, einmal, daß der Staat teurer wirtschaftet als Privatbahnen, und zweitens hält er die Erweiterung der Befugnisse der Staatsgewalt, die Möglichkeit der Beeinflussung der Beamten und Arbeiter durch die Staatsregierung politisch für gefährlich. Das letztere Bedenken scheint mir ganz hinfällig. Ich halte es für viel gefährlicher, daß die Angestellten einer großen und mächtigen Privatbahn politisch beeinflußt werden können, wie sie in Frankreich tatsächlich beeinflußt worden sind. Denn diese, doch meist auf Kündigung angestellten Beamten sind abhängiger, als die Staatsbeamten, und die Staatsregierung wird in ihrem politischen Verhalten in ganz anderer und weit schärferer Weise durch die Presse und die Parlamente kontrolliert, als dies bei Privatbahnen möglich ist. Wenn ein deutscher Eisenbahnminister etwa bei den Wahlen die Eisenbahnbeamten oder Arbeiter beeinflussen wollte, so könnte das nicht geheim bleiben und ein solcher Minister hätte die längste Zeit auf seinem Posten gestanden.

Daß die Privatbahnen billiger wirtschaften, als die Staatsbahnen, will Colson hauptsächlich damit beweisen, daß der Betriebskoeffizient der französischen Eisenbahnen ein günstigerer ist, als der der preußischen Staatsbahnen und der deutschen Eisenbahnen. So sehr gründlich der Verfasser auch hier vorgeht, so ist m. E. diese Gründlichkeit so lange eine doch nur scheinbare, als nicht Punkt für Punkt die verschiedenen Posten des Etats und der Betriebsrechnungen der Bahnen, sowohl die Einnahmen,

als die Ausgaben, verglichen und nebeneinander gestellt werden, nach denen der Betriebskoeffizient berechnet ist. Ein wie unsicherer Maßstab der Betriebskoeffizient für die Beurteilung der wirtschaftlichen Lage von Eisenbahnen ist, selbst bei solchen, die dasselbe Buchungsformular haben, hat vor kurzem ein berufener Fachmann in dieser Zeitschrift wieder überzeugend nachgewiesen (vgl. den Aufsatz: Betriebskoeffizient und Rentabilität von Finanzrat Stein. Archiv für Eisenbahnwesen 1908 S. 1 ff.). Um wieviel unbrauchbarer wird dieser Maßstab, wenn die Grundlagen der Rechnungen der verglichenen Unternehmungen ganz verschieden sind, und, wie das Colson tut, nur einzelne Posten herausgegriffen werden können. Es wäre sehr dankenswert, wenn einmal in ähnlicher Weise, wie in vorstehender Abhandlung die deutschen, die Etats der französischen Bahnen zergliedert und mit denen der deutschen Bahnen verglichen würden. So lange das nicht geschieht, haben Berechnungen, wie sie Colson S. 375 ff. anstellt, doch nur sehr bedingten Wert.

Die Vergleiche, die S. 372 zwischen der Tarifpolitik der französischen und der deutschen Bahnen angestellt werden, habe ich nicht recht verstanden. Einerseits wird bedenklich gefunden, daß die Privatbahnen mit zu großer Willkür verfahren, sich ohne sachliche Gründe oft zu Ausnahmetarifen verleiten lassen; andererseits wird den Staatsbahnen vorgeworfen, daß sie sich zu ängstlich an die festen bestehenden Tarife anklammern müssen, und daß sie deswegen auch nicht veröffentlichte persönliche Vergünstigungen an einzelne gewähren. Diese letztere Behauptung ist nicht wohl zu beweisen. Die deutschen Bahnen könnten, so wird weiter behauptet, von ihren festen Preisen oft auch da nicht abweichen, wo sie eine solche Abweichung für richtig hielten; sie seien z. B. beschränkt in der Anwendung der Staffeltarife. Für diese Behauptung findet Colson nur das eine, uns immer wieder vorgerittene Beispiel der Aufhebung der Getreidestaffeltarife! Aus solch einem Beispiel, das, wie Colson selbst bemerkt, nicht mit der Eisenbahntarifpolitik, sondern mit einem einzelnen Vorgang bei dem Abschluß des früheren deutsch-russischen Handelsvertrages zusammenhängt, sollte man doch nicht solche Schlußfolgerungen ziehen!

Unser Verfasser bemerkt trotz dieser Bedenken an mehreren Stellen seines Buchs, daß das Staatsbahnsystem in Monarchien mit einer kräftigen, ehrlichen Regierung seine Berechtigung habe, und ist weit davon entfernt, das französische System anderen Staaten zur Nachahmung zu empfehlen. Ein Bedenken gegen die französische Eisenbahnpolitik wird nur flüchtig gestreift, und doch hat dieses Bedenken in weiten Kreisen der Bevölkerung Frankreichs eine große Anzahl Anhänger gefunden, d. i. die mächtige Monopolstellung, die sich die französischen Privatbahnen allmählich

im Staat und gegen den Staat errungen haben. Alle Vorsichtsmaßregeln, alle gesetzlichen und Konzessionsbestimmungen, alle Verordnungen über die Wahrnehmung der Staatsaufsicht haben es nicht verhindert, daß diese Monopole sich von Jahrzehnt zu Jahrzehnt mächtiger entfaltet haben. Die jetzige Regierung, die Mehrheit des Abgeordnetenhauses haben bei der Vorlage über die Verstaatlichung der Westbahn bewiesen, daß der Staat ein wirksameres Mittel gegen die Monopole der großen Privatbahnen in Händen haben will und haben muß, als die Gesetze, die Konzessionen, die Staatsaufsicht. Wenn wirklich die französische Eisenbahnpolitik eine so richtige, den Bedürfnissen des Landes angepaßte wäre, wie Colson es annimmt, so könnte man diese Bewegung nicht wohl begreifen.

Doch — ich habe mich für eine Besprechung vielleicht schon zu weit in Einzelheiten vertieft. Ich schließe mit dem Wunsche, daß dieses bedeutende, anregende und gründliche neue Werk auch in Deutschland recht viele Leser finden möge.

Berlin, April 1908.

A. v. d. Leyen.

Bernhardt, Rob. Das Eisenbahnprojekt Donaueschingen—Schaffhausen (Randenbahn). Bern 1908. Kommissionsverlag von A. Franke.

In ähnlicher Weise wie der Verfasser s. Z. die Entwürfe der Ostalpenbahn behandelt hat,¹⁾ so behandelt er bei dem vorliegenden Werk den Entwurf einer direkten Eisenbahnverbindung von Donaueschingen nach Schaffhausen. Der Plan zur Herstellung dieser, das Randengebirge durchbrechenden Bahn ist schon bald 50 Jahre alt, aber noch heute ist, wie der Verfasser in einer eingehenden Darstellung der geschichtlichen Entwicklung des Planes darlegt, der Bau noch nicht gesichert, weil die Stellung der badischen Regierung zu dem Entwurfe noch nicht feststeht. Der Verfasser behandelt die verschiedenen Entwürfe in technischer und wirtschaftlicher Beziehung, erörtert ferner die eisenbahnpolitische Bedeutung der Bahn vom Standpunkte der badischen, württembergischen und schweizerischen Staatsbahnen und bespricht dann die Frage der Rentabilität der Randenbahn. Nach kurzer Erwägung der Bedeutung einer den Verkehr der Randenbahn beeinflussenden rein schweizerischen neuen Verbindung von Etzweiler über Frauenfeld nach Wil werden dann die Ergebnisse der eingehenden und sorgfältigen Untersuchungen in einem Schlußabschnitt zusammengestellt. In zahlreichen Beilagen sind die Belege

¹⁾ Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1904 S. 243 ff., 1906 S. 256 ff.

für die geschichtlichen Darlegungen, die Kostenanschläge zu vier Entwürfen und die für die wirtschaftliche Bedeutung der Bahn besonders wichtigen virtuellen Längen, die Verkehrszonen, die zu erzielenden Abkürzungen für die verschiedenen Verkehrsbeziehungen, die Fahrgeld- und Frachtersparnisse usw. beigebracht und dargestellt, so daß man ein klares Bild von der Wirkung erhält, die durch die Herstellung der Bahn erzielt werden würde.

Das vorliegende Buch verdient wegen der Gründlichkeit, mit der die Frage behandelt ist, zweifellos Beachtung und wird in den zunächst beteiligten Kreisen gewiß fleißig studiert werden. *B—m.*

Mac Nulty, Philip, Transit inspector of the department of Agriculture and technical instruction for Ireland. Statement of evidence as to rates, transports arrangements etc. in connection with continental Railways. Dublin 1908.

In Irland tagt augenblicklich eine königl. Kommission zur Untersuchung der irischen Eisenbahnverhältnisse. Sie beschäftigt sich besonders auch mit den Tarifen und dem Vergleich englischer Eisenbahntarife mit denen anderer Länder. Um einen solchen Vergleich zu ermöglichen, sind in dem oben aufgeführten Blaubuch die Tarifsätze und die tarifari-schen Bestimmungen der Eisenbahnen von Frankreich, Belgien, Deutschland, den Niederlanden, Dänemark, Österreich und Ungarn in englischer Übersetzung systematisch geordnet und zusammengestellt. Die Arbeit ist eine sehr gründliche und nach Stichproben durchaus zuverlässige. Sie ist auch für den deutschen Eisenbahnfachmann von großem Wert, da das Tarifmaterial außerdeutscher Eisenbahnen in solcher Vollständigkeit und einer so übersichtlichen, bis auf die neueste Zeit gehenden Bearbeitung m. W. nirgends vorhanden ist. *v. d. L.*

Schau, A., Königl. Baugewerksschuldirektor und Regierungsbaumeister in Wienburg a. d. W. Der Eisenbahnbau, Leitfaden für den Unterricht an den Tiefbauabteilungen der Baugewerksschulen und verwandten technischen Lehranstalten. Leipzig und Berlin 1908. B. G. Teubner. I. und II. Teil. X S. 1–198 und 1–141 in gr. 8° mit 234 Abbildungen im Text. Preis kartonniert zusammen 6,40 Mk.

Der vorliegende Leitfaden ist für den Unterricht an Baugewerkschulen bestimmt. Der erste Band enthält eine kurze Besprechung der

amtlichen Vorschriften, ferner eine sehr ausführliche Erörterung des Oberbaues und der Gleisverbindungen (131 Seiten), Bemerkungen über die Nebenanlagen der freien Strecke und Grundzüge für die Anlage von Bahnen. Der zweite Band enthält eine Besprechung der Bahnhofsanlagen, sowie des Signal- und Sicherungswesens. Aus dieser kurzen Inhaltsangabe erkennt man, daß der Verfasser die wesentlichsten Gebiete behandelt hat, die für den Unterricht im Eisenbahnbau an mittleren technischen Lehranstalten in Frage kommen. Besonders zu loben ist die ausführliche Behandlung des Oberbaues, bei der auch eine Reihe guter praktischer Regeln gegeben wird. Der Verfasser hebt im Vorwort hervor, daß er absichtlich von der Beifügung von Skizzen nur in sparsamster Weise Gebrauch gemacht habe. Dadurch leidet etwas die Verständlichkeit des Werkes. Es wäre zweckmäßig gewesen, dem Abschnitt über Bahnhofsanlagen Abbildungen hinzuzufügen. Ebenso wäre der Abschnitt über Oberbau durch Beigabe von Abbildungen der Schienenbefestigung und Stoßverbindungen sicherlich verständlicher geworden. Die Darstellung ist zu loben; sie ist im allgemeinen klar und scharf. Vielfach sind die Zwecke, die Vorteile und Nachteile der einzelnen Anordnungen hervorgehoben, um den Schüler zum Nachdenken anzuregen. Die amtlichen Vorschriften sind im allgemeinen richtig angeführt. Leider sind, wie man es häufig in technischen Büchern findet, die Geltungsbereiche nicht scharf auseinandergehalten. Bei Besprechung des „Normalprofils für vollspurige Lokalbahnen“ (Bd. I S. 17) wird angegeben, es könne im mittleren Teil des Profils mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde das Breitenmaß von 2,0 m auf 1,725 m vermindert werden. Diese Bemerkung ist nicht recht verständlich. In einem Buch, das in erster Linie die Verhältnisse preußischer Bahnen behandelt, wäre der Ausdruck „Lokalbahnen“ vielleicht besser ganz vermieden worden. Der Verfasser hätte, um Vollständigkeit zu erzielen, angeben müssen, welche Vorschriften die Betriebsordnung für Nebenbahnen, die Betriebsvorschrift für Kleinbahnen mit Maschinenbetrieb und die Grundzüge für den Bau und die Betriebseinrichtungen der Lokaleisenbahnen über das Normalprofil geben. Im Abschnitt über Signal- und Sicherungswesen hat der Verfasser mit Vorliebe den Ausdruck Zustimmungssignal neben der Bezeichnung Wegesignal gebraucht, obgleich diese Bezeichnung in den neueren amtlichen Vorschriften nicht mehr vorkommt. Auf S. 92 wird angegeben, daß die Stelle, bis zu der im regelmäßigen Betriebe Verschiebewegungen vorgenommen werden dürfen, durch ein Signal 6b kenntlich gemacht werde, während doch auf den preußisch-hessischen Bahnen zu diesem Zweck eine besondere Rangierhaltetafel (Signal 35) Verwendung findet. In der Abb. 93 auf S. 135 fehlen die Signalverschlußfelder, obwohl sie im Text erwähnt

werden. Sieht man von den obengenannten kleinen Mängeln ab, so kann das Werk als ein recht brauchbarer Leitfaden für Baugewerkschulen empfohlen werden. *Oder.*

Gollmer, E., Königlicher Oberbahnmeister und Vorsteher der Eisenbahntelegraphen-Werkstätte in Altona. Die Blocksicherungseinrichtungen auf den preußischen Staatsbahnen. Verlag der Fachzeitschrift „Der Mechaniker“ (F. und M. Harrwitz) Berlin-Nikolassee.

Die Literatur über die elektrischen Blocksicherungsanlagen der preußischen Staatsbahnen ist noch wenig umfangreich, so daß jeder Versuch, diese für den Eisenbahnbetriebsdienst so überaus wichtigen Einrichtungen dem Verständnis der mit der Bedienung und namentlich der Unterhaltung betrauten Beamten näher zu bringen, zu begrüßen ist. Besonders wertvoll aber ist es, wenn ein solcher Versuch von einem Techniker gemacht wird, der, wie der Verfasser, an der Spitze einer Eisenbahntelegraphen-Werkstätte steht und sich mit der elektrischen Streckenblockung seit ihrer Einführung beschäftigt, also ihren Entwicklungsgang kennen gelernt hat.

Das Heftchen verdankt, wie es im Vorwort heißt, seine Entstehung einigen Vorträgen, die der Verfasser den Bahnmeistern, Aspiranten und Telegraphenmechanikern seines Bezirks gehalten hat. Es ist vom Standpunkte des Praktikers aus geschrieben, der nicht nur eine theoretische Beschreibung der elektrischen Sicherungsanlagen gibt, sondern — und darin unterscheidet sich das Büchlein vorteilhaft von den übrigen Veröffentlichungen dieser Art — die Leser auch mit den tatsächlichen Ausführungen, mit der praktischen Herstellung und Unterhaltung der einzelnen Teile bekannt macht. Es ist daher namentlich für Bahnmeisteraspiranten und angehende Mechaniker ein wertvolles Lehrbuch und für die Bahnmeister ein brauchbares Nachschlagebuch. Von besonderem Wert sind die Hinweise auf die Herstellung und Unterhaltung der isolierten Schienenstrecken, Schienenstromschließer, Berechnung der Batterien usw., wobei die praktische Tätigkeit des Verfassers in den Vordergrund tritt.

Weniger einwandfrei sind die Fragen gelöst, die sich auf die betriebstechnische Seite der Streckenblockung beziehen, und auch sonst finden sich einige Unstimmigkeiten und Mängel, die z. T. hätten leicht vermieden werden können. So ist es auffällig, daß gleich die beiden ersten Zeichnungen eine veraltete Einrichtung darstellen, indem der Rechen bei entblocktem Felde tief, bei geblocktem Felde dagegen hoch steht, während der jetzt

gebräuchliche normale Block von Siemens & Halske die umgekehrte Anordnung zeigt. Auch die Angabe über die Lage der Schienenstromschließer zu den Signalen entspricht nicht den Vorschriften; die Lage hat mit den Wärterbuden nichts zu tun. Ebenso ist es bestimmungswidrig, isolierte Schienenstrecken hinter Einfahrsignalen zu verwenden, wie dies auf S. 18 für nötig erachtet wird. Die Einrichtung, den Einfahrsignalhebel durch Bedienung des Endfeldes zu verschließen (S. 9), ist unseres Wissens nur einmal vor 20 Jahren ausgeführt worden, seit dieser Zeit aber verboten; sie ist auch aus Betriebsrücksichten bei schneller Zugfolge nicht ausführbar. Die durch Fig. 32 erläuterte Streckenblockung einleisiger Bahnen wäre besser fortgeblieben. Sie stellt eine ganz alte Ausführung dar und entspricht den jetzt gültigen Vorschriften in keiner Weise.

Immerhin geben diese und mehrfache ähnliche Mängel keine Veranlassung, den Wert der Abhandlung wesentlich herabzusetzen. Sie sind anscheinend zum Teil darauf zurückzuführen, daß die Vorträge schon vor mehreren Jahren gehalten und ihr Inhalt ohne weiteres in die Buchausgabe übernommen worden ist. Der Verfasser wird diese Mängel bei einer neuen Auflage leicht beseitigen können. Jedenfalls hindern sie uns nicht, das Werkchen allen, die bei der Einrichtung und Unterhaltung der elektrischen Streckenblockanlagen zu tun haben, warm zu empfehlen. *Sch.*

Kersandt, Friedrich, Dr. phil. Das Kleinbahnwesen in der Provinz Ostpreußen vom volkswirtschaftlichen Standpunkt aus betrachtet. Mit einer Karte. Berlin 1907. Verlag von R. Frenkel.

Der Verfasser ist, wie er in dem Vorwort mitteilt, ein geborener Ostpreuße. Dieser Umstand muß bei der Beurteilung des Werkes (anscheinend einer Doktordissertation) berücksichtigt werden, denn er gibt die Erklärung für manche Licht- und Schattenseiten der jedenfalls mit großem Fleiße verfaßten Arbeit. Die Lichtseiten bestehen hauptsächlich in der recht reichhaltigen Zusammenstellung von tatsächlichen Angaben über das ostpreußische Kleinbahnwesen, die durch eine übersichtliche Kartenskizze zweckmäßig ergänzt wird, der durchweg anregenden Schreibweise des Verfassers und nicht zuletzt seinem warmen Interesse an dem volkswirtschaftlichen Gedeihen seiner engeren Heimat, das dem Buche eine besondere Anziehungskraft verleiht. Dieses Interesse hat allerdings andererseits offenbar auch viel dazu beigetragen, daß der Verfasser in mancher Beziehung aus seinen Angaben Schlußfolgerungen ziehen zu

können glaubt, die den Tatsachen gegenüber nicht standzuhalten vermögen, wie beispielsweise die Ausführungen, daß aus dem Verhalten der staatlichen Eisenbahnbehörden gegenüber den Kleinbahnunternehmungen ein gewisser eifersüchtiger Zug nicht zu verkennen sei und daß überall, wo die Kleinbahnen mit der Staatsbahn in Berührung kämen, ihnen von dieser unberechtigte, oft große Schwierigkeiten in den Weg gelegt würden, oder wie die Behauptung, daß hinsichtlich der Teilnahme an den vom Staate zur Förderung des Kleinbahnwesens gewährten Unterstützungssummen Ostpreußen im Vergleich zu anderen Provinzen ungünstig dastehe. Tatsächlich hat nur die Provinz Pommern eine etwas höhere Summe an Staatsbeihilfen erhalten als Ostpreußen,¹⁾ wobei noch zu berücksichtigen ist, daß Pommern 25, Ostpreußen dagegen nur 10 Kleinbahnen aufweist.²⁾ Übrigens beschränken sich die Ausführungen des Verfassers, wie man nach dem Titel des Werkes eigentlich anzunehmen geneigt ist, keineswegs auf die ostpreußischen Kleinbahnen, sondern umfassen zu einem großen Teil das gesamte Kleinbahnwesen, wengleich er sie dabei in erster Linie an der Hand von Beispielen aus der Provinz Ostpreußen erläutert. Hierzu gehört insbesondere der Abschnitt „Beurteilung des Kleinbahnwesens“, in dem die allgemeinen Fragen der Spurweite, der Benutzung öffentlicher Wege sowie des Staats- und Privatbetriebes eingehend erörtert werden. H.

Illustriertes technisches Wörterbuch in sechs Sprachen: Deutsch, Englisch, Französisch, Russisch, Italienisch, Spanisch. Nach besonderer Methode bearbeitet von K. Deinhardt und A. Schlomann, Ingenieure. Band II. Die Elektrotechnik. Unter redaktioneller Mitwirkung von Ingenieur C. Kinzenbrunner. Mit nahezu 4 000 Abbildungen und zahlreichen Formeln. 9. und 10. Tausend. München und Berlin 1907. S. I bis XII und 1 bis 2100 in Taschenformat. In Leinwand gebunden. Preis 25 M.

Die allgemeine Anordnung des illustrierten technischen Wörterbuches ist bereits bei Besprechung des ersten Bandes, der die Maschinenelemente behandelte, kurz geschildert worden.³⁾ Danach sind die Wörter nicht alphabetisch, sondern systematisch geordnet. Außerdem befinden sich auf der Mitte jeder Seite Abbildungen; links und rechts davon stehen die Bezeichnungen in den sechs verschiedenen Sprachen; freilich lassen sich

1) Vgl. Zeitschrift für Kleinbahnen 1908 S. 165.

2) Vgl. Zeitschrift für Kleinbahnen 1908 S. 65.

3) Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1907, S. 326 ff.

viele Wörter nur schwer durch Abbildungen wiedergeben, aber soweit es irgend ging, haben die Verfasser Bilder beigegeben. Der Band Elektrotechnik ist in der Weise angeordnet, daß zunächst die Entstehung des Stromes, sodann die Verteilung und Messung, die Fortleitung und endlich die Anwendung behandelt wird. Die „Elektrischen Bahnen“ werden nur kurz gestreift; sie sollen ausführlich in dem bereits in Bearbeitung befindlichen Bande „Eisenbahnwesen“ berücksichtigt werden. Dagegen haben viele elektrische Signaleinrichtungen der Eisenbahnen (Telegraphen Telephone, Blockwerke usw.) Aufnahme gefunden.

Auch der vorliegende Band verdient die Anerkennung im vollsten Maße, sowohl wegen des Inhalts als auch der Ausstattung. Einzelne Abbildungen sind freilich etwas undeutlich geraten, so die Darstellungen zu den Wörtern „Auslegen eines Kabels“ und „Kabelziehen“ auf S. 828 und 830. Hier ist auf Bildern von $1,3 \times 1,6$ cm Größe eine städtische Straße mit Häusern und Vorgärten, Kabeltrommeln, Arbeiten usw. zu sehen, aber freilich nur mit der Lupe und unter Zuhilfenahme der Phantasie. An anderen Stellen des Buches hat man die Bilder größer gemacht, z. B. S. 1173, wo eine fahrbare Militärstation für Radiotelephonie trotz der verwickelten Einzelheiten sehr gut zu erkennen ist. In dem Abschnitt Telegraphie, der eine große Reihe von Einrichtungen enthält, die auf das Eisenbahnwesen Bezug haben, paßt manche Abbildung nicht recht zu dem nebenstehenden Wort. So wird „Streckenblockwerk“ durch ein Stellwerksgebäude, „Freigabeblock“ dagegen durch ein altes Siemensches „Streckenblockwerk“ erläutert. Die Abbildung der Zustimmungsblokkfelder ist versehentlich neben das Wort „Blockfeld“ gesetzt worden, „elektrische Weichenstellung“ wird nicht gerade sehr glücklich durch die Darstellung eines elektrischen Mastsignalantriebes erklärt. Im Nachtrag auf S. 1349 findet sich das Wortungeheuer „Eisenbahnalarmsignalisation,“ das in der deutschen Literatur hoffentlich nicht wieder zum Vorschein kommt.

Diese kleinen Ausstellungen sollen aber den Wert der Arbeit nicht herabsetzen; derartige Unstimmigkeiten werden sicher bei einer zweiten Auflage beseitigt werden. Die Schwierigkeiten bei der Herstellung eines technischen Wörterbuches in sechs Sprachen sind ungeheuer; das Unternehmen des Vereins Deutscher Ingenieure, ein dreisprachiges Technolexikon zu schaffen, an dem schon seit Jahren mit bedeutenden Geldmitteln gearbeitet wird, scheint vorläufig gescheitert zu sein. Um so freudiger muß man die Leistungen der Verfasser und der Verlagsbuchhandlung des vorliegenden Werkes anerkennen, die in kurzer Zeit durch Anwendung ihrer neuen Methode brauchbare Bücher zu verhältnismäßig geringem Preise geliefert haben.

Oder.

Die Weltwirtschaft.¹⁾ Ein Jahr- und Lesebuch. Herausgegeben von E. von Halle. II. Jahrgang 1907. III. Teil: Das Ausland. Leipzig und Berlin 1907. B. G. Teubner. Preis geheftet 5 *M.*

Auch der jetzt vorliegende dritte Teil des Jahrgangs 1907 weist wie die beiden ersten gegenüber dem vorigen Jahrgang²⁾ bemerkenswerte Erweiterungen auf. An erster Stelle ist von diesen die neu hinzugekommene Abhandlung über die deutschen Schutzgebiete aus der Feder des Schriftleiters der deutschen Kolonialzeitung in Berlin, Hubert Henoch, zu nennen. Ferner hat der Bericht über die Vereinigten Staaten von Amerika eine Erweiterung und Ergänzung erfahren. Die Anordnung ist dieselbe geblieben wie im Vorjahr, indem die europäischen Staaten mit Ausnahme der Balkanstaaten, desgleichen auch die Vereinigten Staaten von Amerika in je einem Aufsatz behandelt werden, während die Balkanstaaten und die ostasiatischen Länder in je einer Abhandlung zusammengefaßt sind. Für Mittel- und Südamerika hat auch diesmal eine befriedigende Bearbeitung nicht beschafft werden können, ebenso fehlt Portugal und die Türkei, die letztere aber nur aus dem Grunde, weil andere Zahlen als die in dem vorigen Jahrgang mitgeteilten noch nicht vorlagen. Die englischen Kolonien sind in dem Aufsatz über das britische Reich mit berücksichtigt.

Mit Genugtuung ist zu begrüßen, daß es den Bemühungen des Herausgebers gelungen ist, die Fortführung des überaus reichhaltigen Werkes zu sichern. Indem wir deshalb unsere am Schlusse der Besprechung der beiden ersten Teile des Jahrgangs 1907 enthaltene Mitteilung als nicht mehr zutreffend bezeichnen können, geben wir der Hoffnung Ausdruck, daß das Werk mehr und mehr die ihm seiner Bedeutung nach gebührende Verbreitung in weiten Kreisen der Gebildeten finden möge.

Warneyers Jahrbuch der Entscheidungen.

- A. Zivil-, Handels- und Prozeßrecht. Unter Mitwirkung von Amtsgerichtsrat Meves und Amtsrichter Dr. Gutmann herausgegeben von Amtsrichter Dr. Otto Warneyer. 6. Jahrgang. Enthaltend die Literatur und Rechtsprechung des Jahres 1907 zu B. G. B., E. G. B. G. B., H. G. B., W. O., Z. P. O., K. O., Anf. G., F. G. G., G. V. G., G. B. O. und 40 anderen Gesetzen.
- C. Arbeiterversicherungsrecht. Bearbeitet von Oberregierungsrat Dr. W. Dannenberg. I. Jahrgang. Enthaltend die Literatur

1) Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1908 S. 247.

2) Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1907 S. 610.

und Rechtsprechung des Jahres 1907 zum Krankenversicherungs-, Hilfskassen-, Gewerbe-Unfallversicherungsgesetz und zu den übrigen Unfallversicherungsgesetzen, zum Invalidenversicherungsgesetz usw.

Ergänzungsband. Enthaltend die Rechtsprechung des Reichsgerichts auf dem Gebiete des Zivilrechts, soweit sie nicht in der amtlichen Sammlung der Entscheidungen des Reichsgerichts abgedruckt ist. Heft 1—3.

Leipzig 1908. Roßbergsche Verlagsbuchhandlung Arthur Roßberg.

Das im Archiv für Eisenbahnwesen bereits mehrfach¹⁾ besprochene treffliche Nachschlagewerk hat in diesem Jahre wiederum eine umfangreiche und schätzenswerte Erweiterung erfahren. Nachdem im vorigen Jahre zu der Abteilung A, betreffend das Zivil-, Handels- und Prozeßrecht eine neue Abteilung B, die das Gebiet des Strafrechts behandelt, hinzuge treten war, sind diesmal zwei neue Abteilungen hinzugekommen, die das Arbeiterversicherungsrecht und das Verwaltungsrecht enthalten. Die erstgenannte liegt bereits vor, die zweite soll demnächst erscheinen. Zu der Abteilung C (Arbeiterversicherungsrecht) ist besonders zu bemerken, daß sie sich nicht auf die Ergebnisse des Jahres 1907 beschränkt, sondern auch einige wichtige ältere Entscheidungen enthält. In der Abteilung D (Verwaltungsrecht) soll eine Anzahl nur lose mit dem Zivilrecht zusammenhängender, dem Gebiete des Verwaltungsrechts angehörender Gesetze mit behandelt werden, die bisher in der Abteilung A (Zivilrecht usw.) berücksichtigt waren und hier im vorliegenden Jahrgang weggeblieben sind.

Die Abteilungen A bis D des Jahrbuchs geben im allgemeinen nur den Inhalt der angezogenen Entscheidungen in gedrängter Form wieder. Um dem Leser Gelegenheit zu bieten, auch den ausführlichen Wortlaut der Entscheidungen nachlesen zu können, waren bisher hauptsächlich nur solche Entscheidungen berücksichtigt worden, die in irgend einer Zeitschrift mit Gründen abgedruckt sind. Um aber im Jahrbuch auch andere Entscheidungen mit verarbeiten zu können, hat der Herausgeber die wichtigsten Erkenntnisse des Reichsgerichts, soweit sie nicht in der offiziellen Sammlung Aufnahme finden, in wortgetreuem Abdruck selbst gebracht, und zwar die ersten in einem der Abteilung A beigefügten Anhang, die weiteren sodann in dem eingangs bezeichneten Ergänzungsband, der in monatlichen Lieferungen erscheinen soll und von dem bis jetzt drei Hefte vorliegen. Dieser Ergänzungsband wird auch an Nichtabonnenten des Jahrbuchs abgegeben.

1) Zuletzt Jahrgang 1907 S. 838

Dem Werk wird hoffentlich auch in seinen neuen Teilen die Wertschätzung entgegengebracht werden, deren sich die älteren Abteilungen in der Fachwelt bereits erfreuen. W.

ÜBERSICHT

der

neuesten Hauptwerke über Eisenbahnwesen und aus verwandten Gebieten.

- Allgemeine Eisenbahnkunde für Studium und Praxis.** Von L. Troske und R. Schultz-Niborn. Viertes Teil: Die Bewirtschaftung und Verwaltung der Eisenbahnen. Leipzig 1908.
- Buhle, M., Professor.** Massentransport. Ein Hand- und Lehrbuch über Förder- und Lagermittel für Sammelgut. Stuttgart und Leipzig 1908.
- Deutsches Museum von Meisterwerken der Naturwissenschaft und Technik München** Führer durch die Sammlungen. Leipzig 1908.
- von Emperger, F., Dr.-Ing.** Handbuch für Eisenbetonbau. Erster Band. Entwicklungsgeschichte und Theorie des Eisenbetons. Berlin 1908.
- Jahrbuch der deutschen Braunkohlen-, Steinkohlen- und Kaliindustrie.** 8. Jahrgang. Halle a. S. 1908.
- Kalähne, A., Prof. Dr.** Die neueren Forschungen auf dem Gebiet der Elektrizität und ihre Anwendungen. Leipzig 1908.
- Krause, Fr., Stadtbaurat** Entwurf für die Herstellung neuer Verkehrswege zur Entlastung stark belasteter Straßen und Plätze in Berlin. Berlin 1908.
- Statistische und tarifarisches Daten,** insbesondere über die im Betriebe der k. k. Staatseisenbahnverwaltung stehenden Eisenbahnen. Wien 1907.
- Stillich, Dr. Oskar und Steudel, H., Ingenieur.** Eisenhütte. Eine Monographie. Leipzig.
- und **Gerke, Arthur.** Kohlenbergwerk. Eine Monographie. Leipzig.
- Zweiling, Regierungsrat.** Elektrische Vollbahnen. Vortrag, gehalten im Verein deutscher Maschineningenieure am 22. Oktober 1907. Sonderabdruck aus Glasers Annalen für Gewerbe und Bauwesen.

Zeitschriften.

- Annalen des Deutschen Reichs für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft.** München.
41. Jahrgang. No. 2. 1908.
- Automobilhaftpflicht.
- Der Bote für Finanzen, Industrie und Handel.** (Wjestnik Finanssov, promy schlennosti i torgowli). St. Petersburg. (In russischer Sprache.)
1908. Heft 4—11.
- (Heft 4:) Die derzeitige Lage der Seidenindustrie in Transkaukasien und die Maßnahmen zu deren Entwicklung und Verbesserung. — (Heft 5:)

Gefrieranlagen für Fleisch in Rußland. — (Heft 6 u. 7:) Die königliche Seehandlung (die Staatsbank von Preußen). — Die Freihafenfrage im Amurgebiete. — (Heft 6:) Unser Wassernetz. — Die Lage des Arbeitsmarktes in der Naphthaindustrie Bakus. — (Heft 7:) Die Industrie im Zartum Polen im Jahre 1907. — (Heft 8, 9 u. 10:) Die Geschichte der russischen Handelsflotte in der zweiten Hälfte des XIX. Jahrhunderts. — (Heft 8:) Zur Frage des flüssigen Heizmaterials. — (Heft 9:) Die Ausfuhr von Eisenerzen. — Die Ernte Rußlands an Wintergetreide im Jahre 1907. — (Heft 11:) Rußlands Handel mit den Tschechen.

Der Bote für die Verkehrsanstalten. (Wjestnik Putei Ssoobschtschenija). St. Petersburg. (In russischer Sprache.)

1908. No. 4–11.

(Heft 4, 6 u. 9:) Die Tätigkeit der Reichsduma in Fragen der Verkehrsanstalten. — (Heft 6:) Eine Drahtseilbahn in Turkestan.

Bulletin des internationalen Eisenbahnkongreß-Verbandes. Brüssel.

Band 22. No. 3. März 1908.

Siemensbremse für schnellfahrende Züge. — Verhandlungen der Eisenbahnabteilung auf der Hauptversammlung 1907. — Mittel zur Beseitigung des Spielraumes zwischen Schiene und Lasche. — Die Ermittlung der kürzesten Zugfolgezeit für Stadt- und Vorortbahnen. — Der Akkumulatortrieb der pfälzischen Eisenbahnen.

No. 4. April 1908.

Die bibliographische Dezimal-Klasseneinteilung und ihre Anwendung auf die Eisenbahnfachwissenschaften. — Güterzug-Bremsversuche der Königlich Ungarischen Staatsbahn auf der Flachbahnstrecke Preßburg—Ersekujvár. — Die Ursachen der Undichtheiten an Lokomotiv-Kesselrohren.

Deutsche Bauzeitung. Berlin.

42. Jahrgang. No. 16. Vom 22. Februar 1908.

Neuere Hallenbauten in Eisenbeton.

No. 23. Vom 18. März 1908.

Eisenbahnbrücke in Eisenbeton im Zuge der Ringbahn bei Berlin.

No. 25. Vom 25. März 1908.

Aufstellung der Eisenbahnbrücke über den Kyrönsalmi-Sund bei Nyslott in Finnland.

Deutsche Eisenbahnbeamtenzeitung. Stuttgart.

XI. Jahrgang. No. 10–16. Vom 5. März bis 16. April 1908.

(No. 10:) Die Hedschasbahn. — (No. 11:) Mittel gegen Wagenmangel. — (No. 12:) Die planmäßige Dienst- und Ruhezeit des Eisenbahnpersonals. — (No. 13:) Zur Neuregelung der Dienst-, Gehalts- und Pensionsverhältnisse der bayerischen Staatsbeamten. — (No. 14:) Die neuen badischen Vorschriften für den Telegraphendienst (T.-V. II), technischer Teil. — (No. 16:) Die Gewichtsfeststellung bei Stückgütern.

The Economic Journal. London.

Band 17. No. 68. Dezember 1907.

Government and public finance.

The Economist. London.

Band 66. No. 3365. Vom 22. Februar 1908.

British investments in Argentine Railways. — Railways in China.

No. 3372. Vom 11. April 1908.

Our foreign trade decline.

L'Economiste français. Paris.

36. Jahrgang. 1. Bd. No. 9. Vom 29. Februar 1908.

Le réseau des chemins de fer de l'État belge.

No. 14. Vom 4. April 1908.

Les industries d'État.

Eisenbahn und Industrie. Wien.

4. Jahrgang. No. 4. Vom 20. Februar 1908.

Überblick über die Nationalökonomie des Verkehrswesens (Fortsetzung in No. 5, 6, 7). — Amerikanische Eisenbahnen und der Trust (Fortsetzung in No. 6).

No. 5. Vom 6. März 1908.

Die Eröffnung des elektrischen Verkehrs unter dem Hudson und East River.

No. 6. Vom 20. März 1908.

Der Tunnel durch den Detroitfluß. — Neue Schnellzugsmaschinen der französischen Ostbahn.

No. 7. Vom 6. April 1908.

Die Kilometerhefte der badischen Eisenbahnen. — Lokomotiverprobung. — Anpassung der Straßen an die modernen Verkehrsmittel.

Das Eisenbahnblatt. (Järnbanebladet.) Stockholm.

1908. No. 3—6.

(No. 3:) Sverige. Hvad de två sista åren inneburit för statens järnvägar och dess personal. — Spårvägsnätets i Stockholm utveckling. — Stockholms bangårdsanordningar. — (No. 3 u. 4:) Sverige. Uniformskommitténs förslag. — (No. 4 u. 5:) Sverige. Järnvägsärenden vid 1908 års riksdag. (No. 5:) Sverige. Statens järnvägar 1907. (Summarisk redovisning. Öfversikt af trafik och inkomster år 1907.) — (No. 6:) Några anteckningar om resgodsbehandlingen i Tyskland. — Statsbana Piteå—Älfsby. — Inrättande af ett statsdepartement för kommunikationer och allmänna arbeten.

Eisenbahnrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen. Breslau.

Band 24. Heft 3. 1908.

Der rechtliche Schutz der Eisenbahn gegen gefährliche Zustände auf Nachbargrundstücken nach badischem Recht. — Die Frachtforderung der Eisenbahn im Lichte des Bürgerlichen Gesetzbuchs für das Deutsche Reich. — Die rechtliche Behandlung der Automobile. — Haftung der Schlafwagensgesellschaft für die von den Reisenden in die Schlafwagen eingebrachten Sachen und für Personenbeschädigung. — Zur Haftung der Schlafwagensgesellschaft (eine Entgegnung).

Das Eisenbahnwesen (Sheljesnodoroshnoje Djelo). St. Petersburg. (In russischer Sprache.)

1908. No. 4—8. Jahrgang XXVII.

(No. 4:) Abrisse aus dem amerikanischen Eisenbahnwesen (Schluß). — (No. 5, 6, 7:) Einige Fragen aus dem Gebiete der Eisenbahnpolitik. — (No. 5 u. 6:) Elektrische Zugkraft auf der Teilstrecke der Schwarzmeer-Eisenbahn, soweit sie am Meeresufer entlang führt. — Organisation des Unterrichtswesens in den technischen Eisenbahnschulen. — (No. 8:) Der wahrscheinliche Verlauf der Frühjahrswasser im Jahre 1908.

Elektrische Kraftbetriebe und Bahnen. Berlin-München.

6. Jahrgang. Heft 6. Vom 24. Februar 1908.

Zusammenhang zwischen Leistungsfähigkeit und Zugfolgezeit einer Stadtbahn. — Die elektrischen Einrichtungen der New York, New Haven und Hartfordbahn. — Stehende Dampfturbinen in Eisenbahnkraftwerken.

Heft 10. Vom 4. April 1908.

Erprobung einer neuen Schutzvorrichtung und einer neuen Sandstreu-
vorrichtung bei den städtischen Straßenbahnen in Wien. — Die Tunnel-
entwürfe der Großen Berliner Straßenbahn. — Studie über die Erhöhung
der Leistungsfähigkeit der Berliner Stadt- und Ringbahn.

Elektrotechnische und polytechnische Rundschau. Potsdam.

25. Jahrgang. Heft 8. Vom 20. Februar 1908.

Zum Verhalten des eisernen Oberbaues in Tunnelanlagen und deren künstliche Entlüftung (Fortsetzung in Heft 9).

Heft 9. Vom 26. Februar 1908.

Leicht-Automobile.

Elektrotechnische Zeitschrift. Berlin.

29. Jahrgang. Heft 16. Vom 16. April 1908.

Die Einführung des elektrischen Betriebes auf Hauptbahnen in Österreich.

Engineering. London.

Band 85. No. 2199—2206. Vom 21. Februar bis 10. April 1908.

(No. 2199:) The bracing of motor-car frames. — The new roof of Charing Cross station. — The racing motor-launch Siddeley-Wolseley. — Metropolitan District Railway. — (No. 2200:) Four-coupled ten-wheel side-tank locomotive for the London, Brighton and South Coast Railway. — The Railway situation. — (No. 2201:) Current Railway construction. — The New York rapid transit subway. — (No. 2203:) Wire ropeway in the north Argentine Cordilleras. — Passenger rolling stock, Natal Government Railways. — The Railways and trade. — The Queensland Railways and maintenance cost. — (No. 2204:) Pneumatic retaining-ring hammer for Railway wheels. — The Quebec bridge disaster. — London county council tramways. — (No. 2205:) Passenger rolling stock, Natal Government Railways. — Combustion processes in English locomotive fire boxes. — Combustion and heat balances in locomotives. — (No. 2206:) Gasolene-electric Railway-car „Irene“. — The King Edward VII. bridge, Newcastle. — Combustion and heat-balances in locomotives.

Engineering News. New York.

Band 59. No. 6 bis 14. Vom 6. Februar bis 2. April 1908.

(No. 6:) The design of Railway repair shop plants. — A tangential support of trolley wires. — An official statement on the relations between the New York, New Haven and Hartford Railway and the Westinghouse Electric and Manufacturing Company. — (No. 7:) The construction of the Portland and Seattle Railway. — A plate-girder bridge replacing a bow-string truss in Washington. — (No. 8:) The Washington, Baltimore and Annapolis electric Railway. — (No. 9:) A tunnel excavating machine for soft material. — The opening of the first Hudson River tunnel. — Tunnels for passenger traffic about New York City. — (No. 10:) Types of rapid-transit cars, for maximum service. — (No. 11:) Rolling lift bascule bridge for the Baltimore and Ohio Railway at Cleveland. — Building a Railway embankment by the hydraulic method. — Marking rails to indicate their relation to the original ingot. — Findings of the Canadian commission on the Quebec bridge. — (No. 12:) The report of the royal commission of inquiry on the collapse of the Quebec bridge. — Grade revision on the Canadian Pacific Railway. — Lessons of the report of the Quebec bridge commission. — (No. 13:) A peculiar concrete and steel bridge in France. — The future policy of Railways with reference to tie supply. — Railway yards, warehouses and freight handling machinery. — Annual convention of American Railway engineering and maintenance-of-way association. — Train resistance and the economics of Railway location. — Train resistance. — (No. 14:) Grade and curve improvement work on Railways. — American Railway engineering and maintenance-of-way association. — A steam shovel attachment for traction engines. — Tunnel inspection car, Erie Railroad.

Le Génie Civil. Paris.

Band 52. No. 19 u. 20. Vom 7. und 14. März 1908.

Les tunnels sous-marins de New York.

No. 21. Vom 21. März 1908.

Le nouveau matériel roulant des chemins de fer de l'Etat italien.

No. 23. Vom 4. April 1908.

L'effondrement du pont de Québec sur le Saint-Laurent.

Glaser's Annalen für Gewerbe und Bauwesen. Berlin.

Band 62. Heft 5. Vom 1. März 1908.

Das Verkehrswesen Vorderindiens. — Versuche mit der automatischen Vacuum-Güterzug-Schnellbremse (Schluß in Heft 6).

Heft 6. Vom 15. März 1908.

Ein Vergleich der zwei- und dreigekuppelten Schnellzug-Lokomotiven der preußisch-hessischen Staatsbahnen auf theoretischer Grundlage (Schluß in Heft 7). — Fahrt durch den krummen Strang einer Weiche mit anschließender Krümmung gleichen Sinnes.

Heft 7. Vom 1. April 1908.

Die anatolische Bahn.

Heft 8. Vom 15. April 1908.

Über die Krivaja-Waldbahn in Bosnien. — Verschiebung der neuen Eisenbahnbrücke über die Spaarne in Haarlem.

L'industrie des tramways et chemins de fer. Paris.

2. Jahrgang. No. 1. Januar 1908.

Appareils de protection contre les conséquences des ruptures des conducteurs aériens. — Traction mixte, à vapeur et électrique sur la ligne de tramways de Paris à Versailles. — Les tramways et chemins de fer électriques aux États-Unis. — Emploi d'automobiles sur les chemins de fer d'intérêt local et tramways à faible trafic.

No. 2. Februar 1908.

Application des appareils de protection aux lignes de trolley. — Les tramways et chemins de fer électriques aux États Unis (Fortsetzung in No. 3). — Unification des profils de rails pour tramways.

No. 3. März 1908.

Automotrices à bogies en service sur les lignes de tramways de Paris à Ivry, Choisy-le-Roi et Villejuif. — Dispositifs pour éviter le flottement de la corde manoeuvrant la perche du trolley. — Les exploitations électriques en Autriche. — Construction des voies dans les réseaux de tramways urbains.

L'ingegneria ferroviaria. Rom.

5. Jahrgang. No. 4. Vom 16. Februar 1908.

Le prime locomotive a vapore surriscaldato delle ferrovie di Stato italiane (Schluß in No. 5).

No. 5. Vom 1. März 1908.

Premi di trazione al personale dei locomotori ferroviari.

No. 6. Vom 16. März 1908.

Una riforma ben riuscita. — La stazione di Charing Cross del South Eastern and Chatam Railway in Londra. — I carri tipo Arbel delle ferrovie dello Stato. — Premi d'economia al personale dei locomotori ferroviari.

No. 7. Vom 1. April 1908.

Le nuove ferrovie. — Sul programma ferroviario del governo. — La trazione elettrica sulla ferrovia del Righi. — Gru speciali americane.

No. 8. Vom 16. April 1908.

Il nuovo organico delle ferrovie dello Stato e i desiderati degli ingegneri ferroviari. — Recenti costruzioni di locomotive all'estero. — Automobili militari. — Sul valico della Spluga. — Le concessioni ferroviarie all'industria privata.

Monatshefte der Abteilung für Statistik und Kartographie des Ministeriums der Verkehrsanstalten (Jeshemjessjätšchnik otdjela statistiki i kartographii Ministerstva putei ssoobschtschenija). 35. Jahrgang. St. Petersburg. (In russischer Sprache.)

1908. Heft 1.

Untersuchung der finanziellen Ergebnisse des Betriebs der Eisenbahnen in Rußland. Kapitel I: Vergleichende finanzielle Ergebnisse des Betriebs

der Eisenbahnen in Rußland und einigen ausländischen Staaten in den Jahren 1900—1903. Kapitel II: Die Menge der Transporte, die Leistung der Wagen und die durchschnittliche Belastung einer Wagenachse in den Jahren 1900—1903 auf den Eisenbahnen von allgemeiner Bedeutung im europäischen Rußland. Kapitel III: Verteilung der Betriebsausgaben nach Maßgabe der einzelnen Eisenbahntransporte. — Die Kosten der Beförderung.

Notizblatt der Kaiserl. russischen technischen Gesellschaft (Sapiski imperatorskawa russkawa technitscheskawo obschtschestwa). St. Petersburg. (In russischer Sprache.)

1907. Heft 12.

Über Bildung von Blasen und Absonderungen in Stahlstangen (Schluß). — Herabminderung der kritischen Punkte in den Schienen bei verschiedenem Mangangehalt. — Einfluß des Abbrennens auf die Struktur des zu Schienen verwandten Stahls bei verschiedenem großem Mangangehalt. — Bericht der Kommission über die Durchsicht der Regeln über Dampfkessel.

Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens. Wiesbaden.

45. Band. Heft 4. Vom 15. Februar 1908.

Der Wagenbau auf der Ausstellung in Mailand 1906 (Fortsetzung in Heft 5—8). — Selbsttätiger Klemmhaken für Schlußlaternen.

Heft 5. Vom 1. März 1908.

Die Bremsbesetzung der Güterzüge.

Heft 6. Vom 15. März 1908.

Die Probestrecke der Schwebebahn in Berlin. — Die vermessungstechnischen Grundlagen der Eisenbahnvorarbeiten in der Schweiz (Fortsetzung in Heft 7 u. 8). — Die Arbeiten der dritten internationalen Konferenz für technische Einheit im Eisenbahnwesen, Bern im Mai 1907.

Heft 7. Vom 1. April 1908.

Ladelehre auf eisernen Schwellen.

Heft 8. Vom 15. April 1908.

2. C. 1-Schnellzug-Lokomotive der badischen Staatseisenbahnen.

Österreichische Eisenbahnzeitung. Wien.

31. Jahrgang. No. 8—14. Vom 24. Februar bis 15. April 1908.

(No. 8:) Lokomotivheizung mit Petroleum. — (No. 10:) Verwendung bankmäßiger Einrichtungen durch die Eisenbahnen, insbesondere der Garantiebrieft. — (No. 11 u. 12:) Über die Reklame der Eisenbahnen. — (No. 12:) Österreichische Eisenbahnstatistik für das Jahr 1906. — (No. 13 u. 14:) Die Entwicklung des Schnellzugsverkehrs auf den österreichischen Staatsbahnen. — (No. 13:) Der Kampf gegen die Tuberkulose und der Eisenbahnbetrieb.

Österreichisch-ungarisches Eisenbahnblatt. Wien.

13. Jahrgang. No. 8—16. Vom 20. Februar bis 16. April 1908.

(No. 8:) Der Kohlenverkehr auf der Ferdinands-Nordbahn. — Die Einlösung der böhmischen Nordbahn. — Der finanzielle Dienst der beiden

Staatsbahnverwaltungen und der neue Ausgleich. — Die Bahnen Italiens 1906/07. — (No. 9:) Die Eisenbahnen Serbiens. — (No. 10:) Der Staatsbahnbetrieb im Budgetausschuß — Elektrifizierung der Strecke Opèina—Triest. — Zur Aufhebung der Kleie-Refaktie. — (No. 11:) Verkehr und Bauinvestitionen der Ferdinands-Nordbahn. — Die Investitionen der Staatsbahnen. — Tarifreform oder Transportsteuer. — Die Betriebskrankenkassen der österreichischen Privateisenbahnen im Jahre 1906. — (No. 12:) Eine Untergrundbahn in Wien. — Rechtsfahren auf den österreichischen Eisenbahnen. — Die Eisenbahnen Griechenlands im Jahre 1907. — (No. 13:) Teilweise Aufhebung der preußischen Kohle-Ausfuhrtarife. — Milliarden-Eisenbahn-Investitionen in Preußen und Italien. — (No. 14:) Die Zunahme der Eisenbahnausgaben. — Die Kohlekonjunktur. — (No. 15:) Ferdinands-Nordbahn. — Die Verkehrskonjunktur. — Die Sandschakbahn.

Political science quarterly. Boston.

Band 23. No. 1. März 1908.

The Oil Trust and the Government.

Proceedings of the American institute of electrical engineers. New York.

Band 26. No. 7. Juli 1907.

Single-phase versus three-phase generation for single-phase Railways. — The choice of frequency for single-phase alternating-current Railway motors. — Some facts and problems bearing on electric trunk-line operation. — Twenty-five versus 15 cycles for heavy Railways.

Railroad Gazette. New York.

Band 44. No. 7. Vom 14. Februar 1908.

Pennsylvania rail order for 1908. — The shadow in the Railroad forecast. — The wheel situation. — The Brotan locomotive. — New passenger stations at Attleboro. — A locomotive sled. — Cab signals. — Picked up on the Road. — A comparison of earnings and operation of nine western Railroads. — The Railroad from the Red Sea to the Soudan.

No. 8. Vom 21. Februar 1908.

Steam and trolley during hard times. — Steel car design. — The fortieth street track elevation of the Chicago junction. — The Hudson and Manhattan tunnels. — Raven's cab signal. — Car surpluses and shortages.

No. 9. Vom 28. Februar 1908.

The complexities of Railroad penalty. — What are we going to do about accidents? — Train accidents in January. — Pressed steel car company. — Opening of the Hudson tunnel. — The subway car. — Express locomotives, State Railroads of Sweden. — A method of repairing cracked Piston valve cylinders. — Signaling of the East River tunnels, New York. — Boring multiple cylinders. — Commerce regulation. — Colonel Yorke on the Great Western audible distant signal. — Eight years development of the Illinois Central and the Chicago and Alton as compared by Stuyvesant Fish.

No. 10. Vom 6. März 1908.

A vagary of the Railroad situation. — Penalty laws in the South. — The law of latent defects. — The subway car. — The Railroad system of

Newfoundland. — Signals and automatic train stops in the Hudson and Manhattan tunnel. — Electrification of the suburban lines of the Western Railway of France.

No. 11. Vom 13. März 1908.

Rail circuits and treated ties. — New Railroad building. — Railroad track tanks. — Keeping permanent way maintenance down. — Decade of bridge design and construction. — Relation of long hours to accidents. — The sunnyside yard of the Pennsylvania. — Coaling stations on the Belier cut-off. — Station standards, Virginian Railway. — Rebuilding of Northern Pacific. — The proposed elimination of grade crossings at Worcester, Massachusetts. — New bridge derrick cars, Chicago, Milwaukee and St. Paul. — The Illinois Central's Birmingham line. — Curve super-elevation. — Train heating on electric divisions of steam Railroads. — Track and ballast. — Corporate management versus government control.

No. 12. Vom 20. März 1908.

Rifts in the Railroad cloudland. — The engineering difficulties of the Hudson and Manhattan tunnel. — Committee reports at the maintenance of way convention. — The metal tie. — The signal system of the interborough subway. — The failure of the Quebec bridge.

No. 13. Vom 27. März 1908.

Ballast and track surface. — The Massachusetts merger report. — Train accidents in February. — The strength and endurance of steel rails. — The metal tie. — New locomotives for the Atchison, Topeka and Santa Fé. — The engineering and maintenance of way association convention. — Car surpluses and shortages March 4. — Preliminary report of the Interstate Commerce Commission on Railroad earnings. — Exhibits at the maintenance of way convention.

No. 14. Vom 3. April 1908.

Recent electrification work. — High steam pressures in locomotive service. — Pacific locomotive for the New York Central. — East River tunnels of the Pennsylvania. — The Guatemala Railroad. — Hauling a locomotive up a mountain side. — The metal tie. — Track tanks. — The attendance of the maintenance of way convention. — Re-lining long curves by running trial curves. — Bolt locking.

No. 15. Vom 10. April 1908.

The reason for the steel wheel. — The passenger as a reform agent. — Thermit welding instruction book. — Type of snow plough used on Quebec and Lake St. John. — A long continuous run of 1876 and the engine that made it. — Freight tank engine of the Prussian State Railroads with Schmidt smoke-tube superheater. — The Baltimore and Ohio's new eastbound freight yard at Brunswick, Maryland. — The inland waterways commission and transportation. — Committee work of the maintenance of way association. — Reciprocal demurrage and car supply. — Car surpluses and shortages, March 18. — The work of the bureau of explosives.

The Railway Age. Chicago.

Band 45. No. 6–15. Vom 7. Februar bis 10. April 1908.

(No. 6:) Car wheel flanges. — The President's extraordinary message. —

The proper basis for per diem rates. — The attack on the Pullman Company. — Wabash freight terminal at St. Louis. — Improvements in Indiana commission's accident statistics. — President Roosevelt denounces his critics. — Railway bonds as securities for national bank circulation. — Car surpluses and shortages. — Tank locomotives for the Southern Manchuria Railway. — (No. 7:) Pennsylvania Railroad orders for rails. — A new state running amuck. — Co-operation between the engineering and operating departments. — Railways in Minnesota, year ending June 30, 1907. — (u. No. 8:) Solving the terminal problem at St. Louis. — (No. 7:) New Orleans terminal. — Ten-wheel locomotive for the Texas and Pacific. — Interstate Commerce Commission circular concerning depreciation. — (No. 8:) Engineering education. — The administration's campaign for a revival of cutthroat competition. — Labor conditions on the Florida East Coast. — Traffic pool of Scottish Railways. — Ten-wheels switching locomotive for the Big Four. — Relations of transportation to modern civilization and its bearing on the question of co-operation. — Monthly reports of Railways of Interstate Commerce Commission. — Allowable length of flat spots on car and locomotive wheels. — Relative corrosion of wrought-iron and soft steel pipes. — B. F. Yoakum on Railroad situation in Texas. — (No. 9:) The motive power standards of the Harriman lines. — The president and the Railway wage question. — Class legislation for political purposes. — Restraining advances of interstate rates. — Proposed reductions in wages of employees. — Memphis and State Line Railroad. — Balanced compound locomotive with superheater for the Pfalz Railways. — Meeting of the New York Railroad club. — Illinois Central contest abandoned. — Monthly reports of Railways to Interstate Commerce Commission. — (No. 10:) Mechanical haulage on canals. — Railway cost accounting and rates. — Long and short haul in England. — Results under ABC transportation rules. — Transportation routes and systems of the world. — Mexican Railway rates to be advanced April 1. — Ten-wheel passenger locomotive for the St. Louis and St. Francisco. — State ownership in England. — Hours and wages of Railway employees. — Results from electrification of the New York Central. — W. H. Truesdale on the Railway situation. — Signals and automatic train stops in the Hudson tunnels. — Cars recommended for New York subway. — (No. 11:) Dynamometer car for Northeastern Railway of England. — Machines in the foundry and forge. — Relations between Railways and their employees. — The motive power standards of the Harriman lines. — American Railways and European investors. — Derrick cars for Chicago, Milwaukee and St. Paul. — Report on cause of the Quebec bridge failure. — Construction on the Pennsylvania. — Electrical equipment of the Richmond and Chesapeake Bay Railway. — Need of car pool and improvements in refrigerator service. — (No. 12:) The maintenance of way association and its opportunities. — The consulting engineer in bridge design. — Annual meeting of maintenance of way association. — (u. No. 13:) Railway affairs at the national capital. — (No. 12:) Regulation of Railways and financial situation. — Growth of the Norfolk and Southern system. — Union terminal at Washington. —

Vanderbilt operations in Pennsylvania. — Concrete storehouse and oil-house, Battle Creek, Michigan. — Review of forestry experiments by American Railways. — The bridging of the Columbia and Villamette rivers between Vancouver and Portland. — Renewing Illinois river bridge piers. — Railway construction in progress. — Railway building in 1907. — Effect of treated ties on electrical appliances used in block or general signal service. — Reports and discussions, maintenance of way association. — The road and track supply at the convention. — Specification for Kneedler cement and reinforced concrete Railway tie. — Pennsylvania Steel Company's track materials. — Relation of Railroads and manufacturer with reference to track devices. — Electric locomotive testing plant for Baldwin locomotive works. — (No. 13:) The decline in earnings. — The failure of the Quebec bridge. — Relation between Railways and their employees. — Decision in Minnesota rate case. — Railway conventions for 1908. — Union terminal at Washington. — Notes on the application of a depreciation charge in Railway accounting. — Professor Adams on the valuation of Railways. — Signal failure reports on the Lake Shore and Michigan Southern. — The New Haven, Boston and Maine merger. — (u. No. 14:) Forty-ton steel coal car, Central South African Railways. — (No. 14:) The Interstate Commerce Commission's classification of operating expense accounts. — The maintenance of way standards and purchasing arrangements for the Harriman lines. — Railway managements and the future. — Stuyvesant Fish on Government regulation. — Statistics of Railways for year ended June 30, 1907. — Kansas City plant of the American creosoting company. — Texas accounting scheme held in conflict with interstate system. — Railway conventions for 1908. — East River tunnels of the Pennsylvania Railroad. — (No. 15:) The cost of locomotive repairs. — Late passenger trains. — Shippers, Railways and Government regulation. — Envious records of the Missouri, Kansas and Texas. — Ten-wheel locomotive for the Boston and Albany. — Traffic club at Pittsburg. — Maintenance of way Committees for 1908/1909. — Intercorporate relationships of Railways. — Water transportation in the United States. — Viaduct at the Steptoe Valley smelting and mining company's plant. — Electric locomotives for the Detroit River tunnel. — Railway conventions for 1908.

The Railway Engineer. London.

Band 29. No. 338. März 1908.

0-8-4 three cylinder shunting tank engine for Wath concentration yard. — 4-6-2 express passenger engine. — Heavier rails, Belgian State Railways. — Notes on the erection of bridges. — Power reversing gear, Great Eastern Railway. — Predetermination of train-resistance. — Locomotive journals and bearings. — Test of Vaucrain superheater. — Warner's non-parallel axle truck. — The locomotive from cleaning to driving (Forts. in No. 339).

No. 339. April 1908.

Gresley's twin carriages. — 0-8-4 three-cylinder shunting tank engines, Great Central Railway. — Roofs. — Ferro-concrete overbridge, North-

Eastern Railway. — Block signal systems and appliances for the automatic control of Railway trains in the United States America. — The erection of the Pwll-y-Pant viaduct, Barry Railway. — Notes on the erection of cantilever bridges. — 4-6-2 Pacific engine, Lake Shore and Michigan Southern Railroad. — Locomotive lubrication. — Crewe, London and North Western Railway. — Distribution of current to trains on electric Railways. — The New York rapid-transit subway. — Official reports on recent accidents.

The Railway News. London.

Band 89. No. 2303–2310. Vom 22. Februar bis 11. April 1908.

(No. 2303:) Railway companies' right to increase rates. — Railway and canal commission. — (No. 2304:) North British Methil dock extension. — Misleading Railway statistics. — Metropolitan training school. — Uganda Railway. — New York Railroads. — Railway eight hours bill. — (u. 2305:) Great Northern and Great Central agreement. — (No. 2305:) Safety of Railways. — Nationalisation of British Railways. — Trade unions and discipline. — (No. 2306:) Railway bills for current session. — Great Eastern Parkeston Quay. — Great Northern Enfield loop. — Rhodesian Railways. — State Railways in Japan. — (u. No. 2308:) Combination of Railway companies. — (No. 2307:) The nationalisation of the brewing interest and Railways. — Railway amalgamations and locomotive stocks. — (u. No. 2309:) Railways of India. — (No. 2307:) Miners' eight hours bill. — (No. 2308:) British working results. — Combustion processes in locomotives. — London and India docks and port of London scheme. — American freight service. — (u. No. 2309:) Railway bills for 1908. — (No. 2309:) Accident at Coxhoe Junction. — Bill to amend the Railway and canal traffic act. — (No. 2310:) Effects on revenue of heavy Railway works. — Movable hydraulic coal hoists. — Railway companies liability for negligence. — Combination of Railway companies.

Railway World. Philadelphia-New York.

Band 52. No. 6–14. Vom 7. Februar bis 3. April 1908.

(No. 6:) The reform programme of president Roosevelt. — (u. No. 11, 12:) The outlook for the trunk lines. — (No. 6:) Danger of indiscriminate attacks upon industrial development. — Railway development and the south. — Railway accounting in its application to Railway bonds as bank securities. — (No. 7:) Water in Railway capital. — Shall the powers of the Interstate Commerce Commission be enlarged? — The Southern Pacific in 1907. — (No. 8:) The probable effect of increased control over interstate rates. — Railways as a factor in state development. — Results obtained by the Railway clearing house bureau. — Cooperation with the purchasing department of a Railway system. — (No. 9:) The necessity of co-operation between the Railways and the public. — Ultimate result of the present attitude of legislative bodies. — Waterways versus Railways. — (No. 10:) The Pennsylvania Railroad in 1907. — Waterways in their relation to European transportation. — The shippers' relation with the Railroads. — (No. 11:) A just regulation of our transportation agencies. — Cooperation and legislation. — (No. 12:) Necessity for a car

pool and improvements in refrigerator service. — Tonnage rating by ton mile basis. — Administrative ruling on sixteen-hour law. — (No. 13:) Rate laws declared void in two states. — Status of rail and water competition. — Ventilation and heating of coaches and sleeping cars. — (No. 14:) The financial outlook of the Rock Island company. — Railway regulation. — The Government and business. — Signal and interlocking system of the New York subway.

Revue d'économie politique. Paris.

22. Jahrgang. No. 2. Januar 1908.

Chronique des transports et travaux publics.

Révue économique internationale. Paris.

5. Jahrgang. Band 1. No. 2. Vom 15.—20. Februar 1908.

Les voies de communication transalpines.

Revue générale des chemins de fer et des tramways. Paris.

31. Jahrgang. 1. Halbjahr. No. 2. Februar 1908.

Résultats obtenus en service par les nouvelles locomotives compound à 4 cylindres et à 2 bogies moteurs de la Compagnie du chemin de fer du Nord. — Note sur les signaux, enclenchements et appareils de sécurité des chemins de fer des États-Unis (Forts. in No. 3). — Note sur un dispositif d'allumage instantané des lanternes à gaz à incandescence expérimenté à la Compagnie des chemins de fer de l'Est.

No. 3. März 1908.

Note sur l'emploi des camions automobiles à la livraison de la houille, à domicile, dans Paris.

No. 4. April 1908.

Nouvelle méthode de raccordement des courbes. — Dispositif d'annulation à distance de l'appareil turbine et manœuvre, par un levier unique, d'un signal carré rouge ou jaune, muni de la plaque „attention“. — Le béton armé actuel, ses principes et ses ressources.

Rundschau für Technik und Wirtschaft. Prag.

I. Jahrgang. No. 5—8. Vom 6. März bis 18. April 1908.

(No. 5:) Die niederösterreichisch-steirische Alpenbahn. — Der Einfluß des Heißdampfes auf die wirtschaftliche Entwicklung der Lokomobile. — Der österreichische Automobilgesetzentwurf. — (No. 6:) Die orientalischen Bahnen und die Sandschakbahn. — Holzschwelle oder Eisenschwelle. — Ein Zentralbahnhof in Prag. — (No. 7:) Der Donau-Oder-Kanal. — Zur Frage der Wirtschaftlichkeit des Donau-Oder-Kanals. — Die Verkehrsanstände auf der Nordbahn. — (No. 8:) Neue Untergrundbahnen in Wien. — Die österreichischen Vorschriften für Eisenbetonbauten.

Schweizerische Bauzeitung Zürich.

Band 51. No. 11. Vom 14. März 1908.

Die Ergebnisse der Basismessung durch den Simplontunnel.

No. 15. Vom 11. April 1908.

Die elektrische Traktion mit Einphasenwechselstrom auf der S. B. B.-Linie Seebach-Wettingen.

Schweizerische elektrotechnische Zeitschrift. Zürich.

5. Jahrgang. Heft 15 und 16. Vom 11. und 18. April 1908.

Die 15 000 Volt-Einphasenbahn Seebach—Wettingen.

Heft 16. Vom 18. April 1908.

Meßgeräte zur direkten Bestimmung von Fahrzeugs-Beschleunigung und -Verzögerung.

Technisches Wochenblatt (Teknisk Ugeblad). Kristiania.

1908. No. 7—15. Vom 14. Februar bis 10. April 1908.

(No. 9:) Jernbane-Administrationen. Dens Omordning. Lönsspöragsmaalet. — Gader og Sporveie. — Belmont-Tunnel, den netop fuldendte Tunnel under East River, der forbinder Sporveissystemerne i New York City och Long Island City. — (No. 10:) Statens nye forskrifter for elektriske anlaeg. — (No. 11:) Nye Jernbaneanlaeg. — Bergensbanens roterende Sneplog. — (No. 14:) Dovrebane eller Ombygning af Österdalsbanen. — Den historiske Kommunikationlinie fra söndenfjelds til nordenfjelds og dennes Betydning for den kommende Turistfaerdse. — (No. 15:) Bergensbanens drift.

Verkehrstechnische Woche und Eisenbahntechnische Zeitschrift. Berlin.

2. Jahrgang. No. 22—29. Vom 29. Februar bis 18. April 1908.

(No. 22:) Die Verwendung von Selbstentladern nach System Talbot auf der Strecke von Taubenbach nach Unterwellenborn in Thüringen. — (u. No. 23, 24 u. 27:) Kippwagen. — (No. 25 u. 26:) Heißdampf-Ventil-Lokomotiven in Schweden. — (No. 27, 28 u. 29:) Die Tätigkeit des königlichen Eisenbahn-Zentralamtes für die Zeit vom 1. April 1907 bis Ende Dezember 1907. — (No. 29:) Barrenrahmen amerikanischer Lokomotiven.

Volkswirtschaftliche Wochenschrift. Wien.

Band 49. No. 1263. Vom 12. März 1908.

Automobile auf Schienen in ihrer wirtschaftlichen Bedeutung.

No. 1261. Vom 27. Februar 1908.

Donau-Oder-Kanal und Ferdinands-Nordbahn.

Zeitschrift des Ministeriums der Verkehrsanstalten (Shurnal ministerstva putei ssoobschtschenija). St. Petersburg. (In russischer Sprache.)

1907. Heft 9 u. 10.

(Heft 9:) Die Abteilung des Ministeriums der Verkehrsanstalten auf der internationalen Kunst- und Gewerbeausstellung in Mailand im Jahre 1906. — Die Ausstellung von Lokomotiven in Mailand und Nürnberg im Jahre 1906. — Neue Sanitätswagen der Jekaterinenbahn. — Die neuesten Grundsätze für den Bau steinerner Bogenbrücken. — Ausbiegung von Balken und von parabolischen Gewölben. — Die technische und wirtschaftliche Kontrolle des Betriebs elektrischer Anlagen bei Eisenbahnen. — (Heft 10:) Die Verbesserung der Bedingungen des Betriebs des Schienennetzes mit Rücksicht auf dessen wirtschaftliche und militärische Aufgaben. — Auffindung der vorteilhaftesten Linienführung für geplante Eisenbahnen mit Rücksicht auf die Aufwendung der geringsten Bau-summe und der geringsten Betriebskosten. — Mitteilungen über das

Gewicht von Eisenbahnbrücken. — Einige kritische Bemerkungen bezüglich der Abgrenzung der Begriffe: Arbeit und Energie. — Typen steinerne Widerlager mit gemischter Fläche.

1908. Heft 1.

Über Feststellung der Druckgrenzen und des Längenkoeffizienten in Druckstreben bei mehreren Querschnitten der Streben und in Druckquoten offener Brücken. — Das Prinzip der Festpunkte bei Berechnung von Zweigelenkbogen. — Neueste Verfahren beim Bauen von Steinbrücken. — Feststellung der Beanspruchung des Oberbaues durch ruhende Last. — Die Reibung der Flüssigkeiten.

Zeitschrift des österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereins. Wien.

60. Jahrgang. No. 9. Vom 28. Februar 1908.

Anordnung und Materialaufwand für den eisernen Überbau von Eisenbahnbrücken, zusammengestellt nach den auf den Alpenbahnen der k. k. österreichischen Staatsbahnen ausgeführten Brückenbauten.

No. 10. Vom 6. März 1908.

Versuche mit durchgehenden selbsttätigen Bremsen bei Güterzügen.

No. 11. Vom 13. März 1908.

Die Ausrüstung der großen Wölbbrücken im Zuge der neuen Alpenbahnen.

No. 12. Vom 20. März 1908.

Versuche mit durchgehenden selbsttätigen Bremsen bei Güterzügen (Schluß in No. 13).

No. 13/14. Vom 27. März/3. April 1908.

Die Vorbereitungen der Staatseisenbahnverwaltung für die Einführung des elektrischen Betriebs auf Hauptlinien.

No. 15. Vom 10. April 1908.

Die Auswahl und der Ausbau alpiner Wasserkräfte zum Zweck des elektrischen Vollbahnbetriebs (Schluß in No. 16).

Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure. Berlin.

Band 52. No. 8. Vom 22. Februar 1908.

Lokomotivstationen nordamerikanischer Eisenbahnen.

No. 10. Vom 7. März 1908.

Der Brückenbau in den Vereinigten Staaten von Nordamerika (Forts. in No. 12 bis 15).

No. 11. Vom 14. März 1908.

Auswechslung der eisernen Überbauten der Bahnbrücke über die Elbe (Strecke Berlin—Magdeburg).

No. 12. Vom 21. März 1908.

Johann Andreas Schubert und die erste in Deutschland erbaute Lokomotive.

No. 15. Vom 11. April 1908.

Die vierzylindrige $\frac{3}{6}$ -gekuppelte Verbund-Schnellzuglokomotive der badischen Staatsbahnen.

Zeitschrift für Binnenschifffahrt. Berlin.**15. Jahrgang.** Heft 5. Anfang März 1908.

Das neue Kanal- und Schleusensystem zur Durchquerung der Alpen des Ingenieurs Pietro Caminada in Rom vom Standpunkt der deutschen Wasserbautechnik und Binnenschifffahrt.

Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht und Konkursrecht. Stuttgart.**Band 61.** 3./4. Heft. 1908.

Die Eisenbahnaufsichtsbehörden.

Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport. Bern.**16. Jahrgang.** No. 3. März 1908.

Die neuen Zusatzbestimmungen zu § 61 des österreichischen Betriebsreglements.

Zeitschrift für Eisenbahnhygiene. Leipzig-Wien.**4. Jahrgang.** Heft 3. März 1908.

Das Meer und die Heilkraft der Meerbäder. Eine Anregung zur Errichtung eines Eisenbahner-Seebades nächst dem Bahnhof in Triest.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Berlin.**48. Jahrgang.** No. 16—32. Vom 22. Februar bis 18. April 1908.

(No. 16:) Die Übernahme der pfälzischen Eisenbahnen auf den bayerischen Staat. — Neuzeitliche Formen für Bahnhof-Vor- und -Einfahrtsignale. — Das amerikanische Haftpflichtgesetz für Eisenbahnen vom Oberbundesgericht als verfassungswidrig und daher nichtig erklärt. — (No. 17:) Die Haftung der Eisenbahnen untereinander für Verlust, Minderung und Beschädigung von Gütern gemäß Art. 16 des Übereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement. — Beschlüsse des preußischen Staatsbahn-Wagenverbandes. — Eine große Eisenbahngesellschaft in den Vereinigten Staaten in Konkurs (Seaboard Air Line). — (No. 18:) Verwiegung der Stückgüter. — Erfahrungen über Unterlagsplatten aus elastischem Material als Zwischenlagen beim Eisenbahnoberbau. — Über die Verstärkung der Memelflutbrücken bei Tilsit. — (No. 19 u. 20:) Die Vereinheitlichung der Statistik über die planmäßige Dienst- und Ruhezeit der Eisenbahnbediensteten. — (No. 19:) Ertragsverhältnisse der württembergischen Staatseisenbahnen nach Einführung der IV. Wagenklasse. — Der Etat des österreichischen Eisenbahnministeriums im Abgeordnetenhaus. — (No. 20:) Der Etat der Nordbahn im österreichischen Abgeordnetenhaus. — Eisenbahnen und Wasserwege in Frankreich. — (No. 21:) Die Brennansche Einschienenbahn. — Die Umgestaltung der Eisenbahnanlagen in und bei Hannover. — Die finanzielle Lage der preußischen Eisenbahnverwaltung. — (u. No. 22 u. 23:) Die Beratung des Etats der österreichischen Staatsbahnen im Abgeordnetenhaus. — (No. 22:) Nochmals das Betreten des Bahnsteigs unter Benutzung einer Fahrkarte zum Preise von 5 M . — Die Stellung der höheren Techniker in der preußischen Staatseisenbahnverwaltung. — (u. No. 23—25:) Die zweite Lesung des Etats der preußischen Eisenbahnverwaltung. — (No. 23:) Die Frachtberechnung im Tierverskehr. — Vorlage wegen der deutschen Kolonial-

bahnen. — (No. 24:) Das Mc. Adoo-Tunnelnetz unter dem Hudson. — Neue große Bahnbauten in Italien und die Erklärungen des Ministers Bertolini über seine Bahnpolitik. — Die Eisenbahnen in Kanada. — (No. 25:) Die Eisenschwelle und die Entwicklung des Eisenbahngleises. — Zur Sandschakbahnfrage. — (No. 26:) Unfälle an Eisenbahn-Wegeübergängen. — Beschlüsse der ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen. — Das preußische Eisenbahnauleihgesetz. — (No. 27:) Verpflichtung der Eisenbahn zur Vorzeigung der Güter vor Einlösung des Frachtbriefs. — Bau neuer Eisenbahnen in Baden und Eisenbahn-Baubudget für die Jahre 1908 und 1909. — Wert der amerikanischen Bahnen. — Stadtbahnbauten und Arbeiterterrorismus in Paris. — (No. 28:) Zur Ausbildung der Techniker auf den Hochschulen. — (u. No. 29:) Der Sommerfahrplan 1908 der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen. — (No. 28:) Neue deutsche Eisenbahnunternehmungen in China. — (No. 29:) Dienstdauer und Ruhe des Personals der preußisch-hessischen Staatsbahnen. — (u. No. 30 u. 31:) Frachtbriefduplikat oder Frachtbriefdoppel? — (No. 30–32:) Denkschrift über die Einführung des elektrischen Betriebes auf den bayerischen Staatsbahnen. — (No. 30:) Die Disziplin im amerikanischen Eisenbahndienst. — (No. 31:) Fahrten ohne Lokomotivwechsel. — Die sächsischen Schmalspurbahnen. — (No. 32:) Die Untergrundbahn nach Neu-Westend bei Berlin. — Eisenbahnpläne in Australien. — Die deutschen Kolonialbahnen in der Budgetkommission des Reichstags.

Zentralblatt der Bauverwaltung. Berlin.

28. Jahrgang. No. 17. Vom 29. Februar 1908.

Wettbewerb für Vorentwürfe zum Empfangsgebäude auf dem neuen Hauptbahnhof in Darmstadt.

No. 19. Vom 7. März 1908.

Dortmunder Kleinbahn.

No. 25. Vom 28. März 1908.

Eisenbahnbrücken aus Walzeisenträgern mit Betonkappen. — Eisenbahnbau und Eisenbahnpläne in China, in der Mongolei und Mandschurei.

No. 27. Vom 1. April 1908.

Gleislage in Kurven.

No. 29. Vom 11. April 1908.

Die Auswechslung der eisernen Überbauten der Walschbrücke bei Mehlsack.

Die neuen Eisenbahnen in den deutschen Schutzgebieten.

Mit Benutzung amtlicher Quellen.

Von

Geh. Baurat F. Baltzer in Berlin.

Mit 4 Übersichtskarten.

Der lebhafteste Umschwung in der öffentlichen Meinung Deutschlands, der sich im Anfange des Jahres 1907 zu gunsten unserer bisher viel geschmähten Kolonien vollzog, hat dem deutschen Volke den Glauben an die eigene kolonisatorische Kraft und das Vertrauen in die Zukunft seines überseeischen Kolonialbesitzes zurückgegeben und in den weitesten Kreisen der Nation ein tieferes Verständnis für unsere kolonialen Aufgaben geweckt. Diesem Umschwung in den Anschauungen sind nunmehr in erfreulichster Weise von seiten der Reichsregierung wie auch des Reichstages die lange ersehnten Taten gefolgt. Nachdem vom Reichskolonialamt die Vorlagen für fünf neue Schutzgebietsbahnen nebst Begründungen, Kostenüberschlägen und Denkschriften mit großer Beschleunigung ausgearbeitet und im März d. J. beim Bundesrat und Reichstag eingebracht worden waren, haben die gesetzgebenden Körperschaften die Mittel, insgesamt rund 157 Millionen Mark, für den Bau der vorgeschlagenen Bahnen in Form einer Anleihe, durch Annahme der von der Regierung vorgelegten Nachtragsetats zum Etat für das laufende Rechnungsjahr in zweiter und dritter Lesung in den Sitzungen vom 5. und 7. Mai d. J. mit seltener Einhelligkeit bewilligt. Nachdem über die Vorlage in der Budgetkommission ausführlich verhandelt worden war, wurde sie im Plenum des Reichstags ohne Erörterung, von sämtlichen bürgerlichen Parteien einstimmig angenommen. Damit sind die gesetzlichen Vorbedingungen für das Zustandekommen der folgenden von der Regierung vorgeschlagenen Bahnbauten in den Schutzgebieten erfüllt:

Ostafrika: Verlängerung der Usambarabahn von Mombo	
bis zum Pangani	45 km,
Verlängerung der Morogorobahn bis Tabora	699 „
Kamerun: Südbahn Duala—Edea—Widimenge	360 „
Togo: Hinterlandbahn Lome—Atakpame	175 „
Südwestafrika: Zweigbahn Seeheim—Kalkfontein	183 „
	<hr/>
zusammen	1 462 km.

Als wichtige Ergänzung tritt hierzu noch die Vorlage wegen des Ankaufs von Anteilscheinen der Ostafrikanischen Eisenbahngesellschaft, für die eine Summe von zwanzig Millionen Mark bewilligt worden ist. Das bedeutet im Erfolg die Übertragung des Eigentums an der Eisenbahnstrecke Daressalam—Morogoro auf den Schutzgebietsfiskus von Deutsch-Ostafrika.

Alle diese Maßnahmen sind durch Annahme und Veröffentlichung des Reichsgesetzes No. 3466, betr. die Feststellung eines Nachtrags zum Haushaltsetat für die Schutzgebiete auf das Rechnungsjahr 1908, vom 18. Mai d. J. — (Reichsgesetzblatt No. 25 S. 201 ff.) gesetzlich festgelegt.

Zu dem gegenwärtig vorhandenen Bestande an vollendeten oder bewilligten Eisenbahnen in Meter- und Kapspur von 1 022 km, und einem Gesamtbestande (einschließlich der Feldspurbahnen von 0,60 m Spur) von 2 076 km Länge in unseren afrikanischen Schutzgebieten, nämlich:

		treten demnach hinzu	Gesamtsumme
in Ostafrika	338 km,	744 km,	1 082 km,
„ Kamerun	160 „	360 „	520 „
„ Togo	164 „	175 „	339 „
„ Südwestafrika	1 414 ¹⁾ „	183 „	1 597 „
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
zusammen	2 076 km,	1 462 km	im ganzen 3 538 km.
davon 1 022 km mit afrikanischer		vollspurig.	
Vollspur (1,00 oder 1,067 m).			

Dieser Gesamtbestand von 3 538 km wird nach Vollendung der neuen Bahnbauten in sechs bis sieben Jahren erreicht werden. Mit dieser Vermehrung des seitherigen Bestandes an Vollspurbahnen unserer Schutzgebiete um rund 143 v. H. darf der Erfolg der verflossenen Legislaturperiode des Reichstags gegenüber den Ergebnissen früherer Jahre als ein für die koloniale Entwicklung geradezu glänzender bezeichnet werden.

1) Swakopmund—Windbuk	382 km,	} Spurweite 0,60 m.
Oravibahn 567 + 14	581 „	
Otavi—Grootfontein	91 „	
Lüderitzbahn	360 „		Spurweite 1,067 m.

Bei der Bedeutung, die den einzelnen neuen Bahnentwürfen für die betreffenden Schutzgebiete innewohnt, erscheint es wohl gerechtfertigt, wenn wir sie im folgenden etwas eingehender erörtern.

I. Ostafrika.¹⁾

a) Verlängerung der Usambarabahn bis zum Panganiflusse.

Im Anfange waltete über der Usambarabahn ein Unstern, indem der ursprünglichen Gesellschaft die Mittel zur Vollendung der im Oktober 1894 eröffneten Bahn ausgingen; die Regierung mußte die Bahn übernehmen und konnte sie erst nach langen Schwierigkeiten im Februar 1905 bis zum heutigen Endpunkte Mombo vollenden: die Endstrecke Korogwe—Mombo, 45 km lang, wurde am 24. Februar 1905 dem öffentlichen Verkehr übergeben. Am 1. April 1905 wurde der Betrieb der 129 km langen Staatsbahn Tanga—Mombo an die Deutsche Kolonial-Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft in Berlin verpachtet, und seitdem haben sich ihre Betriebsergebnisse von Jahr zu Jahr nicht unerheblich gebessert. Es konnte daher mit der bisherigen Pächterin ein neuer, für das Schutzgebiet wesentlich günstigerer Pachtvertrag auf die Dauer von zwölf Jahren abgeschlossen werden, der mit dem 1. April d. J. in Kraft getreten ist und einen jährlichen Mindestpachtzins aus dem Betriebe der Bahn von 152 000 M zu gunsten des Schutzgebiets gewährleistet. Darüber hinaus erzielte Überschüsse fließen zu $\frac{9}{10}$ dem Schutzgebiet, zu $\frac{1}{10}$ der Pächterin zu. Außerdem konnten die bisherigen Sätze der alljährlich in den Erneuerungsfonds der Bahn fließenden Rücklagen (für die Erneuerung des Oberbaus und der Betriebsmittel), die sich bei erneuter Prüfung als zu hoch erwiesen, etwas eingeschränkt²⁾ werden, woraus sich eine jährliche Minderausgabe von 27 850 M ergab. Diese Ersparnis und der erhöhte Pachtertrag — zusammen rund 180 000 M — geben nunmehr die Möglichkeit an die Hand, für eine Verlängerung der Bahn Mittel bis zu solcher Höhe aufzuwenden, daß der dem Baukapital entsprechende Zinsendienst noch gesichert ist. Bei 4 v. H. Kapitalzinsen und 0,6 v. H. für Tilgung entspricht dem Betrage von 180 000 M ein Kapitalbetrag von 3,9 Millionen Mark.

¹⁾ Vgl. Übersichtskarte Blatt I, Karte 1.

²⁾ Als jährliche Rücklagesätze in Prozenten des Beschaffungswertes sind nunmehr angenommen:

für Schienen, eiserne Schwellen, Weichen und Kleineisenzeug	2 %	(früher 3 %),
„ Holzschwellen	6 „	(wie bisher),
„ Lokomotiven	2½ „	(früher 5 %),
„ Wagen	1½ „	(„ 3 „).

Die Verlängerung der Usambarabahn in der Richtung auf Mkumbara bis zum Panganiflusse, der einen natürlichen vorläufigen Abschnitt für die Bahn bildet, erscheint begründet durch die wirtschaftlichen Verhältnisse des von der Bahn zu durchschneidenden Geländes. Längs der ganzen künftigen Bahnstrecke sind zahlreiche Pflanzungsunternehmungen teils in Angriff genommen, teils geplant. Das Land zu beiden Seiten der Bahnlinie kann bereits als vollständig vergeben angesehen werden. An der künftigen Station Mkumbara mündet auf die Bahn eine von den Unternehmern Wilkins & Wiese begonnene, im Bau bereits weit fortgeschrittene Drahtseilbahn zur Holzförderung, durch die eine Ausbeutung der reichen Holzbestände des Schummewaldes von Westusambara ermöglicht werden soll. Außer dem mittelbaren Nutzen, den dieses Unternehmen dem Schutzgebiete durch Belebung des allgemeinen Verkehrs bringen wird, entsteht für die Verwaltung ein unmittelbarer Gewinn dadurch, daß die Unternehmer der Drahtseilbahn nach Herstellung der Verbindung, die einen regelmäßigen Holzabsatz ermöglicht, dem Gouvernement eine vertragliche Abgabe zu entrichten haben, deren Mindestbetrag auf jährlich 60 000 *₡* festgesetzt ist.

Der Handelsverkehr in Tanga, dem Hafenplatze und Anfangspunkte der Usambarabahn, zeigt in den Jahren von 1903 bis 1906 folgendes Bild:

1903	3 357 548 <i>₡</i> ,
1904	4 227 759 „
1905	3 733 675 „
1906	5 395 507 „.

Da die für den Bahnbau bestimmten Materialien zollfrei eingehen, so weisen die Zolleinnahmen die Steigerung des Handelsverkehrs noch deutlicher nach; sie betragen

1903	165 766 Rupien, ¹⁾
1904	168 344 „
1905	214 642 „
1906	294 491 „ .

Ebenso zeigen die Betriebseinnahmen der Usambarabahn eine beträchtliche Zunahme, sie betragen

1903	94 840 Rupien,
1904	125 753 „
1905	139 359 „
1906	184 367 „ .

Es kann also mit einiger Sicherheit darauf gerechnet werden, daß die geplante Verlängerung der Bahn um rund 45 km ähnlich günstige

¹⁾ 1 Rupie = 1,33 *₡*.

Wirkungen haben wird, wie die früher vorgenommene gleich große Verlängerung von Korogwe bis Mombo.

Der Bahnbau bietet keine besonderen Schwierigkeiten. Die Linie verfolgt hinter Mombo zunächst den etwa 1 km breiten Streifen zwischen dem steilen Abfall der Usambaraberge und den sumpfigen Niederungen des Mkomasibaches. Für ihren ferneren Verlauf war die Erwägung maßgebend, daß als Ziel für eine etwaige weitere Verlängerung der Bahn nur Gebiete auf der Westseite oder nördlich des Paregebirges in Aussicht genommen werden können; die Bahn wird daher auf der Westseite des Gebirges fortgeführt, umsomehr, da das Gelände auf dieser Seite für den Bahnbau auch in technischer Hinsicht wesentlich günstiger ist, als auf der Ostseite. Demgemäß nimmt die Linie etwa von Station Schumme (km 156 ab Tanga) die Richtung auf den Engpaß zwischen dem Panganifluß und den südlichen Ausläufern des Paregebirges, kreuzt den Mkomasibach und endet unterhalb jenes Engpasses in der Nähe des Pangani bei km 174 auf 531 m Meereshöhe. Gegen den Bahnhof Mombo (+ 414 m) hat sie demnach eine Höhe von 117 m erstiegen.

Für die Bahn soll im allgemeinen ein eigener Bahnkörper hergestellt, dagegen auf ihrem unteren Teil von Station Mombo ab, etwa bis zum Bahnhof Mkumbara, auf rund 19 km, soweit möglich der Unterbau der unmittelbar daneben verlaufenden neuen Straße nach dem Kilimandjarogebiet für die Bahn mitbenutzt werden. Zwischenstationen sind folgende vier vorgesehen: Masinde, Mkumbara, Schumme und Mkomasi.

Die Bahn wird sich voraussichtlich mit Krümmungen nicht unter 200 m Halbmesser und mit Steigungen nicht stärker als 1:60 durchführen lassen. Nach der Geländebildung werden einige verlorene Steigungen nicht zu vermeiden sein. Als Oberbau ist eine 10 m lange Schiene von 20 kg metrischen Gewichts auf 12 eisernen Querschwellen in Kleinschlagbettung mit einem Gesamtstahlgewicht von 81,8 kg für das Meter vorgesehen. Die Spurweite beträgt wie bei der Stammstrecke 1,00 m.

Die Baukosten sind auf 3,5 Millionen Mark (77 800 \mathcal{M} für das Kilometer) veranschlagt. Daneben sind für die Ausführung allgemeiner Vorarbeiten für die Eisenbahnlinie nach dem Kilimandjaro und dem Meruberge 140 000 \mathcal{M} , an Bauzinsen für den Bahnbau Mombo—Panganifluß 150 000 \mathcal{M} und für die Ausstattung des Reserveaufonds der Usambara-bahn bis zur Auffüllung auf 100 000 \mathcal{M} der Betrag von 60 000 \mathcal{M} vorgesehen. Zu diesem Bankapital von insgesamt 3 850 000 \mathcal{M} tritt noch eine Summe von 325 000 \mathcal{M} zur Vermehrung der Betriebsmittel der Bahn und zur Beschaffung eines Drehkrans für den Landepier in Tanga. An neuen Betriebsmitteln für den neuerdings wesentlich gesteigerten Verkehr der Stammbahn sollen beschafft werden: 2 Lokomotiven, 3 Personenwagen

für Eingeborene, 2 vereinigte Post- und Gepäckwagen, 30 offene und 3 gedeckte Güterwagen, sowie 3 Spezialwagen zur Beförderung von Sisalhanf.

Die Bauzeit ist so bemessen, daß sich der Kapitalbedarf auf zwei Rechnungsjahre verteilt; für 1908 werden außer den 325 000 *M* zur Vermehrung der Betriebsmittel als erste Baurate 2 Millionen Mark angefordert.

Bei den Verhandlungen in der Budgetkommission des Reichstags wurde in betreff der Baukosten, 77 800 *M* für das Kilometer, erläutert, daß diese im Vergleich mit den deutschen Kleinbahnen wesentlich gesteigert erscheinen durch die hohen Transportkosten des Oberbaus, der Betriebsmittel und der nach Afrika einzuführenden Baustoffe (Zement, Holz, Wellblech, eiserne Überbauten für Brücken u. a.). Die Fracht für eine Tonne Eisenbahnmaterial beträgt tarifmäßig vom Elbhafen bis nach Tanga 40 *M*, worin 10,75 Fres. Suezkanalgebühren für die Registertonne einbegriffen sind. Da auf 1 km Bahn ungefähr 200 t Eisenbahnbau- und Betriebsmaterial zu rechnen sind, so erhält man für 1 km Eisenbahn allein etwa 8 000 *M* an Schiffsfrachten, zu denen noch die Kosten für die Beförderung von Tanga bis zur Baustelle (im Mittel 152 km Transportweg) hinzukommen. Während die schwarzen Arbeitskräfte allerdings billiger sind als die Arbeitskräfte in Deutschland, sind ihre Leistungen auch erheblich geringer, andererseits ist die Bauleitung in Afrika wesentlich kostspieliger als in der Heimat.

Ferner wurde von einer Seite die Forderung erhoben, daß die Bahn möglichst bald nach Aruscha, bis zum Meruberge und in das Gebiet der deutschen Ansiedlungen am Kilimandjaro fortgeführt werde, wo ein ausgedehntes, für eine umfangreiche Ansiedlung nutzbares Hochland zur Verfügung stehe, und die Zahl der Ansiedler in den letzten Jahren von 400 auf 700 gestiegen sei und noch weiter steigen werde. Insbesondere sei der Boden bei Aruscha für subtropische Gewächse, Baumwolle und Kaffee, und das Land am Pangani wegen seines terrassenförmigen Abfalles zu Bewässerungsanlagen vorzüglich geeignet. Die Bahn sei dort nötig, weil an Trägern Mangel sei und die Buren wegen des starken Auftretens der Tsetsefliege Frachten durch dieses Gebiet nur gegen sehr hohe Gebühren — 2 *M* für das Tonnenkilometer — übernehmen. Man solle daher anstatt einer Kunststraße, die 2,5 Millionen Mark kosten werde, lieber sogleich die Bahn bauen und die Straße nur mit dauerhaften Brücken versehen, sonst aber in dem bisherigen Zustande belassen. Demgegenüber erklärte die Regierung, daß die Wirtschaftlichkeit dieser etwa 225 km langen Bahn von Mombo nach Aruscha, für die bereits Vorarbeiten ausgeführt sind, noch keineswegs sicher erwiesen sei. Während die Kosten sich auf etwa 22,5 Millionen Mark belaufen werden, fehlt es noch an sicheren wirtschaftlichen Grundlagen für dieses Gebiet. Im Jahre 1906

sind sogar 78 Personen aus dem Bezirk Moschi abgewandert, darunter erfahrene Ansiedler, die gefunden hatten, daß die Pflanzungen, die sie einzuführen gedachten, nicht so einschlugen, wie sie gehofft hatten. Es stehe noch nicht fest, wie viel brauchbares Land zwischen Mombo und Moschi tatsächlich vorhanden sei; die weiße Bevölkerung betrage nur 175 Ansiedler, darunter 95 Deutsche; wenn die Bahn auf 200 km Länge ohne Frachten fahren müsse, werde sie sich nicht rentieren können. Das Land enthält in geologischem Sinne junge vulkanische Bildungen, die noch keine weitgehende Verwitterung aufweisen, und es erscheint fraglich, ob man nicht unter Wassermangel leiden werde. Der finanzielle Zusammenbruch eines Ansiedlungsunternehmens in Nairobi (in Britisch-Ostafrika an der Ugandabahn) sei offenbar erfolgt, weil trotz der Möglichkeit des Weizenbaus der Absatz für seine Erzeugnisse nach der Küste wegen der zu hohen Beförderungskosten zu wünschen ließ. Dieser Vorgang müsse zur Warnung dienen.

Hinsichtlich des Weiterbaues der Bahn bis Aruscha sei daher aus finanziellen Gründen Vorsicht geboten; zunächst empfehle es sich nicht weiter zu bauen, als die zur Verfügung stehenden Mittel für die Verzinsung und Tilgung des Baukapitals sicher ausreichen. Während einerseits das Straßenbauprogramm des Schutzgebiets mit Rücksicht auf den Bahnbau geprüft und soweit erforderlich abgeändert werden müsse, solle andererseits alsbald eine besondere Kommission ausgesendet werden, die die Hochländer am Meruberge, Kilimandjaro, in Uhehe und Ugogo auf ihre Besiedlungsfähigkeit untersuchen und die wirtschaftlichen Grundlagen für die gewünschte Fortführung der Bahn feststellen werde. Dabei soll zugleich geprüft werden, ob es möglich ist, den Höhenunterschied von rund 100 m zwischen den Wasserläufen des Pangani und des Mkomasi, zwischen den gleichnamigen Bahnhöfen der künftigen Bahn, zur Gewinnung von Wasserkraft, etwa für einen elektrischen Bahnbetrieb, auszunutzen. Daß der Pangani nicht schiffbar ist und daher als Ersatz für eine Eisenbahn an keiner Stelle in Betracht kommt, ist durch die bisherigen Erkundungen einwandfrei festgestellt. Es wurde beschlossen, die weiteren wirtschaftlichen Grundlagen abzuwarten, ehe man an die Fortführung der Bahn über den Pangani hinaus herantrete.

Es ist noch zu erwähnen, daß die Firma Lenz & Co. mit dem jetzt bewilligten Bahnbau bereits im August 1907 auf eigene Rechnung und Gefahr begonnen hat; ferner hat die Betriebspächterin die Erhöhung des von ihr gewährleisteten jährlichen Mindestpachtzinses um 94 000 M, auf 246 000 M in Aussicht gestellt, sobald der Betrieb auf der Neubaustrecke eröffnet sein wird. Damit dürfte eine ausreichende Gewähr für Zinsendienst und Abschreibung des Bahnunternehmens geboten sein.

b) Verlängerung der Morogorobahn bis Tabora.

Die Fortführung der gegen Ende des Jahres 1907 vollendeten Bahn Daressalam—Morogoro nach Tabora ist die wichtigste und weittragendste Forderung in der ganzen kolonialen Bahnvorlage. Die geforderte Bahn wird nicht nur ihrer Länge nach, mit 699 km, und ihrem Anlagekapital nach, mit 80,9 Millionen Mark, die bedeutendste deutsche Kolonialbahn werden, sondern sie wird auch in ihrer wirtschaftlichen und militärischen Bedeutung besonders wirksam sein, da sie alsbald bis in das Herz von Deutsch-Ostafrika, nach Tabora, dem Mittelpunkt eines reichen, gut bevölkerten Hinterlandes vordringen soll. Mit ihrer Länge, etwa gleich der Entfernung Kiel—München, in der Luftlinie gemessen, übertrifft sie an Ausdehnung die sonst in den Kolonien üblichen, von der Küste ausgehenden Stichbahnen und ist in dieser Hinsicht nur mit der Ugandabahn in Britisch-Ostafrika (940 km), der Transvaalbahn in der Kapkolonie oder der Lagosbahn in Nord-Nigeria an der Westküste von Afrika (künftige Länge 1 004 km) zu vergleichen. Wenn diejenige Bahnlinie den Vorzug verdient, die mit den geringsten Kosten den größten Teil eines Schutzgebietes am raschesten dem Verkehr erschließt, so lehrt ein Blick auf die Karte (Blatt I), daß in dieser Beziehung keine Bahn eine größere Wirkung erzielen kann, als die vorgeschlagene Linie, die den besten Hafen des Schutzgebietes, Daressalam, mit seiner wichtigsten Stadt Tabora, verbinden und das ganze mittlere Schutzgebiet von Ost nach West durchdringen soll. Wenn auch Deutsch-Ostafrika, ein Land doppelt so groß als das Deutsche Reich, zweifellos auf die Dauer nicht mit einer einzigen Eisenbahn erschlossen werden kann, so muß doch der Zeitpunkt für das Vorgehen mit weiteren Bahnbauten zunächst noch von der weiteren Erstickung der eigenen Finanzkraft des Schutzgebietes und die Auswahl etwaiger neuerer Linien von der weiteren wirtschaftlichen Entwicklung der einzelnen Teile des Schutzgebietes abhängig bleiben. Bei der gegenwärtigen Lage aber würde sowohl die sogenannte Nordbahn von Tanga über Aruscha nach Muansa, als auch die Südbahn von Kilwa über Liwale und Ssongea nach Wiedhafen, gegenüber der Zentralbahn nach Tabora wesentlich geringere Vorteile erzielen. Denn die erstere, die Nordbahn, würde sich im allgemeinen zu sehr der englischen Grenze nähern, also einem fremden Gebiete zugute kommen, sie würde bei der Überschreitung des großen afrikanischen Grabens wesentlich schwierigere Geländeverhältnisse vorfinden, die beiden zur Besiedlung für Europäer wenig geeigneten Gebiete der Massai- und der Wembäresteppe berühren und in ihrer westlichen Endstrecke ein Land durchschneiden, das heute durch die Ugandabahn und den daran anschließenden Dampferverkehr auf dem Viktoria-Nyansa bereits völlig erschlossen ist; sie kommt also heute nur noch bis

zum Meruberg in Frage und hat daher im Vergleich mit der Taborabahn nur örtliche Bedeutung; schließlich würde diese Bahn von einem Hafen (Tanga) ausgehen, der gegenüber Daressalam als weniger leistungsfähig angesehen werden muß. — Die Südbahn andererseits kann man heute nicht mehr als besonders dringlich bezeichnen, nachdem leider der Aufstand ihr Bahngebiet in seiner wirtschaftlichen Entwicklung stark zurückgeworfen und auf weite Strecken fast ganz von Menschen entblößt hat. Hierzu kommt, daß dieser Bahnbau vielleicht ersetzt werden kann durch Ausnutzung der Wasserstraße des Rufiji und Ruaha; diese kommen, wie es nach neueren Nachrichten den Anschein gewinnt, von den Schugulifällen an aufwärts bis auf 100 km an den Nyassasee hinan als Schifffahrtsweg in Betracht und würden im Verein mit einer Umgebungsbahn von den Pangani- bis zu den Schugulifällen und mit einer Schienenverbindung auf den genannten 100 km, den Nyassasee mit dem Indischen Ozean in Verbindung setzen. Diese Fragen und Pläne bedürfen noch eingehender technischer Untersuchung und Klärung, ehe man der Ausführung näher treten kann. Unter keinen Umständen aber würde diese Südbahn heute die Taborabahn ersetzen können, sie würde außerdem über den Nyassasee vorwiegend fremdes Gebiet erschließen, während der Kostenaufwand für die Taborabahn ausschließlich der Erschließung deutschen Landes zugute kommt.

Finanzielle Begründung.

Über die bisherige und voraussichtliche Entwicklung der Einnahmen des Schutzgebietes gibt die nachstehende Zusammenstellung Aufschluß; danach betragen die Einnahmen aus

	direkten Steuern einschließlich Kommunalanteilen	Zöllen	sonstigen Abgaben	im ganzen
i n T a u s e n d M a r k				
1902	1 370	1 347	846	3 563
1903	1 503	1 681	831	4 015
1904	1 738	1 707	937	4 382
1905	2 036	2 017	900	4 953
1906	2 633	2 698	1 105	6 436
1907 ¹⁾	2 590	2 915	1 050	6 555

¹⁾ Die Ziffern für 1907 sind ermittelt aus dem Soll des Voranschlags und einem Zuschlage, berechnet nach dem durchschnittlichen Unterschiede zwischen dem Soll und Ist für die letzten Jahre.

Hiernach haben die Einnahmen bisher vom Jahre 1902 bis 1907 um insgesamt 2 992 000 *M* oder im Jahre durchschnittlich um 598 000 *M* zugenommen. Dieser jährlich aufkommende Mehrbetrag würde bei 3½ prozentiger Verzinsung ein Baukapital von 17 Millionen Mark verzinsen; verlangt man aber eine 4 prozentige Verzinsung des Baukapitals und rechnet man 0,6 % für seine Tilgung, so ermäßigt sich das Baukapital auf 13 Millionen Mark. Dauert diese Zunahme für acht Jahre an, so würde das Schutzgebiet hiermit aus der Steigerung seiner eigenen Einnahmen die Verzinsung und Tilgung eines Bahnbaukapitals von $8 \times 13 = 104$ Millionen Mark bestreiten können. Hierbei ist auf irgendwelche Steigerung der Einnahmen durch den Bahnbau selbst noch nicht gerücksichtigt. Wie sehr eine solche Steigerung aber tatsächlich eintritt, zeigt in überzeugender Weise die nachstehende Zusammenstellung der Zahlen aus den deutschen Plätzen Muansa, Bukoba und Schirati am Viktoria-Nyansa, bei denen durch die Dampfverbindung über den See und die Ugandabahn eine Absatzmöglichkeit für die Erzeugnisse des Ackerbaues geschaffen wurde, und die dadurch in kurzer Zeit einen ganz unerwarteten Aufschwung genommen haben.

		Muansa	Bukoba	Schirati
		i n M a r k		
Einfuhr	1903	208 792	86 432	43 025
	1906	2 390 154	754 386	123 574
Ausfuhr	1903	71 185	22 184	19 768
	1906	1 957 959	762 184	184 643
		i n R u p i e n (= 1,33 <i>M</i>)		
Zolleinnahmen	1902	7 885	2 686	2 688
	1903	20 505	7 197	8 125
	1904	99 436	83 342	17 190
	1905	182 561	86 164	20 755
	1906	294 244	129 770	18 590

Infolge der erhöhten Erwerbsmöglichkeit der Bevölkerung war es auch angängig, in den Bezirken Muansa und Bukoba für die Eingeborenen eine Hüttensteuer einzuführen, deren Ertrag im Bezirk Muansa von 31 084 auf 142 647 *M*, im Bezirk Bukoba von 8 804 auf 104 735 *M* stieg. Ein Bahnbau, der die volkreichen Bezirke von Unjamwesi mit der Küste verbindet, wird sicherlich ähnliche Ergebnisse zeitigen. Wenn auch genaue

Ziffern über den für die Bahn zu erwartenden Verkehr in einem Lande, das eben erst beginnt, Geldverkehr kennen zu lernen, nicht zu erhalten sind, so kann hiernach doch angenommen werden, daß Verzinsung und Tilgung des Baukapitals der Bahn durch die andauernde Steigerung der Einnahmen des Schutzgebiets sichergestellt wird. Eine ziffernmäßige Berechnung der Rentabilität für die neue Bahnlinie ist nicht versucht worden, denn in dem noch unentwickelten Neulande soll den Produzenten durch die Erschließungsbahn überhaupt erst die Möglichkeit gegeben werden, über den nächsten Lebensbedarf hinaus Güter zu gewinnen, so daß die vermehrte Gütererzeugung, die der neuen Bahn Frachten zuführen soll, sich als Folge der Schaffung des neuen Verkehrswegs darstellt, und sich daher jeder sicheren Vorausberechnung entzieht. Die langjährigen Leiter der Stationen Morogoro, Kilossa, Kilimatinde und Tabora schätzen die von der Bahn zu erwartende Steigerung im Ertrage der Hüttensteuer für ihre Bezirke auf insgesamt 1 150 000 Rup., das sind 1 533 000 \mathcal{M} jährlich. Von Wert ist auch ein Vergleich, den die benachbarte britische Ugandabahn bietet, bei der indes wegen der dünneren Besiedlung des Landes und der ungleich geringeren Entwicklungsfähigkeit des Verkehrsgebietes der Bahn, namentlich auf den ersten zwei Dritteln der Strecke von der Küste ab, die Verhältnisse weit ungünstiger liegen, als für die Taborabahn. Die Ugandabahn beförderte bereits im Jahre 1905 178 190 Personen, 39 657 t Güter und 12 825 Stück Vieh. Dafür wurden mehr als 4 Millionen Mark vereinnahmt und ein Betriebsüberschuß von etwa 1,15 Millionen Mark erzielt. Wesentlich durch den Einfluß der Bahn stieg der Außenhandel von Britisch-Ostafrika und Uganda von 672 314 £ im Jahre 1902 in regelmäßiger Zunahme auf 1 303 086 £ im Jahre 1905. Es darf erwartet werden, daß die ostafrikanische Zentralbahn ebenso günstige Betriebsergebnisse und Wirkungen haben wird, sobald sie erst einmal ihren Betrieb bis Tabora eröffnet hat.

Wirkungen der Bahn.

Dadurch, daß die geplante Bahn den im Herzen der Kolonie liegenden Bezirk von Tabora, dessen Bevölkerung über eine Million Menschen umfaßt, mit der Küste in Verbindung bringt, trägt sie nach mehreren Richtungen hin einem dringenden Bedürfnis Rechnung. Unjamwesi mit seinen Nebengebieten ist das Land in Deutsch-Ostafrika, ohne dessen Beherrschung ein Bestand der deutschen Herrschaft daselbst ausgeschlossen erscheint; es gibt kein Gebiet, auf das die deutsche Kolonie so notwendig angewiesen ist, wie das reiche und entwicklungsfähige Unjamwesi, dessen zahlreiche Bevölkerung als Pflanzungsarbeiter, Ackerbauer, Karawanenträger usw. für die Kolonie geradezu unentbehrlich ist. Ein Aufstand

dieser kräftigen, arbeitsamen Bevölkerung würde Deutsch-Ostafrika in seinem Fortbestehen bedrohen. Die geographische Lage von Unjamwesi, die lebhaften Handelsbeziehungen, die mit diesem Gebiet schon seit der Araberzeit bestehen, der fortwährende, für alle Arbeiten unerläßliche Zuzug der rührigen dortigen Bevölkerung zur Küste lassen die Notwendigkeit der Bahn klar erkennen.

Der Vorteil einer Bahnverbindung Unjamwesis mit der Küste besteht zunächst in der Möglichkeit, den starken Bedarf des Küstengebiets an Körnerfrüchten und Reis aus den eigenen Beständen des Landes zu decken und bei Hungersnöten helfend einzugreifen. Dies beweisen die Erfahrungen bei der Hungersnot in den Nordbezirken während der Jahre 1897 und 1898; während an der Küste Tausende Hungers starben — die Bezirke Tanga und Wilhelmstal verloren über ein Drittel ihrer Bevölkerung —, verfaulten in Unjamwesi, das eine überreiche Ernte hatte, große Massen von Reis und Getreide. Da ein Marsch von Tabora bis Tanga mindestens sechs Wochen dauert, und ein Träger nicht mehr als 60 Pfund mit sich führen kann, so hätte er während des Marsches durch die notleidenden Gegenden seine Verpflegung mit etwa 1 Pfund Reis täglich der eigenen Traglast entnehmen müssen; mithin war es ausgeschlossen, den Überfluß der Innenbezirke den von der Hungersnot betroffenen Küstenstrichen durch Trägerkarawanen zuzuführen. — In die Häfen des Schutzgebiets (abgesehen von Kilwa, Lindi, Mikindani und Tschole auf Mafia, für die eine nach Unjamwesi führende Bahn weniger in Betracht kommt) wurden an Körner- und Hülsenfrüchten und Reis aus dem Auslande folgende Werte eingeführt:

1903	1904	1905	1906
470 192 <i>ℳ</i>	799 122 <i>ℳ</i>	1 264 671 <i>ℳ</i>	1 803 754 <i>ℳ</i> .

Die Einfuhr beschränkt sich auf solche Nahrungsmittel, wie Reis, Negerkorn, Mais u. dgl., die fast ausschließlich von der farbigen Bevölkerung verbraucht werden. Man ersieht, welch große Geldsummen alljährlich von Deutsch-Ostafrika an das Ausland abgeführt werden müssen, während im Innern des Landes die verlangten Erzeugnisse zwar im Überflusse vorhanden sind, aber nicht an die Küste gebracht werden können. Dabei sind die Erzeugnisse von Deutsch-Ostafrika nach ihrer Beschaffenheit den vom Auslande bezogenen meist überlegen; denn der bessere Araber in Sansibar begnügt sich nur dann mit indischem Reis, wenn er keinen afrikanischen erhalten kann. Auch in Nairobi hat der Reis aus Deutsch-Ostafrika den indischen Reis bei der Verpflegung der englisch-indischen Truppen verdrängt.

Ein weiterer Vorteil der Bahn ist die Freimachung zahlreicher

Arbeiter, die bisher für den Karawanendienst verwendet werden mußten. Allein um das Wachs, das im Jahre 1906/07 aus den Küstenorten ausgeführt wurde, diesen zuzuführen, waren etwa 3 715 200 Trägerkilometer zurückzulegen, und mit dem, was über die Binnengrenze ging, mehr als 4 Millionen. Sobald Tabora, das den Mittelpunkt für den Wachshandel bildet, an die Bahn angeschlossen ist, wird selbstverständlich das gesamte Wachs mit der Bahn befördert werden. Im Jahre 1906/07 wurden allein in Tabora 83 598 Träger eingeschrieben (die Einschreibung der Karawanen ist nicht vorgeschrieben, wird aber gewohnheitsmäßig, besonders von den Eingeborenen verlangt); ein großer Teil der Träger war für die Lasten bestimmt, die nach dem Kongostaat gehen und für die seit Eröffnung der Ugandabahn der Weg Mombassa—Port Florence—Muansa—Tabora—Udjidji gewählt wird. Mindestens die Hälfte der hier verwendeten Träger wird frei, sobald die Bahn Tabora erreicht, denn die Sendungen werden dann naturgemäß den Weg auf der Bahn von der Küste nach Tabora und von da nach Udjidji wählen, so daß alle bisher auf der Strecke Muansa—Tabora hierfür benötigten Trägerkräfte verfügbar werden. Auf diese Weise wird also dem Bedarf der Plantagen an Arbeitern am wirksamsten abgeholfen werden.

Durch den Bahnbau werden sich ferner sowohl die Plantagen längs der Bahn vermehren, als auch die Pflanzungen der Eingeborenen entwickeln und steigern; dies wird, wie oben für die Plätze am Viktoria-Nyansa nachgewiesen, in einer Steigerung der Ein- und der Ausfuhr zur Geltung kommen. Im Bezirk Muansa sind im Jahre 1906/07 an Erdnüssen bereits 2 808 t und 689 t Reis erzeugt worden, nicht allein von den als fleißig bekannten Wassukuma, sondern auch von der von jenen ganz verschiedenen Bevölkerung des Bezirkes Schirati, die noch vor wenigen Jahren in äußerster Bedürfnislosigkeit völlig nackt herumlief. Es ist als sicher anzunehmen, daß die in Muansa erzielte Steigerung im Taborabezirk noch überboten werden wird; denn für Tabora liegen die Verhältnisse günstiger, als für Muansa, das bei diesem Vergleich als eine Endstation der Ugandabahn zu betrachten ist. Der Handel mit Tabora wird nicht durch die Unkosten und Schwierigkeiten belastet, welche die Verschiffung über den Viktoria-Nyansa und das Umladen in Port Florence auf die Ugandabahn mit sich bringt. Dazu kommt, daß die Kreditverhältnisse, die von altersher zwischen Tabora und den Küstenplätzen bestehen, in Deutsch-Ostafrika wie in allen orientalischen Ländern, viel weniger beweglich sind, als anderswo. Dies geht so weit, daß nach Vollendung der Ugandabahn eine große Zahl der für Tabora bestimmten Güter aus Europa und Indien nach wie vor ihren Weg nach Bagamoyo nimmt, dort in Lasten verpackt, sodann nach Mombassa befördert und von hier über

die Bahn und demnächst durch Träger von Muansa nach Tabora verschickt wird. Auch viele wertvolle Ausfuhrsgüter, wie Wachs und Kautschuk, nehmen, wenn auch in geringerem Umfange, den alten überlieferten Karawanenweg von Tabora zur Küste. Die Beförderung dieser Güter wird der Bahn ohne weiteres zufallen.

Auch für andere Bodenerzeugnisse wird die Bahnverbindung den Anbau und die Verwertung in größerem Umfange ermöglichen, so besonders für Baumwolle, die bereits früher von den Eingeborenen angebaut und zu Tüchern verarbeitet wurde. Am Tanganjika bleiben jetzt alljährlich noch Massen von Ölpalmenkernen ungenutzt; auf die Verwertung dieser und ähnlicher Erzeugnisse darf man künftig rechnen.

Von besonderem Einflusse wird der Bahnbau auf die Viehzucht und den Viehhandel sein. Die viehreichen Gegenden Deutsch-Ostafrikas liegen von der Küste entfernt; die Küstenbevölkerung hat vielfach verlernt mit dem Vieh umzugehen. Nach den Aufstellungen vom Jahre 1905, die wahrscheinlich etwas zu niedrig sind, standen damals allein in den Bezirken Mpapua und Kilimatinde 80 bis 90 000 Rinder und 230 000 Stück Kleinvieh; auch Unjamwesi ist sehr viehreich. Eine Verwertung dieser Viehbestände ist ohne Bahn so gut wie ausgeschlossen. Denn die Gefahren, denen das Vieh auf der Beförderung über Land durch Viehseuchen und den Stich der Tsetsefliege ausgesetzt ist, sind so erheblich, daß von den abgesandten großen Herden häufig nur ein kleiner Bruchteil die Küste erreicht. Die Bahn wird es ermöglichen, das Vieh nur mit geringer Gefahr zur Küste zu bringen. Durch die Steigerung von Ackerbau und Viehzucht der Eingeborenen wird die Erwerbs- und Verdienstmöglichkeit der Bevölkerung und damit auch ihre Steuerfähigkeit gehoben. Allein im Bezirk Tabora würde die Steuer auf etwa 750 000 Rupien, d. h. das zehnfache des jetzigen Betrages gebracht werden können, ohne daß die Steuererhebung eine erhebliche Belastung der Eingeborenen herbeiführt, sobald ihnen durch die Bahn eine Verwertung ihrer Erzeugnisse gesichert wird.

Endlich ist noch des wichtigen Vorteils zu gedenken, daß nach Vollendung der Bahn innerhalb kürzester Zeit Truppen im Herzen des Schutzgebiets zusammengezogen werden können; dadurch gewinnt man die Möglichkeit, die Zahl der Schutztruppen in der Kolonie zu vermindern. Sobald die Bahn Tabora erreicht hat, wird die jetzt in Kilimatinde liegende Kompanie, die die Karawanenstraße Daressalam—Tabora zu sichern hat, aufgelöst werden können. Die Ersparnis an Besoldungen des weißen und farbigen Personals, an Frachtvergütungen, Dienstreisen, Umzugskosten usw., sowie an Kosten für Bekleidung und Ausrüstung der Schutztruppe, die hierdurch jährlich erzielt werden könnte, ist auf rund 112 620 *M* ermittelt.

Erscheint hiernach erwiesen, daß der Bau der Bahn für die Entwicklung und das Gedeihen der Kolonie notwendig und mit ihren Mitteln auch durchführbar ist, so bedarf die Frage der Linienführung noch einer Erörterung. Für jedes Erzeugnis gibt es eine Grenze, bis zu der eine mittels Träger durchgeführte Beförderung bis an die Bahn noch lohnend ist. Je wertvoller die Ware ist, um so weiter liegt diese Grenze. Bei Massenerzeugnissen, auf deren Beförderung die Bahn in erster Linie angewiesen ist, ist sie näher als für hochwertige Gegenstände. Erfahrungen auf der Straße Muansa—Tabora haben gezeigt, daß trotz einer Fracht für 940 km auf der Ugandabahn und für etwa 300 km auf dem Victoria-Nyansa Massengüter mittleren Wertes, wie Erdnüsse u. dergl., in erheblichen Mengen noch auf etwa 150 km Entfernung aus dem Innern als Trägerlasten zur Beförderung kommen, um in Muansa über den See und die Bahn nach Europa verschifft zu werden. Nimmt man demnach 150 km als den mittleren Wirkungsbereich einer Erschließungsbahn an, so ergibt sich aus der Karte (Blatt I), daß die geplante Bahn Morogoro—Tabora, abgesehen von den heute durch Bahnen bereits erschlossenen Bezirken, in denkbar günstigster Weise die wichtigsten Gebiete im ostafrikanischen Schutzgebiet zur Erschließung bringt, und daß eine künftige Verlängerung der Bahn nach Udjidji diese Erschließung vermittelt des Dampferverkehrs über den Tanganjikasee noch wesentlich vervollständigen würde. Die von der künftigen Bahn durchschnittenen Landschaften sind zum größten Teil gut bevölkert, in früheren Zeiten war auch die Karawanenstraße Daressalam—Tabora stark besiedelt. Früher mußten die Karawanen einen Wegzoll (Mhongo) entrichten, um die Erlaubnis zum Durchzug und zur Verproviantierung zu erhalten. Seitdem dieser abgeschafft wurde, haben sich die Eingeborenen allerdings von der Straße weggezogen, um den häufigen, besonders bei kriegerischen Unternehmungen unvermeidlichen Belästigungen nicht mehr ausgesetzt zu sein. 90 km hinter Morogoro erreicht die Bahn Kilossa, einen wichtigen Verkehrsmittelpunkt, den Hauptort der fruchtbaren Landschaft Ussagara, eine Kornkammer und ein vielversprechendes Baumwolland. Das von Europäern vielfach verschriene Ugogo, das schon jetzt ansehnliche Mengen Ölfrüchte liefert, besitzt reiche Hilfsquellen; dies beweist nicht allein sein starker Viehbestand, sondern auch die Tatsache, daß früher die größten Karawanen, die von Arabern oder Europäern ausgerüstet wurden, sich hier erholten und verproviantierten. Die Stadt Tabora mit 40 000 Einwohnern ist, wie erwähnt, jetzt die größte des Deutsch-Ostafrikanischen Schutzgebiets; sie hat in letzter Zeit als Durchgangspunkt für die wertvollen nach Muansa bestimmten Ausfuhrgüter und durch den Verkehr mit dem Kongostaat einen erneuten lebhaften Aufschwung genommen.

Linienführung.

Die geplante Linie folgt im großen und ganzen der Luftlinie zwischen ihren beiden Endpunkten; sie weicht von dem Zuge der großen Karawanenstraße (Barra-barra) Morogoro—Kilossa—Mpapua—Kilimatinde nur ab, soweit dies zur Verbesserung der Steigungsverhältnisse, zur Verkürzung der Linie oder zur Erschließung wirtschaftlich wertvoller Gebiete, die die Karawanenstraße nicht berührt, geboten erscheint.

Bei Morogoro in etwa 500 m Meereshöhe beginnend, wendet sich die Linie zunächst im Zuge der Karawanenstraße nach Norden, um den Paß der Minduberge auf 580 m Seehöhe zu gewinnen; sie überschreitet in westlicher Richtung die Mkattasteppe und erreicht, deren sumpfige Teile vermeidend, die bei Kimamba gelegenen fruchtbaren Gebiete der östlichen Ausläufer der Ussagaraberge. Diese durchquert sie in südwestlicher Richtung, wendet sich bei Kilossa auf 470 m Meereshöhe wieder nach Nordwesten und zieht sich den Mukondokwafluß aufwärts. Bald hinter Kidete verläßt sie die Karawanenstraße und geht, links abschwendend, am Gombo- und Nsukesee vorbei, auf kürzestem Wege, ohne die Station Mpapua selbst zu berühren, nach der Landschaft Dodoma, die auf 1 190 m Meereshöhe am Ostrande des Ostafrikanischen Grabens liegt. Dann fällt sie nach Mbaki (840 m über dem Meere) zur Sohle des Grabens herab. Durch die Abschwenkung von der Karawanenstraße bei Kidete wird eine verlorene Steigung von etwa 258 m vermieden, das Steigungsverhältnis erheblich verbessert und die Linie wesentlich verkürzt. Ferner wird dadurch die 44 km lange wasserlose Strecke zwischen dem Gombosee und Mpapua, das 42 km lange, nur salzhaltiges Wasser bergende Stück der Bitterwasserwildnis (sog. Marenga mkali) zwischen Tschungo und Nyangallo, und das steil eingeschnittene, abflußlose Irindibecken vermieden. Von Handali an führt die Linie durch die von Ackerbau und Viehzucht treibenden Eingeborenen stark bevölkerte Gegend der südlichen Ugogoberge. Bei Mbaki kreuzt die Bahn die Karawanenstraße, umgeht die zur Regenzeit überschwemmten Gebiete des Grabens und wendet sich in das 2 $\frac{1}{2}$ Stunden nördlich von Kilimatinde sich öffnende Mabigirital; in drei Absätzen mit 1,8 ‰ steigend, erreicht sie am westlichen Grabenrand auf 1 398 m Meereshöhe den höchsten Punkt¹⁾ der Bahn. Durch diese Linienführung werden die Schwierigkeiten fast gänz-

1) Demgegenüber sei darauf hingewiesen, daß die beiden Wasserscheiden der Ugandabahn im Kikuyu- und Maugebirge auf 2 340 und 2 545 m Meereshöhe, also rund je 1 150 m höher liegen, als die entsprechenden beiden Wasserscheiden der künftigen Zentralbahn. Dagegen liegt die Grabensohle der Ugandabahn (mit 1 560 m Seehöhe) nur um 720 m höher als bei der Zentralbahn.

lich vermieden, die sich einer anderen, Kilimatinde näherkommenden Linie entgegenstellen, da die Berglehnen des Mbagiritales, verglichen mit den übrigen, schroff abstürzenden Hängen des Grabenrandes, den Charakter eines sanft und gleichmäßig abfallenden Mittelgebirges tragen. Während die Karawanenstraße von Mbaki über Kilimatinde in weitem Bogen über Ikurupa-Wamba nach Tabora geht, bleibt die Bahnlinie über Saranda führend nördlich von Kilimatinde und verläuft nach Überschreitung des Grabenrandes ziemlich geradlinig nach Tabora, wo sie auf 1 222 m Meereshöhe endigt. Hierbei wird neben einer erheblichen Verkürzung der Linie, der Vorteil erreicht, daß die Bahn die gut bevölkerten, am Südende der Wembäresteppe gelegenen, fruchtbaren Ikungugebiete berührt.

Die Gesamtlänge der Bahn ist auf 699 km bemessen, die stärkste Steigung, bei der Überschreitung des Ostafrikanischen Grabens, wird voraussichtlich 2 ‰ bis 2,5 ‰ nicht übersteigen, die schärfsten Bahnkrümmungen werden sich mit 200, in vereinzelt Fällen 150 m Halbmesser durchführen lassen. Die Spurweite beträgt wie bei der Bahn Daressalam—Morogoro, deren Fortsetzung sie bildet, 1,00 m. Bahnhöfe sind, außer 23 kleineren Zwischenstationen, vorgesehen in Kilossa, Kikombo, Kilimatinde, Ikungu und Tabora; diese Stationen bilden zugleich wichtigere Abschnitte der Betriebsstrecken und werden als Lokomotivheimatstationen mit den erforderlichen Lokomotivschuppen und Anlagen zur Versorgung mit Wasser und Heizstoffen, Magazinen, Dienst- und Übernachtungsgebäuden, kleinen Betriebswerkstätten usw. ausgerüstet. Die Eisenbahnwerkstätte in Daressalam wird entsprechend erweitert und eine zweite Werkstätte in Tabora mit den zugehörigen Verwaltungsgebäuden und Magazinen eingerichtet werden.

Bei der Wahl des Oberbaus waren folgende Erwägungen maßgebend:

Da der Bahn als einer großen Überlandbahn, die früher oder später auch bis nach Udjidji an den Tanganjikasee wird verlängert werden müssen, große und schwere Frachten zufallen werden, so erschien es geboten, den Oberbau so zu gestalten, daß er der Einführung schwerer Betriebslasten, insbesondere eines Lokomotivradruckes von 5 t gewachsen ist. Durch die Anwendung eines solchen (statt bisher 4 t) wird es ermöglicht, das Gewicht der Züge wesentlich zu steigern und damit die Leistungsfähigkeit der Bahn zu erhöhen, ohne die Zahl der Züge zu vermehren; dadurch aber läßt sich die Wirtschaftlichkeit des Betriebes gebotenen Falles wesentlich steigern. Mit Rücksicht auf die Schwierigkeit einer sorgfältigen Unterhaltung des Gleises im Schutzgebiet, wo gut ausgebildete Arbeitskräfte nur schwer zu haben sind, ist ferner auf eine solche Anordnung des Oberbaus Bedacht zu nehmen, die eine möglichst

ruhige und sichere Lage des Gleises auf die Dauer gewährleistet und dabei die möglichste Einschränkung der Unterhaltungsarbeiten zuläßt.

An Stelle der bei der Strecke Daressalam—Morogoro verwendeten 9 m langen Schiene von 21,4 kg metrischen Gewichts, von 105 mm Höhe und 46 mm Kopfbreite auf 10 1,90 m langen eisernen Schwellen, für 4 t Raddruck soll daher für die neue Linie die Gleisbauart 11a E der preußischen Nebenbahnen für 5 t Raddruck bei einer Fahrgeschwindigkeit bis zu 40 km/Std. zur Anwendung kommen. Der Schienenquerschnitt der Schiene 11a hat 115 mm Höhe und 58 mm Kopfbreite; die seitlichen Abrundungen des Kopfes werden indes nach einem Halbmesser von nur 10, statt 14 mm hergestellt, entsprechend der schärferen Abrundung in der Hohlkehle der Spurkränze bei den Fahrzeugen der meterspurigen Schutzgebietsbahnen. Das metrische Schienengewicht beträgt hiernach statt früher 21,4: 27,8 kg.

Für die Befestigung zwischen Schiene und Schwelle ist eine neue, etwas kräftigere, auch für die preußischen Staatsbahnen zur Einführung in Aussicht genommene Anordnung gewählt worden. Bei der bisher gebräuchlichen Anordnung wirkt die Klemmplatte lediglich in senkrechtem Sinne auf den Schienenfuß; dabei wird dieser aber nicht fest genug gehalten, so daß die Schiene etwas beweglich gegen die Schwelle bleibt. Hierdurch wird einerseits ein starker Verschleiß der Oberbauteile, andererseits das Wandern der Schienen auf den Mittelschwellen begünstigt. Die Klemmplatten und Haken sollen deshalb nicht mehr 50 oder 64, sondern 120 mm lang, entsprechend der Breite der Hakenplatten, gemacht werden und die Klemmplatten sich mit einer schrägen Fläche gegen eine entsprechend gestaltete Nase der Hakenplatte anlegen. Beim Anziehen der Hakenschraube wird dadurch der Schienenfuß fest in den Haken hineingepreßt.

Ferner soll zum Vorteil der Gleissteifigkeit und damit der Dauer-
güte des Oberbaus der Schwellenabstand von 1000 mm auf ein Maß nicht über 850 mm ermäßigt werden; bei 10 m Schienlänge, die wegen der Schwierigkeiten der Verschiffung und Verladung einstweilen beibehalten werden muß, sollen 15 Schwellen angewendet werden, so daß sich bei 500 mm Abstand am Stoße eine Schwellenteilung von 700 mm ergibt. Erst bei diesem, gegen früher wesentlich eingeschränkten Schwellenabstande wird es erreicht, daß der halbe Zwischenraum zwischen je zwei Schwellen von rund 220 mm Breite, nicht mehr größer ist, als die Stärke der Bettung unter den Schwellen. So lange die Bettungsschicht niedriger ist, als dieser halbe Zwischenraum, ist auch bei Verwendung bester Kleinschlagbettung zu befürchten, daß die Belastung der einzelnen Schwellen sich durch die Bettung hindurch auf den Erdkörper fortpflanzt, diesen

unter den Schwellen erheblich mehr belastet, als zwischen ihnen und dadurch seine Oberfläche verändert. Es bildet sich dann unter jeder Schwelle die bekannte trogförmige Einsenkung, die bei Niederschlägen das Wasser festhält; dadurch wird in immer wachsendem Maße eine Verminderung der Steifigkeit des Gleises herbeigeführt.

Um diese schädliche Umbildung des Untergrundes zu verhüten, ist bei der gegebenen Bettungsstärke von 25 cm von dem Mittel einer Vermehrung der Schwellen zur Verringerung ihres Abstandes in weitgehendem Maße Gebrauch gemacht worden. Dadurch werden geringer belastete Zwischenstreifen des Planums vermieden; die erhöhte Schwellenzahl sichert ein ruhiges Fahren, weil Einsenkungen und Verdrückungen der Gleise nicht vorkommen. Je fester der Oberbau in sich ist, desto seltener bedarf er des erneuten Durcharbeitens und Durchstopfens; je seltener aber die Bettung aus ihrer Gleichgewichtslage gebracht und neu durchgearbeitet zu werden braucht, je weniger sie den zerstörenden Einwirkungen der Stopfhacke ausgesetzt wird, desto länger brauchbar wird sie sich erhalten. Zieht man in Betracht, daß in den tropischen Ländern auf eine sorgfältige Gleisunterhaltung und gewissenhafte Ausführung der Stopfarbeiten noch weniger zu rechnen ist, als bei unsern heimischen Bahnen, so erscheint die mit Rücksicht hierauf gewählte engere Schwellenteilung um so mehr gerechtfertigt, als sie auch eine wesentliche Einschränkung aller Unterhaltungsarbeiten ermöglicht. Hoffentlich wird der beabsichtigte Zweck in vollem Maße erreicht. Das metrische gesamte Stahlgewicht des Oberbaues ist hiernach auf 132 kg für 15 Schwellen (127,17 kg bei 14 Schwellen) gestiegen. (Bei der Strecke Daressalam—Morogoro betrug es nur 85,7 kg).

Die Baukosten der Bahn sind auf 70 Millionen Mark, das sind rund 100 000 *sh* für das Kilometer,¹⁾ veranschlagt, darunter allein 24 Millionen Mark für Oberbau, wobei die beabsichtigte Einführung einer wesentlich stärkeren Schiene und einer engeren Schwellenteilung naturgemäß zu einer Erhöhung der Anschlagsumme nicht unerheblich beigetragen hat. An Bauzinsen sind 8,4 Millionen Mark und für die erste Ausstattung des Reservefonds 2,5 Millionen Mark vorgesehen, so daß sich das gesamte Anlagekapital damit auf 80,9 Millionen Mark erhöht. Die hierfür erforderliche Verzinsung und Tilgung erscheint durch die an früherer Stelle erörterte Steigerung der Gesamteinnahmen des Schutzgebiets ausreichend gewährleistet.

¹⁾ Der Bau der Ugandabahn war kostspieliger; die Angaben über die kilometerischen Baukosten der Ugandabahn schwanken zwischen 117 200 und 119 400 *sh*, wobei aber wohl Bauzinsen und Reservefonds nicht eingerechnet sind, da das Mutterland das Kapital dem Schutzgebiet zinsfrei hergegeben hat.

Die Bauzeit für die gesamte Bahn ist auf sechs Jahre veranschlagt. Die erste Baurate wurde auf nur 8 Millionen Mark bemessen, da wegen der erforderlichen ersten Einrichtung der Bauverwaltung der Baufortschritt des ersten Jahres erfahrungsgemäß gegenüber den Leistungen der späteren Jahre etwas geringer zu sein pflegt und ein großer Teil der Bauausgaben erst auf den später zu beschaffenden Oberbau kommt.

Wie bei den übrigen Bahnen dieser Vorlage sind auch hier die Zinsen während der Bauzeit bei Bemessung des Anleihebedarfs mit veranschlagt und sollen vom Kapital bestritten werden; dies erscheint wirtschaftlich gerechtfertigt, weil bei einer Erschließungsbahn der Einfluß auf Handel und Verkehr und auf die Hebung der Finanzkraft des Schutzgebiets erst mit Fertigstellung der Bahn einsetzt und erst dann in voller Nachhaltigkeit erwartet werden kann. Der Zinsbedarf ist für die ganze Bauzeit von sechs Jahren mit 4 % als Durchschnitt von der Hälfte des Baukapitals zu $\frac{70}{2} \cdot 0,04 \times 6 = 8,4$ Millionen Mark in Rechnung gestellt, da der Gesamtbedarf mit dem Fortschritt des Baues erst allmählich eintritt.

Bei den Verhandlungen in der Budgetkommission des Reichstags kam noch die Frage zur Erörterung, warum sofort bis Tabora gebaut werden müsse und ob es nicht genüge, zunächst nur den Bau bis Kilossa oder Kilimatinde zu bewilligen. Von der Regierung wurde darauf hingewiesen, daß wesentlich neue Gesichtspunkte für den Bahnentwurf nicht mehr zu erwarten seien und daß es daher geboten erscheine, die finanziellen Vorteile wahrzunehmen, die ein einheitlich geleiteter und durchgeführter größerer Bahnbau gegenüber einer stückweise in Angriff zu nehmenden Bauausführung biete. Die Verwaltung und der gesamte Bauapparat könnten dann von vornherein auf das ganze Unternehmen zugeschnitten werden und würden damit wesentlich billiger, auch der Baufortschritt werde dadurch beschleunigt.

Ferner wurde noch der Plan berührt, westlich von Mpapua, etwa bei Wumi aus der Stammlinie Daressalam—Tabora abzweigend, zur Erschließung des Iringahochlandes eine Bahn in südwestlicher Richtung an Uhehe vorbei, nach Bismarckburg oder Kiluta an das Südende des Tanganjikasees zu führen. Diese Linie würde nach dem Ergebnisse der angestellten Erkundungen besonders auf ihrem letzten Abschnitte wegen der hohen Randgebirge des Sees recht schwierig und kostspielig werden. Der Abstieg zum See würde bei Udjidji, dem gegebenen Endpunkte der westlichen Fortsetzung der Taborabahn, wesentlich leichter sein, weil dort der Mlagarassifluß eine tiefe Furche durch die Randgebirge gebrochen hat. Zur Erschließung des Uhehehochlandes würde dann noch eine etwa 100 km lange, sehr schwierige Gebirgsbahn nach der Station Iringa her-

zustellen sein, die von der Bismarckburger Linie etwa bei km 570, von Daressalam gerechnet, abzweigen und unter Umständen mit einigen Zahnradstrecken versehen werden müßte. Die Güter zwischen Uhehe und Daressalam würden demnach eine Fracht für 670 km zu tragen haben, was jedenfalls zu großer Vorsicht beim Angriff dieses Unternehmens mahnen müsse.

Auch die Erschließung der dichtbesiedelten und viel versprechenden Gebiete von Ruanda und Urundi im äußersten Nordwesten von Deutsch-Ostafrika mit Hilfe des schiffbaren Kagera und seiner gleichfalls schiffbaren Nebenflüsse kam zur Sprache; zu diesem Zwecke wäre eine kurze Eisenbahn von der Kimoanibucht südlich Bukoba bis an den Kagerafluß heranzuführen. So wünschenswert diese Verbindung auch sei, so müsse sie doch einstweilen hinter der Zentralbahn zurückstehen. Endlich wurde von einer Seite noch der Plan einer veränderten Nordbahn von Tanga über Mombo und durch das reiche Irangihochland über Kondoa-Irangi nach Tabora als der kürzesten Verbindung zwischen Unjamwesi und der Küste empfohlen. Diesem Plan stehen indessen die Nachteile des Hafens von Tanga, der, wie schon erwähnt, nicht tief genug und wesentlich kleiner ist als der von Daressalam, und der Umstand entgegen, daß die Überschreitung des ostafrikanischen Grabens, wie bei dem ursprünglichen Entwürfe der Nordbahn, im Norden erhebliche Schwierigkeiten bereitet, und daß die von dieser Linie auf große Länge zu durchschneidende Massaisteppe für die Ansiedlung von Weißen wenig geeignet erscheint.

c) Ankauf von Anteilscheinen der Ostafrikanischen Eisenbahngesellschaft.

In Verbindung mit dem Ausbau der Bahn von Morogoro ostwärts nach Tabora ist für den Erwerb der Anteile der Ostafrikanischen Eisenbahngesellschaft die Bereitstellung eines Betrages von 20 Millionen Mark beschlossen. Die Anteilscheine der gedachten Gesellschaft sind mit einer unbedingten Garantie des Reichs dahin ausgestattet, daß sie alljährlich zulasten des Reichs mit 3⁰/₀ verzinst und binnen 87 Jahren mit 120⁰/₀ ausgelost werden. Dabei verbleibt den Anteilseignern ein Genußschein, der ihnen die Hälfte der Dividende über 5⁰/₀ für die Lebenszeit des Eisenbahnunternehmens zusichert. Da die Ostafrikanische Eisenbahngesellschaft aus eigenen Mitteln zur Ausführung der Zentralbahn nicht in der Lage gewesen wäre, so hätte der geplante Neubau mit außerordentlich hohen Finanzierungskosten belastet werden müssen, die schließlich mittelbar dem Reiche zur Last gefallen wären. Als die Ostafrikanische Eisenbahngesellschaft konzessioniert und vom Reich eine Zinsgewähr für ihre Anteile übernommen wurde, waren die Erfahrungen mit kolonialen Bahnunternehmungen noch so gering, daß außerordentliche Vorsicht ge-

boten schien; insbesondere mußte man damals befürchten, daß eine solche Eisenbahn nicht im Stande sein würde, die zur Deckung ihrer Betriebskosten notwendigen Einnahmen selbst aufzubringen. Die seitdem gewonnenen Erfahrungen, insbesondere auch bei der Usambarabahn und den Togoeisenbahnen, haben gezeigt, daß jene Befürchtung heute nicht mehr gerechtfertigt ist, so daß also das Risiko des Betriebes, dessen Ausschluß durch die gewählte Zinsgewähr beabsichtigt war, als nicht mehr vorhanden bezeichnet werden darf. Dieses Risiko sollte die Eisenbahngesellschaft übernehmen und das Reich von den Betriebszuschüssen befreit werden. Da aber die Gesellschaft weder über die für den Ausbau der Zentralbahn notwendigen Mittel, noch über genügende Betriebsreserven verfügt, so wäre dieses Risiko auch durch die gewählte Form nicht ausgeschlossen worden; denn selbst unter fortdauernder Zinsgewährleistung des Reichs hätte bei mangelnden Einnahmen der Bahnbetrieb eingestellt werden können. Um dieser Gefahr zu begegnen, hatte man der Gesellschaft einige Vorrechte eingeräumt, die nach verschiedenen Richtungen hin geeignet erscheinen, die gesunde Entwicklung des Schutzgebiets zu beeinträchtigen und wichtige Maßnahmen der Verwaltung von dem Belieben der Gesellschaft abhängig zu machen. Dazu gehört vor allem das Vorrecht auf den Weiterbau bis zum Viktoria-Nyansa und Tanganjikasee. Die Gesellschaft kann die Finanzierung hierfür aus eigenen Mitteln nicht übernehmen und würde, auch wenn sie dazu im Stande wäre, diese Bahnbauten ohne eine vom Reich zu erteilende Konzession nicht ausführen dürfen. Andererseits ist die Schutzgebietsverwaltung mit ihren Eisenbahnplänen insofern an die Gesellschaft gebunden, als diese bei jeder beliebigen Ausdehnung der Bahn nach Westen und Nordwesten keinesfalls übergangen werden darf, mithin auf die Bedingungen des Baues einen erheblichen Einfluß würde ausüben können. Es erscheint für den Fiskus ausgeschlossen, etwa durch neue gleichgerichtete oder abzweigende Staatsbahnlinien für die Zentralbahn einen Wettbewerb ins Leben zu rufen. Ferner ist der Gesellschaft neben erheblichen Landkonzessionen für fünf Jahre nach Eröffnung der Gesamtstrecke, d. h. bis zum 1. Januar 1913 Tarifhoheit zugesagt, deren Ausnutzung durch die Gesellschaft, für den Fall der Verlängerung der Bahn, leicht zu schweren Schädigungen des Schutzgebiets führen kann. Der Verkehr einer Eisenbahn bis Tabora mit über 900 km Gesamtlänge kann schwerlich ohne Sondertarife gedeihlich entwickelt werden; diese würden aber ohne Genehmigung der Gesellschaft nicht eingeführt werden können. Nur die Schutzgebietsverwaltung dürfte in der Lage sein, bei der Gestaltung der Tarife die rein wirtschaftlichen Gesichtspunkte mit den allgemein politischen zugunsten der Entwicklung des Schutzgebiets und seiner Finanzen in richtiger Weise in Einklang zu bringen.

Die Übernahme der Anteile würde für das Reich ein besonderes Wagnis nicht bedeuten, da die Einnahmen und Ausgaben des Betriebes der Linie Daressalam—Morogoro zurzeit annähernd im Gleichgewicht sind und bei weiterer Entwicklung ein gewisser Betriebsüberschuß wohl erwartet werden darf. Den Anteilseignern würde ein solcher aber erst zugute kommen, nachdem sämtliche Fonds der Gesellschaft entsprechend ausgestattet und der für das betreffende Jahr zu zahlende Zins- und Tilgungsbetrag (Annuität) des Reichs in Höhe von 713 000 *M* aus den Betriebseinnahmen gedeckt ist. Die Übernahme des Bahnbetriebs sichert ferner dem Schutzgebiet den Vorteil, daß damit mehrere seiner sonstigen Transportbetriebe vereinigt und mithin die vorhandenen Beamten und Bediensteten besser ausgenützt und zu gegenseitiger Aushilfe verwendet werden können. Abgesehen von all diesen Gesichtspunkten wird aber hierdurch dem jetzigen schweren Mangel abgeholfen, daß der wichtige Eisenbahnbetrieb der Einwirkung der Schutzgebietsverwaltung entzogen war und das wesentlichste Mittel, die Lasten des Reichs für das Schutzgebiet in angemessenen Grenzen zu halten, in einer dem Monopol nicht unähnlichen Gestalt Privathänden überlassen blieb.

Es ist daher für die Übertragung der Anteile der Gesellschaft auf den Schutzgebietsfiskus, durch welche die Herrschaft über das Bahnunternehmen auf das Schutzgebiet übergehen soll, die Zustimmung aller bei der Begebung der Anleihe beteiligt gewesenen Banken gewonnen worden, und die Durchführung der geplanten Maßnahmen darf als gesichert gelten. Den Anteilseignern soll hierbei ein Preis gezahlt werden, der nicht höher ist, als der Kurs, zu dem sie vor annähernd zwei Jahren die Anteile erworben haben, ein Kurs, der damals als angemessen angesehen wurde, nicht nur für das Reich, sondern auch für die Käufer.

Hiernach bleibt die Ostafrikanische Eisenbahngesellschaft mit ihrer jetzigen Verwaltung in der Form eines selbständigen Privatunternehmens fortbestehen, das aber nunmehr tatsächlich einem Staatsunternehmen gleichkommt. Die führenden Kaufleute, die jetzt als Mitglieder des Aufsichtsrats an der Bahn beteiligt sind, behalten daher diese Führung auch künftig in der Hand und werden damit dem Unternehmen eine gute kaufmännische Leitung und Förderung sichern. Das Reich erspart sich dadurch einen sonst unvermeidlichen großen Beamtenstand und hält die Teilnahme einflußreicher Kreise an seinem wichtigen kolonialen Unternehmen aufrecht. Der Ostafrikanischen Eisenbahngesellschaft werden daher die Mittel zum Weiterbau nach Tabora gegen Verpfändung der Stammstrecke Daressalam—Morogoro und des jeweils fertigen Teils der Neubaustrecke darlehnsweise vorgeschossen.

II. Kamerun.¹⁾

Südbahn Duala—Edea—Widimenge.

In Kamerun ist gegenwärtig die durch Gesetz vom 4. Mai 1906 genehmigte, etwa 160 km lange Manengubabahn als Privatbahn im Bau; sie geht von der der Stadt Duala gegenüber auf dem rechten Ufer des Kamerunflusses liegenden Halbinsel Bonaberi aus, durchschneidet in nördlicher Richtung den Urwaldgürtel und endet zunächst landeinwärts bei den Manengubabergen. Diese Bahn kann man als die Nordbahn des Schutzgebiets ansehen; in ihrer dereinstigen Fortsetzung ist sie berufen, den Nordosten Kameruns und das anscheinend dicht bevölkerte Hochland zu erschließen, das sich über den Randabfall erhebt; dieser wird noch etwa 60 bis 100 km landeinwärts hinter dem jetzt geplanten Endpunkte der Bahn zu überwinden sein. Aus der Linienführung der Manengubabahn ergibt sich, daß sie nicht geeignet ist, den Süden und Südwesten der Kolonie zu öffnen, also insbesondere diejenigen Gebiete von Kamerun zu erschließen, die einer sicheren wirtschaftlichen und militärischen Grundlage besonders dringend bedürfen. Um diesen Zweck zu erfüllen, wird der Bau einer Eisenbahn von Duala über Edea nach Widimenge vorgeschlagen. Für diesen Entwurf sind in erster Linie Erwägungen politischer und militärischer Art maßgebend, und diese erheischen auch seine alsbaldige Ausführung.

Militärische und politische Begründung.

Während sich der Einflußbereich der Regierung in Kamerun bis etwa zum Ende des vorigen Jahrhunderts im wesentlichen auf die Küstenbezirke beschränkt hatte, wurde durch die Anlage der Nyokostation im Südosten und bald darauf durch das Vordringen der Schutztruppe bis zum Tschadsee mit einem Schlage das gesamte Innengebiet in den Bereich des Gouvernements einbezogen. Durch Vermehrung der Schutz- und Polizeitruppe, sowie durch Anlage einer Reihe von Stationen versuchte man, das Eroberte endgültig für die deutsche Herrschaft zu sichern. Wenn auch im Laufe der Jahre zahlreiche Völkerstämme zur Anerkennung der deutschen Oberhoheit gebracht wurden, so sind doch noch in verschiedenen Teilen des Schutzgebiets unabhängige Völkerschaften geblieben, die sich schwerlich ohne Kampf unterwerfen werden. Mit der zunehmenden Erschließung des Landes haben sich die Reibungsflächen im Verkehr mit den Eingeborenen erheblich vermehrt. An die Stelle der einheimischen Herrscher ist die deutsche Verwaltung getreten, die an die Eingeborenen neue und ungewohnte Anforderungen stellt. Der siegreichen

¹⁾ Vgl. Übersichtskarte Blatt II, No. 2.

Truppe ist der rübrige deutsche Kaufmann auf dem Fuße gefolgt und hat seine Handelsstationen bis an die äußerste Süd- und Ostgrenze und in das Tschadseegebiet vorgeschoben. Wo der Handel die Form des Waren- und Karawanenhandels annimmt, ist die Gefahr erheblicher Interessengegensätze noch größer. Besondere Beachtung verdient in dieser Beziehung der Gummihandel, wie er sich im äußersten Südosten der Kolonie, in der Gegend des oberen Njong und Dume entwickelt hat; der Gummi bildet hier neben dem Elfenbein fast den einzigen Gegenstand der Ausfuhr. Hunderttausende von Trägern sind mit diesen Transporten beschäftigt, die das Schutzgebiet seiner ganzen Tiefe nach durchqueren. Abgesehen von den Ausschreitungen, die sich die Karawanen häufig gegen die Eingeborenen zu schulden kommen lassen, muß diese Form des Handels, bei der erheblichen Schwierigkeit der Unterbringung und Verpflegung so großer Menschenmassen, zu schweren Belästigungen der Bevölkerung, zu einer Verödung der Handelsstraßen und zu Aufstandsgelüsten im Lande führen. Längere und umfangreiche Unruhen sind in den Gummibezirken bereits hervorgetreten. Langjähriger schwerer Kämpfe bedurfte es, um die Stämme der Njems und Makas zwischen dem Dscha und dem oberen Njong zu unterwerfen, die sich an den in ihr Gebiet eingedrungenen Händlern und Karawanen vergangen hatten. Gleichwohl können jene Stämme keineswegs als völlig unterworfen gelten, das Feuer scheint unter der Asche fortzuglimmen; diese Bewegungen können sich, begünstigt durch die Form des Handels im Gummigeschäft, leicht weiter ausdehnen. Dabei hat sich durch den Karawanenhandel eine gewisse Annäherung unter den Stämmen des Südens vollzogen, und die Sprache der Jaundes, des fortgeschrittensten Stammes, ist zu einem allgemeinen Verständigungsmittel im ganzen Süden geworden. Ferner sind die Aufspeicherung großer Waffen- und Munitionsvorräte in früheren Jahren, und die Zunahme alter ausgedienter Soldaten der Schutz- und Polizeitruppe im Jaundebezirk Momente, deren Bedeutung für die Möglichkeit von Verwicklungen nicht unterschätzt werden darf. Trotz aller Versuche der Regierung, diese Gefahrenquellen einzudämmen, bleibt die Gefahr eines Aufstandes bestehen, und sie wird um so größer in dem Augenblick, wo eine Stockung im Gummihandel eintreten sollte. Auf die Erzeugung von Gummi ist zurzeit das ganze wirtschaftliche Leben im Südbezirk gegründet. Weite Landstrecken der Bezirke von Kribi, Lolordorf, Jaunde und zum großen Teil auch von Ebolowa liegen wirtschaftlich brach. Das Land bringt nichts mehr als farbige Händler und Träger hervor, die sich der fieberhaften Jagd auf Gummi widmen. Kommt es zu einer wesentlichen Einschränkung in der Erzeugung oder Ausfuhr des Gummis, so tritt voraussichtlich eine allgemeine Krisis ein. Wenn sich,

wie leider zu befürchten, der Gummireichtum vorübergehend erschöpft, was auch trotz massenhaften Nachpflanzens von Kautschukbäumen kaum zu verhindern ist, so steht der Südbezirk vor einer schweren wirtschaftlichen Gefahr, die leicht eine politische Krisis und damit einen Aufstand nach sich ziehen kann.

Diesen Gefahren gegenüber erscheinen die augenblicklichen Machtmittel der Regierung als ungenügend, denn im ganzen Südbezirk stehen nur 3 Kompanien Schutztruppen und 200 Mann Polizei; diese aber auch nicht in geschlossenen Verbänden, sondern auf die einzelnen Posten der Verwaltungsbezirke verteilt. Die Vermehrung der Streitkräfte im Süden würde eine sehr kostspielige Maßregel sein, aber eine vorbeugende Wirkung kaum erzielen. Bei dieser Sachlage bietet sich als einzige Lösung, die gleichzeitig die Hauptquelle der Gefahr durch Beseitigung des Karawanenhandels wesentlich vermindern würde, die Herstellung einer Eisenbahnverbindung zwischen der Küste und den gefährdeten Bezirken. Ausgangspunkt an der Küste kann nur Duala sein, wo die Reserve der Truppe und die Bestände an Kriegsmaterial wegen der zentralen Lage des Platzes und der ausgezeichneten Hafenverhältnisse vereinigt bleiben müssen. In den oberen Teilen des Njongflusses, jedenfalls von dem Orte Widimenge aus stromaufwärts, steht eine für Dampfbarkassen jederzeit fahrbare Wasserstraße von über 200 km Länge zur Verfügung; sie ist nur durch eine etwa 60 km breite Landverbindung von dem bis an die Ostgrenze des Schutzgebiets schiffbaren Dumefluß getrennt. Es bedarf also zunächst nur der Herstellung dieses fehlenden Eisenbahnverbindungsgliedes zwischen dem schiffbaren Njong und dem Hafen von Duala, um künftig Truppen und Kriegsmaterial in wenigen Tagen an die gefährdetsten Punkte des Schutzgebiets werfen zu können. Der Bau dieser Bahn ist daher von allen Bahnplänen der Kolonie der dringendste und seine Inangriffnahme aus den dargelegten militärischen und politischen Gründen geboten.

Wirtschaftliche Gründe und Vorteile.

Aber noch andere gewichtige Gründe sprechen dringend für den Bahnbau: Die jetzige Hauptform des Handels, der Karawanenverkehr, arbeitet, wie schon angedeutet, der Aufgabe, eine zahlreiche, gesunde und arbeitsgewohnte Eingeborenenbevölkerung zu schaffen, geradezu entgegen; er fordert zahlreiche Opfer an Leben und Gesundheit der Träger, bringt sie körperlich und moralisch herunter und macht sie zu Nomaden. Männer, besonders aber Weiber und Kinder, schleppen wochenlang ihre schweren Lasten bei schlechtesten Unterkunftsverhältnissen, mangelhafter oder ungewohnter Verpflegung, jeder Witterung ausgesetzt, durch die sumpfigen,

fieberversuchten Niederungen und über steile Gebirgszüge dahin; sie bringen der Bevölkerung der durchzogenen Landstriche ansteckende Krankheiten und nehmen ihrerseits solche auf. Der Zug der großen Pockenepidemien der beiden letzten Jahre ist vorzugsweise den Haupt handelsstraßen gefolgt. Schon heute machen sich die Merkmale der Entartung selbst bei den kräftigen Volksstämmen geltend und die Eingeborenen des Südbezirks lassen sich nur schwer zu regelmäßiger Arbeit gewinnen. Die Aufhebung dieser Trägerwirtschaft ist daher zur Erhaltung einer leistungsfähigen Bevölkerung unbedingt geboten. Nur so können genügend Hände frei gemacht werden zu schaffender Arbeit, besonders für Volkskulturen in größerem Umfange. Die bisherigen Bestrebungen der Regierung nach dieser Richtung scheiterten an der Inanspruchnahme der Eingeborenen für die Bedürfnisse des Handels, der Plantagen und der Regierung selbst. Daß nur mit Anlage der Bahn in den von ihr durchschnittenen Bezirken eine geordnete Verwaltung eingeführt werden kann, eine Wirkung, deren Bedeutung nicht hoch genug zu bewerten ist, sei nur nebenher angedeutet.

Das Schutzgebiet erscheint wohl in der Lage, die Mittel für den Bahnbau selbst aufzubringen; denn der Wert seines Gesamthandels hat sich in der Zeit von 1896 bis 1906 von 9 320 000 auf 23 250 000 \mathcal{M} gehoben; für das Jahr 1907 ist ein Gesamthandel von etwa 30 000 000 \mathcal{M} zu erwarten, so daß dieser also in den letzten 12 Jahren von 1896 bis 1907 auf das Dreifache gestiegen ist. Die eigenen Einnahmen des Schutzgebiets sind noch stärker gestiegen; 1896/97 betrug sie rund 654 000, 1906: 3 442 000 \mathcal{M} , 1907 ist auf 3 800 000 \mathcal{M} zu rechnen; das bedeutet eine Steigerung in den letzten 12 Jahren auf mehr als das Sechsfache, die sich bisher ohne das Hilfsmittel von Eisenbahnen vollzogen hat. Mit der Fertigstellung der Manengubabahn im Jahre 1909 und der Vollendung der geplanten Südbahn darf auf einen weiteren beträchtlichen Aufschwung des Handels und eine entsprechende Steigerung der Einnahmen des Schutzgebiets gerechnet werden. Mit seiner fortschreitenden Entwicklung steigen allerdings auch die Ausgaben der Verwaltung. Scheidet man hierbei die Kosten des militärischen Schutzes und die größeren einmaligen Ausgaben, die zumeist werbenden Zwecken dienen, aus, so erhält man für die letzten Jahre von 1904 bis 1907 das Ergebnis, daß die Einnahmen die fortlaufenden Ausgaben um durchschnittlich 17 % übersteigen und daß dieser Überschuß eine jährlich steigende Richtung aufweist; für 1908 wird sich voraussichtlich ein Überschuß von 350 000 \mathcal{M} ergeben. Mit Eröffnung der ersten 150 km der Bahn bietet sich ferner die Möglichkeit, in dem volkreichen Edeabezirk eine Eingeborenensteuer in barem Gelde einzuführen, die nach Vollendung der Bahn auf den Jaundebezirk ausgedehnt werden kann.

Die Wahl der Linie von Duala über Edea nach Widimenge ist für die Rentabilität des Unternehmens außerordentlich günstig. Die Bahn wird hinsichtlich ihrer Ertragsfähigkeit nicht auf den Handel des Südbezirks angewiesen sein, vielmehr kann für ihre erste Teilstrecke von etwa 150 km, deren Eröffnung in 2 $\frac{1}{2}$ bis 3 Jahren zu erwarten ist, eine gute Lebensfähigkeit vorausgesetzt werden. Das Bakokoland, in das die Bahn von Duala aus alsbald eintritt, gehört zu den fruchtbarsten und dichtest bevölkerten Gebieten von ganz Kamerun. Die Hauptausfuhrerzeugnisse sind Palmöl und Palmkerne. Ebenso wie im Bereich der Manengubabahn kommen zwischen Sanaga und Njong die Ölpalmen in ausgedehnten Waldbeständen vor. Bei der gebirgigen Gestaltung des Landes und den schlechten Wegeverhältnissen muß ein großer Teil dieser Erzeugnisse im Lande jetzt ungenutzt verkommen. Gleichwohl sind auch die jetzigen Ausfuhrmengen schon sehr beträchtlich, so daß sie mit den entsprechenden Einfuhrmassen genügen, um die Bahn zu ernähren. Dieser Handel des von der Bahn auf die ersten 150 km durchschnittenen Gebiets ist in der Statistik der Handelsbewegung des Dualabezirks mit enthalten. Seine Aus- und Einfuhr betrug im Jahre 1906: 28 000 t und ist für das Jahr 1907 auf 35 000 t zu veranschlagen; hiervon sind 5 000 t abzurechnen, die an der Küste verbleiben, die übrigen 30 000 t verteilen sich ziemlich gleichmäßig auf den Bezirk der Manengubabahn, den Jabassibezirk und den Bereich der geplanten Bahn. Dieser würde also für den Anfang ein Transport von 10 000 t zufallen, eine Zahl, die in den Zählungen der Lasten auf dem Wege Edea—Jaunde ihre Bestätigung findet. Bis zur Vollendung des ersten Teils der Bahn im Jahre 1911, kann auf eine Steigerung dieser Zahl um etwa 2 000 t gerechnet werden, so daß also die erste Teilstrecke von 150 km bei ihrer Eröffnung eine Güterbeförderung von 12 000 t, ohne die Frachten der Regierung, zu leisten hätte. Abgesehen von den Erzeugnissen der Ölpalme, deren Ausfuhrgrenze etwa 100 km landeinwärts liegt, wird zurzeit aus dem Bakokobezirk nur Gummi und Elfenbein in geringeren Mengen ausgeführt. Die übrigen geringwertigen Erzeugnisse, wie namentlich Mais und Erdnüsse, dienen lediglich dem Verbrauch im Lande, da sie die hohen Transportkosten nicht vertragen. Diese Kulturen werden sich durch die Bahn zu einer außerordentlichen Blüte entfalten. Auch dem Tabak und voraussichtlich auch dem Kakao ist eine gute Zukunft vorherzusagen. Weitere ausgiebige Frachten werden der Bahn aus den Edel- und Bauhölzern erwachsen, die sich überall in den dichten Urwäldern finden, welche die Bahn durchschneidet und deren Ausbeutung abseits der Flüsse erst mit Fertigstellung der Bahn ermöglicht wird.

Ähnliche Verhältnisse findet die Bahn im Jaundebezirk, dessen

Bestand an Gummipflanzen den des Bakokobezirks erheblich übertrifft. Auch hier gedeihen die vorgenannten Erzeugnisse vorzüglich, auch hier werden ausgedehnte Pflanzungen der Eingeborenen entstehen, die der Bahn Massenfrachten zuführen werden. Im Jaundebezirk werden der Bahn auch größere Transporte von Pferden, Rind- und Kleinvieh zufallen, die aus den Hauptzuchtgebieten Adamaua und der Tschadseegegend stammen und von dorthier in gutem Zustande in das Jaundegebiet gelangen; erst auf dem Weitermarsch nach der Küste durch die verseuchten Urwaldgebiete erliegen sie der Tsetsegefahr.

Ferner erschließt die Bahn die dicht bevölkerten Bezirke der Bakokos und Babimbis, die sich bisher gegen die europäische Kultur feindlich verhielten, und besonders berufen erscheinen, den Arbeiterersatz für die Plantagen und gewerblichen Betriebe der Küste zu bilden. Dies wird auch der schnellen und günstigen Entwicklung des Personenverkehrs auf der geplanten Bahn zugute kommen. Zu diesen Frachten aus den von der Bahn selbst durchschnittenen Gebieten werden zum Teil auch noch die Gütertransporte des Südbezirks treten, sobald die Bahn die Grenze der Schiffbarkeit des Njong erreicht. Fast der ganze Handel des Südbezirks liegt in der Gegend des oberen Njong und Dume; von dem zurzeit etwa 7 000 t betragenden Ein- und Ausfuhrhandel werden mindestens 4 000 t der Bahn zufallen und die Frachten aus dem weiter entfernten Innern werden voraussichtlich schnell zunehmen. Der Verkehr aus den Quellgebieten des Sanaga, also aus den Sultanaten Joko, Tibati, Ngaumdere, Bertua und auf der anderen Seite aus dem Lomiebezirk und selbst aus Teilen des Ebolowabezirks wird sich an die Bahn und ihren Zubringer, den oberen Njong, heranziehen und sich dabei beträchtlich steigern, da er bisher an den hohen Kosten und Mängeln des Trägerverkehrs krankte. Bei geeigneten Frachtsätzen werden billige Massengüter auch noch von hier aus an die Küste absatzfähig werden. Auch die Ufergebiete des Njong und seiner Nebenflüsse enthalten größere Mengen Ölpalmen und in den Überschwemmungsgebieten gedeiht vorzüglicher Reis. Nördlich des oberen Njong und Dume erscheint der Anbau von Baumwolle Erfolg versprechend. Auch eine Ablenkung des Durchgangsverkehrs aus den nördlichen Teilen des Französisch-Kongo von seinem bisherigen langwierigen und kostspieligen Wege über den Kongo dürfte nicht ausgeschlossen sein.

Linienführung.

Die Linie beginnt in Duala auf dem linken Ufer des Wuri an einer Stelle, die zur Herstellung ausgedehnter Kaianlagen gut geeignet ist, wendet sich im Bogen nach Südosten, überschreitet den Dibambafuß und

führt nahe bei Ndogosum vorbei, nach Überbrückung des Sanagafusses am unteren Ende seiner zeitweise schiffbaren Strecke, nach Edea, das etwa bei km 90, auf 70 m Meereshöhe, erreicht wird. Auch eine andere, etwa 30 km nördlich Duala aus der Manengubabahn abzweigende Linie über Bonapenda wurde untersucht, aber wegen größerer Baulänge und schwieriger Streckenverhältnisse als wesentlich ungünstiger aufgegeben. Von Edea aus soll die Linie in östlicher Richtung weitergeführt werden, den Kelefluß bei Ndogngond überschreiten und bei Onanabesa das rechte Ufer des Njong unweit der Tappenbeckschnellen auf etwa 700 m Meereshöhe erreichen; von da folgt sie dem Njong und endet bei Widimenge. Auf die letzten 100 km vor Widimenge ist noch zu untersuchen, ob eine kürzere, etwas nördlicher gelegene Linie möglich ist, die näher an die wichtige Station Jaunde heranführen würde.

Die Bahn ist vorläufig auf 360 km Baulänge und auf 100 Millionen Mark Baukosten (111 100 \mathcal{M} für das Kilometer) veranschlagt. In der beträchtlichen Höhe dieser Kosten kommt zum Ausdruck, daß die Bahn vielfach durch sehr schwieriges, stark durchschnittenes Gelände zu führen ist. Als Spurweite ist, wie bei der Manengubabahn, die 1 m-Spur vorgesehen. Als Oberbau soll der schwerere Oberbau No. 11aE mit enger Schwellenteilung, wie bei der Bahn Morogoro—Tabora verwendet werden, da der Bahn voraussichtlich ein starker und schwerer Frachtverkehr zu fallen wird. Als stärkste Steigung ist 1 : 50 oder 2⁰/₁₀₀, als kleinster Halbmesser für die Bahnkrümmungen 200, im Notfalle 150 m in Aussicht genommen. Die gesamte Bauzeit ist auf 5 Jahre, die erste Baurate für das Jahr 1908 auf 4 Millionen Mark bemessen. Im gesamten Baukapital von 44 Millionen Mark sind für Bauzinsen 4 Millionen Mark und für die erste Ausstattung des Reserveaufonds 200 000 \mathcal{M} vorgesehen.

In der Ertragsberechnung der Bahn ist ein Verkehr von 12 000 t für das Jahr 1911, und von 16 000 t für das erste Betriebsjahr 1913 der ganzen Bahn angenommen; diese Frachten werden zu etwa zwei Drittel über die ganze Strecke zu befördern sein. Dies ergibt eine Verkehrsleistung von 3,84 Millionen Tonnenkilometern, und zu einem Durchschnittsatz von 3 \mathcal{M} für 1 km und 100 kg, eine Verkehrseinnahme von 1 152 000 Mark. Dazu kommen 1 000 t Gummi und Elfenbein zum Satze von 75 \mathcal{M} für 1 km und 3 000 t Einfuhrgüter zum Satze von 40 \mathcal{M} für 1 tkm, die über die ganze Bahn gehen; das ergibt eine weitere Einnahme von $1000 \cdot 360 \cdot 0,75 = 270\,000 \mathcal{M}$ und $3000 \cdot 360 \cdot 0,40 = 432\,000 \mathcal{M}$. Als Einnahme aus dem Personenverkehr ist nach dem Ergebnis der Togobahn (von Lome nach Palime) der dort im ersten Betriebsjahr bereits übertroffene Satz von 700 \mathcal{M} für das Kilometer, mit $700 \cdot 360 = 252\,000 \mathcal{M}$ angenommen. Hiernach ergibt sich eine Gesamteinnahme von 2 106 000 \mathcal{M} .

Bei Voraussetzung eines Betriebskoeffizienten von 0,45 (bei der Usambarabahn betrug er 1907: 0,36) erhält man eine Betriebsausgabe von 947 700 *M* oder 2 600 *M* für das Kilometer. (Bei der Usambarabahn beträgt die kilometrische Betriebsausgabe 1 100 *M*, bei den Togobahnen 2 240 *M*.) Danach würde ein Überschuß von 1 158 300 *M* verbleiben. Nach Abzug einer Rücklage von 198 000 *M* in den Erneuerungsfonds würden also im ersten Jahre bereits rund 960 000 *M* für den Zinsen- und Tilgungsdienst des Anlagekapitals zur Verfügung stehen. Die hierzu weiter noch erforderlichen Beträge werden aufgebracht aus der allgemeinen Steigerung der Einnahmen des Schutzgebiets, nämlich der Zölle, allgemeinen Einnahmen, Hafenabgaben und Landungsgebühren, Eingeborenensteuer und Ersparnisse an Frachtkosten für den Regierungsbedarf.

Bei den Verhandlungen in der Budgetkommission des Reichstags kam ein Gegenentwurf der sogenannten Batangafirmen, die an dem südlichen Teil der Küste von Kamerun ansässig sind, zur Besprechung; danach soll eine kürzere und billigere Bahn bevorzugt werden, die von einem der Südplätze der Küste, Kribi oder Longji ausgehen und auf kürzestem Wege, etwa über Ebolowa, an den oberen Njong führen würde, eine Linie, deren allgemeine Erkundung auf Kosten der Batangafirmen bereits beschlossen und in der Ausführung begriffen ist. Gegen diesen Vorschlag wurde geltend gemacht, daß eine Ausmündung der geplanten Bahn bei Kribi, Longji oder Plantation zunächst Ausgaben von Millionen für neu zu schaffende Hafenanlagen nach sich ziehe, und daß die offene Reede von Kribi der Brandung ebenso ausgesetzt sei, wie die von Swakopmund und dort ein Hafen wohl überhaupt nicht hergestellt werden könne. Auch die von den Firmen angebotene finanzielle Garantie für die von ihnen bevorzugte Linie erscheint unzureichend, da sie nur auf fünf Jahre geleistet werden soll. Auf die Strecke Duala—Edea zu verzichten, ist nicht angängig, da die schwierigen Wasserverhältnisse des Sanaga während der trockenen Jahreszeit einen Stromverkehr nicht zulassen, während die militärischen Interessen die Möglichkeit verlangen, Truppen jederzeit von Duala auf kürzestem Wege in die dichtbevölkerten Südgebiete zu werfen. Auch darf erwartet werden, daß Duala mit seinen Flußmündungen in Zukunft sich zu einem der besten Häfen der afrikanischen Westküste herausbilden wird. An diesem Ausgangspunkte für die neue Bahn wurde daher festgehalten und die Regierungsvorlage angenommen, ohne das Ergebnis der Untersuchung des Geländes für den Entwurf der Batangafirmen abzuwarten.

III. Togo.¹⁾**Die Hinterlandbahn Lome—Atakpame.**

Das Schutzgebiet Togo erstreckt sich, bei einer durchschnittlichen Breite in Richtung von West nach Ost von etwa 175 km, auf etwa 560 km von Süd nach Nord; die Südgrenze an der Küste hat leider nur eine Länge von 50 km. Um die langgestreckte Fläche des Schutzgebiets für den Verkehr mit der Küste zu erschließen, würde eine möglichst zentral gelegene, das Land von Süd nach Nord durchschneidende Bahn notwendig sein, die das Rückgrat für den Verkehr bildet und an die sich Stichbahnen oder Fahrstraßen als Zubringer grätenförmig anschließen könnten. Eine solche Bahn findet in dem sogenannten Togogebirge, das von Süd-Südwest nach Nord-Nordost verläuft, ein erhebliches Hindernis. Eine Überschreitung dieses Gebirges durch eine Bahn zwischen Bame und Kpewe südwestlich oder nordwestlich von Misahöhe, am Françoispaß (über den zur Zeit eine Fahrstraße gebaut wird) würde nur unter Aufwendung sehr beträchtlicher Mittel durchführbar sein; die Steigungen einer solchen Bahn würden die Beförderung größerer Gütermengen, geschweige denn von Massengütern, nicht gestatten. Erst im nördlichen Teile des Gebirges gestaltet sich, wie durch Erkundungen festgestellt, das Gelände so, daß sich die Möglichkeit eines Bahnüberganges bietet. Hiernach erscheint eine Verlängerung der bestehenden Bahn Lome—Palime, die im Jahre 1904 bewilligt und am 27. Januar 1907 für den allgemeinen Verkehr eröffnet wurde, in nordwestlicher Richtung ausgeschlossen; eine Weiterführung zur Erschließung des Innern könnte nur mit Abbiegung nach Osten, am Ostrande des Togogebirges entlang, auf beträchtlichem Umwege erfolgen, so daß Atakpame auf etwa 120 km erreicht würde; aber auch diese neu zu erbauende Strecke Palime—Atakpame würde wegen ihrer starken Steigungen und verlorenen Gefälle für den Massenverkehr aus dem Hinterlande nicht in Betracht kommen und für Betrieb und Unterhaltung wesentlich ungünstigere Verhältnisse aufweisen, als eine unmittelbare Bahnverbindung von Atakpame mit der Küste. Letztere würde eine Gesamtlänge von 180 km erhalten, während die Linie auf dem Umwege über Palime $119 + 120 = 239$ km lang, also 59 km länger werden würde. Dazu kommt, daß die kilometrischen Baukosten der Strecke Palime—Atakpame sich auf etwa 72 000 *M* belaufen würden, während die für die unmittelbare Verbindung Lome—Atakpame auf nur 60 000 *M* zu veranschlagen sind. Letztere verdient daher aus wirtschaftlichen und technischen Rücksichten umsomehr den Vorzug, weil sie auch ein wertvolles und großes Gebiet neu aufschließt. Die Bahn statt in Lome, in

¹⁾ Vgl. Übersichtskarte Blatt II, No. 3.

Anecho entspringen zu lassen, kann nicht empfohlen werden, da, um dies zu ermöglichen, in Anecho eine besondere Landungsstelle errichtet werden müßte; dies würde einen einmaligen Kostenaufwand von etwa $1\frac{3}{4}$ Millionen Mark erfordern und außerdem würde die dauernde Besetzung einer zweiten Landungsstelle mit besonderer Zoll- und Betriebsaufsicht eine Steigerung der laufenden Ausgaben um rund 133 000 M jährlich nach sich ziehen. Außerdem würde die Bahn von Anecho über Game gegen die Linie von Lome aus eine Mehrlänge von etwa 10 km erhalten, womit eine weitere unwirtschaftliche Steigerung der einmaligen und dauernden Aufwendungen verbunden sein würde. Dazu kommt, daß Anecho wegen seiner ungünstigen Gesundheitsverhältnisse — das Gelbfieber ist dort endemisch — sich nicht zur Ausgestaltung als Verkehrsausgangspunkt für eine größere Bahn eignet. — In ihrem südlichen Endabschnitt wird die neue Bahn allerdings in den Wirkungsbereich der vorhandenen Lome-Palimebahn fallen und dieser insoweit vielleicht etwas Abbruch tun; weiterhin begrenzt aber der Schiofluß, der bei Hochwasser wegen seiner Überschwemmungen nur schwer und mit Gefahren zu überschreiten ist, den Wirkungsbereich der vorhandenen Linie, so daß die auf dem linken Ufer des Schio liegenden Landschaften dem Verkehrsgebiet der neuen Bahn zufallen. Hier ist also ein Wettbewerb zwischen beiden Bahnen nicht zu befürchten.

Der Umfang des zurzeit bestehenden Verkehrs auf dem Wege Lome—Atakpame ergibt sich daraus, daß für den gesamten Frachtverkehr im Kalenderjahr 1906 nachweislich 52 411 Tagewerke im Dienst der Träger und Wagenzieher geleistet worden sind. Hierbei sind die zahlreichen Transporte, die von Eingeborenen, kleinen Händlern und Geschäftsleuten auf eigene Rechnung bewirkt wurden, nicht berücksichtigt. Nach den Zählergebnissen im Januar und Februar des Jahres 1906 hat sich der Gesamtverkehr auf der Straße Lome—Atakpame belaufen

	am Schio	auf	332 238	Fußgänger,	498	Wagen,
ferner nach Zählungen	von April bis September	für das Jahr	1907			
	bei Suluga	auf	186 605	Fußgänger,	1 347	Wagen,
	am Schio	„	122 111	„	1 154	„
	„ Haho	„	171 701	„	1 129	„

Diese Zahlen lassen erkennen, wieviel Menschenkraft, die jetzt zu Träger- und Wagenzieherdiensten in Anspruch genommen wird, durch eine Eisenbahn für eine schaffende Tätigkeit freigemacht werden könnte. Die Beförderungskosten berechnen sich zurzeit für das Tonnenkilometer beim Trägerdienst auf 0,80 M , auf zweirädrigem Karren mit 3 Wagenziehern auf 0,55 M , auf vierrädrigem Wagen mit 8 Wagenziehern auf 0,54 M .

Zugtiere werden zum Ziehen von Wagen nicht verwendet, da sie gegen die vorhandenen Krankheiten nicht widerstandsfähig und, weil dieser Arbeit ungewohnt, nicht leistungsfähig sind. Nach den Frachtsätzen und der Güterklassifikation der Bahn Lome—Palime berechnet, würde sich auf der neuen Bahn Lome—Atakpame (von 180 km Betriebslänge) der jetzige Frachtsatz für 1 t auf vierrädrigen Wagen, von Eingeborenen gezogen, von 91 \mathcal{M} ermäßigen auf:

- 72 \mathcal{M} für europäische Manufakturwaren und Palmöl;
- 36 „ „ Salz, gepreßte Rohbaumwolle, Palmkerne, Mais, Erdnüsse;
- 18 „ „ Baumwollsaat, Schi-Nüsse.

Durch diese Verbilligung der Frachten wird der Güterverkehr außerordentlich zunehmen, weil dadurch eine Reihe von Erzeugnissen wie Palmkerne, Palmöl, Mais, Erdnüsse, erst aus dem Atakpamebezirk ausfuhrfähig wird. Wenn auch der zu erwartende Verkehr schwer abzuschätzen ist, so bietet doch die Verkehrsentwicklung auf der Lome-Palimebahn (119 km) einen guten Anhalt: deren Betriebseinnahmen haben für die Monate Februar bis Dezember des ersten Betriebsjahres 1907 betragen im ganzen 250 920 \mathcal{M} oder 2 300 \mathcal{M} für das Kilometer und Jahr; davon kommen rund 32 % auf Personenverkehr. — Die erhöhte Sicherheit der Beförderung wird besonders dem Kautschuk- und Geldtransport zugute kommen, der bisher unter Diebstahl und Beraubung häufig zu leiden hatte. Die Ersparnis an Arbeitskraft, die die Bahn mit sich bringen wird, ergibt sich aus der Berechnung, wonach gegenwärtig zur Beförderung einer Tonne zwischen Lome und Atakpame

durch Träger	174,
„ zweirädrigen Karren	75,6 und
„ vierrädrigen Karren	72,8 Tagewerke

erfordert werden.

Hinsichtlich der militärischen Bedeutung der geplanten Bahn ist anzuführen, daß abweichend vom Süden des Schutzgebiets, dessen Bevölkerung, den zahlreichen kleinen Landschaften entsprechend, politisch stark zersplittert ist, im Norden, so besonders im Bezirk Mangu-Jendi und Sokode-Bassari größere politische Verbände vorkommen; sollten hier infolge unvorhergesehener Umstände Erhebungen gegen die deutsche Herrschaft eintreten, so würde sich die politisch enge Zusammenfassung der Bevölkerung stark geltend machen; die Hinterlandbahn würde daher den Nachschub von Truppen und Kriegsmaterial nach Sokode-Jendi und Sansane-Mangu sehr erleichtern und die Hilfeleistung von der Küste her beschleunigen. Auch gegenüber dem Auftreten muhammedanischer Wanderprediger in Mangu-Jendi, die gelegentlich versucht haben, den

religiösen Fanatismus anzufachen, würde eine vorhandene Hinterlandbahn von guter Wirkung sein. Die volkreichen Stämme der Konkomba, Kabure, Losso, Tamberma und Moba in den Bezirken Sokode-Bassari und Mangu-Jendi haben zwar zurzeit noch wenig Berührung unter einander; mit zunehmender Hebung des Verkehrs ist aber zu erwarten, daß auch diese Stämme mit einander in Beziehung treten werden, so daß damit die Gefahr einer Erhebung gegen die deutsche Herrschaft zunimmt. Auch in diesem Falle wird die Hinterlandbahn Sicherheit bieten.

Wenn es auch beabsichtigt ist, alsbald nach Fertigstellung der Bahn Lome—Atakpame auch den Bau der nördlichen Strecke Atakpame—Banjeli in Angriff zu nehmen, für die eine allgemeine Erkundung bereits stattgefunden hat, so sind mit Rücksicht auf die Finanzlage des Schutzgebiets zunächst doch nur die Mittel für den ersteren Bau angefordert. Die Verlängerung ins Hinterland bis Banjeli ist für die Zukunft vorgesehen, weil sich dort wertvolle Eisenerzlager befinden, deren Abbau lohnend erscheint.

Nach dem Ergebnis der Erkundungen soll die Linie Lome—Atakpame etwa bei km 5 der Linie Lome—Palime von dieser in nördlicher Richtung abschnellen und im wesentlichen parallel östlich neben der Fahrstraße Lome—Atakpame verlaufend, über die Stationen Game, Nuatjä und Dadja ihr Endziel mit einer Gesamtlänge von 180 km auf etwa 290 m Seehöhe erreichen. In der Richtung nach der See zu, also für den Ausfuhrverkehr, werden stärkere Steigungen als 1:100, und nach dem Lande zu, für den Einfuhrverkehr, stärkere als 1:60, Bahnkrümmungen mit einem Halbmesser unter 200 m voraussichtlich nicht anzuwenden sein. Als Spurweite ist wie bei den bestehenden Togobahnen die Meterspur, als Oberbau ist der der Strecke Lome—Palime vorgesehen, mit einer 10 m langen Schiene von 20 kg metrischen Gewichts, auf 12 eisernen Querschwellen, von 81,8 kg Gesamtgewicht für das Meter. Die Baukosten der Bahn sind, einschließlich einer ersten Ausstattung des Reservebau-fonds mit 250 000 \mathcal{M} , auf 10,5 Millionen Mark (rund 60 000 \mathcal{M} für das Kilometer) veranschlagt, außerdem an Bauzinsen für die auf drei Jahre bemessene Bauzeit 700 000 \mathcal{M} vorgesehen, so daß sich damit das Anlagekapital auf 11,2 Millionen Mark steigert. Als erste Baurate für das Jahr 1908 sind 4 Millionen Mark angefordert.

Über die Linienführung der Bahn und die wirtschaftlichen Verhältnisse der von ihr zu durchschneidenden Gebiete ist folgendes anzuführen: die Bahn durchläuft zunächst die Landschaft Aguewe, überschreitet den Schiofluß und tritt dann in die Landschaft Dawie ein. Von der Küste bis zu dieser Landschaft herrscht der Anbau von Mais vor, dessen Ausfuhr bereits eine große Bedeutung für Togo erlangt hat.

Von dieser Ausfuhr kommen auf das Hinterland von Lome in den Jahren:

1905 rund 2 318 t, 1906 3 017 t, 1907 8 029 t.

Mit der Landschaft Dawie beginnt für die Bahn die Ölpalmgegend; die Landschaften Dawie, Tsewie, Gblawie, Bolu und Gavhe gehören zu den reichsten Ölpalmgebieten von Togo und ihre Erschließung ist daher von der größten wirtschaftlichen Bedeutung. In der Landschaft Tsewie gedeiht, wie die Anbauversuche gezeigt haben, Baumwolle ausgezeichnet. Weiter nördlich folgt die Landschaft Game mit zahlreichen Märkten, mit beachtenswerter Erzeugung von Palmkernen und Palmöl, Mais und Yams; auch hier gedeiht Baumwolle gut und die Versuche, ihren Anbau als Volkskultur einzuführen, bieten hier mehr Aussichten als in den ölpalmreichen Gegenden. Nach Überschreiten des Hahoflusses tritt die Bahn in die Landschaft Nuatjä ein, die zwar ärmer an Ölpalmen ist, aber in der Erzeugung von Baumwolle die südlichen Landschaften übertrifft; diese betrug in den Jahren:

1904/05	53	Ballen =	26 500	Pfund,
1905/06	102,6	„ =	51 300	„ ,
1906/07	244,6	„ =	122 325	„ .

In Nuatjä befindet sich die Ackerbauschule des kolonialwirtschaftlichen Komitees mit 90 Schülern, verbunden mit einer Baumwollentkernungsanlage mit Lokomobilbetrieb. Auch in der Landschaft Sagada, östlich von Nuatjä gelegen, hat der Baumwollbau der Eingeborenen eine große Zukunft. Besonders reich an Ölpalmen ist der Bezirk Atakpame; sein Bestand wird auf 2 080 000 Ölpalmen geschätzt; seine Erzeugnisse sind aber ohne die Bahn noch nicht ausfuhrfähig wegen der hohen Beförderungskosten. Der zunehmende Baumwollbau in der Umgegend von Atakpame hat zur Errichtung von zwei mit mechanischer Kraft betriebenen Entkernungsanlagen daselbst geführt; eine wurde von der deutschen Togogesellschaft im März 1906, die zweite von der Togobaumwollgesellschaft m. b. H. im Februar 1907 in Betrieb gesetzt. Die Baumwollausbeute in den Landschaften Atakpame und Kpedji betrug in den Jahren:

1904/05	71,2	Ballen =	35 600	Pfund,
1905/06	208,5	„ =	104 250	„ ,
1906/07	305,7	„ =	152 855	„ .

Der wichtigste Handelsartikel Atakpames ist der Kautschuk, der in den nördlich und westlich gelegenen Landschaften gewonnen und in Atakpame umgesetzt wird. Im Kalenderjahr 1906 wurden 40 471 kg Kautschuk im Werte von 364 239 ₰ von Atakpame nach Lome befördert. Der Kautschukhandel und das zunehmende Baumwollgeschäft haben bereits

8 europäische Geschäftshäuser zur Niederlassung in Atakpame veranlaßt. Nach Vollendung der Bahn wird auch der Anbau von Mais und Erdnüssen im Atakpamebezirk für die Ausfuhr von Bedeutung werden. Im Flußbette des Monu, etwa 12 km nordwestlich Sagada, bei Togodo ist goldhaltiges Gangquarzgeröll entdeckt worden; wenn es auch nicht für abbauwürdig befunden ist, so erscheint es danach nicht unmöglich, daß man noch andere, abbauwürdige Lagerstätten findet. Die goldführenden, gebänderten Gangquarze kommen auch weiter nördlich im Monu vor, und derartiges goldhaltiges Gestein wird wahrscheinlich auch weiter oberhalb im Sokodebezirk anstehen. Ferner ist etwa 10 km nordwestlich von Gleï, nahe an der geplanten Bahn, ein Vorkommen von Chromeisenstein festgestellt; da der Serpentin, an den der Chromeisenstein stets geknüpft ist, dort in ziemlich großer Verbreitung auftritt, so wird sich möglicherweise noch weiteres Vorkommen des genannten Steines ergeben. Alle diese Funde können wirtschaftlich für die künftige Nutzbarmachung der Bahn von großer Bedeutung werden.

Was die Finanzierung der geplanten Bahn betrifft, so wird diese ermöglicht durch folgende Maßnahmen:

1. Wie bei der Usambarabahn, so konnte auch für die Togobahnen (Lome—Anecho, Lome—Palime und die Landebrücke in Lome) mit der bisherigen Betriebspächterin, der Deutschen Kolonial-Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Gesellschaft in Berlin, ein neuer Pachtvertrag auf die Dauer von zwölf Jahren abgeschlossen worden, der am 1. April d. J. in Kraft getreten ist und dem Schutzgebiet einen jährlichen Mindestpachtzins von 306 500 *ℳ* sichert. Dieser Betrag wird voraussichtlich auf den Satz von 523 000 *ℳ* erhöht werden, sobald die neue Bahn nach ihrer Vollendung in den Pachtvertrag einbezogen werden kann.

2. Wie bei der Usambarabahn konnten die bisherigen etwas zu hohen Rücklagesätze für den Erneuerungsfonds der beiden Togobahnen in entsprechender Weise von 122 000 auf 59 000 *ℳ* ermäßigt werden, woraus sich eine jährliche Minderausgabe von 63 000 *ℳ* ergibt.

3. In dem Gesetz vom 23. Juli 1904, betr. die Gewährung eines Darlehns an das Schutzgebiet Togo, war nach § 2 die Tilgung dieses Darlehns von 8 Millionen Mark, das zum Zwecke des Baues der Bahn Lome—Palime gewährt wurde, in der ungewöhnlich kurzen Zeit von nur 30 Jahren vorgesehen. Da eine so rasche Tilgung des Darlehns mit sofortigem Beginn der Rückzahlung, noch ehe die Bahn vollendet war, von dem in starker Entwicklung begriffenen Schutzgebiet ohne wirtschaftliche Schädigung nicht durchgeführt werden kann, und da es nicht gerechtfertigt erscheint, in dieser Beziehung Togo schlechter zu stellen, als die übrigen Schutzgebiete, die Darlehne vom Reich mit 60jähriger Tilgungsfrist erhalten, so wurde

die Tilgungsfrist durch Vorlage eines besonderen Gesetzentwurfs mit Wirkung vom 1. Juli 1907 von 30 auf 60 Jahre verlängert und der Tilgungssatz auf den im Reiche und für Südwestafrika geltenden Satz von 0,6% erniedrigt; damit ermäßigt sich die für diesen Tilgungsdienst erforderliche Jahresleistung des Schutzgebiets um rund 124 000 *ℳ*. Diese Maßregel ist durch das Reichsgesetz vom 18. Mai d. J. (Gesetz wegen Änderung des § 2 des Gesetzes, betreffend die Gewährung eines Darlehns an das Schutzgebiet Togo, vom 23. Juli 1904, Reichsgesetzblatt S. 206) festgelegt.

Bei einem Zinssatze von 4% und einer Tilgung von 0,6% genügt die hiernach dem Schutzgebiet zur Verfügung stehende Summe von $306\,500 + 63\,000 + 124\,000 = 493\,500$ *ℳ* jährlich für den Zinsen- und Tilgungsdienst eines Anlagekapitals von 10,73 Millionen Mark. Was gegenüber dem Kapitalbedarf von 11,2 Millionen Mark noch fehlt, kann aus der mit Sicherheit zu erwartenden allgemeinen Steigerung der Einnahmen des Schutzgebiets an Zöllen, Steuern und sonstigen Gefällen gedeckt werden.

Bei der Verhandlung in der Budgetkommission des Reichstags kam die Frage des Ausgangspunkts der Bahn — Lome oder Anecho — ausführlich zur Erörterung, ohne daß man sich indes für die Wahl von Anecho entschieden hätte; zwingende Gründe hierfür lagen auch nicht vor, zumal Anecho mit der Küstenlagune von Lome und der dortigen Landebrücke bereits durch die Küstenbahn verbunden ist. Es tauchten aber Zweifel darüber auf, ob die jetzige Landebrücke in Lome auch nach ihrer zurzeit in der Ausführung begriffenen Verlängerung dauernd imstande sein werde, den neuen Verkehr einer großen Hinterlandbahn noch zu ihrem jetzigen Verkehr hinzu aufzunehmen. Für die weitere Zukunft ist daher die Anlage eines geeigneten Hafens im Auge zu behalten, für den sich vielleicht bei Anecho wegen eines möglichen Durchbruchs in die Togolagune Raum bietet.

IV. Südwest-Afrika.¹⁾

Die Zweigbahn Seeheim—Kalkfontein.

Die aus der Südbahn Lüderitzbucht—Keetmanshoop in Seeheim abzweigende Stichbahn Seeheim—Kalkfontein bezweckt die militärische Sicherung des Südens unseres südwestafrikanischen Schutzgebiets und soll ihn politisch und wirtschaftlich vom Auslande unabhängig machen. Daneben wird sie aber dem Schutzgebiet auch wesentliche wirtschaftliche Dienste leisten.

¹⁾ Vgl. Übersichtskarte Blatt II No. 4.

Der äußerste Süden der Kolonie war im letzten südwestafrikanischen Aufstande der Schauplatz des schwierigsten und langwierigsten Kleinkrieges. Im Jahre 1903 brachen hier die ersten Unruhen aus, hier mußte die Schutztruppe in den folgenden Jahren die schwersten Opfer bringen, hier hielt der Gegner Ende 1906 bis zuletzt Stand. Daß dieser Wetterwinkel des Landes, die Heimat und noch heute der Sitz der unruhigen Bondelszwarts, künftig fest in der Hand der deutschen Herrschaft liegt, ist eine politische Notwendigkeit ersten Ranges. Trotz der überaus milden Friedensbedingungen und der sehr guten und vorsichtigen Behandlung haben einige Bondelszwarts den Vertrag gebrochen, indem sie sich Gewehre verschafften, das Reservat verließen, eine Station überfielen, ausplünderten und das Vieh wegtrieben. Es ist noch nicht gelungen ihrer habhaft zu werden.

Das erstrebte Ziel ist vorläufig nur mit einem starken Truppenaufgebot zu erreichen; auf die Dauer aber ist eine in den Südbezirk vortriebene Zweiglinie der Eisenbahn Lüderitzbucht--Keetmanshoop das billigere und wegen seiner wirtschaftlichen Nebenwirkungen das erwünschtere Mittel. Die große strategische Grundlinie des Südens, die im Dezember 1905 begonnene Südbahn Lüderitzbucht--Keetmanshoop, wird noch im Laufe des Jahres 1908 in voller Länge benutzbar werden. Unmittelbar im Anschluß an diesen Bahnbau soll die Abzweigung nach Süden in den Warmbaddistrikt in Angriff genommen werden. Da der Zweck dieser Linie darin besteht, zur Verminderung des Truppenbedarfs die Verbindung zwischen dem militärischen Hauptorte Keetmanshoop und den Ansiedlungen der Bondelszwarts bei Warmbad, Gabis, Draaihuk und Wortel zu verbessern, so ergeben sich ihre Haupttrichtpunkte von selbst. Es ist nicht unbedingt nötig, die letzteren Orte sämtlich mit der Bahn unmittelbar zu erreichen, wenn sie nur in den nächsten Wirkungsbereich der Bahn fallen.

Als unmittelbare Wirkung der Bahn ergibt sich die Möglichkeit schnellerer Truppenverschiebungen zwischen der Mitte und dem Süden des Namalandes. Die Truppe wird dadurch beweglicher und die einzelnen Abteilungen können sich gegenseitig leichter unterstützen. Dies wieder ermöglicht eine Herabsetzung der Kopfstärke der einzelnen Abteilungen. Weiterhin wird, wie es immer der Fall zu sein pflegt, der Ansiedler der Eisenbahn auf dem Fuße folgen. Bekanntlich eignet sich jener Landesteil besonders zur Wollschaf- und Angoraziegenzucht und wegen seiner Sterbefreiheit auch zur Pferdezucht. Da der Deutsche sehr viel mehr als der Engländer und vor allem der Bur von einer Bahnverbindung abhängig ist, so wird die fernere Folge des Bahnbaues eine erfreuliche Stärkung des Deutschtums in dieser Grenzmark sein, in der vor dem Aufstande

die fremdländische Bevölkerung noch ein erdrückendes Übergewicht hatte. Hierdurch wird die Wehrfähigkeit gleichfalls nicht unerheblich gestärkt werden. Man darf damit rechnen, daß nach der Vollendung des Bahnbaues im Süden drei Kompanien Schutztruppe in der Stärke von etwa 360 Mann und 570 Tieren weniger nötig sein werden, was einer jährlichen Kostenersparnis von 2 Millionen Mark gleichkommt. Diese Ersparnis genügt, um die geplante Bahn in zehn Jahren vollständig abzuschreiben. Auch nach der bezeichneten Verminderung der Schutztruppe werden auf absehbare Zeit jährlich immer noch 2 000 t militärischer Nachschubgüter auf der Strecke Seeheim—Kanus—Kalkfontein zu befördern sein. Die Beförderung mit Ochsenwagen zu 1,40 ₰ für das Tonnenkilometer kostet für 2 000 t auf 1 km 2 800 ₰; dieser Satz erreicht beinahe den Betrag von 2 875 ₰, auf den sich die jährlichen kilometrischen Betriebskosten der Hauptlinie unter der Voraussetzung berechnen, daß in jeder Richtung Werktags nur ein Zug verkehrt. Zur Beförderung einer Jahresmenge von 2 000 t ist aber nur wöchentlich ein Zug nötig. Daraus ergibt sich ohne weiteres, daß die durch diesen Jahresnachschub erwachsenden Betriebskosten der Bahnlinie Seeheim—Kalkfontein erheblich geringer sein müssen, als die für die gleiche Leistung zu zahlenden Ochsenwagensätze.

Die Betriebskosten werden schätzungsweise die Hälfte dieser Sätze betragen, nämlich 1 400 ₰ für das Kilometer oder im ganzen rund 256 000 ₰. Aus der Summe der jetzt zu zahlenden, künftig durch die Bahn ersparten Frachtkosten können also nicht nur die Betriebskosten der Bahn gedeckt werden, sondern es bleibt darüber hinaus noch etwa die Hälfte der heutigen Aufwendung, d. h. ein Betrag von 256 000 ₰ jährlich verfügbar. Hierbei sind die Einnahmen der Bahn aus dem allgemeinen Privatverkehr noch nicht berücksichtigt.

Der Umfang der tatsächlichen, der Eisenbahn zu verdankenden unmittelbaren Frachtersparnis ist an folgenden Angaben zu ermessen: Auf der (nahezu vollendeten) Bahn Lüderitzbucht—Keetmanshoop sind bis zum 31. Oktober 1907 23 663 t Militärgut befördert worden; zu dem Zwecke wurden 3 292 359 tkm geleistet und dafür 909 285 ₰ Frachtkosten erhoben, die sich indes nur auf 2 801 953 tkm verteilen, während der Rest in Höhe von 490 406 tkm frachtfrei geleistet wurde. Die Ochsenwagenfracht würde sich für dieselbe Leistung nach den tatsächlich bezahlten Streckensätzen auf 7 755 204 ₰, also 6 845 919 ₰ mehr gestellt haben. Nach dem Ergebnis des Monats November 1907, in dem etwas mehr als 340 000 ₰ an Frachtkosten erspart wurden, würden bis zum Ablauf des Rechnungsjahres 1907 (1. April 1908) noch rund 1 700 000 ₰ hinzutreten, so daß die Gesamtersparnis bis dahin mehr als 8 500 000 ₰ betragen hat. Für

die ganze Bahn Lüderitzbucht—Keetmanshoop war die monatliche unmittelbare Frachtersparnis auf 414 000 \mathcal{M} veranschlagt worden. Im November 1907 war die Bahn erst mit $\frac{3}{4}$ ihrer Länge im Betrieb, es wären also nur $\frac{3}{4} \times 414\,000 =$ rund 310 000 \mathcal{M} statt der tatsächlichen 340 000 \mathcal{M} Frachtersparnis zu erwarten gewesen. Da die unmittelbaren Frachtersparnisse nach früheren Ermittlungen nur etwa ein Fünftel der von der Bahn zu erwartenden Gesamtersparnis betragen, so ergibt sich als Gesamtersparnis der Bahn Lüderitzbucht—Keetmanshoop bis zum 1. April 1908 die Summe von $5 \times 8\frac{1}{2} = 42\frac{1}{2}$ Millionen Mark.

Somit erscheint der Nachweis an Frachtersparnissen genügend zur Rechtfertigung des vorgeschlagenen Bahnbaus. Seine Bedeutung wird aber hiermit keineswegs erschöpft. Außer der Militärverwaltung wird durch die Bahn auch die Zivilverwaltung verbilligt und dem Bezirk ermöglicht, sich in Krieg und Frieden von dem benachbarten Auslande unabhängig zu machen. Die Zufuhr über die Binnengrenzen mit ihren zum Teil unerfreulichen Begleiterscheinungen wird entbehrlich; während des Hottentottenaufstandes sind nach zuverlässiger Schätzung allein über Ramansdrift 4 000 t Militärgut eingeführt worden, die auf kapländischem Gebiet annähernd 1 000 000 \mathcal{M} an Frachtkosten verursacht haben. Durch den Bahnbau wird das Land bis an den Oranjefluß in den Ein- und Ausfuhrbereich der deutschen Bahn gebracht; der Bezug von Gütern über Port Nolloth und Upington wird daher künftig wegen der höheren Kosten von selbst aufhören.

Die Linie zweigt von der Bahn Lüderitzbucht—Keetmanshoop bei der Station Seeheim in rund 700 m Meereshöhe auf dem linken Ufer des großen Fischflusses nach Süden ab, in Richtung auf die Südwestausläufer der kleinen Karasberge, die sie umgehen muß. Die Linie bleibt östlich des Weges Seeheim—Gawachab—Holoog und führt westlich an dem Gelände vorbei, das zur Berieselung aus dem geplanten Staubecken an der Löwenflußnaute in Aussicht genommen ist. Sie fällt sanft nach dem Löwenfluß ab, überschreitet ihn an der Haltestelle Gawachab auf einer 40 m weiten Brücke, steigt von da ebenso sanft wieder an und erreicht bei km 70 Holoog. Von hier beginnt sie stark zu steigen, indem sie erst etwas nach Westen ausbiegt und sich dann scharf nach Osten in der Richtung auf Kanus wendet. Zwischen den Haltestellen Gründorn und Kameldorn überschreitet die Bahn etwa bei km 108 auf einer Meereshöhe von nahezu 1 300 m die Wasserscheide und fällt dann ziemlich stetig, indem sie unter Kreuzung der Zuflüsse des Kameldorn-Rivers in gerader Richtung auf Kanus verläuft; diese Station erreicht sie bei km 160 in 966 m Meereshöhe. Vor Kanus überschreitet die Bahn die Straße Keetmanshoop—Kanus—Warmbad und den Homfluß, und wendet sich dann

nach Kalkfontein, dem wichtigen wasserreichen Knotenpunkt der Wege nach Keetmanshoop, Dawignab (140 km), Ukamas (110 km) und Warmbad (50 km). Dieses Ziel wird bei km 183 auf etwa 990 m Seehöhe erreicht. Einstweilen ist allerdings auf der rund 92 km langen Strecke Holoog–Kanus noch kein Wasser gefunden; es sind daher Bohrversuche angesetzt, die hoffentlich ein günstiges Ergebnis haben werden. Im übrigen hat aber diese Linie wesentliche Vorteile gegenüber der früher verfolgten, etwa 3 km längeren Trace, die von Holoog aus über Tsawisis verlief, starke verlorene Steigungen enthielt und wesentlich mehr Erdarbeiten und Brückenbauten erfordert haben würde.

Geprüft wurde auch eine weiter östlich gelegene Linie von Keetmanshoop über den Sattel zwischen den Kleinen und Großen Karasbergen, über Warmbackies, Uchanaris, Wasserfall, Noachabeb und Kanus. Diese Linie wird aber länger, muß rund 150 m höher steigen und ist daher schwieriger und kostspieliger in der Ausführung. Dem militärischen Vorteile der etwas kürzeren Gleisverbindung zwischen Keetmanshoop und Kalkfontein (201 km gegen 228 km über Seeheim) würde der erhebliche wirtschaftliche Nachteil gegenüberstehen, daß alle für Kalkfontein bestimmten Ein- und Ausfuhr Güter, die in Lüderitzbucht umzuschlagen sind, den rund 60 km längeren Weg über Keetmanshoop–Wasserfall zurücklegen müßten. Diese Linie ist daher nicht weiter verfolgt worden.

Die Länge der geplanten Linie ist auf rund 183 km, ihre Baukosten sind auf 16 000 000 M , das sind 87 400 M für das Kilometer, veranschlagt; für Bauzinsen sind bei einer Bauzeit von einem Jahr 640 000 M vorgesehen. Als erste Baurate ist für das Jahr 1908 ein Betrag von 7 800 000 M angefordert. Für den Oberbau ist die gleiche Anordnung und Stärke wie bei der Hauptlinie Lüderitzbucht–Keetmanshoop mit einer 10 m langen Schiene von 20 kg metrischem Gewicht auf 12 eisernen Schwellen mit einem Gesamtstahlgewicht von rund 82,7 kg für das Meter Gleis in Aussicht genommen. Eine wesentliche Verstärkung des Oberbaus gegenüber dem der Stammstrecke und die dadurch bedingte Mehrausgabe würden gegenüber dem auf abschbare Zeit zu erwartenden Verkehr der Zweigbahn wirtschaftlich schwer zu rechtfertigen sein. Die Spurweite ist selbstverständlich die in Südafrika übliche und als Vollspur anzusehende Kapspur von 1,067 m, wie sie auch die Lüderitzbahn aufweist. Die stärksten Steigungen werden das Verhältnis von 1 : 40 keinenfalls übersteigen, und die schärfsten Krümmungen der Bahn voraussichtlich mit einem Halbmesser nicht unter 250 m durchgeführt werden können.

Bei den Verhandlungen in der Budgetkommission des Reichstags wurde noch hervorgehoben, welchen wirtschaftlichen Wert es haben werde, wenn eine Verbindung der Bahn mit der bei Naute geplanten Tal-

sperre hergestellt werde. Da es durch die Anlage der Talsperre und die künstliche Bewässerung des benachbarten unterhalb liegenden Geländes voraussichtlich ermöglicht wird, daselbst das gesamte Brotgetreide für den Bedarf der Schutztruppe zu gewinnen, so wird durch die Bahn die zurzeit noch bestehende Verproviantierung aus der Kapkolonie entbehrlich gemacht. Insofern ist die Bahn als wirtschaftlich anzusehen, wenn sie auch nicht als völlig rentabel gelten kann.

Beschaffung der Geldmittel.

Der Gesamtbedarf an Geldmitteln für die vorgeschlagenen Eisenbahnbauten beziffert sich auf rund 157 000 000 *M* und verteilt sich auf sechs Jahre. Diese Mittel sollen im Wege der Anleihe aufgebracht werden und zwar ist für Ostafrika, Kamerun und Togo, abweichend von der bisherigen Übung nach dem Gesetz über die Einnahmen und Ausgaben der Schutzgebiete vom 30. März 1892, nunmehr die Ausgabe einer besonderen Kolonialanleihe in Aussicht genommen. Nur für die südwestafrikanische Bahn soll es bei dem bisherigen Verfahren der Gewährung eines Darlehns des Reichs an das Schutzgebiet verbleiben. Hierbei ist angenommen, daß die an der Kolonialanleihe beteiligten Schutzgebiete für die Verzinsung und Tilgung dieser Anleihe aus eigenen Mitteln künftig ohne Erhöhung des Reichszuschusses werden aufkommen können. Diese Erwartung hat zur Voraussetzung, daß außer den Eisenbahnbauten auch andere Anlagen werbender Art wie Hafen- und Wegebauten, Flußregulierungen, Stauwerke, Bewässerungsanlagen usw., abweichend von dem bisherigen Verfahren, aus Anleihemitteln gedeckt werden und weiterhin die Kosten des militärischen Schutzes sowie der völkerrechtlichen Sicherstellung der Schutzgebiete nach außen, als Lasten des Reiches auf Reichsfonds übernommen werden. Für Südwestafrika ist der Zeitpunkt noch nicht abzusehen, wo es, wie die anderen Schutzgebiete, Verzinsung und Tilgung der Kosten seiner Eisenbahnbauten und sonstigen Anlagen werbender Art aus den eigenen Einnahmen decken könnte. Südwestafrika soll daher — ebenso wie Kiautschou — von der Anleihe vorläufig ausgeschlossen bleiben.

Für die Verzinsung und Tilgung der Kolonialanleihe, für die das Reich die Bürgschaft übernimmt, soll jedes der beteiligten Schutzgebiete dem Gläubiger gegenüber als Gesamtschuldner haften; im Verhältnis der beteiligten Schutzgebiete zu einander sind aber die einzelnen Schutzgebiete nur nach Maßgabe der ihnen überwiesenen Anleihebeträge haftbar. Durch diese Regelung wird das Bedenken beseitigt, daß ein Überschüsse erzielendes Schutzgebiet etwa das Interesse an solchen Überschüssen und damit an einer sparsamen Verwaltung verlieren könnte. Zur Erlangung

eines angemessenen Zinsfußes und Kurses erschien die Übernahme der Bürgschaft des Reichs einstweilen noch unerläßlich. Eine bestimmte Anleiheform ist, da die Anleihe in Teilabschnitten begeben werden muß und da sich die Lage des Geldmarktes nicht für längere Zeit im Voraus übersehen läßt, im Gesetz selbst nicht festgelegt worden.

Die Regelung aller dieser Maßnahmen hat in dem Reichsgesetz, betreffend Änderung des Gesetzes über die Einnahmen und Ausgaben der Schutzgebiete vom 30. März 1892 (Reichsgesetzblatt S. 369), vom 18. Mai d. J. (Reichsgesetzblatt S. 207) ihren gesetzlichen Ausdruck gefunden.

Vergabung der Bauausführungen.

Die auf Grund der bisher vorgenommenen Erkundungen ermittelten Baukosten der einzelnen Linien sollen nicht ohne weiteres die Grundlage der abzuschließenden Bauverträge bilden, diese vielmehr auf das Ergebnis der noch vorzunehmenden ausführlichen Vorarbeiten gestützt werden. Je sorgfältiger letztere durchgeführt werden, desto mehr wird es gelingen, grobe Fehler in der Veranschlagung der Kosten zu vermeiden, und damit auch eine Ermäßigung des unvermeidlichen Risikozuschlags herbeizuführen, den jeder Unternehmer bei der Übernahme derartiger Arbeiten in Ansatz bringen muß.

Zu demselben Zwecke dient eine andere, von der Kolonialverwaltung geplante Maßnahme. Es war bisher üblich, dem Unternehmer vertragsmäßig die volle Haftung für die Einhaltung des Kostenanschlags aufzuerlegen. Dies war geboten, so lange mangels genügender Erfahrungen nur hierdurch eine ausreichende Sicherung des Fiskus gegen Etatsüberschreitungen gefunden werden konnte. Eine solche Haftung konnte der Unternehmer gleichwohl doch nur dann übernehmen, wenn die Vertragssumme von vornherein so hoch bemessen wurde, daß sie nach menschlichem Ermessen auch unter ungünstigen Umständen ausreichen mußte, und nur bei ganz außerordentlichen Vorkommnissen, wie Unruhen, Erdbeben, elementaren Katastrophen usw. mit einer Überschreitung zu rechnen war. Die tatsächliche Folge dieses Verfahrens war, daß der Unternehmer unter übertrieben hoher Veranschlagung seines Risikos, bei dem im allgemeinen günstigen Verlaufe des Baues unnötig hohe Gewinne erzielte. Die Sicherheit gegen Etatsüberschreitungen wurde also für den Fiskus zu teuer erkaufte. Traten aber ungewöhnliche Verhältnisse ein, so war überdies damit zu rechnen, daß der Unternehmer mit seinen wirtschaftlichen Kräften die volle Haftung schließlich doch nicht mehr allein tragen konnte; er würde an den Fiskus mit dem Antrage herantreten, ihn aus Billigkeitsgründen von der vollen Haftung zu entbinden. Es ist also tat-

sächlich undurchführbar und schließlich auch nicht einmal wirtschaftlich, die volle Gefahr bei großen Bauausführungen auf die Schultern des Bauunternehmers abzuwälzen. Denn erfahrungsgemäß verbleibt die Gefahr der Kostenüberschreitung in der Hauptsache doch beim Bauherrn. Hier- nach ist es zweckmäßiger, diese Gefahr auch rechtlich dem Bauherrn, d. h. dem Fiskus, zu überlassen, damit nicht nur die Ungunst, sondern auch die Gunst des Zufalls ihn trifft. Die Baugesellschaft arbeitet also im Auftrage des Bauherrn und erhält dafür neben der Erstattung ihrer Selbstkosten einen Unternehmergeinn, der ein Honorar für geleistete Dienste, entsprechend der Umsicht und Geschäftskennntnis des Unterneh- mers, darstellt. Diese Vergütung muß sich ermäßigen bei teurerer und erhöhen bei billiger Bauausführung, damit der Unternehmer an einem wirtschaftlichen, wohlfeilen Arbeitsbetriebe hinreichend interessiert ist. Da aber ein wesentliches Risiko bei der Bauausführung beseitigt ist, so kann nunmehr der Anteil des Unternehmers an den Ersparnissen beim Bau so niedrig gehalten werden, daß er nicht mehr als Anreiz zu unsach- gemäßer, falscher Sparsamkeit zu wirken vermag. Die Bauausführung in dieser Art stellt sich dar als ein Regiebau mit einer vom Unternehmer geliehenen oder angemieteten Bauverwaltung. Diese Vertragsform hat zugleich den Vorteil, daß sie mehr als die frühere die freihändige Be- auftragung eines Unternehmers oder einer Baugesellschaft ohne Beeinträch- tigung fiskalischer Interessen ermöglicht; denn das finanzielle Ergebnis hängt hier weniger ab von der geforderten Vergütung, deren Höhe bei einem Wettbewerb den Ausschlag geben müßte, als vielmehr vorwiegend von der Tüchtigkeit des Unternehmers in der Durchführung der gesamten Baudisposition und der Bewältigung der Vertragsarbeiten. Um der lange zurückgehaltenen Entwicklung der Schutzgebiete die Wege zu ebnen, erscheint ein beschleunigter Ausbau der jetzt bewilligten kolonialen Eisen- bahnen dringend geboten. Die hier in Aussicht genommene Vertragsform dürfte diesem Zweck dienen, indem sie den unvermeidlichen Aufschub des Baubeginns auf ein Mindestmaß beschränkt.

* * *

Zum Schlusse sind in nachstehender Zusammenstellung die wichtig- sten Angaben für die einzelnen Bahnlinien der ganzen Vorlage nochmals übersichtlich aufgeführt.

Zusammenstellung der Bahnlirien im Schutzgebiet.

	Ostafrika		Kamerun	Togo	Südwest- afrika	Summe
	Mombo — Pangani	Morogoro — Tabora				
Länge	45	699	360	175	183	1 462
Spurweite	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	—
Baukosten:						
im ganzen	3,5	70,0	40,0	10,5	16,0	140,0
für das Kilometer	77 800	100 000	111 100	60 000	87 400	—
Bauzinsen	150 000	8 400 000	4 000 000	700 000	640 000	—
Gesamtes Baukapital	4,175	80,50	44,00	11,30	16,64	156,915
Erste Bau-rate für 1908	2 325 000	8 000 000	4 000 000	4 000 000	7 800 000	26 125 000
Bauzeit in Jahren	2	6	5	3	1	—
Oberbau:						
Metrisches Schienengewicht.	20,0	27,8	27,8	20,0	20,0	—
Gesamtgewicht des Oberbaus für das Meter	81,8	132,0	132,0	81,8	82,7	—
Zulässiger Raddruck	3,5	5,0	5,0	3,5	3,5	—

Die Amurbahn in der Kommission des Reichsrats. ¹⁾

Betrachtet man den Verlauf der Verhandlungen über die Amurbahn in der Duma näher, so fällt auf, daß die Regierung sich wie in stillem Einverständnis mit der ihr günstigen Mehrheit auf eine gründliche und eingehende Beweisführung nicht einließ, sondern die Gegner vielfach mit politischen Schlagworten abfertigte. Immer wieder tönte von rechts der Ruf: „Nur schlechte Patrioten sind gegen die Bahn.“ Unter dem Druck dieses Vorwurfs enthielten sich viele der Abstimmung oder stimmten — um ihm zu entgehen — für die Bahn. Und doch — so meint die deutsche St. Peterburger Zeitung — hätten die Gegner der Amurbahn mit demselben Recht oder Unrecht sagen können: „Wer die Hunderte und aber Hunderte von Millionen in den unergründlichen Abgrund des fernen Ostens wirft und sie dem eigentlichen Vaterlande entzieht, ist ein schlechter Patriot.“ Die Preßstimmen wenigstens, die den Bahnbau für bedenklich, ja für verhängnisvoll halten, mehren sich von Tag zu Tag.

Doppelt interessant ist unter diesen Umständen die Stellung, die Graf Witte, als Staatsmann und vielleicht bester Kenner der russischen Finanzen, zu der Sache einnimmt. Während der Vorberatungen im Reichsrat darüber, welcher Kommission die Beratungen über die Amurbahn zuteilen sind, hielt Graf Witte zwei bedeutsame und interessante Reden, die die Nowoje Wremjä wiedergibt. Graf Witte wandte sich in der ersten Rede gegen das Reichsratsmitglied Ssemenow - Tjanschanski, der den Bau der Mandschureibahn zum Vergleich herangezogen und vor Wiederholung der damals gemachten Fehler gewarnt hatte. „Leider“, sagt Graf Witte, „hat die Regierung bis heute weder dem Volke noch der Duma noch dem Reichsrat Mitteilungen über die Geschichte des Baus der Mandschureibahn und der darauf folgenden Ereignisse gemacht.

¹⁾ Siehe auch Archiv für Eisenbahnwesen 1908 S. 636 ff.

Es ergeht mir und auch wohl den andern wie jenem Gymnasiasten, der genau die Geschichte der Alten kennt, von der zeitgenössischen aber keine Ahnung hat. So steht es auch mit der Mandchureibahn. Wir wissen nur, daß sie gebaut wurde und daß eine entsetzliche Katastrophe folgte. Jetzt heißt es, wir müssen die Amurbahn bauen, um jene Katastrophe wieder gut zu machen. Nirgends aber gibt man uns feste Unterlagen, bestimmte Daten — — was eigentlich geschehen ist, bleibt unbekannt, kein Dokument ist veröffentlicht worden. Und trotzdem beruft man sich jetzt bei den Beratungen immer wieder auf den Bau der Mandchureibahn und seine Folgen. Ja, in der Duma hieß es: „Wir müssen zum Vergangenen zurückkehren, die Fehler aber, die bei der Mandchureibahn gemacht wurden, diesmal vermeiden.“ — Und so sprachen Redner, die in der Angelegenheit — mindestens offiziell — als kompetent gelten mußten.

„Die Geschichte der Mandchureibahn zerfällt gewissermaßen in zwei Teile. Teil I enthält den Bahnbau bis Wladiwostock, Teil II die Weiterführung der Bahn nach Port Arthur mit allen Folgen. Wenn man diese Vorgänge zum Vergleich heranziehen will, so muß man sie kennen, sie jedenfalls nicht verwechseln und ihren Inhalt durcheinander bringen. Es ist besser, hier, wo es sich um die Amurbahn handelt, die Vergangenheit mit all ihrem Traurigen und Schrecklichen ruhen zu lassen und an alte Wunden nicht zu rühren. Beim Bau der Bahn nach Wladiwostock sind keine Fehler gemacht worden. Das ist im Gegenteil der weiseste und richtigste Schritt gewesen, den man auch heute nicht zurücknehmen darf. Der Bau der Amurbahn ähnelt aber vielmehr dem Teil II der Geschichte der Mandchureibahn, der mit der Katastrophe schloß!“

„So lange die Regierung nicht die Dokumente über jenen Bahnbau veröffentlicht hat — und diese liegen nicht im Ministerium des Auswärtigen, sondern in den Archiven des Finanzministeriums — so lange muß die Amurbahn ohne historische Parallelen betrachtet werden. —“

Graf Witte will das Projekt nicht der Finanzkommission allein überwiesen sehen, da der Bahnbau nicht nur von finanzieller, sondern auch von großer politischer und strategischer Bedeutung sei. Bei Wahl der Finanzkommission habe man noch nicht mit Fragen von so schicksalsschwerer Bedeutung, wie die der Amurbahn, gerechnet. Erst müsse man klar sehen und dann entscheiden: wird die Amurbahn gebaut oder nicht? — Darin liege keine Ablehnung des Bahnbaues an sich, wohl aber eine Verurteilung des blinden Patriotismus der Duma, die lange nicht eindringlich genug nach den Kosten der Bahn gefragt, nicht Aufschluß über das Land und die Wirkung des Bahnbaues auf dieses gefordert und deshalb auch nicht erhalten habe.

Unbeeinflußt von den Beschlüssen der Kommissionen und dem Urteil einzelner begeisterter Abgeordneter hätte die Duma mindestens die finanzielle Seite der Bahnfrage eingehend prüfen und klären und dann erst ihren Beschluß fassen sollen — eine Unterlassung, die unter Umständen von verhängnisvollen Folgen sein könne.

Und von ähnlichen Erwägungen geht Graf Witte in seiner zweiten Rede aus, wenn er im Interesse des Landes für eine gründliche und sachgemäße Durchberatung des Gesetzentwurfs in gemeinsamen Sitzungen der Finanz- und Amurkommission eintritt.

„Nicht darauf, daß Geld für den Bahnbau nötig ist, kommt es an“, sagte Graf Witte, „sondern darauf, wieviel die Amurbahn kosten wird! Ob sie das Kriegsbudget erhöhen oder vermindern wird, ob sie die Anlage oder Vergrößerung von Festungen in Wladiwostok, Nikolajansk, Chabarowsk nötig machen wird. Bedingt sie eine verstärkte Übersiedelung von Auswanderern und was kostet diese? Die Bahn muß auch rollendes Material haben, die Größe dieses ist nicht bekannt. — Man kann doch nicht die Amurfrage und das Bahnprojekt getrennt von einander behandeln. Gerade das vom Ministerium der Verkehrsanstalten vorgelegte Projekt leidet an erheblichen Mängeln. Der Bahnbau ist darin lediglich vom Eisenbahnstandpunkt behandelt, aber auch dabei nicht einmal erschöpfend: denn es sind nicht alle Ausgaben darin vorgesehen, die die Bahn als solche erfordert. Die Frage ist eine so allgemeine, daß sie für jeden Gebildeten verständlich ist, besonders jeder Politiker kann ermessen, ob Rußland 1,5 Milliarden Rubel jetzt oder in nächster Zukunft ausgeben kann und welche Opfer im Falle des Bahnbaues zu bringen sein werden“.

Diese Ausführungen sind insofern besonders bemerkenswert, als in der Sitzung, in der es sich noch gar nicht um die eigentliche Beratung über die Amurbahn handelte, die ganze Auffassung des Grafen Witte, die der Regierung in den eigentlichen Kommissionsberatungen so sehr zu schaffen machen sollte, bereits ihre Schatten vorauswarf.

Über den Gang der Kommissionsberatungen an der Hand der Berichte der Nowoje Wremjä läßt sich folgendes zusammenfassend mitteilen:

Von vornherein schickte die Regierung bei den Beratungen ihre verantwortlichen Minister ins Treffen; wiederholt wurden von ihnen erklärende und beruhigende Mitteilungen gemacht. So wohnten z. B. der ersten Beratung der vereinigten Finanz- und Amurkommission bei: der Finanzminister Kokokzew, der Minister der Verkehrsanstalten Baron Schaufuß und der Generalgouverneur des Amurgebiets Unterberger.

Der Vorschlag des Vorsitzenden, das Projekt nach vier Richtungen

hin zu beraten (der militärpolitischen, der wirtschaftlichen, der bautechnischen und der rein finanziellen), fand die Zustimmung der übrigen Kommissionsmitglieder. Im Verlaufe der Verhandlungen forderte Fürst Kasatkin-Rostowski unter Vorlage einer besonderen Denkschrift von der Regierung bestimmte Angaben über die Besiedlungsfähigkeit des Amurgebiets und über die Maßnahmen zum Schutze dieses Landes und der Küste. Er forderte ferner zunächst eine genaue Erforschung des Landes und erklärte jeden vorher begonnenen Bahnbau für verfrüht.

Dem tritt der Generalgouverneur Unterberger entgegen, weil „die Jahrhunderte alte Politik Rußlands auf den Zug nach dem Osten, nach dem Stillen Ozean angelegt ist. Rußland steht augenblicklich, darüber kann kein Zweifel sein, vor der Entscheidung über die Frage, ob es jene Stellung kräftigen und sich erhalten will.

Zweierlei Meinung kann es hier nicht geben. Daß die Erhaltung des fernen Ostens für Rußland eine Notwendigkeit ist, kann nicht bestritten werden, also muß die Bahn gebaut werden; sie ist das einzige eiserne Band, das das Zentrum Rußlands mit der fernen Grenzmark verbinden und zur Quelle ihrer kulturellen Entwicklung werden wird“.

Die nächste Sitzung brachte einen lebhaften Meinungsaustrausch über die militärpolitische Bedeutung der Bahn und besonders darüber, in wie weit die gegenwärtigen Verhältnisse des fernen Ostens den Bahnbau als Notwendigkeit erscheinen lassen.

Im Hinblick auf den § 7 des Portsmouther Vertrages, wonach die chinesische Ostbahn im Kriegsfall militärischen Aufgaben nicht dienstbar gemacht werden darf, wurde regierungsseitig immer wieder die unbedingte Notwendigkeit des schleunigen Baues der Amurbahn betont. Die Abstimmung ergab 20 Stimmen für den Bahnbau und 17 Stimmenthaltungen. Erklärungen namens der Regierung gaben ab: der Minister des Auswärtigen Iswolski, der Kriegsminister Rödiger, der Chef des Generalstabes Palizyn, der Minister der Verkehrsanstalten Baron Schaufuß und der Generalgouverneur des Amurgebiets Unterberger. Wegen ihres vertraulichen Charakters haben sie in der Presse keine Aufnahme gefunden. Das Ergebnis der Abstimmung in dieser Sitzung ist aber nicht gerade als besonders günstig zu bezeichnen.

In der Sitzung am 5. Mai kam es bei Prüfung der wirtschaftlichen Seite des Bahnbaues zu erregten Debatten. Man begründete die Notwendigkeit des Bahnbaues mit dem Hinweis darauf, daß im Falle neuer Verwicklungen im fernen Osten die Grenzmark abgeschnitten sein würde. Der wirtschaftliche Nutzen der Bahn ist unbestreitbar, da die Auswandererwege sich dem jetzt unzugänglichen Gebiet zuwälzen wird.

Auch die Nützlichkeit der Bahn im Falle einer planmäßigen Besiedelung wurde nicht verneint, doch hielt man die veranschlagten Kosten des Bahnbaus für zu niedrig gegriffen. 462 $\frac{1}{2}$ Millionen Rubel würden, so rechnete man aus, erforderlich sein, da gleichzeitig mit der Amurbahn auch das zweite Gleis der Transbaikalbahn herzustellen ist und Festungen zum Schutze der Bahnlinien erbaut werden müssen. Ferner sieht man im Bahnbau einen wichtigen Faktor zur Lösung der Agrarfrage Rußlands, da ein Teil der bäuerlichen Bevölkerung nach dem neu aufgeschlossenen Gebiet abwandern kann. Die Zahl der alljährlich im Bahnggebiet anzusiedelnden Auswanderer wird auf 240 000 Seelen geschätzt; es ist daher erwünscht, für die Ansiedelung 15 Millionen auszuwerfen.

Graf Witte stellt sich zum Bahnprojekt sehr pessimistisch, besonders weil die von der Regierung gelieferten Unterlagen so dürftig sind. Die Finanzierung der Bahn erscheint ihm besonders schwierig. Abgesehen von den Aufwendungen für strategische Zwecke erfordert der Bahnbau gegen 325 Millionen Rubel. Rußlands ganze Finanzlage läßt so gewaltige Ausgaben nicht zu, man wird also zu Anleihen unter drückenden Bedingungen seine Zuflucht nehmen müssen. England verzinst seine Anleihen mit 2 v. H., Rußland muß 5 v. H. zahlen, ein recht fühlbarer Unterschied.

Demgegenüber betonte der Finanzminister Kokokzew, daß Rußlands Finanzlage im Vergleich zu der vor 3 Jahren sich wesentlich gebessert habe. Die Geldfrage beunruhigt den Finanzminister nicht besonders — es handelt sich als Gegenleistung um die Erschließung neuer Gebiete, die Schaffung neuer Absatzgelegenheiten für Handel und Industrie, um die Hebung der wirtschaftlichen Lage des Amurgebiets und des ausgedehnten Gebiets an der Küste.

Gewiß, die anderen unaufschiebbaren Reformen werden auch gewaltige Summen erfordern, das ist aber kein Grund zur Aufgabe des Baus der Amurbahn. Auch über die Bauzeit von 4 Jahren läßt sich reden, sie kann ja, wenn die Verhältnisse es wirklich erforderlich machen sollten, verlängert werden. Es braucht auch nicht verschwiegen zu werden, daß die Bahn von erheblichem Einfluß auf die Ausgaben für Landesverteidigungszwecke sein wird. 800 Millionen Rubel werden insgesamt erforderlich sein, davon sollen 240 Millionen auf Verbesserung der Armeeausrüstung, der Rest auf den Bau des zweiten Gleises der sibirischen und für die Amurbahn verwendet werden. Unbestreitbar eine gewaltige Summe.

Gleichwohl hält Kokokzew ihre Beschaffung auf dem Wege innerer und äußerer Anleihen für durchaus möglich; er hofft, daß die Getränkesteuer und die sonstigen zur Hebung der Staatseinnahmen eingebrachten

Gesetze angenommen werden, damit die Regierung größere Mittel zur Verwirklichung ihrer Pläne in die Hand bekommt.

Einen kräftigen Bundesgenossen fand der Finanzminister an seinem Kollegen Iswolski. „Der politische Horizont ist klar“, so führte dieser beruhigend aus, „und von keinerlei Wolken verdunkelt. Man muß aber immerhin damit rechnen, daß Kulturvölker, die irgendwo freies, unbesiedeltes Land sehen, leicht das Bestreben haben, danach die Hände auszustrecken. Dem aber soll die neue Bahn als Trägerin der Zivilisation und Kultur zuvorkommen.“

Was man bisher nach dem Gange der Verhandlungen nicht erwarten konnte, traf dennoch ein. Die Reden des Finanzministers und des Ministers des Äußern bewirkten einen merklichen Umschwung in der Stimmung der 17 Reichsratsmitglieder, die sich in der Sitzung am 3. Mai der Stimme enthalten hatten. In der Opposition verharren nur noch die Vertreter der Handelswelt und der polnische Block. Wenn nun auch im allgemeinen die Stimmung sich wesentlich zu gunsten des Projekts geändert hatte, so konnte man sich doch noch immer nicht von der Sorge um die Lösung der Hauptfrage, nämlich die Beschaffung der erforderlichen sehr großen Mittel, frei machen (Sitzung vom 6. Mai). Selbst denjenigen, die an eine Zukunft des zu erschließenden Landes glauben, flößt die Finanzlage Rußlands noch mancherlei Sorgen ein.

„800 Millionen Rubel“, so führt das Reichsratsmitglied Korwin-Milewski aus, „hat der Finanzminister gefordert, die er zum Teil durch Anleihen, zum Teil aus den laufenden Einnahmen des Staates decken will. Er hat dabei vergessen, daß Rußland wegen seiner laufenden Verpflichtungen aus den bereits aufgenommenen, kurzfristeten Anleihen, ferner aus der sogenannten „schwebenden Schuld“ in zwei Jahren an die Wand gedrückt werden kann. Allein hierfür sind 751 Millionen Rubel aufzubringen. Rechnet man noch 175 Millionen ungedeckten Fehlbetrag hinzu, so ergibt sich die Notwendigkeit, diese 900 Millionen und weitere eben geforderte 800 Millionen = 1 700 Millionen Rubel aufzubringen. Heute fordert man im Namen des Patriotismus die gewaltigen Mittel für die Amurbahn, bald wird der Minister für Volksaufklärung von der gleichen Stelle aus 117 Millionen Rubel für Volksbildungszwecke fordern, der Justizminister 35 Millionen für die Organisation des Gerichtswesens, Fürst Wassiltschikow 30 Millionen für Ansiedlungszwecke usw. Bei Rußlands Finanzlage ist also die Aufbringung der gesamten Bausumme für die Bahn zurzeit ein Unding. Nur in Teilstrecken kann die Bahn erbaut werden.“

Nicht minder scharf kritisiert Graf Witte, indem er darauf hinweist,

daß der Finanzminister Kokokzew seine ganze Begründung auf ein „Wenn“ gebaut habe.

„Das Geld zum Bahnbau“, sagt er, „wird er finden, wenn die gesetzgebenden Faktoren keine kostspieligen Reformen fordern, wenn keine Mißernte eintritt und wenn sich sonst nicht Ausnahmefälle ereignen, die besondere Aufwendungen nötig machen. Alles auf ein solches „Wenn“ zu stützen, ist gewagt. Da aber die Duma kostspielige Reformen fordert, so heißt es Deckungsmittel suchen.“

Graf Witte ist weiter der Ansicht, daß selbst dann, wenn die Bahn ausschließlich von Russen gebaut wird, schon wegen der geographischen und wirtschaftlichen Verhältnisse des fernen Ostens gewaltige Summen nach China, Japan und Korea fließen werden. Eine Schattenseite des Unternehmens sei es aber zweifellos, daß die Bahn den Chinesen den Zugang eröffne. Der Amur werde chinesisch. Eindämmen werde sich dieser ganz unvermeidliche Zufluß kaum lassen, da man eine Strecke von 2 000 Werst nicht mit einem Grenzkordon umgeben könne.

Graf Witte schlägt dann endlich für das Gesetz vor, zu beschließen, daß der Bau der Amurbahn aus Mitteln und als Unternehmen des Staates zu bauen ist, und zwar von der Station Kuenga der Transbaikalbahn bis zur Stadt Chabarowsk nebst den nötigen Abzweigungen. Der Bau soll in Abschnitten und zwar von Westen her nach Osten in Angriff genommen werden, derart, daß die Herstellung des ersten Teiles nebst dem Zweige nach der Stadt Pokrowskaja, von wo ab der Amur schiffbar ist, mit möglicher Beschleunigung betrieben wird. Zwei weitere Punkte seines Antrags geben die Kosten für diese Anfangsstrecke und die für Vorarbeiten usw. an.

Daß Finanzminister Kokokzew sich gegen die Ausführungen der Gegner verwahrt hat, ergibt sich aus der Situation von selbst, er weist aber noch besonders darauf hin, daß Rußland soviel flüssiges Geld habe, daß die Staatskasse alle Auslagen für die Amurbahn übernehmen könne. Seine Berechnungen und Ausführungen seien vorsichtig gemacht.

Inzwischen hatte am 8. Mai eine stark besuchte Versammlung von Zentrumsmitgliedern besonders getagt, war sich aber nur darüber einig geworden, daß „die Bahn nicht Ausländern konzessioniert werde dürfe.“

Die Vertreter des Handelstandes sind für den Bau in Teilstrecken. Sie bestreiten nicht die wirtschaftliche Bedeutung der Bahn, sofern gleichzeitig die Eröffnung eines Freihafens erfolgt.

Der Finanzminister betonte namens der Regierung, daß ohne die Amurbahn eine vernünftige Verwaltung des Gebietes undenkbar sei. Der Hauptzweck der Bahn sei: ein Macht- und Schutzmittel bei irgend welchen

Verwicklungen im fernen Osten zu sein. Deshalb müsse die Regierung auch auf die grundsätzliche Bewilligung des ganzen Bahnprojekts und nicht nur eines Teils bestehen.

Der Kriegsminister, General Rödiger, pflichtete dem Vorredner bei. Ohne die Bahn könne die Militärverwaltung keinen kriegsstrategischen Plan aufstellen, da ihr die Möglichkeit fehle, auch nur annähernd zu berechnen, in welcher Zeit und in welcher Stärke Truppen im Kriegsfall aus dem Innern Rußlands nach dem Ferngebiet geworfen werden könnten.

Nachdem noch die Ausstattung der Bahn mit rollendem Material gestreift war, wurde in der folgenden und letzten Sitzung am 13. Mai die technische Seite des Bahnbaus beleuchtet und schließlich der Linienführung ab Kuenga der Vorzug gegeben. Zum Antrag auf Beschlußfassung schlug Graf Witte vor, den Gesetzentwurf dahin abzuändern, daß zunächst nicht die ganze Bahn Kuenga—Chabarowsk, sondern nur die Anfangsstrecke bis Pokrowskaja zur Ausführung genehmigt werde. Hiergegen trat der Generalgouverneur des Amurgebiets mit aller Energie auf: Er, als Chef jenes Gebiets, weise auf die gespannten Beziehungen hin, die aus Anlaß des Kulturkampfes dort zwischen Weißen und Gelben bestehen, die dortige russische und Ansiedlungsbevölkerung sei auf die Rückendeckung vom Innern Rußlands her angewiesen. Daher müsse die Frage des ungeteilten Bahnbaus grundsätzlich genehmigt werden.

Auch sonst wird für eine en-bloc-Aannahme des Gesetzentwurfs gesprochen. Zum Ausgleich der Gegensätze bringt der Finanzminister nunmehr die von der Regierung zur Beseitigung der geltend gemachten Bedenken gefaßte Regierungserklärung zur Kenntnis der Kommission und weist besonders auf die Fassung der Punkte 3 und 5 hin.

Die fünf Punkte lauten:

1. die grundsätzliche Genehmigung der gesetzgebenden Körperschaften wird erbeten zur sofortigen Inangriffnahme der Bauarbeiten auf Staatskosten für eine Eisenbahn von Kuenga auf dem linken Amurufer entlang nach Chabarowsk;
2. die endgültige Genehmigung zum Bau der Anfangsstrecke dieser Bahn von Kuenga auf eine Strecke von 183 Werst und die Bewilligung des nötigen Kredits für die Vorarbeiten wird erbeten;
3. die weitere Anordnung von Bauausführungen soll vom Ausfall der Vorarbeiten abhängig sein, durch die die geeignetste Linienführung in technischer, wirtschaftlicher und strategischer Hinsicht festgestellt werden soll; die erforderlichen Mittel werden auf dem gesetzlichen Wege erbeten werden;
4. 3 Millionen werden gefordert für die Arbeiten östlich vom Flusse

Seja, da von hier ab die Linie zwischen den Flüssen Seja und Bureja noch nicht feststeht. Sie sollen zur Bestreitung der Kosten der Vorbereitungsarbeiten dienen: Beschaffung der Brückenpläne, Bestellung der Brückenkonstruktionsteile, der Beschaffung und Zufuhr dieser und der Baumaterialien, alles Maßnahmen, die jeder Bahnbau bedingt.

5. die weiteren Mittel für die Bauausführung werden immer in strenger Abhängigkeit vom Fortschritt der Bauarbeiten und der finanziellen Leistungsfähigkeit der Staatskasse in Anspruch genommen werden.

Nach längerem Für und Wider wurden alle sonst beantragten Änderungen des Gesetzentwurfs abgelehnt.

Die Kommission nahm darauf das Gesetz in der Dumafassung und mit den Ausführungsbestimmungen der Regierungserklärung in namentlicher Abstimmung mit 27 gegen 14 Stimmen, unter diesen Korwin-Milewski und Graf Witte, an.

Wenn das tatsächliche Ergebnis der Kommissionsberatungen schließlich die Annahme des Gesamtbahnprojekts war, so ist dies nicht zum geringsten Teile dem Eingreifen des Ministers des Auswärtigen Iswolski, und der Energie des Finanzministers Kokokzew zu danken gewesen. Jedenfalls waren die Verhandlungen über die Bahn der beste Beweis dafür, daß die gesetzgebenden Faktoren sich diesmal voll der Verantwortung bewußt waren, die sie mit Annahme des Gesetzentwurfs vor dem Lande übernahmen. War bei den Dumaverhandlungen eine gewisse parlamentarische Unsicherheit auf Seiten der Volksvertretung unverkennbar, so litten die Kommissionsverhandlungen im Reichsrat unter diesem Mangel nicht mehr. Hier stand den Wünschen der Regierung ein Stab gewiegter Finanzpolitiker — allen voran Graf Witte — mit ernstestem Bedenken und großer Hartnäckigkeit gegenüber. Desto höher ist also der politische und parlamentarische Erfolg der Regierung zu bewerten. Denn, wenn es sich auch nur um Kommissionsberatungen handelte und bisher die eigentlichen Reichsratsverhandlungen noch nicht begonnen haben, an der endgültigen Annahme des Projekts in der vom Finanzminister erläuterten Form kann nicht mehr gezweifelt werden. Der so viel angefeindete Appell an den Patriotismus hat schließlich — trotz der Bremsversuche des Grafen Witte und seiner politischen Freunde — seinen Widerhall und Ausdruck in der Annahme des Amurbahnprojekts gefunden. Und so kann Rußland voraussichtlich damit beginnen, seine unterbrochene Politik im fernen Osten wieder aufzunehmen.

Daß aber auch chinesischerseits die Bedeutung der Amurbahn in

dieser Beziehung voll gewürdigt, mindestens nicht verkannt am besten daraus hervor, daß nach vertrauenswürdigen Quellen die chinesische Regierung noch in diesem Jahre an den Bau einer Eisenbahn von Zizikar nach Aigun, gegenüber Blagoweschtschensk am Amur, um die politische und wirtschaftliche Stellung Chinas am Amur zu festigen. Die Arbeiten sollen so beschleunigt werden, daß die Eisenbahn Zizikar—Aigun möglichst lange vor dem Jahre 1912 — bis die Amurbahn fertig sein soll — in Betrieb gesetzt werden kann. Es folgt ein Schach zug dem andern.

In den vorstehenden Mitteilungen ist nur kurz der Gehalt der Verhandlungen und der Inhalt der Reden der maßgebenden Persönlichkeiten wiedergegeben worden. Die Würdigung des gesamten Umfanges muß zunächst noch vorbehalten bleiben, es soll dieser jeder seiner gebührende Platz eingeräumt werden, sobald der Reichsrat darüber gesprochen haben wird.

Der Etat der preußisch-hessischen Eisenbahnverwaltung für das Etatsjahr 1908. ¹⁾

Von

Schremmer, Geh. Rechnungsrat im Ministerium der öffentlichen Arbeiten.

Der Etat der preußisch-hessischen Staatseisenbahnverwaltung für das
Etatsjahr 1908 enthält in großen Gruppen die folgenden Ansätze:

	Betrag für das Etatsjahr 1908 M	Der vorige Etat setzt aus M	Mithin für 1908	
			mehr M	weniger M
Ordentliche Einnahmen.				
Betriebseinnahmen der vom Staate verwalteten Eisenbahnen.				
Aus dem Personen- und Ge- päckverkehr	552 930 000	527 250 000	25 680 000	—
Aus dem Güterverkehr . . .	1 363 520 000	1 294 900 000	68 620 000	—
Sonstige Einnahmen	128 967 000	115 483 000	13 484 000	—
Summe	2 045 417 000	1 937 633 000	107 784 000	—
Anteil Badens an den Be- triebsausgaben für die auf badischem Gebiet belege- nen Strecken der Main- Neckar-Eisenbahn				
	1 885 000	2 362 000	—	477 000

¹⁾ Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1907, S. 686 ff.

	Betrag für das Etatsjahr 1903 M	Der vorige Etat setzt aus M	Mithin für 1908	
			mehr M	weniger M
Wilhelmshaven - Olden- burger Eisenbahn, An- teil an der Roheinnahme .	1 020 000	1 005 000	15 000	—
Privateisenbahnen, bei denen der Staat be- teiligt ist, Dividenden .	70 681	51 354	19 327	—
Sonstige Einnahmen . .	520 000	520 000	—	—
Summe der ordentlichen Ein- nahmen	2 048 912 681	1 941 571 354	107 341 327	—
Außerordentliche Einnahmen.				
Beiträge Dritter zu einmaligen und außerordentlichen Ausgaben	3 587 100	3 929 200	—	342 100
Summe aller Einnahmen . . .	2 052 499 781	1 945 500 554	106 999 227	—
Dauernde Ausgaben.				
Betriebsausgaben für die vom Staate verwalteten Eisenbahnen.				
Besoldungen der etatsmäßigen Beamten	256 966 200	243 945 900	13 020 300	—
Wohnungsgeldzuschüsse für dieselben	40 111 100	37 797 000	2 314 100	—
Remunerierung von Hilfsar- beitern, Löhne und Stellen- zulagen, Dienstkleidungs- zuschüsse für Unterbeamte usw.	186 346 400	166 480 800	19 865 600	—
Tagegelder, Reise- und Um- zugskosten, Fahr-, Stunden- und Nachtgelder usw. . .	49 300 000	45 800 000	3 500 000	—

	Betrag für das Etatsjahr 1908 M	Der vorige Etat setzt aus M	Mithin für 1908	
			mehr M	weniger M
Remunerationen und Unterstützungen, auch für ausgeschiedene Beamte und deren Hinterbliebene, sowie Unterstützungen für Arbeiter und deren Hinterbliebene	7 533 300	6 930 300	603 000	—
Wohlfahrtszwecke	35 008 000	33 595 000	1 413 000	—
Unterhaltung und Ergänzung der Inventarien sowie Beschaffung der Betriebsmaterialien	193 424 000	160 435 000	32 989 000	—
Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der baulichen Anlagen	268 566 000	238 063 000	30 503 000	—
Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der Betriebsmittel und maschinellen Anlagen	229 091 000	207 541 000	21 550 000	—
Sonstige Ausgaben	59 190 200	57 162 000	2 028 200	—
Summe . .	1 325 536 200	1 197 750 000	127 786 200	—
Anteil Hessens an den Ergebnissen der gemeinschaftlichen Verwaltung des preußischen und hessischen Eisenbahnbesitzes . .	14 540 000	15 781 000	—	1 241 000
Anteil Badens an den Betriebseinnahmen für die auf badischem Gebiet belegenen Strecken der Main-Neckar-Eisenbahn	2 560 000	3 480 000	—	920 000
Wilhelmshaven - Oldenburger Eisenbahn, besondere Ausgaben	406 800	204 300	202 500	—
Zinsen und Tilgungsbeiträge für Eisenbahnanleihen usw.	—	3 153 000	—	3 153 000

	Betrag für das Etatsjahr 1908 M	Der vorige Etat setzt aus M	Mithin für 1908	
			n.ehr M	weniger M
Ministerialabteilungen für das Eisenbahnwesen.				
Besoldungen der etatsmäßi- gen Beamten	960 723	926 491	34 232	—
Wohnungsgeldzuschüsse für dieselben	163 920	158 580	5 340	—
Andere persönliche Ausgaben einschließlich der Zentral- fonds für die gesamte Eisenbahnverwaltung . .	410 260	400 260	10 000	—
Sonstige Ausgaben einschl. der Kosten des Landes- eisenbahnrates	327 000	315 000	12 000	—
Vorarbeiten zu neuen Eisen- bahnen	250 000	250 000	—	—
Verkehrs- und Baumuseum in Berlin	135 000	115 000	20 000	—
Summe . .	2 246 903	2 165 331	81 572	—
Dispositionsbesoldun- gen, Wartegelder und Unterstützungen . . .	355 000	435 000	—	80 000
Summe der dauernden Aus- gaben	1 345 644 903	1 222 968 631	122 676 272	—
Einmalige und außerordentliche Ausgaben	107 767 000	186 027 800	—	78 260 800
Summe aller Ausgaben	1 453 411 903	1 408 996 431	44 415 472	—
Abschluß des Ordinariums.				
Die ordentlichen Einnahmen betragen	2 048 912 681	1 941 571 354	107 341 327	—
Die dauernden Ausgaben da- gegen	1 345 644 903	1 222 968 631	122 676 272	—
Mithin Überschuß im Ordi- narium	703 267 778	718 602 723	—	15 334 945

Auf den Überschuß im Ordinarium von 703 267 778 *ℳ*
 sind zur Verzinsung der Eisenbahnkapitalschuld im Sinne
 des Eisenbahngarantieggesetzes nach den Bestimmungen
 dieses Gesetzes in Rechnung zu stellen 87 306 125 „
 bleiben . 615 961 653 *ℳ*.

Der rechnungsmäßig sich ergebende Überschuß ist von der Eisenbahnkapitalschuld abzuschreiben.

Abschluß des Extraordinariums	Betrag für das Etatsjahr 1908 <i>ℳ</i>	Der vorige Etat setzt aus <i>ℳ</i>	Mithin für 1908	
			mehr <i>ℳ</i>	weniger <i>ℳ</i>
Die außerordentlichen Einnahmen betragen	3 587 100	3 929 200	—	342 100
Die einmaligen und außerordentlichen Ausgaben betragen	107 767 000	186 027 800	—	78 260 800
Mithin Zuschuß im Extraordinarium	104 179 900	182 098 600	—	77 918 700

Das Extraordinarium ist für 1908 um 78 260 800 *ℳ* niedriger bemessen, als für 1907. Es umfaßt in 330 Titeln wieder umfangreiche Bauten für preußische Strecken. Hessen stellt die für diese Zwecke auf den hessischen Strecken erforderlichen Mittel von 5 607 000 *ℳ* vertragsmäßig besonders zur Verfügung.

Die reinen Betriebseinnahmen der preußisch-hessischen Strecken sind veranschlagt für das Etatsjahr 1908 zu 2 045 417 000 *ℳ*
 und die reinen Betriebsausgaben zu 1 325 536 200 „
 demnach Betriebsüberschuß . . 719 880 800 *ℳ*.

Gegen die wirklichen Ergebnisse im Etatsjahr 1906 ist bei der Betriebsverwaltung im ganzen eine Mehreinnahme von . 177 549 771 *ℳ*
 und eine Mehrausgabe von 155 763 107 „
 mithin ein Mehrüberschuß von . 21 786 664 *ℳ*
 angenommen. Gegen den Etat für 1907 ergibt sich ein Minderüberschuß von 20 002 200 *ℳ*.

Die Veranschlagung der Betriebseinnahmen und -ausgaben bezieht sich auf die preußisch hessischen Strecken und den badischen Streckenanteil von der Main-Neckarbahn.

Im ganzen bezieht sich die Veranschlagung auf vollspurige Strecken mit einer Betriebslänge am Ende des Etatsjahres 1908 von 36 480,49 km

(mittlerer Jahresdurchschnitt 36 095,99 km); davon sollen im Etatsjahre 1908 796,20 km erst eröffnet werden. Außerdem sind im Etatsjahre 1908 die Einnahmen und Ausgaben der preußischen schmalen Eisenbahnen von 240,64 km Länge. Von der angegebenen vollen Bahnlänge von 36 480,49 km kommen 21 649,05 km auf Hauptbahnen, 14 831,44 km auf Nebenbahnen, davon gehören Preußen 35 149,09 km, Hessen 1 249,09 und Baden 38,68 km.

Bei den Verkehrseinnahmen ist gegen das Etatsjahr 1906 im Personen- und Gepäckverkehr eine Verkehrssteigerung von 5 0/0 (10 0/0 für zwei Jahre) angenommen. Gegen die wirklichen Einnahmen für das Etatsjahr 1906 sind im Personen- und Gepäckverkehr 43 296 670 M und im Güterverkehr 127 760 529 M mehr veranschlagt. Die sonstigen Einnahmen der Betriebsverwaltung sind um 13 484 000 M höher als für 1907 veranschlagt.

Die etatsmäßigen Beamtenstellen, die im Etatsjahr 1904 auf 136 183, für 1905 auf 146 183, für 1906 auf 154 714, für 1907 auf 165 297 Stellen veranschlagt worden sind, betragen nunmehr 174 106. Von diesen Beamtenstellen sind 30 313 Dienstwohnungen hinzugekommen. Einschließlich der Betriebs-, Werkstätten- und Werkstättenarbeiter sind in der Verwaltung im ganzen 478 000 Personen zu beschäftigen. Bei den Ausgaben für Wohlfahrtszwecke sind wieder 100 000 M als Beihilfen zur Herstellung und Unterstützung von Genesungsheimen, die von Beamten- und Arbeitervereinen der Staatsbahnen errichtet werden, bestimmt. Im ganzen ergeben diese Ausgaben einen erheblichen Betrag von 35 008 000 M.

Die für den Betrieb erforderlichen Kohlenbeschaffungen sind in der folgenden Tabelle ersichtlich gemacht:

Es sind veranschlagt an Kohlen und Koks:

A. Steinkohlen:

Westfälischer Bezirk	4 690 50
Oberschlesischer Bezirk	3 385 40
Niederschlesischer Bezirk	370 20
Saarbezirk	399 80

Summe A 8 845 90

B. Steinkohlenbriketts:

Westfälischer Bezirk	1 106 10
Oberschlesischer Bezirk	94 30
Niederschlesischer Bezirk	20 00
Sonstige Bezirke	74 50

Summe B 1 294 90

C. Koks:

Westfälischer Bezirk	29 700 t,
Niederschlesischer Bezirk	34 086 „
Sonstige Bezirke	7 800 „
Summe C	71 586 t.

D. Braunkohlen und Braunkohlenbriketts	111 600 „
--------------------------------------------------	-----------

Zusammen Kohlen und Koks . . . 10 323 986 t.

An Oberbaumaterialien sind veranschlagt:

1. Schienen	240 200 t,
2. Kleineisenzeug	105 800 „
3. Eiserne Lang- und Querschwellen	141 600 „

Zusammen . . . 487 600 „.

Die zur Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der Betriebsmittel und der maschinellen Anlagen vorgesehenen 229 091 000 M verteilen sich auf:

	B e t r a g	
	im einzelnen M	im ganzen M
Löhne der Werkstättenarbeiter	—	83 157 000
Beschaffung der Werkstattmaterialien	—	48 178 000
Sonstige Ausgaben	—	17 756 000
Beschaffung ganzer Fahrzeuge:		
Lokomotiven	37 700 000	—
Personenwagen	16 000 000	—
Gepäck- und Güterwagen	26 300 000	80 000 000
Summe	—	229 091 000

Für neue Betriebsmittel sind wieder 80 000 000 M vorgesehen.

Es sollen neu beschafft werden:

- 550 Lokomotiven,
- 760 Personenwagen,
- 8 000 Gepäck- und Güterwagen.

Die Erneuerung ist in dem Umfange angenommen, daß sehr reichlich Ersatz für die voraussichtliche Ausrangierung beschafft und die Leistungsfähigkeit des Wagenparks auf gleicher Höhe erhalten wird.

Aus den sonstigen Ausgaben sind zunächst die zu Steuern, abgaben und öffentlichen Lasten vorgesehenen Mittel von 21 hervorzuhoben. — Diese überschreiten den Etatsansatz für 395 600 \mathcal{M} . Die veranschlagten Entschädigungen auf Grund pflichtgesetze sind mit 4 857 600 \mathcal{M} angesetzt.

Von der Wilhelmshaven-Oldenburger Eisenbahn (52,38 km im preußischen Eigentum befindet und von Oldenburg betrieht erhält Preußen einen gewissen Anteil von der Robeinnahme. Kalenderjahr 1908 ist dieser Anteil auf 1 020 000 \mathcal{M} veranschlagt im Etat vorgesehen. Er übersteigt den für 1907 veranschlagten um 15 000 \mathcal{M} .

Die veranschlagten, lediglich Preußen zufallenden Dividenden der Privateisenbahnen, bei denen der Staat mit Aktien beteiligt ist, betragen sich auf folgende Eisenbahnen:

1. Kreis Odenburger Eisenbahn	19 346
2. Prignitzer Eisenbahn	29 560
3. Kreis Altenaer Schmalspureisenbahnen	8 000
4. Löwenberg-Rheinsberger Eisenbahn	13 775

zusammen 70 681

gegen 1907 mehr 19 327

Mit der Übernahme des braunschweigischen Eisenbahnungsgesetzes auf Preußen die Verzinsung und Tilgung der $4\frac{1}{2}\%$ ig dieses Unternehmens nach dem Privileg vom 16. Juli 1874 die Verpflichtung zur Zahlung einer Jahresrente an die herzoglich-schweigische Staatsregierung von jährlich 2 625 000 \mathcal{M} über.

Diese Verpflichtungen erfordern einen Kostenaufwand von 3 153 000 \mathcal{M} , der bisher in dem Abschnitt: Zinsen und Tilgung aufgeführt war. Die Ausgaben sind jedoch für 1908 im Etat der schuldenverwaltung vorgesehen, weil das Unternehmen inzwischen vollständig auf den preußischen Staat übergegangen ist.

Auch sämtliche sonstigen für die preußischen Staatsbahnen aufgenommenen Anleihen werden, soweit sie inzwischen nicht getilgt sind, von der preußischen Hauptverwaltung der Staatsbahnen verzinst und getilgt; die Mittel hierfür sind im Etat dieser Verwaltung vorgesehen. Die gesamten preußischen Staatsschulden, die von der Hauptverwaltung verzinst und getilgt werden, — also einschließlich der Staatsschulden für allgemeine Staatszwecke — betragen am 1. Januar 1908 = 7 963 671 082 \mathcal{M} , davon sind 6 744 000 000 \mathcal{M} Eisenbahnschulden. Gegenüber dem Etat 1907 beträgt die Staatseisenbahnkapitalschuld nach der nachfolgenden Tafel Spalte 9 (ohne Abschreibungen) 9 948 654 000 \mathcal{M} . Die

preußischen Staatsschulden, noch mehr aber die Eisenbahnschulden, bleiben demnach hinter letzterer Summe wesentlich zurück. Die gesamten preußischen Staatsschulden erfordern zur Verzinsung nur 275 628 195 *M.*

Für die Ministerialabteilungen für das Eisenbahnwesen sind im ganzen 2 246 903 *M.* veranschlagt. Darunter befinden sich auch die Zentralfonds für Vorarbeiten zu neuen Eisenbahnen und die Ausgaben für das Verkehrs- und Baumuseum in Berlin, das im Etatsjahr 1906 eröffnet worden ist.

Die zu 355 000 *M.* veranschlagten Dispositionsbesoldungen, Wartegelder und Unterstützungen sind um 80 000 *M.* geringer als für 1907 angesetzt. Der Minderbedarf wird durch Ableben oder Pensionierung von zur Disposition gestellten Beamten erwartet.

Der Anteil Hessens an den Ergebnissen der gemeinschaftlichen Verwaltung des preußischen und hessischen Eisenbahnbesitzes ist nach dem Staatsvertrag vom 23. Juni 1896 für das Etatsjahr 1908 auf 14 540 000 *M.* veranschlagt, gegen 1907 weniger 1 241 000 *M.*

Baden erhält für die auf badischem Gebiet belegenen Strecken der Main-Neckarbahn (38,65 km) einen reinen Anteil von 2 560 000 *M.*, das sind 443 000 *M.* weniger als für 1907. Das Weniger beruht teilweise in mit Zustimmung Badens erfolgten Betriebsverschiebungen. Baden hat dafür andere Vorteile.

Der preußische Überschuß aus dem Ordinarium der Eisenbahnverwaltung von 703 267 778 *M.*, der hinter dem für 1907 um 15 334 945 *M.* zurückbleibt, unterliegt den Bestimmungen des Gesetzes vom 27. März 1882 (Ges.-S. S. 214), betreffend die Verwendung der Jahresüberschüsse der Verwaltung der Eisenbahnangelegenheiten. Ein Bild über die Ausführung dieses Gesetzes seit dem Etatsjahr 1882 bietet die nachstehende Übersicht (S. 882 bis 885). In dieser sind auch die Bestimmungen des Gesetzes vom 3. Mai 1903 (Ges.-S. S. 155), betreffend die Bildung eines Ausgleichfonds für die Eisenbahnverwaltung berücksichtigt. Dem neu gebildeten Ausgleichfonds sind bis Ende 1906 = 154 837 000 *M.* zugeflossen. Nach Abgabe von 104 378 000 *M.* an den sogenannten 30 Millionenfonds (zu weiteren Verbesserungen des Eisenbahnnetzes), verbleibt ein vollständig freier Fonds zur Ausgleichung etwaiger Etatsdefizite von 50 459 000 *M.*

7	8	9	10	11	1
(Spalte 4) net		Die Staats- eisenbahn- kapitalschuld beträgt am Schlusse des Rechnungs- jahres ohne Rücksicht auf die inzwischen statt- gefundenen Ab- schreibungen (Grundsumme)	Von der Grundsumme der Staats- eisenbahn- kapitalschuld (Spalte 9) berechnen sich $\frac{3}{4}$ Prozent, bis zu deren Höhe die Tilgung der Schuld nach § 4 Absatz 1 des Gesetzes vom 27. März 1882 aus dem Rein- überschusse (Spalte 8) stattfinden soll, auf	Der Rein- überschuß (Spalte 8) beträgt demnach über den Tilgungs- betrag von $\frac{3}{4}$ Prozent (Spalte 10) hinaus mehr	Etats- jahr
zusammen	Demnach ist ein Rein- überschuß verblieben von				
„	„	„	„	„	
95 757 000	42 354 000	2 613 664 000	19 602 000	22 752 000	1882
112 049 000	35 800 000	3 107 785 000	23 308 000	12 492 000	1883
140 544 000	45 543 000	3 774 371 000	28 308 000	17 235 000	1884
158 652 000	35 176 000	4 034 125 000	30 256 000	4 920 000	1885
157 619 000	67 613 000	4 165 745 000	31 243 000	36 370 000	1886
164 377 000	108 992 000	4 452 788 000	33 396 000	75 596 000	1887
163 764 000	133 089 000	4 494 669 000	33 710 000	99 379 000	1888
165 463 000	156 021 000	4 911 995 000	36 840 000	119 181 000	1889
195 905 000	115 536 000	5 948 478 000	44 614 000	70 922 000	1890
214 846 000	99 102 000	6 356 365 000	47 673 000	51 429 000	1891
217 391 000	118 773 000	6 537 056 000	49 028 000	69 745 000	1892
215 813 000	162 793 000	6 669 024 000	50 018 000	112 775 000	1893
210 623 000	171 479 000	6 685 817 000	50 144 000	121 335 000	1894
203 363 000	258 933 000	6 768 577 000	50 764 000	208 169 000	1895
196 563 000	306 459 000	6 858 895 000	51 442 000	255 017 000	1896
185 547 000	329 917 000	7 034 303 000	52 757 000	277 160 000	1897
169 388 000	351 227 000	7 266 017 000	54 495 000	296 732 000	1898
162 379 000	384 233 000	7 400 213 000	55 502 000	328 731 000	1899
152 804 000	396 268 000	7 551 588 000	56 637 000	339 631 000	1900
146 841 000	356 688 000	7 868 947 000	59 017 000	297 671 000	1901
139 389 000	387 444 000	7 996 011 000	59 970 000	327 474 000	1902
133 822 000	465 734 000	8 268 847 000	62 016 000	403 718 000	1903
121 523 000	492 543 000	8 492 112 000	63 691 000	428 852 000	1904
108 785 000	552 246 000	8 657 620 000	64 932 000	487 314 000	1905
97 089 000	581 658 000	8 967 914 000	67 259 000	514 399 000	1906
4 030 296 000	6 155 621 000	—	1 176 622 000	4 978 999 000	zusammen
92 294 000	626 308 000	9 426 033 000	70 695 000	555 613 000	Etat 1907
87 306 000	615 962 000	9 948 654 000	74 615 000	541 347 000	„ 1908

1	12	13	14
Etatsjahr	Der Reinüberschuß (Spalte 8) ist von de und hat		
	nach § 4 Absatz 3 No. 1 des Gesetzes vom 27. März 1882 zur planmäßigen Tilgung der vom Staate für Eisen- bahnzwecke vor dem Jahre 1879 aufgenommenen oder vor und nach diesem Zeitpunkte selbst- schuldnerisch übernommenen Schulden	nach § 4 Absatz 3 No. 2 des G 27. März 1882	
		zur Deckung anderweiter etatsmäßiger Staats- ausgaben	zur Bildung od. Ergänzung eines außer- etatsmäßigen Dispositions- fonds für Zwecke der Eisenbahn- verwaltung
	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>
1882	4 005 000	22 752 000	—
1883	4 040 000	12 492 000	—
1884	3 649 000	27 628 000	—
1885	3 631 000	23 706 000	—
1886	4 451 000	30 244 000	—
1887	4 139 000	20 170 000	—
1888	4 223 000	52 081 000	—
1889	3 498 000	44 446 000	—
1890	3 024 000	86 360 000	—
1891	5 584 000	75 666 000	—
1892	4 348 000	95 809 000	—
1893	5 420 000	137 990 000	—
1894	5 578 000	145 743 000	—
1895	5 678 000	172 080 000	20 000 000
1896	3 043 000	185 358 000	19 999 000
1897	2 766 000	204 270 000	49 968 000
1898	2 868 000	239 163 000	49 898 000
1899	2 975 000	268 076 000	29 991 000
1900	3 075 000	295 820 000	29 997 000
1901	3 134 000	326 638 000	—
1902	3 069 000	340 855 000	15 609 000
1903	3 094 000	370 299 000	—
1904	2 816 000	429 729 000	—
1905	2 355 000	473 383 000	—
1906	2 414 000	533 308 000	—
zusammen . .	92 877 000	4 614 075 000	215 462 000
Etat 1907 . . .	2 432 000	591 089 000	—
„ 1908	2 517 000	579 724 000	—

16		17		18		19		1	
bahnkapitalschuld völlig abgeschrieben gefunden						Als Staatseisenbahnkapitalschuld verbleiben am Schlusse des Rechnungsjahres nach den bis zu diesem Zeitpunkt erfolgten Abschreibungen (letztere einschließlich der Erlöse für verkaufte Grundstücke usw.)		Etatsjahr	
nach dem Gesetze vom 3. Mai 1903 (G.-S. S. 155), betreffend die Bildung eines Ausgleichsfonds für die Eisenbahnverwaltung									
zur Bildung oder Ergänzung des Ausgleichsfonds (§ 3)		Davon für				Abschreibungen (letztere einschließlich der Erlöse für verkaufte Grundstücke usw.)			
		den 30 Millionen-fonds (§ 3a Ziff. 1)		weitere Zwecke (§ 3a Ziff. 2 und 3)					
M		M		M		M			
—	—	—	—	—	—	2 594 846 000	—	1882	—
—	—	—	—	—	—	3 042 749 000	—	1883	—
—	—	—	—	—	—	3 657 915 000	—	1884	—
—	—	—	—	—	—	3 875 054 000	—	1885	—
—	—	—	—	—	—	3 952 618 000	—	1886	—
—	—	—	—	—	—	4 163 756 000	—	1887	—
—	—	—	—	—	—	4 067 074 000	—	1888	—
—	—	—	—	—	—	4 314 967 000	—	1889	—
—	—	—	—	—	—	5 192 482 000	—	1890	—
—	—	—	—	—	—	5 501 288 000	—	1891	—
—	—	—	—	—	—	5 554 095 000	—	1892	—
—	—	—	—	—	—	5 559 663 000	—	1893	—
—	—	—	—	—	—	5 376 994 000	—	1894	—
—	—	—	—	—	—	5 229 997 000	—	1895	—
—	—	—	—	—	—	5 017 208 000	—	1896	—
—	—	—	—	—	—	4 834 250 000	—	1897	—
—	—	—	—	—	—	4 666 263 000	—	1898	—
—	—	—	—	—	—	4 411 323 000	—	1899	—
—	—	—	—	—	—	4 162 604 000	—	1900	—
—	—	—	—	—	—	4 117 946 000	—	1901	—
—	—	—	—	—	—	3 853 863 000	—	1902	—
63 508 000	14 389 000	—	—	49 179 000	—	3 656 495 000	—	1903	—
30 623 000	30 000 000	—	—	623 000	—	3 382 970 000	—	1904	—
46 165 000	29 999 000	—	—	16 166 000	—	2 987 016 000	—	1905	—
14 481 000	29 990 000	—	—	15 509 000	—	2 712 247 000	—	1906	—
154 837 000	104 378 000	—	—	50 459 000	—	—	—	zusammen	—
—	—	—	—	—	—	—	—	Etat 1907	—
—	—	—	—	—	—	—	—	„ 1908	—

Wohlfahrtseinrichtungen der königl. bayerischen Staatseisenbahnen im Jahre 1906.

Der Jahresbericht der königlich bayerischen Staatseisenbahn-Verwaltung für 1906 enthält bemerkenswerte Mitteilungen über die Wohlfahrtseinrichtungen dieser Verwaltung, denen die folgenden Angaben entnommen sind.¹⁾

Unter den Wohlfahrtseinrichtungen ist an erster Stelle der bahnärztliche Dienst genannt. Seit dem Jahre 1877 sind bei der königlich bayerischen Staatsbahnverwaltung Bahnärzte vertragsmäßig bestellt, denen gegen eine feste Vergütung hauptsächlich die ärztliche Behandlung des mittleren Beamten- und des Bedienstetenpersonals und seiner Angehörigen, sodann aber auch die ärztlich-technische Mitwirkung bei der Neuannahme und Pensionierung dieses Personals, die Hilfeleistung und Abgabe ärztlicher Gutachten bei Betriebsunfällen usw. obliegt. Zu Beginn des Berichtsjahres waren in 456 Bezirken 453 Bahnärzte angestellt, im Laufe des Jahres wurde die Zahl der Bezirke um 8, die der Bahnärzte um 7 vermehrt, so daß am Schlusse des Jahres 1906 in 464 Bezirken 460 Bahnärzte in Tätigkeit waren. Außerdem waren noch 28 Spezialärzte als Bahnärzte angestellt, auch für das bei den Eisenbahneubauten beschäftigte Personal und seine Familienangehörigen waren vorübergehend Ärzte mit der Krankenbehandlung betraut. Die Kosten des bahnärztlichen Dienstes haben im Jahre 1906 320 137 *M* betragen, d. i. gegen das Vorjahr, in dem 273 162 *M* aufgewendet wurden, 46 975 *M* mehr.

Die Zahl des zu freier bahnärztlicher Behandlung berechtigten, nichtpragmatischen statusmäßigen und diätarischen Personals, sowie die Zahl der bei diesem Personal beobachteten Erkrankungsfälle und Krankheitstage betrug:

¹⁾ Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1907 S. 726 ff.

	im Jahre	
	1905	1906
Zahl des Personals	24 545	24 762
Erkrankungsfälle:		
a) im ganzen	22 719	21 508
b) auf je 100 Bedienstete	92,5	86,8
Krankheitstage:		
a) im ganzen	429 777,5	404 168,5
b) auf je 1 Bediensteten	17,5	16,3

Hiernach ist die Zahl der Erkrankungsfälle um 5,3 %, die der Krankheitstage um 6 % gesunken, obwohl die Zahl des Personals um 0,9 % gestiegen ist.

Um erkrankten Beamten und Bediensteten, deren Leiden durch den Gebrauch von Badekuren Heilung oder wesentliche Besserung erwarten lassen, solche Badekuren zu ermöglichen, werden ferner von der Staatseisenbahnverwaltung besondere Zuschüsse zu diesem Zwecke gewährt. Die Gesamtsumme dieser Zuschüsse hat im Jahre 1906 13 999 \mathcal{M} , gegen 14 023 \mathcal{M} im Vorjahr, betragen. Im ganzen sind an 12 Kurorten und in 2 Volksheilstätten für Lungenkranke 95 Freikuren gewährt worden.

Sämtliche Pensionen des pragmatischen und nichtpragmatischen statusmäßigen Personals und seiner Hinterbliebenen werden nicht für Rechnung der bayerischen Staatseisenbahnen, sondern für Rechnung allgemeiner Staatsfonds verausgabt. Von den Pensionsausgaben kamen auf Pensionisten 5 837 357 \mathcal{M} gegen 5 573 268 \mathcal{M} im Vorjahr, auf Hinterbliebene 2 296 769 \mathcal{M} gegen 2 195 133 \mathcal{M} im Vorjahr. Insgesamt sind im Berichtsjahr die Pensionsausgaben gegenüber dem Vorjahr um 365 725 \mathcal{M} oder um 4,7 % gestiegen. In den Pensionsausgaben sind auch die Unfallfürsorgepensionen und -renten zum Gesamtbetrage von 781 161 \mathcal{M} enthalten.

Auf Grund der Krankenversicherungsgesetze ist:

- a) für die im Betriebe und in den Werkstätten der Staatseisenbahnen, der Bodenseedampfschiffahrt, der Dampfschiffahrt auf dem Ammersee und der Schiffahrt auf der Amper, des Ludwig-Donau-Mainkanals sowie der Kettenschleppschiffahrt auf dem Main im Arbeiterverhältnis gegen Lohn beschäftigten Personen, ferner für das übrige Personal, dessen Bezüge $6\frac{2}{3}$ \mathcal{M} für den Arbeitstag oder 2 000 \mathcal{M} für das Jahr nicht übersteigen, die „Betriebs- und Werkstätten-Krankenkasse der bayerischen Staatseisenbahnverwaltung“,

b) für die bei den Bauausführungen der Staatseisenbahnver von dieser oder von Unternehmern im Arbeiterverhältnis Lohn beschäftigten Personen, ferner für das übrige F dessen Bezüge $6\frac{2}{3}$ M für den Arbeitstag oder 2 000 M Jahr nicht übersteigen, die „Baukrankenasse der bay. Staatseisenbahnverwaltung“,

beide mit dem Sitz in München errichtet.

Die Betriebs- und Werkstättenkrankenasse sowie die Baukrankenasse gewährt den Mitgliedern vom Beginn der Krankheit ab freie ärztliche Behandlung, freie Arznei und Heilmittel, sodann im Falle der Arbeitsunfähigkeit ein Krankengeld auf die Dauer von 26 Wochen. Den gewerblichen Kassenmitgliedern wird im Falle der Schwangerschaft und Geburt je eine Unterstützung in Höhe des Krankengeldes bis zur Dauer von 6 Wochen gewährt. Während die Betriebs- und Werkstättenkrankenasse den dem Versicherungszwange nicht unterliegenden Kassenmitgliedern freie ärztliche Behandlung, freie Arznei und Heilmittel auf die Dauer von 13 Wochen gewährt, wird die Baukrankenasse eine Kassenleistung für Familienangehörige nicht abreicht. Beide Kassen gewähren auch anstelle freier ärztlicher Behandlung, Arznei und Heilmittel dann Krankengeld, freie Kur und Verpflegung in einem Krankenhause. Bei der Betriebs- und Werkstättenkrankenasse waren als Kassenärzte 459 Bahnärzte, 4 Kassenärzte, die nicht als Bahnärzte waren, und 28 Spezialärzte, insgesamt 491 Ärzte, bei der Baukrankenasse 177 Kassenärzte tätig.

Es betragen bei der Betriebs- und Werkstätten- krankenasse	im Jahre			
	1905		1906	
	über- haupt	durch- schnittlich auf ein Mitglied	über- haupt	sch M
die durchschnittl. Mitgliederzahl . . .	29 913	—	30 362	
„ Zahl der Erkrankungsfälle . . .	23 425	0,78	20 614	
„ „ „ Krankheitstage . . .	365 651	12,22	312 388	
„ „ „ Sterbefälle . . .	248	0,01	209	
„ Zinsen des Vermögens . . .	34 295	1,15	31 973	
„ Eintrittsgelder . . .	1 641	—	2 734	

1) Hiernach ist die Zahl der Erkrankungsfälle um 13,3% und die durchschnittliche Krankheitsdauer um 15,6% gefallen, während die Mitgliederzahl um 1,5% gestiegen ist.

Es betragen bei der Betriebs- und Werkstätten- krankenkasse	im Jahre			
	1905		1906	
	über- haupt	durch- schnittlich auf ein Mitglied	über- haupt	durch- schnittlich auf ein Mitglied
die Beiträge der Mitglieder . . . <i>ℳ</i>	599 153	20,03	684 299	22,54
„ „ „ Verwaltungen . . .	295 759	9,89	337 941 ¹⁾	11,13
„ gesamten Einnahmen . . .	960 583	32,11	1 083 403	35,68
„ Kosten im einzelnen für:				
ärztliche Behandlung . . .	232 804	} 35,34	281 805	} 34,30
Arzneien und sonstige Heilmittel	169 084		147 828	
„ Krankengelder	500 644		455 393	
„ Wöchnerinnenunterstützungen	2 953		2 949	
„ Sterbegelder	82 004		77 680	
„ Kosten an Krankenanstalten . . .	62 975		69 940	
„ Ersatzleistungen an Dritte für gewährte Krankenunter- stützungen	6 547		5 733	
„ gesamten Ausgaben	1 059 872	35,13	1 044 540	34,40
das verzinlich angelegte Ver- mögen am Jahreschluß	917 400	30,67	822 200	27,03

Bei der Baukrankenkasse betrug die durchschnittliche Zahl der Mitglieder 10 987 (im Vorjahr 11 328). Auf ein Mitglied kamen durchschnittlich an Mitgliederbeiträgen 20,15 *ℳ* (im Vorjahr 23,19 *ℳ*), an aufgewendeten Krankheitskosten 27,01 *ℳ* (im Vorjahr 41,33 *ℳ*), an Erkrankungsfällen 0,69 (im Vorjahr 0,98), an Krankheitstagen 11,9 (im Vorjahr 16,6) und an Sterbefällen 0,01 (im Vorjahr 0,01). Das verzinlich angelegte Vermögen betrug nach dem Nennwerte der Wertpapiere am Schlusse des Jahres = 49 400 *ℳ*, oder durchschnittlich auf ein Mitglied 4,50 *ℳ* (im Vorjahr 0,67 *ℳ*).

Die Arbeiterpensionskasse der bayerischen Staatseisenbahnverwaltung ist ebenso wie die Pensionskasse für die Arbeiter der preußischen Staatseisenbahnverwaltung in zwei Abteilungen, A und B, gegliedert. Die Abteilung A hat für sämtliche versicherungspflichtigen, bei der Staatseisenbahnverwaltung, der Bodenseedampfschiffahrtsverwaltung, der Kanalverwaltung und der Kettenschleppschiffahrt auf dem Main sowie der Dampf-

1) Außerdem wurden von der Staatseisenbahnverwaltung noch 4 300 *ℳ* als fester Zuschuß zur ehemaligen Werkstättenkrankenkasse geleistet.

schiffahrt auf dem Ammersee und der Schiffahrt auf der Amper, in verhältnis beschäftigten männlichen und weiblichen Personen das übrige nicht statusmäßige Personal, sofern es Lohn oder nicht, sein regelmäßiger Jahresarbeitsverdienst aber 2000 Mk. steigt, alle Aufgaben einer reichsgesetzlichen Versicherungsanstalt des Invalidenversicherungsgesetzes zu erfüllen. Die Abteilung für die Mitglieder der Abteilung A, die zu dauernder Beschäftigung genommen sind, eine weitergehende besondere Fürsorge durch Gewährung von Zusatzrenten zu den aus der Abteilung A zu zahlenden Renten. Bewilligung von Renten in solchen Fällen, in denen sie gesetzlich beansprucht werden können, sowie durch Gewährung von Witwen- und Sterbegeldern. Sie ist im allgemeinen eine Fortsetzung der am 1. Oktober 1888 bis 31. Dezember 1890 in Wirksamkeit gewesenen Einrichtung für Alters-, Invaliden- und Reliktenversorgung für die ständige der bayerischen Staatseisenbahnverwaltung.

Über die Zahl und die Bewegung der Mitglieder beider Wohlfahrtseinrichtungen gibt die folgende Tabelle Aufschluß:

	Abteilung A	Abt. B
Zahl der Mitglieder zu Beginn des Jahres	30 472	2 100
Zugang:		
durch Neueintritt	—	—
„ Wiederaufleben und nachträgliche Anerkennung des Rentenanspruches	—	—
Abgang:		
durch Übertritt in statusmäßige Stellung	—	—
„ Austritt aus der Beschäftigung ohne Beitragsrückvergütung	—	—
„ desgl. mit Beitragsrückvergütung	—	—
„ „ „ Zusatzrente	—	—
„ „ „ Unfallrente	—	—
„ Tod	—	—
Am Schlusse des Jahres waren vorhanden	32 864	2 100
davon gehörten zur		
Lohnklasse I	1 582	—
„ II	420	—
„ III	10 221	—
„ IV	16 191	—
„ V und IVa (bei Abt. B)	4 450	—
„ IVb (bei Abt. B)	—	—

Im Jahresdurchschnitt zählte die Abteilung A im Jahre 1905 31 133, im Jahre 1906 31 666 Mitglieder, die Abteilung B in den beiden Jahren 24 198 und 24 565 Mitglieder.

Die Zuschüsse der Staatseisenbahnverwaltung werden zu beiden Kassenabteilungen z. Z. im vollen Betrag der laufenden Mitgliederbeiträge geleistet. Außerdem werden der Abteilung B alljährlich die Zinsen eines Kapitals (des sogen. Vizinal-eisenbahnbaufonds) von 3 742 300 *M* — im Betrage von ungefähr 131 000 *M* — überwiesen.

Bei der Abteilung A betragen die Zuschüsse der Verwaltungen im Berichtsjahr 240 559 *M* gegen 216 131 *M* im Vorjahr, die laufenden Mitgliederbeiträge einschließlich der Beiträge für freiwillige Weiterversicherung 242 641 *M* gegen 217 783 *M* im Vorjahr, d. i. durchschnittlich 7,38 *M* auf 1 Mitglied gegen 7 *M* im Vorjahr. Die Zinsen des Vermögens sind von 153 669 *M* im Vorjahr auf 166 891 *M* im Berichtsjahr gestiegen. Für Invaliden-, Kranken- und Altersrenten wurden im Jahre 1906 247 696 *M* — gegen 233 301 *M* im Vorjahr — aufgewendet. Auf 1 Mitglied kommen 7,54 *M* — gegen 7,49 *M* im Vorjahr, auf 1 Empfänger 165,02 *M* — gegen 166,40 *M* im Vorjahr —. Das verzinslich angelegte Vermögen der Abteilung A betrug am Schlusse des Jahres 1906 4 822 110 *M*.

Bei der Abteilung B betragen in beiden Jahren die Einnahmen:

Bezeichnung der Einnahmen	Überhaupt		Durchschnittlich kommen auf ein Mitglied	
	1905 <i>M</i>	1906 <i>M</i>	1905 <i>M</i>	1906 <i>M</i>
Zinsen des Vermögens	416 223 ¹⁾	438 275 ²⁾	17,20	17,89
Eintrittsgelder	3 797	2 896	—	—
Laufende regelmäßige Beiträge:				
der Kassenmitglieder	347 676 ³⁾	384 613 ³⁾	14,37	15,70
der Eisenbahn-, Kanal- und Dampfschiffahrtsverwaltungen	347 079	383 439	14,34	15,65

1) Mit 130 981 *M* aus besonderem Fonds zugewiesene Zinsen.

2) „ 131 210 „ „ „ „ „ „ „

3) Einschl. Nachzahlung der wieder aufgenommenen ausgeschiedenen Mitglieder.

Demgegenüber betragen die Ausgaben:

Bezeichnung der Ausgaben	1905 M	1906 M
Zusatzrenten	203 049	222 059
Ausnahmerenten und Unterstützungen	8 098	6 916
Witwengelder: laufend	182 998	196 687
einmalig (Abfindungen)	11 078	11 216
Waisengelder	32 010	33 682
Sterbegelder	6 169	7 831
Rückvergütungen von eingezahlten Beiträgen	21 600	14 412
Verwaltungskosten und sonstige Ausgaben	3 581	2 013

Das verzinlich angelegte Vermögen der Abteilung B stieg von 8 887 184 M am Schlusse des Jahres 1905 auf 9 668 232 M am Schlusse des Jahres 1906; die Wertpapiere sind hierbei nach dem Ankaufswert gerechnet. Auf je ein Mitglied kommen 393,58 M gegen 367,27 M im Vorjahr.

Über den Bestand, den Zu- und Abgang an Empfängern und Empfängerinnen laufender Bezüge aus beiden Abteilungen der Pensionskasse gibt die nachstehende Zusammenstellung Auskunft:

Art der Bezüge	Zu Beginn des Jahres waren Empfänger vorhanden	Im Laufe des Jahres traten hinzu	Im Laufe des Jahres schieden aus			Am Schlusse des Jahres waren vorhanden
			durch Übertritt in den Bezüge einer Unfallrente	durch Tod	durch andere Ursachen ²⁾	
Abteilung A:						
Invalidenrenten	1 192 ¹⁾	245	7	140	10	1 280
Krankenrenten	40	26	1	2	16	47
Altersrenten	170 ¹⁾	34	—	13	17	174
Abteilung B:						
Zusatzrenten	976	202	2	118	13	1 045
Ausnahmerenten	2	—	—	—	—	2
Witwengelder	1 399	188	22	46	44	1 475
Waisengelder	1 083	215	35	6	126	1 131

¹⁾ Ohne die von fremden Versicherungsanstalten angewiesenen, der Arbeiterpensionskasse teilweise zur Last fallenden Renten.

²⁾ Auch Wiedereintritt der Erwerbsfähigkeit.

Beitragserstattungen in Abteilung A erfolgten bei 6 Heiratsfällen, bei 86 Todesfällen und bei 5 Unfällen.

Zur Durchführung der Unfallversicherung ist die Generaldirektion in München als Ausführungsbehörde im Sinne des Gewerbeunfallversicherungsgesetzes vom 30. Juni 1900 bezeichnet. Die Feststellung der Entschädigungen erfolgt in allen Fällen durch die Generaldirektion als Ausführungsbehörde. Die Berufungen gegen die Bescheide der Ausführungsbehörde werden von dem Schiedsgericht für Arbeiterversicherung der Staatseisenbahnverwaltung in München entschieden, während die Rekurse gegen die Entscheidungen des Schiedsgerichts an das bayerische Landesversicherungsamt in München gehen.

Die Anzahl der durchschnittlich beschäftigten unfallversicherungspflichtigen Personen betrug im Berichtsjahr 33 715, sie hat gegen das Vorjahr um 739 oder um 2,2 % zugenommen. Die Zahl aller Verletzungen mit mehr als dreitägiger Dauer der Erwerbsunfähigkeit betrug 4 137 oder 122,7 (im Vorjahr 123,4) für je 1 000 der versicherten Personen. Sonach sind die Verletzungen im Verhältnis zur Zahl der versicherten Personen zurückgegangen. Für 267 (im Vorjahr 342) Tötungen und Verletzungen waren Entschädigungen nach dem Unfallversicherungsgesetz festzusetzen. Die Jahresausgabe an Entschädigungen auf Grund des Unfallversicherungsgesetzes belief sich im Berichtsjahr auf 690 346 M gegen 677 628 M im Vorjahr.

Zum Zwecke der Gewährung einmaliger Unterstützungen an das nichtpragmatische statusmäßige, das diätarische und das im Lohnverhältnis stehende Personal und an seine Hinterbliebenen besteht ein besonderer Unterstützungsfonds bei der bayerischen Staatseisenbahnverwaltung. Diesem Fonds fließen außer den Zinsen seines Vermögens Strafgeelder sowie ein Zuschuß der Eisenbahnverwaltung im derzeitigen Betrag von 185 000 M zu. Die Einnahmen betragen im Berichtsjahr insgesamt 292 187 M gegen 283 988 M im Vorjahr. An Unterstützungen wurden gewährt 269 314 M, mithin 16 228 M oder 6,4 % mehr als im Vorjahr. Das verzinlich angelegte Vermögen des Unterstützungsfonds betrug am Schlusse des Jahres 1906, die Wertpapiere zum Nennwert gerechnet, 2 331 901 M gegen 2 324 114 M am Schlusse des Vorjahres.

Die Staatseisenbahnverwaltung hatte bei Abschluß des Betriebsjahres 1906 9 748 der Eisenbahnverwaltung selbst gehörende Wohnungen zur Verfügung. Die vorhandenen, meist an lediges Personal vergebenen Einzelzimmer (613) sind hierbei nicht mitgerechnet. Von den 9 748 Wohnungen waren vergeben

an Eisenbahnpersonal	9 339
„ Post-, Zoll- und sonstiges Personal	409.

Die Anzahl der vorhandenen bahneigenen Wohnungen Berichtsjahr um 169 vermehrt.

Die 9 339 dem Eisenbahnpersonal überlassenen Wohnungen stehen aus

6 252 Dienstwohnungen und
3 087 Mietwohnungen.

Von den Dienstwohnungen waren vergeben an Beamte Bedienstete 4 775, an Tagelohnpersonal 370; von den Mietwohnungen waren vergeben an Beamte 289, an Bedienstete 1 245, an Tagelohnpersonal 1 553.

Außer diesen bahneigenen Wohnungen standen der Eisenbahnverwaltung am Schlusse des Betriebsjahres in außerbayerischen Provinzen und an fremden Strecken 66 Wohnungen zur Verfügung.

Des weiteren unterstützt die Staatseisenbahnverwaltung die gesellschaftliche Unternehmungen ihres Personals, die sich die Herstellung gesunder und billigen Wohnungen für die Genossenschaftsmitglieder zur Aufgabe gestellt haben, mit gering verzinslichen Baudarlehen. Die Genossenschaften haben bis Ende 1906 = 1 281 Wohnungen für das Personal hergestellt. Es standen sonach Ende 1906 für das Gesamtpersonal der Staatsbahnen, das Ende 1906 53 809 Personen zählte,

9 748 bahneigene Wohnungen
66 fremde Wohnungen und
1 281 genossenschaftliche Wohnungen,

insgesamt 11 095 Wohnungen, oder nach Abzug von 414 Wohnungen, die an Beamte und Bedienstete vermietet sind, 10 681 Wohnungen zur Verfügung, somit für 19,8 % des Personals, gegen 20 % im Vorjahr.

Im Laufe der letzten Jahre sind in stets zunehmendem Maße an Bahnhöfen, Halteplätzen und Stationen mit Badeeinrichtungen zur Benutzung für das Personal — z. T. auch für dessen Angehörige — versehen worden. Diese Einrichtungen können von einem großen Teile des Personals vollständig und benutzt werden. Ein Teil des Personals sowie die Familienangehörigen zahlen eine geringe Gebühr. Insgesamt waren Ende 1906 206 Einrichtungen für Wannenbäder und 131 Einrichtungen für Kabinenbäder, gegen 202 und 101 im Vorjahr.

Wohlfahrtseinrichtungen der **königlich württembergischen Verkehrsanstalten.**

Der Verwaltungsbericht der königl. württembergischen Verkehrsanstalten für das Etatsjahr 1906 (1. April 1906 bis 31. März 1907) enthält bemerkenswerte Mitteilungen über die Wohlfahrtseinrichtungen dieser Anstalten. Hieraus sind die folgenden, vornehmlich das Personal der Eisenbahnverwaltung betreffenden Angaben entnommen.¹⁾

Im Bezuge von Staatspensionen befanden sich am Schlusse des Berichtsjahres 101 (gegen 105 am Anfang des Jahres) frühere Eisenbahnbeamte sowie 144 (gegen 140 am Anfang des Jahres) Witwen und 73 (68) Waisen verstorbener Eisenbahnbeamten; am Jahresschluß standen insgesamt 419 898 *ℳ* Pensionen für Eisenbahnbeamte und deren Hinterbliebene zur Zahlung (gegen 419 757 *ℳ* im Vorjahr). Diese Zahlen sind deshalb verhältnismäßig gering, weil die weit überwiegende Mehrzahl der Bediensteten bei der württembergischen Staatsbahnverwaltung nicht, wie bei den preußischen Staatsbahnen, ohne Entrichtung von Beiträgen Pensionsansprüche gegenüber der Staatskasse erdient, sondern dem Unterstützungsverein für Angestellte der Verkehrsanstalten und ihre Hinterbliebenen angehört, zu diesem Verein Beiträge zu leisten hat und dadurch ihm gegenüber Ansprüche erwirbt. Dem Verein gehörten im Etatsjahr 1906 außer 2 036 Angestellten der Post- und Dampfschiffahrtsverwaltung 6 347 Angestellte der Eisenbahnverwaltung an, die Gesamtmitgliederzahl hat sich von 8 280 im Vorjahr auf 8 383 im Berichtsjahr gehoben. Die Mitglieder zahlten im letzten Jahre an einmaligen und laufenden Beiträgen 488 153 *ℳ*, an Geldstrafen gingen 17 920 *ℳ* ein, während der dem Verein zufließende Erlös aus herrenlosen Gegenständen 8 989 *ℳ* brachte und die Staatskasse einen Beitrag von 1 361 445 *ℳ* leistete.

¹⁾ Siehe Archiv für Eisenbahnwesen 1907 S. 932 ff.

1. Januar 1905 eine vollständig umgearbeitete Satzung in Kraft, aus der folgende Neuerungen hervorzuheben sind: Sicherung des Sterbegeldes für die Familienangehörigen, Beitragsstundung in Notlagen, Möglichkeit, das Sterbegeld herabzusetzen, Rückvergütung beim Austritt, dreijährige Wartezeit für das volle Sterbegeld, mit den Mitgliedjahren steigende Gewinnbeteiligung, Zusammensetzung der Hauptversammlung aus gewählten Vertretern und Wahl des Aufsichtsrates aus der Zahl der Beamten, Unterbeamten und Arbeiter in festem Verhältnis, endlich eine kleine Erhöhung des Beitrages um 8 bis 15 % für je 100 M Sterbegeld infolge Annahme eines nur dreiprozentigen Zinsfußes. Im letzten Jahre betrugen die Eintrittsgelder und Beiträge 50 540 M, während an Sterbegeldsummen 8 700 M ausbezahlt waren. Der Vermögensbestand erhöhte sich von 195 629 M auf 241 389 M.

Bei der Lebensversicherungsbank, bei der Allgemeinen Rentenanstalt und bei dem Allgemeinen deutschen Versicherungsverein in Stuttgart wurden im Jahre 1906 von 1 521 Angehörigen der Eisenbahnverwaltung neue Versicherungen abgeschlossen. Am Ende des Jahres waren bei den Anstalten überhaupt 17 953 Angehörige der Verkehrsanstalten, davon 15 157 Angehörige der Eisenbahnverwaltung, mit einer Gesamtversicherungssumme von 25 737 959 M versichert.

Am Ende des Jahres befanden sich im Eigentum der Eisenbahnverwaltung 449 Gebäude (gegen 423 im Vorjahr) mit 735 Dienstwohnungen (717 im Vorjahr) und 1 439 Mietwohnungen (gegen 1 330 im Vorjahr). Der gesamte Bauaufwand (einschl. Grunderwerb) für die sämtlichen 2 174 Wohnungen stellte sich auf 21 703 872 M (gegen 19 560 136 M im Vorjahr).

Zu diesen 449 Dienstwohngebäuden mit 2 174 Wohnungen kommen hinzu:

407 Stationsgebäude	867	"
1 358 Bahnwarthäuser	1 430	"

zusammen 2 214 Gebäude mit 4 471 Wohnungen.

Außerdem befanden sich in diesen Gebäuden noch 209 Einzelzimmer.

Von den 4 471 Wohnungen sind 236 an Private vermietet. Die übrigen sind Beamten, Unterbeamten und Arbeitern teils als Dienstwohnung unentgeltlich, teils zu mäßigem Mietzins überlassen. Wegen der vorstehend miteinbegriffenen Familienwohnungen für Unterbeamte der Verkehrsanstalten in Stuttgart wird folgendes bemerkt:

Bei den nach dem Gesetz vom 19. Januar 1869 für Unterbeamte der Verkehrsanstalten in Stuttgart mit einem Aufwand von 1 268 115 M erbauten 200 Familienwohnungen nebst der damit verbundenen Bade-

anstalt wurde eine Einnahme an Miete usw. im Betrage von 5 erzielt, während die Ausgaben für Unterhaltung, bauliche Verbesserungen, Gebäudeverwaltung, Steuern, Brandversicherungen usw. 28 741 trugen; das Anlagekapital wurde mit 2,23 % verzinst, wenn der Ausgaben einbegriffene Aufwand für die Heizung und Wasserver der Übernachtungslokale für die Berechnung der Rentabilität a tracht gelassen wird. Von den nach dem Gesetz vom 9. Juni 1891 421 Familienwohnungen für Unterbeamte auf der Prag bei Stuttgart am Schluß des Berichtsjahres 58 Gebäude bewohnt, die einen Bau von 3 698 087 *M* erfordert haben. Die Einnahmen an Mieten und betragen 125 717 *M*, die Ausgaben für Unterhaltung usw. 24 654 *M* sich ein Überschuß von 101 063 *M* ergeben hat, wonach das Anlage sich mit 2,73 % verzinst.

Am Ende des Betriebsjahres waren 31 Badeeinrichtungen (gegen im Vorjahr) zur Benutzung durch Beamte, Unterbeamte und sowie deren Familienangehörige teils ohne Entgelt, teils gegen Vergütung vorhanden. Außerdem kann das Eisenbahnpersonal (sowie Familienangehörigen) Privatabeinstalten übereinkunftgemäß gegen mäßige Gebühr benutzen, ebenso bei Empfehlung durch den zuständigen Bahnarzt die medizinischen Bäder der Stuttgarter Badeanstalt, türkischen Bades und des Volksbades in Ulm.

Unter dem Namen Spar- und Darlehnsverein von Angehörigen der Verkehrsanstalten hat sich am 1. Januar 1900 mit dem Sitz in Stuttgart ein mit juristischer Persönlichkeit ausgestatteter Verein mit dem Zweck, Ersparnisse der Mitglieder anzusammeln, sicher und bringend anzulegen und durch Verzinsung und Anteil am Gewinne erhöhen sowie den Mitgliedern in Bedarfsfällen durch Gewährung von Darlehen beizustehen. Mitglieder des Vereins können werden, die bei den Verkehrsanstalten der württembergischen Verkehrsanstalten und die bei den städtischen und landesständischen Behörden dauernd verwendeten Personen. Die Mitglieder sind bis zur Erreichung eines Sparguthabens von 100 *M* zu Einlagen in die Vereinskasse verpflichtet. Aus dem Vereinsvermögen können den Mitgliedern Darlehen bis zu 500 *M* gewährt werden. Die Mitgliederzahl betrug am Ende des Berichtsjahres 2 297, davon 1 718 Angehörige der Eisenbahnverwaltung. Der Gewinn belief sich im Berichtsjahr auf 5 260 *M*. Den Mitgliedern wird nach dem Verhältnis ihres Zinsenguthabens 0,5 % Gewinnanteil mitgeteilt und überwiesen.

Für die seit dem 1. Juli 1890¹⁾ eingeführte bahnärztliche Untersuchung und Behandlung der Angestellten der Eisenbahnver-

¹⁾ Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1893 S. 767/68.

und für den ärztlichen Dienst ist der Eisenbahnverwaltung im Berichtsjahr eine Ausgabe von 100 136 *M* erwachsen. Infolge Einführung der freien Arztwahl bei der Eisenbahnbetriebskrankenkasse ist der Bahnarztdienst vom Kassenarztdienst mit Wirkung vom 1. Januar 1904 an getrennt worden. Am Schlusse des Betriebsjahres betrug die Zahl der bahnärztlichen Bezirke 153. Zur ständigen Beratung der Eisenbahnverwaltung auf dem gesamten Gebiete des bahn- und kassenärztlichen Dienstes sowie zur Beaufsichtigung dieses Dienstes ist ein Oberbahnarzt mit dem Wohnsitz in Stuttgart, ferner behufs gleichmäßiger Durchführung der Bestimmungen über das Sehvermögen sowie zur spezialärztlichen Nachuntersuchung und zur Erstattung von besonderen Gutachten auf augenärztlichem Gebiete ein Bahnaugenarzt bestellt.

Auf Grund der Krankenversicherungsgesetze bestanden für das nicht im Beamtenverhältnis beschäftigte Personal der Eisenbahnverwaltung eine Betriebskrankenkasse und eine Baukrankenkasse. Mit dem 1. Januar 1904 traten neue Krankenkassensatzungen in Kraft, deren wesentliche Abweichungen von den früheren Satzungen vornehmlich in der durch das Gesetz gebotenen Ausdehnung der Unterstützungsdauer auf mindestens 26 Wochen und in der Einführung der freien Arztwahl bestanden. Die Kassenleistungen werden nach sechsmonatiger Mitgliedschaft voll gewährt, vorher sind sie in der Hauptsache auf die gesetzlichen Mindestleistungen beschränkt. Im Jahre 1906 wurden bei der Baukrankenkasse bis 24. Juni 1906 = 15 $\frac{0}{100}$, vom 25. Juni 1906 ab 12 $\frac{0}{100}$, bei der Betriebskrankenkasse bis 31. Mai 1906 = 25 $\frac{0}{100}$, vom 1. Juni 1906 ab = 27 $\frac{0}{100}$ Wochenbeiträge vom Klassenlohn erhoben; das Krankengeld war bei der Baukrankenkasse auf 50 $\frac{0}{100}$, bei der Betriebskrankenkasse für die ersten 26 Wochen auf $66\frac{2}{3}$ $\frac{0}{100}$, für die weitere Unterstützungsdauer auf 40 $\frac{0}{100}$ des Klassenlohnes bemessen. Das Sterbegeld belief sich für Mitglieder bei der Baukrankenkasse auf den dreißigfachen, bei der Betriebskrankenkasse auf den vierzigfachen Betrag des Klassenlohnes, für Frauen und Kinder der Mitglieder der Betriebskrankenkasse auf den fünfzehn- oder fünffachen Betrag des Klassenlohnes. Die Dauer der Krankenunterstützung betrug bei der Baukrankenkasse und bei der Betriebskrankenkasse für die ärztliche Behandlung und Arznei 26 Wochen, für das Krankengeld bei der Baukrankenkasse ebenfalls 26 Wochen, bei der Betriebskrankenkasse 52 Wochen.

(Siehe Tabelle auf S. 900 oben.)

Aus einem Teile der Überschüsse der vor dem Erlaß des Krankenversicherungsgesetzes in Wirksamkeit gewesenen freiwilligen Kranken-

Im Jahre 1906 betrug:

	bei der Betriebs- krankenkasse		bei Baukran
	überhaupt	durch- schnittlich auf 1 Mitglied	überhaupt
die durchschnittliche Mitgliederzahl	11 222	—	1 117
„ Zahl der Erkrankungsfälle . . .	5 328	0,48	792
„ Zahl der Krankheitstage . . .	114 965	10,24	15 445
„ Summe der laufenden Verwal- tungs- und Mitgliederbeiträge <i>ℳ</i>	457 355	40,76	27 909
„ Summe der Ausgaben mit Aus- schluß der für Kapitalanlagen usw. <i>ℳ</i>	443 496 ¹⁾	39,52	42 154 ²⁾
das Gesamtvermögen „	406 708	36,24	69 721

(Fortsetzung des Textes von S. 899.)

kasse sind Unterstützungsfonds für Werkstättenarbeiter ge-
zugunsten der Arbeiter besonders verwaltet werden. Im B
sind im ganzen 3 491 *ℳ* an Unterstützungen zur Auszahlung g

1) Von den Ausgaben kommen auf:

1. ärztliche Behandlung <i>ℳ</i>	108 442
2. Arznei und Heilmittel	47 733
3. Krankengelder	212 002
4. Wöchnerinnengelder	28 235
5. Sterbegelder	20 547
6. Krankenanstalten	20 938
7. Verwaltungskosten usw.	5 596

2) Von den Ausgaben kommen auf:

1. ärztliche Behandlung <i>ℳ</i>	5 924
2. Arznei und Heilmittel	2 063
3. Krankengelder	20 596
4. Wöchnerinnengelder . . . . .	.
5. Sterbegelder	371
6. Krankenanstalten	10 857
7. Verwaltungskosten usw.	2 343

Auf Grund des Unfallversicherungsgesetzes waren im Jahre 1906 bei den Verkehrsanstalten durchschnittlich 15 887 Personen versichert, davon 10 923 bei der Eisenbahn- und Bodenseedampfschiffahrtsverwaltung; aus 486 Verletzungen und Tötungen standen am Jahresanfang bei diesen beiden Verwaltungen Entschädigungen zur Zahlung; 63 neue Fälle traten im Laufe des Jahres hinzu. Es wurden im Jahre 1906 auf Grund des Unfallversicherungsgesetzes an Entschädigungsbeträgen und sonstigen Kosten 164 928 *ℳ* verausgabt (gegen 157 828 *ℳ* im Vorjahr). —

Zum Zwecke der Invalidenversicherung sind die versicherungspflichtigen Bediensteten und Arbeiter der staatlichen Verkehrsanstalten bei der württembergischen allgemeinen Invaliditäts- und Altersversicherungsanstalt versichert. Am 1. Juli 1906 waren 12 060 Angehörige der Eisenbahnverwaltung (einschließlich des Eisenbahnneubaues) versichert, und zwar 168 in der I., 231 in der II., 2 991 in der III., 6 540 in der IV. und 2 130 in der V. Lohnklasse. An Versicherungsbeiträgen (Arbeiter und Arbeitgeber zusammen) wurden 177 002 *ℳ* entrichtet.¹⁾ Invalidenrenten wurden 63, Altersrenten 22 im Jahre 1906 für Bedienstete der Eisenbahnverwaltung neu bewilligt. Für das ständige Personal besteht seit dem 1. Januar 1891 eine besondere Zuschußkasse nebst Unterstützungsfonds, deren Zweck und Einrichtung im wesentlichen denen der Abteilung B der Arbeiterpensionskasse bei den preußischen Staatsbahnen²⁾ entsprechen. Die Satzungen der Zuschußkasse sind am 15. Juni 1901 neu herausgegeben worden, wobei namentlich die Rentensätze infolge der Erhöhung des jährlichen Staatszuschusses wesentlich verbessert werden konnten. Die Zuschußkasse zählte Ende 1906 außer 1 787 Angehörigen der Postverwaltung 7 525 Angehörige der Eisenbahnverwaltung zu ihren Mitgliedern, und zwar gehörten zur Lohnklasse II = 23, zu III = 1 163, zu IV = 4 380, zu V = 1 147 und zu VI = 812 Mitglieder. Das Vermögen der Zuschußkasse ist um 209 335 *ℳ*, das des Unterstützungsfonds um 1 427 *ℳ* gestiegen und beträgt 2 485 146 bzw. 112 875 *ℳ*. Gezahlt wurden 538 *ℳ* Ausnahmerenten, 42 828 *ℳ* Zuschußrenten, 41 405 *ℳ* Witwenrenten, 9 008 *ℳ* Waisenrenten, 1 473 *ℳ* Abfindungen und 3 334 *ℳ* Sterbegelder. Die Summe der gezahlten Unterstützungen betrug 29 169 *ℳ*. Am Ende des Jahres befanden sich im Bezuge von Renten: 467 ehemalige Mitglieder, 527 Witwen und 349 Waisen; im Bezuge von Unterstützungen aus dem

¹⁾ Bei den preußischen Staatsbahnen erfüllt (Archiv 1891 S. 56 ff.) die Abteilung A der Arbeiterpensionskasse die Aufgaben einer reichsgesetzlichen Versicherungsanstalt.

²⁾ Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1891 S. 56.

Unterstützungsfonds: 242 ehemalige Mitglieder, 355 Witwen und 10 Waisen.

Auf Grund der Bestimmung, daß denjenigen Arbeitern, unmittelbaren Dienst der Verkehrsanstalten 25 Jahre lang ständig beschäftigt worden sind und befriedigende Dienste geleistet sowie auch wie außerdienstlich sich gut geführt haben, einmalige Belohnungen von 50 M bewilligt werden können, erhielten im Etatsjahr 1902 10 Arbeiter eine Belohnung von je 50 M .

Arbeitern, die bei Einberufung zu Friedensübungen auf Grund des Gesetzes vom 10. Mai 1892 Anspruch auf Unterstützung ihrer Familien aus öffentlichen Mitteln während der Dauer dieser Übungen haben können, wird, sofern sie nach Ableistung des aktiven Militärdienstes mindestens ein Jahr bei der Verkehrsanstaltenverwaltung ständig beschäftigt waren, seit 1. April 1902 zu jener Unterstützung aus dem Fonds der Verkehrsanstalten ein Zuschuß in der Höhe gewährt, daß die Unterstützung und der Zuschuß zusammen dem am Wohnort üblichen Gehalt erwachsener männlicher Arbeiter gleichkommen. Der Zuschuß wird gewährt, wenn vor der militärischen Übung von keiner Seite gewährt worden ist.

Die im unmittelbaren Dienst der Verkehrsanstalten ständigen Arbeiter, die drei Jahre im Dienste der Verwaltung tätig sind und sich gut geführt haben, erhalten auf Antrag zur Erholung und zur Erledigung persönlicher Angelegenheiten unter Belassung des Dienstes und ohne daß Ersatz für etwaige Stellvertretungskosten zu leisten, bis zu 3 Tagen Urlaub im Jahr, die Arbeiter mit einer Beschäftigungsdauer von 10 Jahren einen Urlaub bis zu 5 Tagen. Im Rechnungsjahr 1902 wurde bei 5 630 in Betracht kommenden Arbeitern an 5 251 Mann 18 955 Tagen mit 59 799 M Lohnvergütung bewilligt.

In allen Aufenthaltsräumen des Personals werden auf Kosten der Eisenbahnverwaltung eine Reihe von Zeitschriften belehrenden und haltenden Inhalts ausgelegt. Nachdem sich die Einrichtung von Speisekochen zur Selbstbereitung von Speisen bewährt hatte, wurde eine größere Anzahl von Gepäckwagen damit ausgestattet. Die kostenlose Abgabe von warmem Kaffee und Milch bei großer Kälte und das im Freien beschäftigte Personal verursachte eine Ausgabe von 763 M . Für die Abgabe von Kaffee und Milch in den Werkstätten Cannsried-Friedrichshafen ist eine Ausgabe von 763 M und eine Einnahme von 100 M erwachsen. Der Verbrauch an kohlensaurem, an Himbeer- und Zitronensaftwasser, das von der Verwaltung auf den mit Werkstätten verbundenen Stationen hergestellt und auf allen Stationen abgegeben wird, be

im Jahre 1906 auf 1 851 489 Flaschen mit einer Einnahme von 87 807 *ℳ*. Für die Kleinkinderschule in Böckingen bei Heilbronn, die von 120 Kindern des Eisenbahnpersonals besucht wird, wurde ein Beitrag von 275 *ℳ* für 1906 bewilligt. Die Errichtung einer eigenen Kinderschule für das Eisenbahnpersonal ist in Aussicht genommen.

Aus den Zinsen des Unterstützungsfonds für Hinterbliebene von im Dienste verunglückten Eisenbahnangestellten (E. Laiblinische Stiftung) werden alljährlich zum Weihnachtsfeste unerwachsenen Kindern der im Laufe des Jahres verunglückten Unterbeamten und Arbeiter praktische Gegenstände beschafft. Für 1906 sind zu diesem Zwecke 188,70 *ℳ* verausgabt worden.

Die Eisenbahnen Ungarns im Jahre 1906.¹⁾

Mitgeteilt

von Eisenbahninspektor Rudolf Nagel.

Die Baulänge der im Betrieb befindlichen, dem allgemeinen Verkehr dienenden Eisenbahnen — ohne Berücksichtigung der Städte- und Gemeindebahnen, sowie der dem beschränkten Verkehr dienenden Industriebahnen — war in dem vom ungarischen Ministerpräsidenten veröffentlichten Bericht für das Jahr 1905 mit 18 130,1 km ausgewiesen, sie erfuhr im Laufe des Berichtsjahres eine Vermehrung um 553,3 km und betrug sonach am Ende des Jahres 1906 18 683,4 km; die Vermehrung erreichte 3,05 % der früheren Baulänge. Die Vergrößerung des Netzes rührt von der Eröffnung neuerbauter Nebenbahnlinien her. Im Bau befindlich waren zu Ende des Jahres 1906 Nebenbahnlinien in einer Länge von 152 km. In Konzessionsverhandlung befanden sich zahlreiche Linien, bei denen die landespolizeiliche Prüfung bereits früher erfolgt ist.

Das Eisenbahnnetz besteht aus folgenden Hauptgruppen:

1. Königlich ungarische Staatsbahnen mit einer Baulänge von 7 772,4 km
2. Privatbahnen im Staatsbetrieb mit einer Baulänge von 7,759,5 „²⁾
3. Privatbahnen im Privatbetrieb mit einer Baulänge von 3 151,5 „ .

Die Gesamtlänge der doppelgleisigen Linien betrug am Ende des Jahres 1906: 1 039 km = 5,56 % des gesamten Eisenbahnnetzes.

Über die Entwicklung des ungarischen Eisenbahnnetzes nach den vorbenannten drei Hauptgruppen von 1896 bis 1906 gibt nachstehende Zusammenstellung Aufklärung:

¹⁾ Die Angaben sind dem Bericht über die Tätigkeit der Königlich ungarischen Regierung sowie über die allgemeinen Zustände des Landes im Jahre 1906 und dem statistischen Jahrbuche entnommen (vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1907 S. 940 ff.). Die Staatsbahnen sind bereits S. 442 ff. des laufenden Jahrganges eingehender behandelt.

²⁾ In dieser Länge sind die den ungarischen Eisenbahngesellschaften gehörigen, auf ausländischem Gebiet erbauten Linien enthalten.

B a u l ä n g e i n K i l o m e t e r n						
J a h r	der Staats- bahnen	der Privatbahnen		zu- sammen	von den Privatbahnen sind	
		im Staats- betrieb	im Privat- betrieb		Haupt- linien	Lokalbahn- linien
1846	—	—	34,0	34,0	34,0	—
1856	1) 27,0	—	631,0	658,0	631,0	—
1866	—	—	2 160,0	2 160,0	2 160,0	—
1876	1 071,0	—	5 633,0	6 704,0	5 633,0	—
1886	4 211,6	433,4	4 710,4	9 355,4	3 786,1	1 357,7
1896	7 536,2	4 658,4	2 685,1	14 879,7	1 320,9	6 022,6
1904	7 688,4	7 131,7	3 004,9	17 825,0	1 321,4	8 815,2
1905	7 774,2	7 384,3	2 971,6	18 130,1	1 321,4	9 034,5
1906	2) 7 772,4	7 759,5	3 151,5	18 683,4	1 321,4	9 589,6

Die Entwicklung des ungarischen Eisenbahnnetzes nach seiner technischen Ausführung in dem Zeitraum von 1891 bis einschließlich 1906 ist nachstehender Tabelle zu entnehmen:

Jahr	Baulänge des gesamten Eisenbahn- netzes km	Von dieser Länge kommen auf Linien					
		I.	II.	III.	I.	II.	III.
		Ranges	Ranges	Ranges	Ranges	Ranges	Ranges
Kilometer			%				
1891	11 964,8	7 750,2	4 046,5	168,1	64,78	39,82	1,40
1896	14 879,7	7 943,4	6 587,8	348,1	53,29	44,28	2,33
1904	17 825,0	8 087,8	9 094,7	642,5	45,38	51,02	3,60
1905	18 181,4	8 193,1	9 285,7	702,6	45,06	51,07	3,87
1906	18 683,4	8 190,1	9 705,4	787,9	43,84	51,94	4,23

1) Kaiserlich königliche Staatsbahn.

2) Von dieser Länge kommen auf Linien I. Ranges 6 674,6 km,
 " " II. " 347,1 " ,
 " " III. " 750,7 " .

Die bei den Staatsbahnen sich zeigende Linienverminderung rührt einerseits von der Auflassung einer Verbindungslinie in Sátoraljanjhely her, andererseits ist sie eine Folge einer neuerlichen Verlegung der Linie Nagyberezna—Landesgrenze.

Die wichtigeren Angaben über den Oberbau, wie er im Berichtsjahr 1905 vorhanden war, sind aus nachstehendem ersichtlich:

Es waren vorhanden auf den Linien der	ein-	zwei-	drei-	Länge der Nebengleise und der Bahnhofs- haupt- weichen km	Gesamt- länge der Gleise km
	gleisige Linien in der Länge von Kilometer				
Staatsbahnen	6 781,321	1 980,520	1,869	2 742,161	1) 11 506,071
Privatbahnen:					
im Staatsbetrieb	7 759,513	—	—	789,123	8 548,633
„ Privatbetrieb	2 964,761	96,390	—	648,045	3 709,196
zusammen	17 505,795	2 076,910	1,869	4 179,331	23 763,905

	Gewicht der Eisen- | Stahl- Schienen in Tonnen	
Staatsbahnen	99 127,74	785 797,33
Privatbahnen:		
im Staatsbetrieb	3 249,70	442 088,40
„ Privatbetrieb	13 136,71	202 544,32
zusammen	115 514,15	1 430 430,07

Die Anzahl der Stationen im Berichtsjahr war folgende:

Es waren vorhanden auf den Linien der	Bahnhöfe und Stationen	Halte- stellen	Zu- sammen	Von der Bahnlänge kommen durchschnittlich Kilometer	
				auf 1 Bahnhof	auf 1 Bahnhof u. Haltestelle
Staatsbahnen	812	523	1 335	9,758	5,323
Privatbahnen:					
im Staatsbetrieb	1 032	433	1 465	7,519	5,297
„ Privatbetrieb	418	280	698	7,203	4,313
zusammen	2 262	1 236	3 498	8,193	5,301

1) In dieser Länge ist die 19,898 km lange Linie Csacza - Landesgrenze - Zwardon — die an die Kaschau-Oderberger Bahn vermietet ist — mit inbegriffen.

Die Anlagekosten betragen:

	b e i d e n			
	1) Staatsbahnen	Privatbahnen im Staatsbetrieb	Privatbahnen im Privatbetrieb	zusammen
	K r o n e n			
Baukosten	2) 1 527 493 263	566 004 532	360 052 804	2 453 550 599
Anschaffungskosten der Betriebsmittel	3) 490 253 439	5 011 008	67 577 139	562 841 586
Kursverluste	4) 385 028 537	117 708 214	107 867 050	610 603 801
Sonstige Kosten	—	50 000	4 891 220	4 941 220
Gesamtanlagekapital	5) 2 402 775 239	688 773 754	540 388 213	3 631 937 206
für das Bahnkm.	309 158	88 771	176 367	195 318

Über das Anwachsen des Anlagekapitals der ungarischen Staatsbahnen in dem Zeitraume von 1880 bis 1906 gibt die folgende Zusammenstellung Aufschluß:

Jahr	Anlagekosten Kronen	für das Bahnkm Kronen
1880	550 703 528	211 662
1890	1 423 469 352	249 662
1895	1 843 468 682	244 238
1900	2 186 542 120	285 360
1905	2 364 177 750	304 106
1906	2 402 775 239	309 158

Der Bestand an Betriebsmitteln ist aus folgender Tabelle ersichtlich:

1) Diese Beträge enthalten auch die Kosten der im Betrieb der Kaschau—Oderberger Bahn befindlichen Linie Csacza—Zwardon sowie den Anschaffungswert der an die ungarische Fluß- und Seeschiffahrts-Aktiengesellschaft vermieteten Schiffsbetriebsmittel und zwar:

- 2) 4 175 312 Kr.
- 3) 2 532 597 „
- 4) 688 042 „
- 5) 7 395 951 „

Es waren vorhanden ¹⁾	Am Ende des Jahres					
	1904	für das Bahnkm	1905	für das Bahnkm	1906	für das Bahnkm
Lokomotiven . . Stück	3 127	0,17	3 152	0,17	3 178	0,17
Tender "	2 292	0,13	2 320	0,13	2 348	0,13
Personenwagen . . "	6 575	0,36	6 661	0,37	6 722	0,36
Güterwagen . . . "	72 399	3,98	72 579	3,95	76 098	4,10

Die Tragfähigkeit der am Ende des Jahres 1906 vorhandenen Gepäck- und Güterwagen betrug:

auf den	Gepäckwagen	gedeckte Güter- wagen	offene Güter- wagen	zusammen
Staatsbahnen t	8 281,00	391 390,00	360 704,10	760 375,10
Privatbahnen im Staats- betrieb "	161,00	3 230,00	3 882,00	7 273,00
Privatbahnen im Privat- betrieb "	1 292,60	34 884,94	80 582,44	116 759,98
zusammen t	9 734,60	429 504,94	445 168,54	884 408,08

Die Anzahl der beförderten Personen betrug:

auf den	1905		1906	
	im ganzen	auf je ein Be- triebskm	im ganzen	auf je ein Be- triebskm
Staatsbahnen	43 836 000	5 617	49 400 000	6 047
Privatbahnen im Staatsbetrieb . .	22 698 000	3 061	24 346 000	3 296
" " Privatbetrieb . .	19 951 000	6 717	22 333 000	7 395
auf sämtlichen Bahnen . .	86 485 000	4 755	96 079 000	5 172

Es ergibt sich hieraus, daß die Zunahme der Anzahl der Reisenden bei den Staatsbahnen 5 564 000, bei den Privatbahnen im Staatsbetrieb

¹⁾ Von den im Betrieb der ungarischen Staatsbahnen befindlichen Bahnen haben nur die Szatmár-Nagybányaer, die Keszthelyvidéker und die Torontaler Lokalbahnen, die Fünfkirchen-Bareser Bahn und die Ungtalbahn eigene Fahrzeuge. Dieser Umstand ist bei Berechnung der Verhältniszahlen berücksichtigt.

1 648 000 und bei den Privatbahnen im Privatbetrieb 2 382 000 beträgt. Bei sämtlichen Bahnen bezifferte sich der Zuwachs an Reisenden in dem Betriebsjahr 1906 gegenüber dem Vorjahr auf 9 594 000. Die auf ein Betriebskilometer fallende Anzahl von Reisenden hat im Jahre 1906 dem Vorjahr gegenüber eine Steigerung um $417 = 8,7\%$ erfahren.

Die Anzahl der zurückgelegten Personenkilometer betrug:

bei den	1905		1906	
	überhaupt	auf ein Betriebskm	überhaupt	auf ein Betriebskm
Staatsbahnen	2 031 162 000	260 265	2 337 395 000	286 130
Privatbahnen im Staatsbetrieb . .	1) 485 442 000	65 475	1) 514 293 000	69 631
„ „ Privatbetrieb . .	2) 433 065 000	145 808	2) 503 919 000	166 861
bei sämtlichen Bahnen . .	2 949 669 000	162 172	3 355 607 000	180 625

Die beförderte Gütermenge betrug:

auf den	1905		1906	
	überhaupt	auf je ein Betriebskm	überhaupt	auf je ein Betriebskm
Staatsbahnen t	28 522 000	3 610	31 300 000	3 786
Privatbahnen im Staatsbetrieb . .	1) 11 615 000	1 559	11 401 000	1 536
„ „ Privatbetrieb . .	2) 11 811 000	3 933	11 077 000	4 293
zusammen . . t	51 948 000	2 830	55 778 000	2 977

Von der beförderten Frachtmenge kommen	1905		1906	
	t	%	t	%
auf den Gepäckverkehr	93 000	0,18	98 000	0,18
„ „ Edgüterverkehr	456 000	0,88	536 000	0,96
„ „ Frachtgüterverkehr	45 231 000	87,97	49 496 000	88,74
„ „ Dienstgüterverkehr	6 168 000	11,87	5 648 000	10,12

1) In diesen Angaben sind die Ergebnisse des Teiles der Marmaroser Salzbahn, der in Verwaltung der ungarischen Staatsbahnen steht, nicht enthalten.

2) Einschließlich der Ergebnisse des Teiles der Marmaroser Salzbahn, der sich in Verwaltung der ungarischen Staatsbahnen befindet.

	1905	1906
Die Anzahl der zurückgelegten Tonnenkilometer betrug überhaupt:		
bei den Staatsbahnen	4 806 903 000	5 115 052 000
„ „ Privatbahnen im Staatsbetrieb	353 860 000	364 956 000
„ „ „ „ Privatbetrieb	880 591 000	945 544 000
zusammen	6 041 354 000	6 425 552 000
auf je ein Betriebskilometer:		
bei den Staatsbahnen	608 369	618 656
„ „ Privatbahnen im Staatsbetrieb	47 501	49 178
„ „ „ „ Privatbetrieb	293 237	310 422
zusammen	329 159	342 970
Der von einer Tonne durchlaufene Weg betrug:		
bei den Staatsbahnen	168,5	163,4
„ „ Privatbahnen im Staatsbetrieb	30,5	32,0
„ „ „ „ Privatbetrieb	74,6	72,8
zusammen	116,3	115,2
Über das finanzielle Ergebnis geben nachstehende Angaben Aufklärung:		
Die Betriebseinnahmen aus dem Personen- und Güterverkehr beziffern sich:		
bei den Staatsbahnen ¹⁾ Kr.	234 364 000	258 566 000
„ „ Privatbahnen im Staatsbetrieb	36 772 000	40 632 000
„ „ „ „ Privatbetrieb ²⁾	47 058 000	51 033 000
zusammen	318 194 000	350 231 000

¹⁾ In den Angaben für die Staatsbahnen sind die Ergebnisse der auf Rechnung der Staatsbahnen betriebenen Bánréve — Ozder, Békéscsüdvár — Békéser, Brod — Bosnischbroder, Csákathurn — Agramer, der Fehér — Tolna Komitats-Lokalbahnen und der Ungtalbahn mit inbegriffen, was bei der Berechnung der Verhältniszahlen berücksichtigt ist.

²⁾ Die Angaben für die Lokalbahnen, die im zweiten Halbjahr des Jahres 1906 eröffnet wurden, sind in diesen Ergebnissen nicht enthalten; dieselben können noch nicht mitgeteilt werden.

Die Betriebseinnahmen aus sonstigen Quellen ergaben:	1905		1906	
bei den Staatsbahnen ¹⁾ Kr.	6 658 000		5 802 000	
„ „ Privatbahnen im Staatsbetrieb . „	2 753 000		3 228 000	
„ „ „ „ Privatbetrieb ²⁾ „	3 127 000		3 430 000	
zusammen . . „	12 538 000		12 460 000	
sonach insgesamt bei den Staatsbahnen ¹⁾ Kr.	241 022 000		264 368 000	
Privatbahnen im Staatsbetrieb . . . „	39 525 000		43 860 000	
„ „ Privatbetrieb ²⁾ . . . „	50 185 000		54 463 000	
für sämtliche Bahnen zusammen . „	330 732 000		362 691 000	
Es kommen auf ein Betriebskilometer:				
bei den Staatsbahnen ¹⁾ Kr.	29 356		32 976	
„ „ Privatbahnen im Staatsbetrieb . „	5 496		5 678	
„ „ „ „ Privatbetrieb ²⁾ „	16 838		18 005	
zusammen . . „	17 991		19 327	

	1905		1906	
	Kronen	im Verhält- nis zu den Betriebs- einnahmen %	Kronen	im Verhält- nis zu den Betriebs- einnahmen %
Die Betriebsausgaben be- trugen:				
bei den:				
Staatsbahnen ¹⁾	137 215 000	56,93	148 825 000	56,29
Privatbahnen im Staatsbetrieb . .	18 723 000	47,37	20 510 000	46,76
„ „ Privatbetrieb ²⁾ . .	27 788 000	55,37	30 594 000	56,17
zusammen . . .	183 726 000	55,55	199 929 000	55,13

¹⁾ und ²⁾ siehe Anmerkungen auf S. 910.

	1905		1906	
	Kronen	im Verhältn- nis zu den Betriebs- einnahmen %	Kronen	im Verhältn- nis zu den Betriebs- einnahmen %
Die nicht den Charakter von reinen Betriebsausgaben tragenden Ausgaben betragen:				
bei den:				
Staatsbahnen ¹⁾	11 702 000	—	10 772 000	—
Privatbahnen im Staatsbetrieb . .	3 143 000	—	3 603 000	—
„ „ Privatbetrieb ²⁾	4 493 000	—	4 910 000	—
zusammen	19 338 000	—	19 285 000	—
Der Betriebsüberschuß betrug sonach:				
bei den:				
Staatsbahnen ¹⁾	103 807 000	43,67	115 543 000	43,72
Privatbahnen im Staatsbetrieb . .	20 802 000	52,63	23 350 000	53,24
„ „ Privatbetrieb ²⁾	22 397 000	44,63	23 872 000	43,33
zusammen	147 006 000	44,45	162 765 000	44,25
Hiervon kommen auf je ein Betriebskilometer:				
bei den:				
Staatsbahnen ¹⁾	12 643	—	14 407	—
Privatbahnen im Staatsbetrieb . .	2 892	—	3 024	—
„ „ Privatbetrieb ²⁾	7 515	—	7 892	—
bei sämtlichen Bahnen	7 997	—	8 673	—
Der Reinüberschuß betrug:				
bei den:				
Staatsbahnen ¹⁾	92 123 000	—	104 771 000	—
Privatbahnen im Staatsbetrieb . .	18 414 000	—	20 539 000	—
„ „ Privatbetrieb ²⁾	12 249 000	—	22 745 000	—
bei sämtlichen Bahnen	122 786 000	—	148 055 000	—

¹⁾ und ²⁾ siehe Anmerkungen auf S. 910.

	1905	1906
Aus der Personenbeförderung ergab sich:		
eine Einnahme von Kr.	85 115 000	93 826 000
sonach für		
ein Betriebskilometer "	4 680	5 000
einen Reisenden "	0,98	0,98
ein Personenkilometer Heller	2,89	2,80
Die Einnahmen aus dem Güterverkehr setzten sich aus folgenden Einzel- heiten zusammen:		
aus dem		
Eilgüterverkehr Kr.	9 995 000	11 334 000
Frachtgüterverkehr "	220 828 000	242 691 000
zusammen . "	230 823 000	254 025 000
Auf 1 Betriebskilometer kommen von der Einnahme:		
aus dem		
Eilgüterverkehr Kr.	545	604
Frachtgüterverkehr "	12 032	12 932
zusammen . "	12 577	13 536
Auf eine Tonne kommen von der Ein- nahme:		
aus dem		
Eilgüterverkehr Kr.	21,91	21,14
Frachtgüterverkehr "	4,88	4,90
zusammen . "	4,45	4,57
Auf ein Tonnenkilometer kommen von der Einnahme:		
aus dem		
Eilgüterverkehr Heller	19,73	18,73
Frachtgüterverkehr "	4,28	4,30
zusammen . "	3,83	3,96

Von den Betriebsausgaben kamen	1906			
	bei den Staatsbahnen ¹⁾	bei den Privatbahnen im Staatsbetrieb ²⁾	bei den Privatbahnen im Privatbetrieb ³⁾	bei sämtlichen Bahnen ⁴⁾
	K r o n e n			
auf die allgemeine Verwaltung . . .	5 639 000	29 000	1 771 000	7 439 000
„ den Bahnaufsichts- und Bahnunterhaltungsdienst	28 330 000	317 000	7 137 000	35 784 000
„ den Verkehrsdienst	56 178 000	511 000	10 063 000	66 752 000
„ den Zugförderungs- und Werkstättendienst	50 576 000	257 000	11 178 000	62 011 000
„ den Materialien- und Inventariendienst	3 974 000	28 000	55 000	4 055 000
zusammen	144 697 000	20 510 000	30 594 000	195 801 000
Es betragen sonach die Betriebsausgaben für je ein Betriebskilometer:				
bei der allgemeinen Verwaltung	681	165	630	660
„ dem Bahnaufsichts- und Bahnunterhaltungsdienst	3 421	1 801	2 540	3 176
„ dem Verkehrsdienst	6 785	2 903	3 581	5 925
„ dem Zugförderungs- und Werkstättendienst	6 108	1 460	3 978	5 504
„ dem Materialien- und Inventariendienst	480	148	20	369
zusammen	17 475	2 749	10 114	10 434

1) In den Ausgaben der Staatsbahnen sind auch die Ausgaben der auf Rechnung der Staatsbahnen verwalteten Privatbahnen enthalten, was bei Berechnung der Verhältniszahlen berücksichtigt ist.

2) Die Ausgaben der sämtlichen durch die Staatsbahnen gegen Ersatz der Selbstkosten verwalteten Bahnen erscheinen nur in der Rubrik „zusammen“, da die an die Staatsbahnen gezahlten Beträge nicht getrennt nach Dienstzweigen nachweisbar sind.

3) Die von den Lokalbahnen Haraszti—Ráczeve, Fertővidéker und Zsibő—Nagybánya an die betriebsführenden Bahnen gezahlten Verwaltungs-Ersatzkosten sind in diesen Angaben, jedoch nur in der Rubrik „zusammen“ enthalten, da die gezahlten Beträge nicht getrennt nach Dienstzweigen nachweisbar sind.

4) Die Verhältniszahlen wurden unter Berücksichtigung des unter 2) und 3) Angeführten berechnet.

	1906			
	bei den Staats- bahnen ¹⁾	bei den Privat- bahnen im Staats- betrieb ²⁾	bei den Privat- bahnen im Privat- betrieb ³⁾	bei sämtlichen Bahnen ⁴⁾
	K r o n e n			
für je ein Nutzkilometer:				
bei der allgemeinen Verwaltung	0,09	0,07	0,11	0,09
„ der Bahnaufsicht und Bahn- unterhaltung	0,46	0,77	0,44	0,46
„ dem Verkehrsdienst	0,91	1,25	0,62	0,85
„ dem Zugförderungs- und Werk- stättenendienst	0,82	0,63	0,69	0,79
„ dem Materialien- und Inven- tariendienst	0,06	0,06	0,00	0,05
zusammen	2,34	1,15	1,84	2,93

Die auf die einzelnen Dienstzweige kommenden Ausgaben haben in Hundertteilen der Gesamtausgaben betragen:

	bei den Staats- bahnen		bei den Privat- bahnen im Staats- betrieb		bei den Privat- bahnen im Privat- betrieb		bei sämtlichen Bahnen	
	1905	1906	1905	1906	1905	1906	1905	1906
	Allgemeine Verwaltung	4,05	3,90	7,07	2,54	6,08	5,86	4,41	4,23
Bahnaufsichts- u. Bahn- unterhaltungsaus- gaben	22,18	19,58	25,95	27,81	24,35	23,63	22,57	20,33
Ausgaben für den Ver- kehrsdienst	38,92	38,82	45,00	41,83	33,75	33,32	38,11	37,92
Zugförderungs- u. Werk- stättenausgaben	32,63	34,95	19,57	22,54	35,63	37,01	33,03	35,22
Materialien- und Inven- tariendienstausgaben	2,22	2,75	2,41	2,28	0,19	0,18	1,88	2,30
Sämtliche Dienstzweige zusammen	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

1) 2) 3) 4) siehe Anmerkungen auf S. 914.

Zur Bewältigung des Dienstes auf den ungarischen Eisenbahnen war folgende Anzahl von Personen in Verwendung:

Dienstzweig	Beamte	Unterbeamte	Frauen	Diener	Arbeiter	zusammen
	A n z a h l					
Allgemeine Verwaltung	905	220	93	263	232	1 731
Bahnaufsicht und Bahnunterhaltung . . .	1 047	1 572	4	8 894	27 122	38 639
Verkehrsdienst	4 768	9 777	488	15 222	7 592	37 847
Zugförderungs- u. Werkstättendienst	881	3 597	—	5 108	13 409	22 995
Materialien- und Inventariendienst	274	268	—	130	865	1 537
zusammen	7 875	15 434	585	29 617	49 220	102 731
	i n P r o z e n t e n					
Allgemeine Verwaltung	52,33	12,34	5,43	15,36	13,34	1,67
Bahnaufsicht und Bahnunterhaltung	2,71	4,07	0,01	23,02	70,19	37,61
Verkehrsdienst	12,60	25,93	1,29	40,32	20,06	36,34
Zugförderungs- u. Werkstättendienst	3,83	15,64	—	22,21	58,32	22,34
Materialien- und Inventariendienst	17,83	17,44	—	8,46	56,37	1,50
zusammen	7,67	15,02	0,57	28,83	47,91	100,00

Dienstzweig	auf je ein Bahnkilometer		
	Bedienstete		
	bei den Staatsbahnen und den in ihrem Betrieb befindlichen Privatbahnen	bei den Privatbahnen im Privatbetrieb	bei sämtlichen Bahnen
Allgemeine Verwaltung	0,09	0,11	0,09
Bahnaufsicht u. Bahnunterhaltung	2,04	2,15	2,06
Verkehrsdienst	2,07	1,74	2,02
Zugförderungs- u. Werkstättendienst	1,23	1,22	1,22
Materialien- und Inventariendienst	0,09	0,01	0,08
zusammen	5,52	5,23	5,47

Die Personalkosten sind aus folgender Zusammenstellung ersichtlich:

Dienstzweig	bei den Staatsbahnen und den in ihrem Betrieb befindlichen Privatbahnen	bei den Privatbahnen im Privatbetrieb	bei sämtlichen Bahnen
	Kronen	Kronen	Kronen
Allgemeine Verwaltung	3 196 590	1 019 853	4 216 443
Bahnaufsicht und Bahnunterhaltung	22 121 514	4 413 334	26 534 848
Verkehrsdienst	46 455 826	7 652 712	54 108 538
Zugförderungs- u. Werkstätten- dienst	31 001 583	5 535 744	36 537 327
Materialien- und Inventariendienst	2 017 152	34 557	2 051 709
zusammen	104 792 665	18 656 200	123 448 865
in Prozenten			
Allgemeine Verwaltung	3,05	5,47	3,42
Bahnaufsicht und Bahnunterhaltung	21,11	23,86	21,49
Verkehrsdienst	44,33	41,02	43,93
Zugförderungs- und Werkstätten- dienst	29,58	29,67	29,60
Materialien- und Inventariendienst	1,93	0,18	1,56
zusammen	100,00	100,00	100,00
auf je ein Bahnkilometer kommen Kronen			
Allgemeine Verwaltung	204	332	225
Bahnaufsicht und Bahnunterhaltung	1 408	1 436	1 413
Verkehrsdienst	2 958	2 491	2 882
Zugförderungs- und Werkstätten- dienst	1 974	1 802	1 946
Materialien- und Inventariendienst	129	11	109
zusammen	6 673	6 072	6 575

Die Unfallstatistik weist folgende Angaben auf:

Von den Reisenden wurden infolge von Eisenbahnunfällen	1905	1906
getötet	12	26
verletzt	64	93
zusammen	76	119

	1905	1906
Es kommt sonach:		
ein Todesfall auf Reisende	7 207 083	3 695 346
eine Verletzung auf Reisende	1 351 528	1 033 108
ein Todesfall auf Personenkilometer .	245 805 750	129 061 808
eine Verletzung auf Personenkilometer	46 088 578	36 081 796
Von je einer Million Reisenden wurden infolge von Unfällen:		
getötet Reisende	0,14	0,97
verletzt "	0,74	0,97
Von den Eisenbahnbediensteten und Frem- den (nicht reisenden) Personen wur- den infolge von Unfällen:		
getötet und zwar:		
Eisenbahnbedienstete	75	162
Fremde (nicht Reisende).	152	167
verletzt und zwar:		
Eisenbahnbedienstete	144	214
Fremde (nicht Reisende).	156	120
zusammen getötet	227	293
" verletzt	300	341
Es kommt:		
ein Todesfall eines Eisenbahnbedienste- ten auf Zugkilometer	1 174 035	750 286
eine Verletzung eines Eisenbahnbe- diensteten auf Zugkilometer	611 470	441 757
ein Todesfall eines Eisenbahnbedienste- ten auf Bedienstete	1 310	815
eine Verletzung eines Eisenbahnbe- diensteten auf Bedienstete	682	480
ein Todesfall einer fremden (nicht rei- senden) Person auf Zugkilometer .	579 294	566 083
eine Verletzung einer fremden (nicht reisenden) Person auf Zugkilometer	564 440	744 378

Die Eisenbahnen im Königreich der Niederlande

im Jahre 1906.¹⁾

Am Schlusse des Jahres 1906 waren innerhalb der Grenzen des Königreichs überhaupt rund 3 047 km Eisenbahnen im Betrieb (gegen 3 030 km im Vorjahr).

Davon kamen:

auf die Gesellschaft für den Betrieb von Staatseisenbahnen	1 711,2 km,
„ „ Holländische Eisenbahngesellschaft	1 069,0 „
„ „ Niederländische Zentraleisenbahngesellschaft	147,9 „
„ „ Nordbrabant-Deutsche Eisenbahngesellschaft	52,4 „
„ „ Mecheln-Terneuzener „	23,4 „
„ „ Gent-Terneuzener „	11,7 „
„ sonstige fremde Bahnstrecken rund	31,0 „
	<hr/>
zusammen	3 046,6 km.

Davon waren 1 292,7 km doppelgleisig.

Die Betriebsergebnisse der Hauptbahnen des niederländischen Eisenbahnnetzes für 1906 sind in den folgenden Übersichten zusammengestellt: ²⁾

¹⁾ Vgl. Die Eisenbahnen im Königreich der Niederlande im Jahre 1905. Archiv für Eisenbahnwesen 1907 S. 1377 ff.

Die nachfolgenden Angaben sind entnommen aus dem amtlichen Bericht: Statistiek van het vervoer op de spoorwegen en tramwegen in Nederland over het jaar 1906. Uitgegeven door het Departement van Waterstaat. 's-Gravenhage 1907.

²⁾ Über Betriebskosten, Reinertrag, Anlagekapital, Verzinsung und dergl. enthält die amtliche Quelle keine Mitteilungen.

Übersicht der Länge, des Rollmaterials und der wesentlichsten

Laufende Nummer	Bezeichnung der Eisenbahngesellschaften	Betriebs- länge in Jahres- durch- schnitt	Dop- pel- gleisig	Vorhandene Betriebsmittel am Jahreschluß				
				Loko- motiven (einschl. Tender- loko- motiven)	Personen- wagen		Güter- und Viehwagen	
					Stück	Anzahl	Sitz- plätze	ge- schlos- sene	offene
1	Gesellschaft für den Betrieb von Staatseisenbahnen 1905	1 783,0	610,5	5) 584	1 467	67 305	5 284	5 340
		1 819,0	611,0	620	1 480	68 803	5 743	5 702
2	Holländische Eisenbahngesellschaft 1905	2) 1 348,0	546,5	410	1 130	55 392	3 865	2 455
		1 413,2	545,4	408	1 150	57 600	3 930	2 494
3	Niederländische Zentraleisenbahngesellschaft . . 1905	148,8	83,1	44	96	5 312	121	94
		148,8	83,1	44	97	5 394	123	94
4	Nordbrabant-Deutsche Eisenbahngesellschaft . . 1905	3) 136,6	34,6	21	49	1 633	308	115
		145,7	43,7	21	49	1 617	308	115
5	Mecheln-Terneuzener Eisenbahngesellschaft . . 1905	4) 67,5	9,5	18	43	2 010	80	776
		67,5	9,5	20	43	2 010	80	829
6	Nordfriesische Lokalbahngesellschaft ¹⁾ 1905	71,5	—	.	.	.	.	.
zusammen in 1905		3 555,4	1 284,2	1 077	2 785	131 652	9 658	8 810
1906		3 624,2	1 292,7	1 113	2 819	135 424	10 184	9 294

1) Die Nordfriesische Lokalbahngesellschaft ist am 1. Dezember 1905 in die Verwaltung der Holländischen Eisenbahngesellschaft übergegangen. Die für 1905 angegebenen Zahlen beziehen sich auf den Zeitraum vom 1. Januar bis 30. November 1905.

2) Mit dem Trajekt Enkhuizen—Stavoren (= 22 km) und der Dampfstraßenbahn s'-Gravenhage—Scheveningen (9 km).

3) Mit der deutschen Teilstrecke (1905: 48,5 km, 1906: 56,6 km).

4) Mit der belgischen Teilstrecke (43,9 km).

5) Mit 19 Straßenbahnlokomotiven.

6) Von eigenen und fremden Betriebsmitteln im eigenen Betrieb.

7) Durch die — Zeichen wird angezeigt, daß Angaben fehlen.

Betriebsergebnisse des niederländischen Eisenbahnnetzes in 1905 und 1906.

Zurückgelegte ⁶⁾			Beförderte				Durchschn. Fahrt		Mittlerer Ertrag			
Zug- km	Per- sonen- Wagenachskm	Güter- Wagenachskm	Per- sonen	Fracht- güter (ohne Ge- päck, Fahr- zeuge und Vieh)	Per- sonen- km	tkm (Fracht- gut)	einer		für die		für das	
	Person	t					Person	t	Person- km	tkm		
Tausend km			Anzahl in Tausenden		Tausend km		km		fl.		Cents	
21 425	205 838	439 510	13 922	8 532,9	495 329	761 956	35,6	89,3	0,91	1,7	2,5	1,9
2089	215 190	452 316	14 433	9 281,3	516 759	797 885	35,3	86,0	0,91	1,6	2,5	1,9
15561	140 951	267 264	21 598	3 981,7	587 736	435 785	27,2	109,4	0,52	2,1	1,9	1,9
16051	162 611	269 472	22 708	4 212,4	623 915	450 670	27,5	107,0	0,53	2,1	1,9	2,0
2346	11 518	8 642	2 594	623,7	67 235	38 295	25,9	61,4	0,34	1,5	1,3	2,4
2363	11 434	8 671	2 802	595,3	72 056	35 463	25,7	59,6	0,32	1,6	1,3	2,6
978	3 134	4 367	697	443,9	19 403	17 893	27,8	40,3	0,55	1,0	2,0	2,5
913	3 367	5 278	758	563,2	20 500	23 213	27,0	41,2	0,52	0,9	1,9	2,1
608	7) —	—	1 054	923,9	10 017	—	9,3	—	0,20	—	2,1	—
616	—	—	1 185	1 121,2	10 651	—	9,0	—	—	—	2,1	—
447	859	671	436	60,9	6 016	1 329	13,8	21,3	0,29	0,9	2,1	4,0
41 365	—	—	8) 40 301	14 567,0	9) 1 185 736	—	10) 29,4	—	0,64	—	2,1	—
41 982	—	—	41 886	15 773,3	1 243 881	—	29,6	—	0,64	—	2,2	—

*) Davon kamen im Jahre

	1905	1906
	(in Tausenden)	
auf I. Klasse	1 582	1 627
" II. "	8 457	8 650
" III. "	28 765	30 006
" ermäßigte Fahrpreise	1 497	1 603

9) Davon kamen im Jahre

	1905	1906
	(in Tausenden)	
auf I. Klasse	80 154	83 888
" II. "	291 462	307 749
" III. "	759 543	795 170
" ermäßigte Fahrpreise	54 577	57 074

10) Die durchschnittliche Fahrt einer Person betrug:

	1905	1906
	(in Kilometern)	
in I. Klasse	50,6	51,5
" II. "	34,4	35,6
" III. "	26,4	26,5
zu ermäßigten Fahrpreisen	36,4	35,6

Laufende Nummer	Bezeichnung der Bahngesellschaften	Jahr	Die Einnahmen betragen					
			überhaupt			durchschnittl. für 1 km		
			im Person.- Verkehr	Güter- ¹⁾	Zu- sammen	im Person.- Verkehr	Güter- ¹⁾ Zu- sammen	
			in Tausend Gulden			Gulden		
1	Gesellschaft für den Betrieb von Staatseisenbah- nen	1905	12 598	14 427	27 025	7 065	8 091	15 156
		1906	13 185	15 075	28 260	7 131	8 153	15 284
2	Holländische Eisenbahngesell- schaft	1905	11 269	8 714	19 983	8 359	6 464	14 823
		1906	12 077	9 223	21 300	8 545	6 526	15 071
3	Niederländische Zentraleisen- bahngesellschaft	1905	1 076	946	2 022	7 221	6 350	13 571
		1906	1 140	937	2 077	7 663	6 293	13 956
4	Nordbrabant- Deutsche Eisen- bahngesellschaft	1905	379	478	857	2 769	3 492	6 261
		1906	391	530	921	2 680	3 638	6 318
5	Mecheln - Terneu- zener Eisen- bahngesellschaft	1905	206	617	823	} Angaben fehlen		
		1906	219	711	930			
6	Nordfriesische Lokalbahn- gesellschaft ²⁾ . . .	1905	125	54	179	1 767	764	2 531
überhaupt		1905	25 653	25 236	50 889	7 295	7 058	14 353
		1906	27 012	26 476	53 488	7 533	7 244	14 777

¹⁾ Mit Gepäckverkehr.

²⁾ Vgl. die Anmerkung ¹⁾ auf S. 920.

³⁾ Davon kommen:

	1905	1906
	in Tausend Gulden	
auf I. Klasse	2 416	2 533
„ II. „	6 460	6 762
„ III. „	11 197	11 774
„ ermäßigte Fahrpreise	778	812
„ Zeitkarten u. dgl.	4 802	5 131

Die bewegten Plätze der Personenwagen waren in den Jahren 1905 und 1906 auf den niederländischen Bahnen durchschnittlich in Prozenten, wie folgt, ausgenutzt:

Name der Bahngesellschaften		1905	1906
		in Prozenten	
1	Gesellschaft für den Betrieb von Staatseisenbahnen .	—	—
2	Holländische Eisenbahngesellschaft	22,21	22,27
3	Niederländische Zentral-eisenbahngesellschaft . .	31,00	33,00
4	Nordbrabant-Deutsche Eisenbahngesellschaft . .	14,85	15,55
5	Mecheln-Terneuzener Eisenbahngesellschaft	—	—
6	Nordfriesische Lokalbahngesellschaft ¹⁾	17,15	.

Der Durchschnittsertrag für 1 Person und Kilometer betrug:

	1904	1905
	Cents	
in I. Klasse	3,0	3,0
„ II. „	2,2	2,2
„ III. „	1,5	1,5
für ermäßigte Fahrkarten . . .	1,4	1,4
überhaupt . .	2,1	2,2

Die nach dem amtlichen Bericht der Eisenbahnaufsichtsbehörde für 1906²⁾ auf den niederländischen Eisenbahnen im Jahre 1906 vorgekommenen Unfälle und die dabei stattgehabten Personenverletzungen sind in der Übersicht auf der folgenden Seite zusammengestellt:

¹⁾ Vgl. die Anmerkung ¹⁾ auf S. 920.

²⁾ Verslag over het jaar 1906 door den Raad van Toezicht op de Spoorwegdiensten aan den Minister van Waterstaat uitgebracht, ter voldoening aan het voorschrift van art 31 van het koninklijk besluit van 13. Dezember 1892 (Staatsblad No. 281). 's-Gravenhage 1907.

Name der Eisenbahn- gesellschaft	Zugunfälle			Beschädigte Personen										
	Entgleisungen	Zusammenstöße	Sonstige Unfälle	Reisende				Beamte				sonstige Personen (auf der Bahn)		
				beim Betrieb		durch eigenes Ver- schulden		beim Betrieb und Ran- gieren		durch eigenes Ver- schulden				
				getötet	verletzt	getötet	verletzt	getötet	verletzt	getötet	verletzt	getötet	verletzt	getötet	verletzt	Selbst- mörder
1. Gesellschaft für den Betrieb von Staatseisenbahnen	16	9	38	—	2	1	2	9	38	1	5	16	10	4
2. Holländische Eisenbahngesell- schaft	6	2	4	1	1	—	3	8	10	4	4	9	13	—
3. Niederländische Zentraleisenbahn- gesellschaft. . .	7	2	2	—	—	—	—	1	—	1	—	1	—	—
4. Nordbrabant- Deutsche Eisen- bahngesellschaft.	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—
zusammen 1906	29	13	44	1	3	1	5	19	48	6	9	26	23	4
dagegen in 1905	32	15	57	1	2	5	4	20	46	13	12	23	17	4

Die Eisenbahnen in Schweden

im Jahre 1904.¹⁾

Das Eisenbahnnetz Schwedens umfaßte nach der amtlichen schwedischen Statistik²⁾ am Ende des Jahres 1904 9 692 km vollspurige und 2 851 km schmalspurige, zusammen 12 543 km Eisenbahnen und zwar

4 206 km	oder	33,5 %	vollspurige Staatsbahnen,
5 486	"	"	43,8 " " Privatbahnen und
2 851	"	"	22,7 " schmalspurige Privatbahnen.

Gegen 1903 ist die Bahnlänge um 181 km oder 1,5 % gestiegen. Auf 100 qkm Grundfläche kommen nunmehr 2,86 km und auf je 10 000 Einwohner 23,84 km Eisenbahnen.

Abgesehen von den durchweg schmalspurigen Eisenbahnen auf der Insel Gotland mit einem zusammenhängenden Netz von 155,6 km und 6 Privateisenbahnen in Schweden selbst³⁾ mit 46 km voll- und 87 km schmalspurigen Bahnstrecken, die weder unter sich noch mit anderen Eisenbahnen in Verbindung stehen, bilden die schwedischen Staats- und Privateisenbahnen ein zusammenhängendes Eisenbahnnetz von 12 254 km Gesamtlänge, das in Kornsjö, Charlottenberg, Storlien und Riksgränsen unmittelbar an die norwegischen Eisenbahnen anschließt, auch mit den dänischen Eisenbahnen durch die Eisenbahnfähren Malmö—Kopenhagen und Helsingborg—Helsingör verbunden ist.

¹⁾ Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1906 S. 1033 ff. — Wegen verspäteten **Eingangs** der unter ²⁾ näher bezeichneten schwedischen Statistik sind im Archiv für 1907 S. 752 die Betriebsergebnisse der schwedischen Staatsbahnen im Betriebsjahr 1906 besonders behandelt worden.

²⁾ Bidrag till Sveriges officiella Statistik. L, Statens Jernvägstrafik 43b. Allmän Svensk Jernvägsstatistik för år 1904 utgifven af kungl. Jernvägsstyrelsen. Stockholm 1907.

³⁾ Göteborg—Särö, Ämmeberg—Nygårufvan, Marma—Sandarne, Norrköping—Vikbolandets, Helsingborg Råå Ramlösa und Virå Kolmården (Stafsjö-Eisenbahn).

Die Hauptergebnisse der Statistik, die sich auf das Gesamtnetz der schwedischen Eisenbahnen mit Ausnahme der 0,891 m-spurigen Mönsterås-Åsheda-Eisenbahn von 11,5 km Bahnlänge erstreckt, sind für die letzten beiden Betriebsjahre folgende:

	1903	1904
Bahnlänge am Jahresschluß . . . km	12 350	12 531
Betriebslänge:		
am Jahresschluß "	12 340	12 521
im Jahresdurchschnitt "	12 160	12 412
Anlagekapital Mill.Kr.	859,1	906,2
auf 1 km Bahnlänge Kr.	69 563	72 396
Bestand an Betriebsmitteln am Jahresschluß:		
Lokomotiven und Triebwagen . . . Stck.	1 566	1 615
auf 1 km Bahnlänge "	0,127	0,129
Personen- und Postwagen "	2 792	2 897
Achsen auf 1 km Bahnlänge . . . "	0,58	0,60
Gepäck- und Güterwagen "	37 641	39 315
Achsen auf 1 km Bahnlänge . . . "	6,31	6,50
Leistungen der eigenen und fremden Betriebsmittel auf eigener Bahn:		
Zugkilometer:		
überhaupt km	40 897 714	42 687 459
auf 1 km durchschn. Betriebslänge . . . "	3 368	3 439
auf einen Tag und 1 km durch- schnittlicher Betriebslänge . . . "	9,2	9,4
Lokomotivkilometer:		
überhaupt "	.	54 423 830
auf 1 km durchschn. Betriebslänge . . . "	.	4 385
davon im Zugförderungsdienst . . . %	.	80,9
Wagenachskilometer im ganzen . . . km	1 256 719 535	1 310 678 607
darunter: Personen- und Postwagen . . . "	324 296 753	340 762 756
Gepäck- und Güterwagen "	931 254 142	968 712 204
auf 1 km durchschn. Betriebslänge . . . "	103 345	105 602
" 1 Zugkm "	30,7	30,7

	1903	1904
Leistungen der eigenen Betriebsmittel auf eigener und fremder Bahn:		
auf 1 Lokomotive km	.	33 877
„ 1 Achse der Triebwagen „	19 477	21 117
„ 1 „ „ Personen- u. Postwagen „	45 160	44 513
„ 1 „ „ Gepäck- u. Güterwagen „	11 895	11 687
„ 1 „ sämtlicher Wagen „	14 663	14 414
Personenverkehr:		
Beförderte Personen Anz.	36 269 684	39 354 777
davon: in 1. und 2. Klasse %	7,96	7,45
„ 3. Klasse „	90,66	90,88
Militär „	1,38	1,67
Personenkilometer im ganzen . . . km	967 376 275	1 044 340 594
auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge „	79 929	84 605
Durchschnittslänge einer Fahrt „	26,7	26,5
Frachtpflichtiges Gepäck t	30 855	33 169
tkm	.	2 273 019
Güterverkehr:		
Gesamtzahl der beförderten Tonnen ¹⁾ t	25 650 686	27 624 444
Tonnenkilometer im ganzen ¹⁾ tkm	1 843 981 092	1 977 458 390
auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge ¹⁾ „	151 638	159 331
Mittlere Beförderungslänge einer Tonne ¹⁾ km	71,9	71,6
Gesamtgewicht der frachtpflichtigen Güter t	24 490 837	26 261 679
davon: Fahrzeuge usw. %	0,10	0,11
lebende Tiere „	0,61	0,62
Eilgut „	0,39	0,43
Frachtgut „	98,90	98,84
Gesamtzahl der frachtpflichtigen Tonnenkilometer tkm	1 728 349 142	1 837 835 657
auf 1 km durchschn. Betriebslänge „	142 129	148 081

¹⁾ Mit Einschluß der frachtfreien Dienstgüter.

	1903	1904
Mittlere Beförderungslänge einer frachtpflichtigen Tonne km	70,6	70,0
An lebenden Tieren wurden befördert Stck.	836 184	785 037
darunter: Pferde "	56 378	70 762
Hunde "	83 319	85 185
Finanzielle Ergebnisse:		
Gesamteinnahme Kr.	100 223 312	105 504 533
auf 1 km mittlerer Betriebslänge "	8 242	8 500
" 1 Zugkm "	2,45	2,47
" 1 Wagenachskm Öre	8,0	8,0
" 1 Reintonnenkilometer "	5,21	5,11
Von den Gesamteinnahmen sind auf-		
gekommen:		
im Personenverkehr Kr.	31 468 330	32 793 429
= %	31,40	31,08
für die Postbeförderung Kr.	2 712 126	2 820 680
= %	2,70	2,67
im Güterverkehr Kr.	64 000 987	67 815 016
= %	63,86	64,28
zusammen als Verkehrseinnahme Kr.	98 181 443	103 429 125
= %	97,96	98,03
An den Einnahmen aus dem Per-		
sonenverkehr sind beteiligt:		
die 1. und 2. Klasse mit Kr.	7 755 686	7 804 241
= %	24,65	23,80
die 3. Klasse mit Kr.	21 779 857	22 835 636
= %	69,21	69,63
die Militärbeförderung mit . . . Kr.	.	704 752
= %	.	2,15
der Schlafwagenverkehr ¹⁾ mit . Kr.	.	588 028
= %	.	1,79
der Verkehr in Sonderzügen mit Kr.	.	98 449
= %	.	0,30

¹⁾ Schlafwagen und Zuschlagkarten.

	1903	1904
die Beförderung von Gefangenen mit Kr.	.	84 107
= %	.	0,26
die Gepäckbeförderung mit Kr.	644 045	678 216
= %	2,05	2,07
Die durchschnittliche Einnahme aus dem Personenverkehr betrug:		
für 1 km durchschnittlicher Be- triebslänge Kr.	2 600	2 657
für eine Person:		
in der 1. und 2. Klasse "	2,69	2,66
„ „ 3. Klasse "	0,66	0,64
bei der Militärbeförderung "	.	1,07
überhaupt "	0,84	0,81
für ein Personenkilometer Öre	3,17	3,06
„ „ Tonnenkilometer fracht- pflichtigen Gepäcks "	.	29,84
Von den Einnahmen aus dem Güter- verkehr kamen auf:		
Leichen, Fahrzeuge und lebende Tiere Kr.	1 365 444	1 443 768
= %	2,13	2,13
Eilgut Kr.	3 459 806	3 804 136
= %	5,41	5,61
Frachtgut Kr.	59 175 737	62 567 112
= %	92,46	92,26
Die durchschnittliche Einnahme aus dem Güterverkehr betrug:		
für 1 km durchschnittlicher Be- triebslänge Kr.	5 263	5 464
für ein frachtpflichtiges Tonnen- kilometer Öre	3,70	3,69
Gesamtausgabe Kr.	66 575 691	69 880 627
auf 1 km durchschnittlicher Be- triebslänge "	5 475	5 630
auf 1 Zugkm "	1,63	1,64

	1903	1904
auf 1 Wagenachskm Öre	5,3	5,3
„ 1 Reintonnenkilometer „	3,46	3,99
im Verhältnis zur Gesamteinnahme %/0	66,43	66,23
An der Gesamtausgabe sind beteiligt:		
die Bahnunterhaltung und -bewachung mit %/0	22,14	22,45
der Verkehrsdienst mit „	28,62	28,56
der Maschinendienst mit „	43,21	42,63
die sonstigen Ausgaben mit „	6,03	6,36
Der Überschuß betrug:		
im ganzen Kr.	33 647 621	35 623 906
auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge „	2 767	2 870
auf 1 Zugkm „	0,82	0,83
„ 1 Wagenachskm Öre	2,7	2,7
„ 1 Reintonnenkilometer „	1,75	1,72
im Verhältnis zur Gesamteinnahme %/0	33,57	33,77
„ „ zum Anlagekapital „	3,98	3,97

Nach der vorstehenden Übersicht ergibt sich für 1904 gegen 1903 eine Mehreinnahme von 5 281 221 Kr. oder 5,27 %/0,
 „ Mehrausgabe „ 3 304 936 „ „ 4,96 „ „
 ein Mehrüberschuß „ 1 976 285 „ „ 5,87 „ „

	1903		1904	
	getötet	verletzt	getötet	verletzt
Beim Betriebe wurden				
Reisende	7	8	5	11
Eisenbahnbeamte und Arbeiter	30	123	36	133
andere Personen	47	22	53	34
zusammen Personen	84	153	94	178

Wegen der Hauptbetriebsergebnisse der schwedischen Staatsbahnen in den Betriebsjahren 1903 und 1904 wird auf den im Archiv 1906 S. 1033 ff. veröffentlichten Aufsatz „Die Eisenbahnen in

Schweden im Jahre 1903/04⁴ Bezug genommen. Die hauptsächlichsten Betriebsergebnisse der schwedischen Privatbahnen sind in der folgenden Übersicht zusammengestellt:

	1903	1904
Bahnlänge am Jahreschluß . . . km	8 144	8 325
davon: vollspurig "	5 382	5 486
schmalspurig "	2 762	2 839
Betriebslänge im Jahresdurchschnitt "	8 062	8 229
Anlagekapital:		
überhaupt Mill.Kr.	431,9	471,7
auf 1 km Bahnlänge Kr.	53 030	56 657
und zwar:		
auf 1 km vollspuriger Bahnen . "	64 689	68 899
" 1 " schmalspuriger Bahnen "	33 309	33 002
Bestand an Betriebsmitteln am Jahreschluß:		
Lokomotiven und Triebwagen . . Stck.	865	890
auf 1 km Bahnlänge "	0,106	0,107
Personen- und Postwagen "	1 674	1 741
Achsen auf 1 km Bahnlänge . . "	0,58	0,54
Gepäck- und Güterwagen "	20 689	21 571
Achsen auf 1 km Bahnlänge . . "	5,24	5,35
Leistungen der eigenen und fremden Betriebsmittel auf eigener Bahn:		
Zugkilometer überhaupt	22 567 773	23 966 431
auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge	2 799	2 913
auf einen Tag und 1 km durchschnittlicher Betriebslänge	7,7	8,0
Lokomotivkilometer überhaupt . . . . .	.	27 711 448
auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge . . . . .	.	3 368
davon im Zugförderungsdienst . %	.	86,8

	1903	1904
Wagenachskilometer überhaupt . . km	555 525 439	586 894 299
darunter:		
Personen- und Postwagen "	161 469 846	172 105 828
Gepäck- und Güterwagen "	392 886 953	413 584 824
auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge "	68 911	71 322
auf 1 Zugkm "	24,6	24,5
Leistungen der eigenen Betriebsmittel auf eigener und fremder Bahn:		
auf 1 Lokomotive km	.	31 280
" 1 Achse der Triebwagen "	19 477	21 117
" 1 " " Personen- und Gepäckwagen "	37 441	36 303
" 1 " " Gepäck-u.Güterwagen "	9 830	9 627
" 1 " sämtlicher Wagen "	12 301	12 017
Personenverkehr:		
Beförderte Personen Anz.	23 716 383	26 107 479
Personenkilometer im ganzen . . km	452 146 069	498 423 012
auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge "	56 489	61 066
Durchschnittslänge einer Fahrt "	19,1	19,1
Frachtpflichtiges Gepäck t	17 700	19 591
tkm	.	736 350
Güterverkehr:		
Gesamtzahl der beförderten Tonnen ¹⁾ t	16 674 531	17 761 572
Tonnenkilometer im ganzen ¹⁾ . . tkm	754 526 822	797 956 522
auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge ¹⁾ "	93 597	96 977
durchschnittliche Beförderungslänge einer Tonne ¹⁾ km	45,3	44,9
Gesamtgewicht der frachtpflichtigen Güter. t	16 283 707	17 301 408

¹⁾ Mit Einschluß der frachtfreien Güter.

	1903	1904
Gesamtzahl der frachtpflichtigen Tonnenkilometer tkm	734 399 872	773 211 144
auf 1 km durchschn. Betriebslänge "	91 100	93 970
Durchschnittliche Beförderungslänge einer Tonne km	45,1	44,7
Finanzielle Ergebnisse:		
Gesamteinnahme Kr.	49 703 046	52 735 000
auf 1 km durchschn. Betriebslänge "	6 165	6 409
auf 1 Zugkm "	2,20	2,20
" 1 Wagenachskm Öre	9,0	9,0
" 1 Reintonnenkm "	6,28	6,29
Von der Gesamteinnahme sind auf- gekommen:		
im Personenverkehr %	29,84	30,08
für die Postbeförderung "	2,68	2,68
im Güterverkehr "	64,35	64,25
zusammen als Verkehrseinnahmen "	96,97	97,01
Die durchschnittliche Einnahme aus dem Personenverkehr betrug:		
auf 1 km durchschn. Betriebslänge Kr.	1 853	1 944
auf 1 Personenkilometer Öre	3,20	3,10
Die durchschnittliche Einnahme aus dem Güterverkehr betrug:		
auf 1 km durchschn. Betriebslänge Kr.	3 967	4 118
auf 1 Tonnenkilometer Öre	4,36	4,38
Gesamtausgabe Kr.	29 860 530	31 982 946
im Verhältnis zur Gesamteinnahme %	60,08	60,65
Der Überschuß betrug im ganzen . Kr.		
auf 1 km durchschn. Betriebslänge "	2 461	2 522
auf 1 Zugkm "	0,88	0,87
" 1 Wagenachskm Öre	3,6	3,5
" 1 Reintonnenkm "	2,51	2,48
im Verhältnis zur Gesamteinnahme %	39,92	39,35
" " zum Anlagekapital . "	4,59	4,46

Die Eisenbahnen in Spanien

Aus der amtlichen Estadística de las Obras Públicas für 1904 und
nisse der dort aufgeführten größten Eisenbahngesellschaften für die Jahre

	Nordbahn	
	1904	1905
Betriebslänge km	3 674	3 681
Leistungen der Betriebsmittel:		
Zugkilometer Anzahl	17 297 179	16 858 588
Anzahl der Züge "	181 207	182 869
Jeder Zug durchfuhr durchschnittlich . . km	95	92
Gefahrene Personenwagen Anzahl	560 349	638 101
" Güterwagen "	4 448 185	4 389 352
" Wagen zusammen "	5 008 534	5 022 453
Wagenkilometer "	340 403 813	330 471 864
Verkehrsergebnisse:		
Beförderte Personen "	10 603 011	10 891 969
Personenkilometer "	661 944 484	691 328 348
Jede Person durchfuhr durchschnittlich . km	62	63
Beförderte Gütertonnen Anzahl	6 161 180	6 037 307
Tonnenkilometer "	1 002 911 410	957 592 332
Jede Gütertonne durchfuhr durchschnittl. km	163	158
Einnahme aus dem Personenverkehr . . Pesetas	32 119 982	31 408 457
" für 1 Person "	3,03	2,84
" " 1 Personenkilometer . . . Cénta.	4,83	4,54
Einnahme aus dem Güterverkehr . . ¹⁾ Pesetas	68 271 590	65 910 597
" für 1 Gütertonne "	11,08	10,92
" " 1 Tonnenkilometer . . . Cénta.	6,91	6,84

1) Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1906, S. 778 ff.

in den Jahren 1904 und 1905. 1)

1905 entnehmen wir die nachstehenden Angaben über die Betriebsergeb-
1904 und 1905.

Madrid—Zaragoza— Alicante		Andalusische Bahnen		Madrid—Cáceres— Portugal	
1904	1905	1904	1905	1904	1905
3 650	3 650	1 083	1 083	429	429
18 289 199	18 162 558	3 778 208	3 544 985	1 217 136	1 175 592
—	186 984	67 772	63 770	11 018	10 597
—	97	56	56	110	111
568 219	564 805	160 571	160 730	18 598	17 940
3 395 670	3 411 627	1 082 701	1 050 823	113 556	112 946
3 963 889	3 976 432	1 193 272	1 211 553	182 154	180 886
308 575 819	313 775 148	56 531 644	55 559 051	16 519 250	16 360 750
11 671 128	11 828 087	2 279 577	1 955 004	336 222	354 766
576 432 527	577 979 592	142 792 717	118 184 475	28 824 546	27 404 660
49	49	63	60	86	77
5 690 483	5 814 944	2 043 464	1 589 069	210 865	230 033
903 075 846	881 570 040	216 502 795	201 782 623	37 528 247	30 656 237
159	152	106	127	178	133
29 380 647	29 106 090	6 800 094	5 761 175	1 463 590	1 504 164
2,59	2,46	2,98	2,95	4,35	4,94
5,10	5,04	4,76	4,87	5,08	5,48
64 541 339	63 915 433	15 495 792	15 338 190	3 238 841	3 185 127
11,94	10,99	7,58	9,63	15,36	13,84
7,15	7,25	7,15	7,60	8,63	10,38

	Plasencia—Astorga		Medina del Campo— Zamora und Orense— Vigo	
	1904	1905	1904	1905
Betriebslänge . . . km	348	348	299	299
Leistungen der Betriebsmittel:				
Zugkilometer . . . Anzahl	744 784	774 126	661 753	731 712
Anzahl der Züge . . . „	3 063	3 306	10 761	9 415
Jeder Zug durchfuhr durchschnittlich . . km	243	234	61	78
Gefahren:				
Personenwagen . Anzahl	12 347	12 980	57 605	59 295
Güterwagen . . . „	61 438	62 950	136 095	137 636
Wagen zusammen . „	73 785	75 930	193 700	196 931
Wagenkilometer . . . „	8 554 620	9 210 320	9 335 760	10 030 083
Verkehrsergebnisse:				
Beförderte Personen Anzahl	233 643	240 021	746 900	787 316
Personenkilometer . . „	13 655 243	14 673 457	35 070 356	37 305 724
Jede Person durchfuhr durchschnittlich . . km	58	61	47	47
Beförderte Gütertonnen . . . Anzahl	173 315	203 178	225 644	227 737
Tonnenkilometer . . . „	22 181 554	23 505 043	18 664 271	20 762 728
Jede Gütertonne durchfuhr durch- schnittlich km	128	116	83	91
Einnahme:				
aus dem Personenverkehr . . . Pesetas	870 397	864 446	1 484 396	1 610 581
für 1 Person „	3,73	3,61	1,98	2,04
„ 1 Personenkm Cents.	6,37	5,88	4,23	4,31
Einnahme:				
aus dem Güterverkehr . . . Pesetas	2 197 385	2 566 012	1 750 123	1 581 201
für 1 Gütertonne . . . „	12,67	12,63	7,75	6,94
„ 1 Tonnenkm. Cents.	9,91	10,91	9,37	7,63

La Robla—Valmaseda— Luchana		Linares — Almeria		Salamanca - Portugiesische Landesgrenze	
1904	1905	1904	1905	1904	1905
312	312	243	251	204	204
743 848	691 013	806 493	880 050	302 795	316 094
6 919	6 708	7 171	8 103	3 422	3 473
107	103	112	109	88	91
8 032	8 024	8 945	8 848	8 354	8 649
40 870	38 380	124 948	136 998	36 650	39 623
48 902	46 404	133 893	145 146	45 004	48 272
8 247 264	7 662 115	4 806 493	7 253 500	2 269 358	2 276 727
200 803	200 606	223 900	221 203	139 928	141 023
11 248 547	10 293 953	10 570 796	10 604 472	8 101 804	8 145 192
56	51	47	48	58	58
204 354	191 901	624 740	681 491	92 316	87 209
35 771 318	32 047 467	43 956 715	43 811 550	5 821 680	5 319 505
175	167	70	64	63	61
488 242	440 739	732 305	718 923	421 933	432 079
2,43	2,19	3,27	3,25	3,02	3,06
4,34	4,26	6,92	6,77	5,21	5,30
1 700 070	1 536 382	3 281 719	3 509 913	512 308	509 076
8,31	8,00	5,25	5,15	5,55	5,34
4,75	4,79	7,46	8,01	8,80	9,57

	Zafra — Huelva	
	1904	1905
Betriebslänge km	180	180
Leistungen der Betriebsmittel:		
Zugkilometer Anzahl	428 362	523 327
Anzahl der Züge "	5 329	6 768
Jeder Zug durchfuhr durchschnittlich . . km	80	77
Gefahren:		
Personenwagen Anzahl	7 478	7 867
Güterwagen "	72 029	90 836
Wagen zusammen "	79 507	98 703
Wagenkilometer "	5 365 688	6 423 043
Verkehrsergebnisse:		
Beförderte Personen "	198 590	197 561
Personenkilometer "	6 700 426	6 607 232
Jede Person durchfuhr durchschnittlich . km	34	33
Beförderte Gütertonnen Anzahl	297 162	405 516
Tonnenkilometer "	18 721 818	26 498 778
Jede Gütertonne durchfuhr durchschnittlich km	63	65
Einnahme:		
aus dem Personenverkehr Pesetas	294 695	294 011
für 1 Person "	1,48	1,49
" 1 Personenkilometer Cents.	4,40	4,45
Einnahme:		
aus dem Güterverkehr Pesetas	1 650 129	2 207 344
für 1 Gütertonne "	5,55	5,44
1 Tonnenkilometer Cents.	8,81	8,33

Bobadilla—Algeciras		Calatayud—Valencia		Balearische Bahnen	
1904	1905	1904	1905	1904	1905
178	178	298	298	120	120
401 156	427 363	619 254	631 116	337 981	341 314
2 654	2 655	5 986	5 635	9 402	9 508
152	161	103	112	36	36
7 068	8 369	8 068	7 816	61 108	60 145
14 731	14 997	51 173	53 626	65 857	67 959
21 799	23 366	59 261	61 442	126 965	128 104
2 988 592	3 337 325	4 788 656	5 478 142	3 769 855	3 730 857
228 668	231 285	462 029	477 429	455 585	430 474
11 433 400	11 564 250	25 411 595	27 213 453	14 453 926	13 500 049
50	50	55	57	31	31
93 802	94 496	121 106	128 497	90 444	90 992
12 404 120	13 607 152	18 014 794	19 531 544	3 296 245	3 332 702
132	143	149	152	36	37
729 182	729 383	874 145	870 273	549 029	526 045
3,19	3,15	1,89	1,83	1,30	1,32
6,28	6,31	3,44	3,19	3,79	3,89
1 010 015	1 077 943	1 339 624	1 451 035	327 582	338 086
10,77	10,66	11,06	11,29	3,63	3,71
8,14	7,41	7,42	7,43	9,93	10,14

	Nordbahn	
	1904	1905
Finanzielle Ergebnisse:		
Einnahme Pesetas	117 849 208	117 401 374
Ausgabe "	59 227 676	56 027 025
Überschuß "	58 621 532	60 774 349
Verhältnis von Ausgabe zur Einnahme . . . %	50,25	48,23
Auf 1 km Bahnlänge kommen:		
an Einnahme Pesetas	32 077	31 804
„ Ausgabe "	16 121	15 384
„ Überschuß "	15 956	16 510
Auf 1 Zugkm kommen:		
an Einnahme "	6,81	6,96
„ Ausgabe "	3,42	3,36
„ Überschuß "	3,39	3,60
Gesamtanlagekapital "	1 163 152 685	1 168 481 479
„ für 1 km Bahnlänge "	—	—
Verzinsung des Anlagekapitals %	5,04	5,50
Unfälle beim Eisenbahnbetrieb:		
Getötet wurden:		
Reisende Anzahl	12	5
Bahnbedienstete "	17	3
sonstige Personen "	57	58
Verletzt wurden:		
Reisende "	84	48
Bahnbedienstete "	101	55
sonstige Personen "	37	36
1 getöteter Reisender kommt auf Reisende überhaupt "	883 584	2 178 393
1 verletzter Reisender kommt auf Reisende überhaupt "	126 226	226 916

Madrid—Zaragoza— Alicante		Andalusische Bahnen		Madrid—Cáceres— Portugal	
1904	1905	1904	1905	1904	1905
104 291 002	103 541 059	22 295 886	21 099 364	4 792 215	4 761 598
45 227 161	45 048 047	11 593 483	11 269 324	3 308 409	3 100 399
59 063 841	58 493 012	10 702 403	9 830 040	1 483 806	1 661 199
43,36	43,50	52,00	53,41	69,04	65,11
28 573	28 367	20 587	19 482	11 171	11 099
12 391	12 342	10 705	10 406	7 712	7 227
16 182	16 025	9 882	9 076	3 459	3 872
5,70	5,70	5,90	5,95	3,93	4,05
2,47	2,48	3,07	3,18	2,79	2,64
3,23	3,22	2,83	2,77	1,21	1,41
1 010 054 618	1 019 008 253	196 467 136	199 008 234	73 648 578	74 039 602
—	—	181 410	183 840	171 675	172 586
5,85	5,74	5,44	4,93	2,01	2,24
4	4	—	—	1	—
19	23	—	—	3	2
47	64	21	18	2	1
10	16	18	16	5	7
59	55	135	172	53	96
69	62	24	21	20	11
2 917 782	2 957 022	—	—	569 865	—
1 167 113	739 255	126 643	122 187	113 973	50 680

	Plasencia—Astorga		Medina del Campo— Zamora und Orense— Vigo	
	1904	1905	1904	1905
Finanzielle Ergebnisse:				
Einnahme Pesetas	3 114 335	3 467 552	3 886 135	4 016 070
Ausgabe "	1 985 527	1 942 037	2 312 244	2 304 294
Überschuß "	1 128 808	1 524 915	1 573 892	1 711 776
Verhältnis von Ausgabe zur Einnahme %	63,75	56,02	59,49	57,37
Auf 1 km Bahnlänge kommen:				
Einnahme Pesetas	8 949	9 964	12 997	13 432
Ausgabe "	5 706	5 582	7 733	7 707
Überschuß "	3 243	4 382	5 264	5 725
Auf 1 Zugkm kommen:				
Einnahme Pesetas	4,18	4,48	5,37	5,49
Ausgabe "	2,87	2,51	3,49	3,15
Überschuß "	1,31	1,97	2,38	2,34
Gesamtanlage-				
kapital "	103 143 555	103 139 007	84 077 500	83 854 000
desgl. für 1 km Bahnlänge "	296 390	296 376	281 196	280 448
Verzinsung des Anlage- kapitals %	1,09	1,16	1,87	2,04
Unfälle beim Eisenbahn-				
betrieb:				
Getötet wurden:				
Reisende Anzahl	—	—	—	—
Bahnbedienstete "	1	2	—	1
sonstige Personen "	1	1	2	1
Verletzt wurden:				
Reisende "	2	4	—	—
Bahnbedienstete "	15	46	—	—
sonstige Personen "	9	3	—	2
1 getöteter Reisen-				
der kommt:				
auf Reisende überhaupt "	—	—	—	—
1 verletzter Reisen-				
der kommt:				
auf Reisende überhaupt "	168 111	60 050	—	—

La Robla — Valmaseda — Luchana		Linares — Almeria		Salamanca — Portugiesische Landesgrenze	
1904	1905	1904	1905	1904	1905
2 188 312	1 977 121	4 014 024	4 228 837	1 137 506	1 177 526
1 738 548	1 320 480	2 909 422	2 976 516	913 270	958 957
449 765	656 690	1 104 602	1 252 321	224 236	218 569
79,44	66,78	72,48	70,38	80,38	85,81
7 014	6 337	16 519	16 848	5 576	5 772
5 572	4 332	11 973	11 859	4 477	4 701
1 442	2 005	4 546	4 989	1 099	1 071
2,94	2,86	4,98	4,80	3,75	3,72
2,34	1,91	3,61	3,28	3,01	3,03
0,60	0,93	1,37	1,42	0,74	0,69
28 555 926	27 548 055	88 790 000	88 790 000	30 758 406	30 758 406
91 526	88 295	353 745	353 745	150 777	150 777
1,37	2,38	1,24	1,41	0,72	0,71
—	—	—	—	—	—
1	—	4	4	—	2
—	2	5	4	2	—
—	—	1	—	—	—
8	4	10	13	2	4
1	—	1	—	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	223 900	—	—	—

	Zafra — Huelva	
	1904	1905
Finanzielle Ergebnisse:		
Einnahme Pesetas	2 182 866	2 728 148
Ausgabe "	1 324 279	1 396 061
Überschuß "	858 587	1 332 087
Verhältnis von Ausgabe zur Einnahme . . . %	60,66	51,29
Auf 1 km Bahnlänge kommen:		
an Einnahme Pesetas	12 127	15 120
„ Ausgabe "	7 357	7 756
„ Überschuß "	4 770	7 364
Auf 1 Zugkm kommen:		
an Einnahme "	5,10	5,20
„ Ausgabe "	3,09	2,67
„ Überschuß "	2,01	2,53
Gesamtanlagekapital "	102 206 530	101 602 530
„ für 1 km Bahnlänge "	567 814	564 414
Verzinsung des Anlagekapitals %	0,84	1,31
Unfälle beim Eisenbahnbetrieb:		
Getötet wurden:		
Reisende Anzahl	—	—
Bahnbedienstete "	—	—
sonstige Personen "	1	1
Verletzt wurden:		
Reisende "	—	—
Bahnbedienstete "	—	—
sonstige Personen "	1	1
1 getöteter Reisender kommt auf Reisende überhaupt "	—	—
1 verletzter Reisender kommt auf Reisende überhaupt "	—	—

Bobadilla — Algeciras		Calatayud — Valencia		Balearische Bahnen	
1904	1905	1904	1905	1904	1905
1 739 147	1 737 326	2 213 769	2 321 308	931 855	954 514
1 446 579	1 511 354	2 410 557	2 562 550	518 697	529 695
292 568	225 972	Verlust 196 788	Verlust 241 242	413 158	424 819
83,18	86,99	108,88	—	55,60	55,19
9 770	9 760	7 429	7 790	7 765	7 954
8 126	8 490	8 089	8 599	4 322	4 414
1 644	1 270	Verlust 660	Verlust 809	3 443	3 540
4,33	4,06	3,57	3,67	2,76	2,79
3,60	3,53	3,89	4,06	1,53	1,55
0,73	0,53	Verlust 0,32	Verlust 0,39	1,33	1,34
45 466 300	59 979 625	58 905 722	58 905 722	8 483 106	8 483 107
255 429	336 964	197 670	197 670	70 693	70 693
0,64	0,37	Verlust	Verlust	4,86	5,00
—	—	4	—	—	—
—	—	7	1	—	—
5	4	2	1	—	—
1	—	2	—	—	—
5	3	1	2	—	—
1	—	3	2	—	—
—	—	115 507	—	—	—
228 668	—	231 014	—	—	—

Kleine Mitteilungen.

Die Einführung eines neuen Personentarifs auf den Eisenbahnen Rußlands ist vor kurzem von dem russischen Ministerrat beschlossen und vom Zaren genehmigt worden.¹⁾ Den Anlaß hierzu hat die Erwägung gegeben, daß die zunehmende Unrentabilität der Eisenbahnen in erster Linie auf die im Jahre 1894 durchgeführte Ermäßigung der Personenfahrpreise²⁾ zurückzuführen ist. Obwohl die Zahl der auf den Eisenbahnen beförderten erwachsenen Personen in den Jahren 1894 bis 1904 von 44 auf 109 Millionen und die Zahl der Fahrten bei Berücksichtigung der Vergrößerung des Eisenbahnnetzes von 1382 auf 1911 auf 1 Werst³⁾ gestiegen ist und obwohl die Roheinnahmen aus dem Personenverkehr von 67,2 Millionen auf 126,5 Millionen Rubel angewachsen sind, hat dennoch bei Inbetrachtziehung der Betriebsausgaben und der Verzinsung des Anlagekapitals der mit dem Personenverkehr verbundene Betriebsverlust für das europäische Rußland im Jahre 1894 nur 14,6 Millionen Rubel, im Jahre 1904 dagegen 47,2 Millionen Rubel betragen.

Die in dem Tarif vorgesehenen Erhöhungen der Fahrpreise betragen in der III. Klasse, auf die etwa 82 v. H. des gesamten Personenverkehrs kommen, im Höchsthalle 1 Rubel für die einzelne Fahrt. Die Erhöhung steigt in der III. Klasse allmählich und erreicht bei einer Entfernung von 376 Werst den Betrag von 40 Kopeken, auf dem sie bis auf die Entfernung von 1690 Werst stehen bleibt. Auf die Entfernung von 1 bis 1690 Werst kommen fast 95 v. H. des gesamten Personenverkehrs in der III. Klasse. Von 1690 Werst Entfernung an nimmt die Erhöhung des Fahrpreises allmählich wieder zu, bis sie bei 2501 Werst den Höchstbetrag von 1 Rubel erreicht.

¹⁾ Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1908 S. 781.

²⁾ Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1894 S. 1073.

³⁾ 1 Werst = 1066,781 m.

Stärker ist die Erhöhung in der I. und II. Klasse. Während das Verhältnis der Fahrpreise in den drei Klassen bisher $2\frac{1}{2} : 1\frac{1}{2} : 1$ betrug, stellt es sich nach dem neuen Tarif auf $3 : 1\frac{3}{4} : 1$.

Im einzelnen sind die Tariferhöhungen für die I. und II. Klasse aus nachstehender Zusammenstellung ersichtlich:

Ent- fernung in Werst	Fahrpreis in Rubeln einschließlich Staatssteuer							
	I. Klasse				II. Klasse			
	Tarif vor 1894	Tarif seit 1894	neuer Tarif	Erhöhung gegen den geltenden Tarif	Tarif vor 1894	Tarif seit 1894	neuer Tarif	Erhöhung gegen den geltenden Tarif
100	3,75	3,60	4,50	0,90	2,82	2,16	2,63	0,47
200	7,50	6,30	8,40	1,76	5,63	3,90	4,90	1,00
300	11,25	8,90	11,40	2,50	8,44	5,34	6,65	1,31
400	15,00	11,00	14,40	3,10	11,25	6,60	8,40	1,80
600	22,50	15,00	19,20	4,20	16,88	9,00	11,20	2,20
1000	37,50	21,00	26,40	5,40	28,12	12,60	15,40	2,80
1500	56,25	27,00	33,60	6,60	42,19	16,20	19,60	3,40
3000	112,50	42,00	53,40	11,40	84,38	25,20	31,15	5,96
4000	150,00	57,00	71,40	14,40	112,50	34,20	41,65	7,45
5000	187,50	71,00	88,20	17,20	140,63	42,60	51,45	8,85
6000	225,00	85,00	105,00	20,00	168,75	51,00	61,25	10,25
7000	262,50	99,00	121,80	22,80	196,88	59,40	71,05	11,65
8000	300,00	114,00	139,80	25,80	225,00	68,40	81,55	13,15

Ein Vergleich des neuen Tarifs mit dem, der vor 1894 in Kraft war, ergibt hiernach nur auf kurzen Entfernungen und ausschließlich in der I. Klasse eine Erhöhung des Fahrpreises, den Höchstbetrag bei 200 Werst mit 90 Kopeken. Auf der Entfernung von 300 Werst beträgt die Erhöhung nur noch 15 Kopeken und bei 400 Werst ist der Satz des neuen Tarifs schon niedriger als der vor 1894. Gegenüber dem zurzeit noch in Geltung stehenden Tarif betragen die Erhöhungen des neuen Tarifs auf Entfernungen bis 600 Werst, auf die 95 v. H. des gesamten Personenverkehrs in II. Klasse und 90 v. H. in I. Klasse kommen, für die I. Klasse höchstens 4,20 Rubel und für die II. Klasse höchstens 2,20 Rubel.

Die Unterschiede in der Berechnung der Fahrpreise einschließlich Staatssteuer bei dem alten und bei dem neuen Tarif ergeben sich aus folgendem:

1. Berechnung der Fahrpreise nach dem alten Tarif.

Für die Fahrt III. Klasse auf Entfernungen bis 300 Werst wird die Zahlung für die Person und Werst berechnet und beträgt für die Entfernungen von 1 bis 160 Werst 1,4375 Kopeken. Bei Entfernungen von 161 bis 300 Werst kommt zu der Zahlung von 2,3 Rubel für 160 Werst noch ein Zuschlag von 0,9 Kopeken für die Person und Werst. Von 301 Werst an wird der Zuschlag nicht mehr für 1 Werst, sondern zonenweise erhoben, wobei jede angefangene Zone für voll gerechnet wird.

Es kommen auf die Entfernung

von 301	bis 500	Werst	8	Zonen	von je	25	Werst,
" 501	" 710	"	7	"	"	"	30
" 711	" 990	"	8	"	"	"	35
" 991	" 1510	"	13	"	"	"	40
" 1511	" 3010	"	30	"	"	"	50

Der Fahrpreis beträgt für die erste Zone (301 bis 325 Werst) $3,56 + 0,24$ Rubel, für jede weitere Zone kommen 0,20 Rubel hinzu. Über 3010 Werst betragen die Zonen 70 Werst und für jede solche Zone ist ein Zuschlag von 0,40 Rubel zu dem Grundpreis von 16,80 Rubel (für die ersten 3010 Werst) zu bezahlen.

Für die II. Klasse beträgt der Fahrpreis das $1\frac{1}{2}$ fache und für die I. Klasse das $2\frac{1}{2}$ fache des Fahrpreises III. Klasse.

Kinder im Alter von 5 bis 10 Jahren zahlen $\frac{1}{4}$ des Fahrpreises für Erwachsene.

2. Berechnung der Fahrpreise nach dem neuen Tarif.

Bei Fahrten III. Klasse auf Entfernungen von 1 bis 300 Werst werden für die ersten 160 Werst 1,5 Kopeken für die Person und Werst berechnet, während bei Strecken von 161 bis 300 Werst zu dem Preise für 160 Werst = 2,40 Rubel noch 1 Kopeke für die Person und Werst hinzutritt. Von 301 Werst an werden die Zuschläge zonenweise erhoben und zwar folgendermaßen:

Bei Entfernungen bis zu 3010 Werst tritt für die ersten 4 Zonen von 301 bis 400 Werst zu dem Fahrpreis von 3,80 Rubel für die ersten 300 Werst ein Zuschlag von 0,25 Rubel für die Zone. Für die weiteren Zonen beträgt der Zuschlag je 0,20 Rubel. Die Entfernung von 301 bis 4010 Werst hat im ganzen 89 Zonen von je 25 bis 50 Werst.

Bei Entfernungen über 3010 Werst tritt zu dem Fahrpreis von 17,80 Rubel für die ersten 3010 Werst ein Zuschlag von je 0,40 Rubel für die 70 Werst betragende Zone.

Der Fahrpreis in der II. Klasse beträgt das $1\frac{3}{4}$ fache und in der I. Klasse das 3 fache des Fahrpreises III. Klasse.

Der Tarif für Übersiedler bleibt auch in Zukunft unverändert.

Über den Zeitpunkt der Inkraftsetzung des neuen Personentarifs hat der Rat für Tarifangelegenheiten folgende vom Finanzminister bestätigte Beschlüsse gefaßt:

1. Im örtlichen Verkehr der einzelnen Bahnen, mit Ausnahme des Vorortverkehrs und im inneren Durchgangsverkehr tritt der neue Tarif am 1. Juli a. St. 1908 in Kraft.
2. Im Vorortverkehr treten die abgeänderten Personentarife am 1. November a. St. 1908 in Kraft.
3. Im internationalen Verkehr tritt der neue Tarif zu folgenden Zeitpunkten in Kraft:

im Verkehr mit der chinesischen Ostbahn am 1. Juli a. St. 1908,
im Verkehr mit den Eisenbahnen Westeuropas zwischen dem 18. September/1. Oktober 1908 und dem 19. Dezember 1908/1. Januar 1909, wobei dem Chef der internationalen Verkehre anheimgegeben wird, sich mit den betreffenden ausländischen Eisenbahnen hierüber ins Benehmen zu setzen.

Berechnung des Arbeitsverbrauchs für die elektrische Zugförderung der bayerischen Staatseisenbahnen. In Heft 14 dieses Jahrgangs der Zeitschrift „Elektrische Kraftbetriebe und Bahnen“ veröffentlicht der, auf diesem Gebiet besonders sachkundige Professor Dr. Ing. W. Reichel eine eingehende Abhandlung über die in der Überschrift genannte, zurzeit besonders wichtige Frage. Da wohl auch viele Leser dieser Zeitschrift ein großes Interesse zur Sache haben, seien hier nach der genannten Quelle einige kurze Mitteilungen gegeben. Die Grundlagen zu den von Reichel gegebenen Berechnungen hat das bayerische Ministerium für Verkehrsangelegenheiten dem Verfasser zur Verfügung gestellt, die Berechnungen können daher als durchaus zuverlässig angenommen werden.

Mit Hilfe eines zeichnerischen Verfahrens werden die Zugkräfte, die Fahrgeschwindigkeiten, der Fahrweg, die erforderliche Beschleunigungskraft, die Beschleunigungszeit, die Leistung ermittelt und in Schaulinien dargestellt. Auf Grund dieser Berechnungen wird dann für einige Strecken, so u. a. für die Strecke München—Starnberg, die Fahrgeschwindigkeit und der Arbeitsverbrauch für die verschiedenen Zugarten zeichnerisch dargestellt.

Der Arbeitsverbrauch wird dann auch auf rechnerischem Wege ermittelt. Da der Arbeitsverbrauch von den Zugwiderständen abhängig ist und hier viele Zufälle mitspielen — Stärke und Richtung des Windes, Beschaffenheit des Oberbaues, Zusammensetzung des Zuges usw. —, auch die Geschicklichkeit des Führers nicht ohne Einfluß ist, so müssen gewisse Abrundungen vorgenommen werden, und dies ist so geschehen, daß im tatsächlichen Betriebe wohl eher günstigere Verhältnisse zu erwarten sind, als bei den gemachten Annahmen. Die Zugwiderstände sind nach dem Verfahren von A. Frank ermittelt, und in Tafeln und bildlichen Darstellungen sind die mit der Geschwindigkeit wechselnden auf die gerade wagerechte Strecke und 1 t Zuggewicht bezogenen Bahnwiderstände für die verschiedenen Zugarten und Zuggewichte zusammengestellt.

Es ist im allgemeinen angenommen, daß die Beförderung der Züge durch elektrische Lokomotiven erfolgt, deren Querschnittsform im allgemeinen der Bauart der Personenwagen entspricht. An beiden Stirnenden befinden sich Führerstände und die Stirnwände sind zur Verminderung des Luftwiderstandes mit abgeschrägten Seitenflächen versehen angenommen. Als Stromart ist einfacher Wechselstrom angenommen, der mit 50 000 V vom Kraftwerk nach den größeren Knotenpunkten geleitet und dort auf 10 000 V für die Fahrdrableitungen herabgesetzt werden soll. Die Lokomotiven wären mit Kollektormotoren und Transformatoren auszurüsten, die durch Regelung der Überspannung eine Veränderung der Zugkraft in vielen Stufen ermöglichen. Infolgedessen ist es angängig, bei verschiedenen Zuglasten und Geschwindigkeiten den Arbeitsverbrauch wirtschaftlich zu gestalten.

Bei verschiedenen der bayerischen Staatsbahnstrecken spielt auch die Ausnutzung der Gefälle für Rückgewinn von Arbeit eine wesentliche Rolle und es wird daher auch diese Frage näher behandelt. Um den Rückgewinn zu ermöglichen, müssen die Triebmotoren so gebaut sein, daß sie bei entsprechender Schaltung als Generatoren wirken und mit Hilfe der Leistungstransformatoren Strom an das Netz zurückgeben können.

Die Strecke München - Starnberg dient als Beispiel für die Durchführung der Berechnung. Zum Schluß wird in einer Tafel eine Übersicht über den Arbeitsverbrauch und den Arbeitsrückgewinn auf den rechtsrheinischen Strecken für einen Tag des Juli 1906 gegeben, getrennt nach den einzelnen Strecken. Auch ist dieser Arbeitsverbrauch in einer die Strecken wiedergebenden Zeichnung in Flächenstreifen getrennt nach Personen- und Güterzügen in sehr übersichtlicher Weise dargestellt. Der Gesamtarbeitsverbrauch beläuft sich für die Hauptbahnzüge auf 1 188 115 KW/Std., d. i. 305 KW/Std. für 1 km Bahn, und unter Berücksichtigung

der Nahzüge, Nebenbahnzüge, der Privatlokalbahnen und des Verschiebedienstes im ganzen auf 1 447 095 KW/Std. Die rückgewinnbare Arbeit macht 2,325 % letzterer Zahl aus, sie beträgt aber bei mehreren Strecken erheblich mehr und steigt bei der Strecke Ebenhausen—Kissingen bis zu 25,52 %.

B—m.

Die Aussig-Teplitzer Eisenbahn hat aus Anlaß der Vollendung ihres 50. Betriebsjahres eine mit zahlreichen Beilagen und graphischen Darstellungen ausgestattete Denkschrift herausgegeben, in der die Entstehungs- und Entwicklungsgeschichte dieses Eisenbahnunternehmens dargestellt wird und der die nachstehenden Angaben entnommen sind.

Die erste, 17,8 km lange Teilstrecke Aussig — Teplitz wurde am 20. Mai 1858 für den Personenverkehr und am 8. Juli desselben Jahres für den Güterverkehr eröffnet. In den Jahren 1867 bis 1874 folgte die Inbetriebnahme der Fortsetzungsstrecke Teplitz—Komotau, der Zweigbahn Dux—Schwaz und der Bielatalbahn von Türmitz nach Bilin. Die Lokalbahn von Teplitz (Settetz) nach Reichenberg wurde in den Jahren 1897 bis Böhmisches Leipa dem Verkehr übergeben, und die Übernahme der k. k. Staatsbahnlinie Böhmisches Leipa—Niemes erfolgte gegen Ende des Jahres 1898 zu gleicher Zeit mit der Betriebseröffnung der Teilstrecke Leitmeritz—Böhmisches Leipa. Die Eröffnung der letzten Strecke von Niemes nach Reichenberg fand am 17. September 1900 statt.

Mit der in Aussig im Jahre 1858 erfolgten Anlage einer Schlepfbahn am Elbufer wurde der erste Umschlagplatz für die Verladung von Bahn zu Schiff in Österreich an einem schiffbaren Fluß geschaffen.

Es wurden hier

	im ersten Jahrzehnt bis	300 000 t
„	zweiten	„ „ 350 000 „
„	dritten	„ „ 1 560 000 „
„	vierten	„ „ 1 718 000 „
„	fünften	„ „ 1 960 000 „

jährlich zum Umschlag gebracht, und diese Entwicklung des Verkehrs machte eine wiederholte Ausgestaltung und Verlängerung der Elbeschleppbahn sowie Vergrößerung der Rangieranlagen in Aussig erforderlich. Der Rangierbahnhof in Aussig bildete die erste derartige Anlage in Österreich, bei der die vordem nur in England und etwa gleichzeitig in Sachsen eingeführte Rangierweise des Abrollens der Wagen von geneigten Ablaufgleisen vorgesehen wurde. Das Schlepfbahnnetz umfaßte Ende 1907 insgesamt 111 Flügelbahnen mit einer Gesamtlänge von rund 79 km im Betriebe, darunter 67 Kohlenschleppbahnen.

Die Entwicklung des Verkehrs seit Bestehen des Unternehmens ergibt sich aus folgenden Zahlen. Es wurden befördert:

	1859	1882	1907
Personen . . .	149 661	839 430	4 497 719
Güter.	166 700	3 870 107	11 928 109.

Die Steigerung beträgt hiernach gegenüber dem ersten Betriebsjahr im Personenverkehr mehr als das 30fache, im Güterverkehr ungefähr das 73fache.

Die Entwicklung der finanziellen Ergebnisse ist aus folgenden Zahlen ersichtlich. Es betragen:

	1859	1882	1907
die Einnahmen . . .	368 910	7 075 765	21 338 781 Kr.
„ Ausgaben . . .	236 866	2 976 299	12 835 522 „

Über die Tätigkeit der Abrechnungsstelle des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen zu Berlin in der Zeit vom 1. April 1907 bis 31. März 1908 werden folgende Mitteilungen veröffentlicht:¹⁾

Es wurden an Guthaben und Schuldposten zwischen den Vereinsverwaltungen verrechnet:

a) in deutscher Währung	185 995	Posten,
b) „ Frankenwährung	9 855	„
c) „ österreichischer Währung (Kronen)	9 775	„
d) „ russischer Währung	690	„
	<hr/>	
zusammen	206 315	Posten,
gegen	202 324	„

im Vorjahr.

Der Geldbetrag der im Rechnungsjahr 1907/08 angemeldeten und verrechneten Posten ist gegen das Vorjahr um rund 82 000 000 \mathcal{M} gestiegen; er belief sich

a) in deutscher Währung auf	995 763 006,99 \mathcal{M} ,
hierzu die in die deutsche Währung umgerechneten Beträge der Frankenwährung 50 261 291,03 Francs	40 711 645,75 „
	<hr/>
zusammen	1 036 474 652,74 \mathcal{M} ,
b) in österreichischer Währung (Kronen) auf	44 059 910,11 Kr.,
c) „ russischer Währung auf	3 825 992,05 Rbl.

¹⁾ Vgl. zuletzt Archiv für Eisenbahnwesen 1895, S. 657.

Die angemeldeten Posten und Summen sind durch Ausgleichung verringert worden:

a) von 195 850 Posten ¹⁾	mit 1 036 474 652,74 \mathcal{M}
auf 1 759 „	170 490 421,11 „
b) von 9 775 „	44 059 910,11 Kr.
auf 541 „	27 331 367,78 „
c) von 690 „	3 825 992,05 Rbl.
auf 180 „	2 905 557,83 „

im ganzen: von 206 315 Posten auf 2 480 Posten
 gegen 202 324 „ „ 2 467 „ im Vorjahr.

Werden die verschiedenen Währungen nach festen Umrechnungssätzen in die deutsche Währung umgerechnet, so stehen sich folgende Geldwerte gegenüber:

Zur Verrechnung angemeldet:

a) (einschließlich der in die deutsche Währung umgerechneten Beträge der Frankenwährung)	1 036 474 652,74 \mathcal{M} ,
b) 44 059 910,11 Kr. zu 0,85 \mathcal{M} .	37 450 923,59 „
c) 3 825 992,05 Rbl. „ 2,00 „ ¹⁾	7 651 984,10 „
zusammen	1 081 577 560,43 \mathcal{M} .

Durch Ausgleichung vermindert auf:

a) (einschließlich der in die deutsche Währung umgerechneten Beträge der Frankenwährung)	170 490 421,11 \mathcal{M} ,
b) 27 331 367,78 Kr. zu 0,85 \mathcal{M} .	23 231 662,61 „
c) 2 905 557,83 Rbl. „ 2,00 „ ²⁾	5 811 115,66 „
zusammen	199 533 199,38 „

¹⁾ Einschließlich der Posten und der in die deutsche Währung umgerechneten Beträge der Frankenwährung.

²⁾ Dieser Umrechnungssatz wird den damaligen Verhältnissen entsprechend seit dem Jahre 1884 angewendet und ist auch zum besseren Vergleich mit den Vorjahren hier beibehalten worden, obwohl für die „Statistischen Nachrichten des Vereins“ jetzt der Umrechnungssatz von 2,16 \mathcal{M} = 1 Rbl. zur Anwendung kommt.

In dem gleichen Zeitraum des Jahres 1906/07 betrug nach den vorstehenden Umrechnungssätzen der Geldwert aller angemeldeten Posten in deutscher Währung 999 433 123,53 *M* und der Geldwert der durch Ausgleichung verringerten, bar gezahlten Beträge 186 160 777,66 *M*.

Das Verhältnis der Gesamtsumme aller angemeldeten Beträge zur Gesamtsumme der bar gezahlten Saldi gestaltete sich im Berichtsjahr 1907/08 wie 1 : 0,184 gegen 1 : 0,186 im Vorjahr, 1 : 0,196 im Jahre 1905/06 und 1 : 0,198 im Jahre 1904/05.

Die Staatseisenbahnen Finnlands im Jahre 1906.¹⁾ Am 31. Dezember 1906 umfaßte das Eisenbahnnetz Finnlands 3 340 km. Davon waren 3 053 km Staatsbahnen und 287²⁾ km Privatbahnen.

Die mittlere Länge der Staatsbahnen betrug 3 046 km.

	D e z e m b e r	
	1 9 0 5	1 9 0 6
Von der Bahnlänge der Staatsbahnen kommen:		
auf 10 000 Einwohner km	10,89	10,31
„ 100 qkm Fläche „	0,82	0,88
Das für die Staatsbahnen verwendete Anlagekapital betrug ursprünglich:		
überhaupt Fres. ³⁾	222 556 000	224 720 000
für 1 km „	73 065	73 775
und mit Erweiterungen:		
überhaupt „	330 241 000	337 248 000
für 1 km „	108 400	110 500
davon für Betriebsmittel . . . „	70 526 000	76 836 000

Für Erweiterungsanlagen während des Betriebs sind bis 1905 = 107 685 000 und bis 1906 = 112 528 000 Fres. aufgewendet worden.

¹⁾ Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1907 S. 992 ff.

²⁾ Davon waren 144 km schmalspurig und 143 km vollspurig (= 1,524 m).

³⁾ Die Landesmunze in Finnland ist Markka = Franc und Penni = Centime; hier sind alle Geldwerte in Francs und Centimes angegeben.

	1905	1906
An Betriebsmitteln waren auf dem Gesamtnetz vorhanden:		
Lokomotiven Stück	445	455
Personenwagen "	944	962
Güterwagen "	11 665	12 160
Postwagen "	34	34
Personenwagenplätze Anz.	30 546	31 626
desgl. auf 1 km "	10,03	10,38
Ladungsfähigkeit der Güterwagen t	105 618	110 584
desgl. auf 1 km "	34,67	36,30
Die eigenen und fremden Betriebsmittel haben geleistet:		
Lokomotivkilometer:		
überhaupt km	13 359 174	13 936 355
für 1 km "	4 386	4 575
darunter Zugkm (mit Zügen) "	12 001 140	12 585 289
für 1 km "	3 940	4 132
Wagenachskilometer:		
überhaupt "	424 681 000	442 935 000
für 1 km "	139 423	145 415
darunter:		
von Personenwagen "	142 893 100	152 640 300
" Postwagen "	10 897 600	11 275 500
" Güterwagen "	270 890 300	279 019 200
Durchschnittsertrag für 1 Zugkm Fres.	2,66	2,87
Kosten für 1 Zugkm "	2,87	2,37
Die wesentlichsten Betriebsergebnisse des finnländischen Eisenbahnnetzes 1905 und 1906 sind nachstehend zusammengestellt:		
Mittlere Betriebslänge km	3 046	3 046
Verwendetes Anlagekapital:		
überhaupt Fres.	330 241 000	337 248 000
für 1 km Bahnlänge "	108 400	110 500
Geleistete Zugkilometer:		
überhaupt Anz.	11 928 147	12 500 009
für 1 km "	3 916	4 104

	1905	1906
Beförderte Reisende Anz.	9 716 448	11 338 013
Geleistete Personenkilometer:		
überhaupt "	425 787 000	522 656 000
für 1 km "	139 786	171 588
Mittlere Fahrt einer Person . . km	43,82	46,10
Beförderte Güter (Eil- u. Frachtgut) t	2 786 875	3 077 384
Geleistete Gütertonnenkilometer:		
überhaupt tkm	350 589 000	376 288 000
für 1 km "	115 098	123 535
Mittlere Fahrt einer Gütertonne . km	126,6	121,3
Gesamteinnahme:		
überhaupt Frcs.	31 699 793	35 865 433
für 1 km "	10 407	11 775
und zwar		
im Personenverkehr "	4 383	5 115
„ Güterverkehr "	5 898	6 527
Durchschnittsertrag:		
für 1 Personenkilometer . . . Cts.	3,2	3,2
„ 1 Gütertonnenkilometer . . "	5,0	5,1
Gesamtausgabe:		
überhaupt Frcs.	28 259 338	29 660 579
für 1 km "	9 278	9 738
davon kommen (für 1 km):		
auf allgemeine Verwaltung . . "	695	740
„ Verkehrsdienst "	2 878	3 153
„ Maschinendienst "	3 237	3 361
„ Bahnunterhaltung "	2 468	2 484
Verhältnis von $\frac{\text{Ausgabe}}{\text{Einnahme}}$ %	89,1	82,7
Überschuß:		
überhaupt Frcs.	3 440 455	6 204 854
für 1 km "	1 129	2 037
in Prozenten des erweiterten Anlagekapitals %	1,04	1,84

Über den Personen- und Güterverkehr der finnländischen Bahnen 1905 und 1906 ergibt die amtliche Statistik folgende Vergleichszahlen:

Es kommen	1905		1906	
	Personen	Personen-kilometer	Personen	Personen-kilometer
in Prozenten der Gesamtzahl				
auf I. Klasse	0,46	0,8	0,45	0,7
„ II. „	10,63	17,4	9,98	15,5
„ III. „	73,27	70,2	72,36	67,1
„ Rundreise- und andere Karten	15,15	9,5	15,73	8,9
„ Militär	0,38	1,6	1,38	7,3
„ Gefangene	0,11	0,5	0,10	0,5

Die durchschnittliche Fahrt eines Reisenden betrug:

	1905	1906
in I. Klasse km	79,7	74,7
„ II. „ „	68,4	68,4
„ III. „ „	38,9	39,2

überhaupt für sämtliche zivile

Reisende „	43,1	43,2
Militär „	179,9	242,3
Gefangene „	219,7	225,0

überhaupt „

	43,8	46,1
--	------	------

Die durchschnittliche Besetzung der Personenwagenplätze ergab (in Hundertteilen):

überhaupt Anz.	22,35	24,86
--------------------------	-------	-------

Für den Güterverkehr ergaben sich nachstehende Zahlen:

Beförderte Gütertonnen (einschließlich Vieh und Fahrzeuge) t	2 805 033	3 102 329
Geleistete Gütertonnenkm Anz.	350 589 000	376 288 000
Durchschnittl. Fahrt einer Gütertonne km	124,99	121,29

Die Einnahme betrug	1905		1906	
	für 1 Person	für 1 Personen- kilometer	für 1 Person	für 1 Personen- kilometer
	Centimes		Centimes	
a) im Personenverkehr:				
in I. Klasse	499	6,5	442	6,1
„ II. „	345	4,8	351	4,9
„ III. „	126	3,0	128	3,0
für Rundreisekarten	388	2,6	399	2,5
„ Militärtransport	172	1,0	197	0,8
„ Gefangene	650	3,0	647	2,9
überhaupt	137	3,2	138	3,2
b) im Güterverkehr (Frachtgut und Vieh) für 1 Gütertonnen- kilometer		5,0		5,1

Auf 1 Betriebskilometer kommen	1905		1906	
	Francs	in %	Francs	in %
a) an Einnahme:				
im Personenverkehr	4 383	42,11	5 115	43,44
„ Güterverkehr	5 898	56,67	6 527	55,43
auf sonstige Einnahme	126	1,22	133	1,13
überhaupt	10 407	—	11 775	—
b) an Ausgabe überhaupt	9 278	—	9 738	—
davon:				
auf allgemeine Verwaltung	695	7,49	740	7,59
„ Verkehrsverwaltung	2 878	31,02	3 153	32,38
„ Maschinenverwaltung	3 237	34,89	3 361	34,52
„ Bahnverwaltung	2 468	26,60	2 484	25,51

Das Personal der finnländischen Staats- bahnen betrug	1905	1906
		7 550	7 933
davon kommen:		
auf allgemeine Verwaltung	308	316
„ Verkehrsverwaltung	4 063	4 225
„ Maschinenverwaltung	1 660	1 833
„ Bahnverwaltung	1 519	1 559

Die nachstehende Zusammenstellung gibt einen Überblick über die Hauptbetriebsergebnisse der finnländischen Staatseisenbahnen im letzten Jahrfünft 1902—1906:

Es betragen	1902	1903	1904	1905	1906
Mittlere Betriebslänge . . . km	2 700	2 802	2 979	3 046	3 046
Auf 1 km kommen:					
an Anlagekapital Frcs.	102 000	105 000	105 900	108 400	110 500
„ Zugkilometer Anz.	3 761	3 931	3 956	3 916	4 104
„ Personenkilometer „	126 610	136 433	130 764	139 786	171 588
„ Gütertonnenkilometer (Eil- und Frachtgut) tkm	117 356	134 860	126 282	115 098	123 535
„ Einnahmen Frcs.	9 975	10 772	10 504	10 407	11 775
und zwar:					
a) im Personenverkehr „	3 940	4 184	4 095	4 383	5 115
b) „ Güterverkehr usw. „	5 904	6 445	6 269	5 898	6 527
Ausgaben „	8 548	8 764	8 932	9 278	9 738
Überschuß „	1 426	2 008	1 572	1 129	2 037
Verhältnis von $\frac{\text{Ausgabe}}{\text{Einnahme}}$ %	85,70	81,4	85,0	89,1	82,7
Durchschnittsertrag:					
für 1 Personenkilometer Cts.	3,1	3,1	3,1	3,2	3,2
„ 1 Gütertonnenkilom. „	5,1	4,9	5,0	5,0	5,1
Durchschnittliche Fahrt:					
einer Person km	47,1	46,1	44,3	43,8	46,1
„ Gütertonne „	136,1	134,0	128,2	125,0	121,3
Durchschnittliche Ausnutzung:					
der Personenwagenplätze %	21,33	22,82	21,50	22,35	24,46
„ Tragfähigkeit der Güterwagen „	30,17	31,37	30,82	28,86	29,83

Die serbischen Staatsbahnen im Jahre 1906.¹⁾ Das Netz der vollspurigen Linien der serbischen Staatsbahnen umfaßte Ende des Jahres 1906 eine Baulänge von 540,8 km. Die virtuelle Länge betrug 554 km.

¹⁾ Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1907 S. 1007.

Eine Vermehrung der Linien oder eine Zunahme ihrer Länge fand auch in diesem Jahre nicht statt.

Der Wert der Linien betrug 107 193 638,46 Franken, d. i. durchschnittlich für je ein Kilometer 198 213,09 Franken.

Der Wert der Fahrzeuge, der Stations-, Werkstätten- usw. Einrichtungen bezifferte sich insgesamt auf 19 075 686,67 Fres., welcher Betrag in obiger Summe nicht enthalten ist.

Die Anzahl der Bahnhöfe und Haltestellen betrug wie im Vorjahr 62. Sie sind voneinander durchschnittlich 8,72 km entfernt.

Der Stand der Lokomotiven war folgender:

- 14 Schnellzuglokomotiven,
- 12 Personenzuglokomotiven,
- 28 Güterzuglokomotiven,
- 6 Tenderlokomotiven,

zusammen 60 Lokomotiven. Auch war noch ein Schienenmotorwagen II./III. Klasse vorhanden.

Der Wagenpark bestand aus:

- 2 Hofsalonwagen,
- 1 Hofküchenwagen,
- 2 Inspektionswagen,
- 131 Personenwagen I., II. und III. Klasse,
- 35 Gepäckwagen,
- 2 Gepäck- und Postwagen,
- 7 gewöhnlichen Postwagen,
- 10 kombinierten Post- und Gepäckwagen,
- 1 005 bedeckten Güterwagen,
- 407 offenen Güterwagen,
- 364 Güterwagen für besondere Zwecke,

zusammen 2 030 Wagen.

Es kamen auf je 9,01 km eine Lokomotive, auf je 4,2 km ein Personenwagen und auf je 1 km 3,4 Güterwagen.

Es wurden gefahren:

Orientexpresszüge	313
Personenzüge	3 249
gemischte Züge	6 212
Güterzüge	3 939
Züge mit Dienstgütern	1 035

zusammen 14 746 Züge,

d. i. im Jahresdurchschnitt täglich 40,4 Züge.

Mit den Orientexpresszügen wurden 3 959 Reisende befördert, d. i. durchschnittlich mit jedem Zuge 12,65 Reisende.

Die Personen- und gemischten Züge beförderten 1 009 108 Zivil- und Militärreisende, d. i. durchschnittlich mit jedem Zuge 106,66 Reisende.

Diese Anzahl der mit gewöhnlichen Fahrkarten beförderten Reisenden erhöht sich durch die Benutzung der Züge seitens der Inhaber von Zeitkarten, von denen für die erste Wagenklasse 7, für die zweite 25 und für die dritte 56 verkauft wurden.

In den gemischten und Güterzügen wurden insgesamt 642 036,90 t oder durchschnittlich 28,1 Wagen mit je einem Zuge befördert.

An Dienstgütern wurden 105 947,3 t gefahren.

Die zurückgelegten Zugkilometer betragen insgesamt 1 618 170, das sind für jeden Zug 109,7 km. Auf 1 km Bahnlänge kamen durchschnittlich 27,3 Züge.

Die Lokomotiven legten zurück . . .	1 695 702	Nutzkilometer,
	91 845	Leerfahrtilometer.

Die Verschubstunden betragen . . .	57 848
„ Reservestunden	29 531

Die eigenen Personenwagen legten zurück:

auf eigenen Linien	10 568 178	Achskilometer,
„ fremden „	2 832 464	„ „

zusammen 13 400 642 Achskilometer.

Die eigenen Güterwagen legten zurück:

auf eigenen Linien, beladen . . .	35 705 286	Achskilometer,
„ „ „ „ , leer	10 574 356	„ „
„ fremden „	21 291 246	„ „

zusammen 67 570 888 Achskilometer.

Die fremden Personenwagen legten zurück:

auf eigenen Linien	3 726 300	Achskilometer.
------------------------------	-----------	----------------

Die fremden Güterwagen legten zurück:

auf eigenen Linien, beladen . . .	6 501 394	Achskilometer,
„ „ „ „ , leer	4 065 990	„ „

zusammen 10 567 384 Achskilometer.

Die Post- und Gepäckwagen legten zurück:

auf eigenen Linien	1 199 414	Achskilometer.
------------------------------	-----------	----------------

Im Jahre 1906 hat durchschnittlich zurückgelegt:

jeder Personenwagen (Hofwagen ausgeschlossen)	100 756,6 Achskilometer,
jeder Güterwagen	38 046,6 " "
„ Post- und Gepäckwagen	22 211,4 " "

Insgesamt wurden auf den Linien der serbischen Staatsbahnen 72 340 918 Achskilometer von eigenen und fremden Wagen zurückgelegt. Es kamen daher auf je 1 km Bahnlänge 133 777,5 Wagenachskilometer.

Reisende wurden befördert:		für eine Person	
Zivilreisende I. Klasse	9 175 = 1 717 029 Personenkm	187,1 km	
„ II. „	104 975 = 9 523 983	91,6	„
„ III. „	850 932 = 60 741 237	71,4	„
Militär	47 925 = 5 646 262	117,8	„
zusammen		1 013 067 = 77 627 511 Personenkilometer.	

Davon kamen Reisende:

auf den Binnenverkehr	839 056
„ „ Verkehr nach dem Auslande	71 617
„ „ „ von „ „	79 872
„ „ Durchgangsverkehr	22 522.

Die Einnahmen aus dem Reiseverkehr bezifferten sich:

im Binnenverkehr	auf 2 073 216,80 Frcs.,
für Militärverkehr	254 467,25 „
im Nachbar- und direkten Verkehr „	1 171 963,72 „
für Zeitkarten	24 375,00 „
zusammen auf 3 524 022,77 Frcs.,	
gegen im Vorjahr „ 3 179 904,29 „ .	

An Gepäck wurden 2 251 t befördert, die 339 120 tkm zurücklegten, d. i. durchschnittlich für die Tonne 130,6 km. Die Einnahmen betragen 107 687,65 Franken.

Der Eilgutverkehr bezifferte sich auf 3 868 t, die 555 328 tkm zurücklegten, d. i. durchschnittlich für die Tonne 143,6 km. Die Einnahmen betragen 65 513,70 Franken.

An Frachtgütern wurden befördert:

Parteifrachtgüter, einschl. lebende Tiere	630 798 t, die 83 604 738 tkm,
Regierungssendungen gegen Fracht- stundung	11 239 „ „ 1 366 314 „
Dienstgüter	105 947 „ „ 10 207 857 „
zusammen 747 984 t, die 94 178 909 tkm	

zurücklegten.

Es kamen:

auf den Binnenverkehr (Parteigüter)	385 860,3 t
„ „ Ausfuhrverkehr	128 052,3 „
„ „ Einfuhrverkehr	44 339,4 „
„ „ Durchfuhrverkehr	72 546,0 „
	<hr/>
zusammen	630 798,0 t.

Nach Transportrichtungen geschieden, gestaltete sich der Güterverkehr mit dem Auslande folgendermaßen:

ausgeführt wurden		eingeführt wurden	
über Belgrad	61 926,7 t	über Belgrad	37 089,4 t
„ Zaribrod	31 791,6 „	„ Zaribrod	2 831,9 „
„ Ristovatz	34 334,0 „	„ Ristovatz	4 418,1 „
	<hr/>		<hr/>
zusammen	128 052,3 t	zusammen	44 339,4 t.

Die Durchfuhr betrug:

über Belgrad—Zaribrod	27 980,1 t
„ Belgrad—Ristovatz	17 119,1 „
„ Zaribrod—Belgrad	24 260,9 „
„ Ristovatz—Belgrad	1 796,0 „
„ Ristovatz—Zaribrod	1 247,7 „
„ Zaribrod—Ristovatz	142,2 „
	<hr/>
zusammen	72 546,0 t.

Je ein Kilometer Bahnlänge wurde von 1 166,4 t Partei-Frachtgütern im Jahre befahren. Jede Tonne Partei-Frachtgut hat durchschnittlich 132,7 km zurückgelegt.

Zur Frachtgutbewegung ist zu bemerken, daß infolge der handelspolitischen Krisis zwischen Österreich-Ungarn und Serbien im Jahre 1906 aus Serbien über Belgrad 47 964,7 t weniger, dagegen über Zaribrod 25 897,2 t und über Ristovatz 32 913,1 t Frachtgüter mehr als im Vorjahr ausgeführt wurden. Eingeführt wurden im Jahre 1906 über Belgrad 2 499,8 t mehr, über Zaribrod 9 891,0 t und über Ristovatz 5 682,1 t Frachtgüter weniger als im Jahre 1905.

Die Roheinnahmen aus dem Frachtgutverkehr bezifferten sich mit Einschluß der gestundeten Sendungen auf 5 167 085,87 Franken.

Im Binnenverkehr wurden hauptsächlich folgende Güter befördert:

Steinkohle	142 368 t
Getreide	71 179 „
Steine	23 351 „
Brennholz	17 988 „
Salz	16 784 „

Gips, Kalk und Zement	11 308 t
Mahlprodukte	8 198 „
Zuckerrüben	8 049 „
Obst und Gemüse	6 983 „
Bauholz	6 850 „
Pflaumen und Pflaumenmus	5 984 „
Bier	5 255 „
Pferde, Esel und Maultiere	323 Stück
Hornvieh	3 136 „
Schweine, magere	30 697 „
„ , fette	1 483 „
Schafe und Ziegen	11 619 „

An lebenden Tieren wurden ausgeführt:

Pferde, Esel, Maultiere	63 Stück
Hornvieh	9 643 „
Schweine, magere	40 108 „
„ , fette	446 „
Schafe und Ziegen	1 424 „

An Pflaumen und Pflaumenmus wurden 25 318 t und an Obst 7 028 t ausgeführt.

Die drei schmalspurigen Linien (0,76 m Spurweite) der serbischen Staatsbahnen hatten durchschnittlich im Jahre 1906 eine Gesamtlänge von 75,2 km. Ihr Wert, einschließlich der Betriebsmittel und des Inventars, betrug 3 292 930,73 Franken.

An Fahrzeugen waren auf ihnen vorhanden: 8 Tenderlokomotiven, 1 Motorwagen II./III. Klasse, 3 Personen-, 1 Gepäck-, 21 bedeckte und 98 offene Güterwagen.

Es wurden befördert: 25 520 Reisende, 76,6 t Gepäck, 74,5 t Eilgüter, 86 554,5 t Partei- und 48 457,0 t Dienstfrachtgüter.

Aus der Zusammenstellung über die Betriebsergebnisse für das Jahr 1906 sind noch folgende Angaben bemerkenswert:

Die gesamten Roheinnahmen bezifferten sich auf	9 026 360 Frs.
für je ein Tarifkilometer	14 653 „
Die gesamten Betriebsausgaben betragen	4 495 755 „
für je ein Tarifkilometer	7 298 „
Insgesamt wurden Reintonnen befördert	836 106
„ „ Rohtonnen „	3 185 167
„ betragen die Reintonnenkilometer	103 096 483
„ „ „ Roh „	392 702 673

Die Sitzplätze der Personenwagen wurden ausgenutzt bis 33,74 v. H.

Die Ladungsfähigkeit der Güterwagen wurde ausgenutzt bis 52,80 „

Jede Güterwagenachse war durchschnittlich belastet mit 2,64 t.

Die Einnahme betrug im Durchschnitt:

für je ein Personenkilometer der Zivilreisenden . . . 4,51 Cts.,

„ „ „ Tonnenkilometer der Parteifrachtgüter . . . 6,25 „ .

Die Roheinnahmen betragen:

für je 1 000 Rohtonnenkilometer 23,96 Frcs.

„ „ 1 000 Reintonnenkilometer 97,90 „ .

Die Einnahmen der schmalspurigen Linie Tschuprija—

Senje bezifferten sich auf 90 365 Frcs.,

jene der Linie Mladenovatz—Arandjelovatz (31,5 km)

auf 62 323 „ .

Die Einnahme für Nebengebühren auf allen Linien betrug 156 530 „ .

Die Einnahmen der Hauptkasse betragen:

für Zeitkarten 24 375 „ ,

„ Miete und Pacht 26 600 „

„ Privatdepeschen 5 272 „

verschiedene sonstige Einnahmen 133 707 „ .

Von den Gesamteinnahmen kamen in Abzug:

für Frachtrückvergütungen 160 121 „ .

Der Betriebskoeffizient betrug im Jahre 1906 49,81 gegen 52,88 im Jahre 1905.

F. M.

Rechtsprechung und Gesetzgebung.

Rechtsprechung.

Allgemeines Eisenbahnrecht.

Erkenntnis des Reichsgerichts, V. Zivilsenats, vom 18. Dezember 1907 in Sachen des Rentners und der Rentnerin R. in G., Kläger und Revisionskläger, wider den Preußischen Eisenbahnfiskus, vertreten durch die Königliche Eisenbahndirektion in E., Beklagten und Revisionsbeklagten.

Auslegung und rechtliche Natur eines Vertrages über die Anlegung eines Anschlußgleises.

Tatbestand.

Durch Vertrag vom 13. Dezember 1856 hatten die zu einer Handelsgesellschaft zusammengetretenen Kaufleute R. und M. ein neben dem Bahnhof der K.-M. Eisenbahngesellschaft in G. gelegenes Grundstück zur Anlegung einer Dampfkesselfabrik erworben und bemühten sich um ein Anschlußgleis von dem Bahnhof nach ihrem Grundstück, um mittels eines dort angebrachten Hebekrans die schweren Lasten unmittelbar verladen zu können. Andererseits hatte die K.-M. Eisenbahngesellschaft die Verpflichtung, an Stelle eines gesperrten Feldwegübergangs für die Gemeinde G. eine andere Verbindung mit der Chaussee herzustellen, und wollte zu diesem Zwecke den zwischen dem Bahnhof und dem neuen Fabrikgrundstück befindlichen Weg entsprechend verbreitern. Die beiderseitigen Bemühungen führten zu einem in dem Protokoll vom 15. September 1860 niedergelegten Abkommen, wonach der Firma gestattet wurde, bei Abtretung des zur Straßenverbreiterung erforderlichen Geländes sich in einer näher beschriebenen Weise mit einem Strange an die Bahnhofsgleise anzuschließen, während die Firma sich bereit erklärte, die erforderliche Fläche als freies Eigentum unentgeltlich abzutreten, wenn ihr die erwähnte Verbindung mit dem Bahnhofs gestattet würde. Die Ausführung des Anschlusses übernahm die Eisenbahngesellschaft gegen

Erstattung der Selbstkosten und führte ihn dementsprechend später aus. Zur Grundbuchberichtigung kam es aber erst im Jahre 1885, wo auf Verlangen des preußischen Eisenbahnfiskus als Universal-Rechtsnachfolger der K.-M. Eisenbahngesellschaft seitens der Firma Gebrüder R. unter dem 11. Februar 1885 die Auflassung des zur Straßenverbreiterung erforderlichen Geländes von insgesamt 2,95 Ar an den Eisenbahnfiskus erfolgte, der seinerseits das Land zur Herstellung der „B. Straße“ der Gemeinde G. unentgeltlich abtrat. Die Gesellschaft Gebrüder R. hatte sich im Jahre 1870, nachdem M. aus der Firma R. und M. ausgeschieden war und die Grundstücke mit allen Pertinenzen R. überlassen hatte, aus diesen und seinen beiden ältesten Söhnen gebildet. Im Laufe der Zeit traten dann durch Kauf und Erbgang weitere Veränderungen ein, so daß nach Angabe der Kläger gegenwärtig diese Inhaber der Firma sind. Sie sind auch eingetragene Eigentümer der Fabrikgrundstücke.

Seit dem 11. April 1901 hat der Beklagte, nachdem er den Bahnhof in G. umgebaut und um mehrere Meter erhöht hatte, das Anschlußgleis der R.schen Fabrik aufgehoben. Die Erhöhung des Bahnhofs war nach Angabe des Beklagten durch eine Senkung des Erdbodens, nach Angabe der Kläger lediglich durch Verkehrsrücksichten veranlaßt worden. Sie hatte zur Folge, daß der Anschluß der Fabrik zwar nicht technisch unausführbar, wegen der hohen damit verbundenen Kosten jedoch nicht lohnend sein würde.

Die Kläger, die ein unentziehbares dingliches und persönliches Recht auf den Anschluß zu besitzen behaupten, haben mit dem Antrag Klage erhoben, den Beklagten zu verurteilen, daß er nach seiner Wahl entweder den Anschluß wiederherstelle und für die Zeit vom 11. April 1901 bis zur Wiederherstellung 26,10 M für jeden Werktag bezahle oder 150 000 M nebst 4 % Zinsen seit dem 11. April 1901 den Klägern entrichte. Der Beklagte bestreitet die Aktivlegitimation der Kläger und seine Ersatzpflicht, soweit der persönliche Anspruch in Frage kommt, stellt auch das Vorhandensein eines dinglichen Anspruchs in Abrede.

Das Landgericht hat in dem Urteil vom 21. März 1903 den Beklagten verurteilt, den Klägern den Anschluß auf ihre Kosten zu gestatten, im übrigen aber die Klage abgewiesen. Das Oberlandesgericht (1. Zivilsenat) erkannte in seinem Urteil vom 31. Oktober 1903 den Klageanspruch in vollem Umfange seinem Grunde nach für berechtigt und wies die Klage zur Verhandlung und Entscheidung über den Betrag der zu zahlenden Entschädigung an das Landgericht zurück; dieses Urteil ist jedoch von dem VII. Senat des Reichsgerichts unter dem 10. Juni 1904¹⁾

¹⁾ Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1905, S. 461.

aufgehoben worden. Der siebente Senat des Oberlandesgerichts, an den die Sache zurückverwiesen wurde, hat darauf in dem Urteil vom 5. Januar 1907 die Berufung der Kläger zurückgewiesen und auf die Berufung des Beklagten unter Abänderung des landgerichtlichen Urteils die Klage abgewiesen. Hiergegen haben die Kläger Revision eingelegt und beantragt:

das angefochtene Urteil aufzuheben und nach den Berufungsanträgen der Kläger auf Zurückweisung der gegnerischen Berufung und auf volle Zusprechung des Klageanspruchs zu erkennen.

Der Beklagte hat gebeten, die Revision der Kläger zurückzuweisen. Der Revision war der Erfolg zu versagen.

E n t s c h e i d u n g s g r ü n d e .

Das Oberlandesgericht hatte in dem früheren Urteil ebenso, wie das Landgericht angenommen, daß das Abkommen vom 15./22. September 1860 einen entgeltlichen und unwiderruflichen gegenseitigen Vertrag darstelle, es hatte jedoch dahingestellt gelassen, ob die Kläger berechtigt seien, aus diesem Abkommen Rechte herzuleiten; jedenfalls, so hatte das Oberlandesgericht ausgeführt, sei durch den erwähnten Vertrag und durch Ersitzung ein dingliches Recht, eine Grundgerechtigkeit, begründet worden und für die Entziehung dieses Rechts habe der Beklagte den Klägern, den eingetragenen Eigentümern des benachbarten Grundstücks, nach § 75 der Einleitung zum Allgemeinen Landrecht und § 79 Landrecht I^b durch Wiederherstellung des früheren Zustandes oder Zahlung einer Geldentschädigung Ersatz zu leisten. Das Reichsgericht hat in dem Urteil vom 10. Juni 1904 das Vorhandensein eines dinglichen Rechts verneint, indem es ausführt, daß auch auf der aktiven Seite Bedenken gegen die Annahme einer rechtlichen Verbindung des Rechts mit dem Grundstücke vorlägen, daß aber abgesehen davon die Dinglichkeit nach der Passivseite daran scheitere, daß die von der Eisenbahn übernommenen, in ihrem Zusammenhange eine Einheit bildenden Verpflichtungen rechtlich zu einer dinglichen Grundstückslast ungeeignet seien. Lediglich zur Prüfung der etwa aus dem Vertrage herzuleitenden persönlichen Verbindlichkeiten ist die Sache in die Vorinstanz zurückverwiesen worden.

Unter diesen Umständen ist es unzutreffend, wenn die Revision dem Berufungsrichter den Vorwurf macht, daß er in dem Urteil vom 5. Januar 1907 nicht nochmals geprüft habe, ob eine Grunddienstbarkeit für das Grundstück der Kläger durch Vertrag oder Ersitzung begründet worden sei. Der Berufungsrichter war nach § 565 Abs. 2 Z. P. O. an die

rechtliche Beurteilung des Reichsgerichts gebunden und er hatte um so weniger Veranlassung, eine nochmalige Prüfung in der bezeichneten Richtung vorzunehmen, als irgend welche neue Tatsachen, die eine abweichende Beurteilung, namentlich der objektiven Dinglichkeit, ermöglicht hätten, nicht vorlagen. Zur Prüfung der Frage, ob ein objektiv persönliches, subjektiv dingliches Recht vorliege (Landrecht I² § 128), hat sich übrigens der Berufungsrichter für befugt erachtet, er führt aber zutreffend aus, daß die Annahme eines solchen Rechts nur für die Frage der Aktivlegitimation Bedeutung haben könnte. Denn es würde unter keine der anerkannten Arten subjektiv dinglicher Rechte fallen und könnte unter § 128 Landrecht I² nur dann gebracht werden, wenn man dieser Gesetzesbestimmung die weite Ausdehnung gibt, wie Koch in seiner Anmerkung 103 a. a. O. (siehe dagegen Dernburg, preußisches Privatrecht I § 38, auch Förster-Eccius I § 23 Anm. 6). Die Dinglichkeit würde dann lediglich darin bestehen, daß der jedesmalige Eigentümer des Grundstücks als der nach dem Vertrage Berechtigte zu betrachten wäre, im übrigen würden die Rechtsbeziehungen zwischen ihm und dem Beklagten lediglich nach dem Vertrage zu beurteilen sein.

Die Frage der Aktivlegitimation hat der Berufungsrichter nicht entschieden. Er führt im weiteren aus, daß auch kein Anspruch persönlicher Natur gegenüber dem Beklagten bestehe. Der Vertrag sei nicht dahin auszulegen, daß die Firma R. und M. ein immerwährendes Recht auf Erhaltung des Anschlußgleises in seiner ursprünglichen Lage hätte haben sollen, denn die Eisenbahnverwaltung habe sich des Rechts, den Verkehrs- und Betriebsanforderungen durch eventuelle Änderung der Bahnanlagen gerecht zu werden, nicht begeben können und die Firma habe sich dessen bewußt sein müssen. Möge der Umbau des Bahnhofes durch eine Senkung des Erdbodens oder lediglich durch Verkehrsrücksichten veranlaßt worden sein, in jedem Falle hätten für den Umbau zwingende Gründe vorgelegen, und die dadurch nötig gewordene Beseitigung des Anschlusses müsse der Berechtigte sich als stillschweigenden Inhalt des Vertrages gefallen lassen. Gleichviel, ob man Unmöglichkeit der weiteren Erfüllung (Landrecht I⁵ §§ 364 ff.) oder Eintritt veränderter Umstände (Landrecht I⁵ §§ 378 ff.) annehme, keinesfalls könne ein Schadensersatzanspruch erhoben werden, sondern es könne sich nur darum handeln, ob der Beklagte zur Rückgabe des ihm abgetretenen, zur Straße verwendeten Streifens Land verpflichtet sei. Auch dies sei zu verneinen, weil eine Bereicherung des Beklagten nicht eingetreten sei.

Von diesen Ausführungen bemängelt die Revision zu Unrecht die Auslegung des Vertrages. Wenn sie hervorhebt, daß die Verkehrsverhält-

nisse heutzutage andere seien, als im Jahre 1860, so mag dies richtig sein, es liegt aber keinerlei Anhalt dafür vor, daß der Berufungsrichter bei seiner Beurteilung des Vertrags sich dessen nicht bewußt gewesen ist. Auch im Jahre 1860 mußte jedermann, insbesondere eine Firma, die mitten im Verkehr stand, mit der Erweiterung des Verkehrs und mit eventuellen Änderungen der Bahnhofsanlagen rechnen (siehe darüber Löwe, über die privatrechtliche und wirtschaftliche Natur des Privat-Anschlußgleises, im Preußischen Archiv für Eisenbahnwesen 1898 S. 30 ff., auch Laband in der deutschen Jur.-Zeitung 1905, Bd. I Bl. 321²). Es ist daher keineswegs abwegig, wenn der Berufungsrichter angenommen hat, daß nach der Willensmeinung der Vertragsparteien das Recht auf das Anschlußgleis nur so lange Bestand haben sollte, als seine Aufrechterhaltung sich mit dem öffentlichen Verkehrsinteresse vertrug. Die entgeltliche Natur, die Gegenseitigkeit und Unwiderruflichkeit des Vertrags stand dem nicht entgegen. Denn nicht um einen beliebigen Widerruf handelte es sich, sondern um eine Befristung durch Ereignisse, die vom Willen der Parteien unabhängig waren. Von einem Mißverhältnis der beiderseitigen Leistungen aber kann, zum mindesten auf Seiten der Kläger ebensowenig die Rede sein. Denn während der Vorteil der Eisenbahnverwaltung im wesentlichen nur in der Ersparnis der Grunderwerbskosten für das Straßengelände bestand, die nach den eigenen Angaben der Kläger sich auf etwa 10 Taler für die Quadratrunder, also für 2,95 Ar oder 21 Quadratrunder auf etwa 210 Taler = 630 *M* beliefen, berechnen die Kläger die Vorteile, die die Firma 40 Jahre lang genossen hat, auf jährlich $26,10 \times 300 = 7\ 830$ *M*.

War es, wie der Berufungsrichter unanfechtbar festgestellt hat, Vertragswille, daß das Recht auf das Anschlußgleis aufhören sollte, wenn die öffentlichen Verkehrsrücksichten es erforderten, so kommt die Anwendung der weiter von dem Berufungsrichter erörterten §§ 360 ff., 377 ff. Landrecht I⁵, sowie ein etwaiger Bereicherungsanspruch der Kläger (siehe darüber Entscheidungen des Reichsgerichts Bd. 54 S. 140, 141) überhaupt nicht in Frage, davon könnte nur die Rede sein, wenn eine zeitliche Begrenzung des Vertrags nach dessen Natur und nach der Absicht der Vertragsschließenden nicht vorläge. Ob der ebenfalls herangezogene § 75 der Einleitung zum Allgemeinen Landrecht auf obligatorische Rechtsverhältnisse überhaupt Anwendung finden kann, bedarf ebensowenig der Erörterung, weil nach der Auslegung des Berufungsrichters die Beendigung des Rechtsverhältnisses nicht auf einer Nötigung der Staatsgewalt, sondern auf dem Willen der Parteien beruht.

Auf die Möglichkeit, den Anschluß mittels eines Hebewerks aufrecht zu erhalten, sind die Kläger nicht zurückgekommen. Da der Betrieb die

Kosten nicht decken würde, wollen die Kläger die Kosten offenbar nicht aufwenden. Ein Anspruch, daß der Beklagte die Kosten aufwendet, aber ist aus dem Vertrage, der die Herstellungskosten der Firma R. und M. auferlegte, nicht herzuleiten (vgl. auch Löwe a. a. O.).

Die Revision war danach, wie geschehen, zurückzuweisen.

Bürgerliches Recht.

Erkenntnis des Reichsgerichts, I. Zivilsenats, vom 16. Januar 1908, in Sachen der Societé anonyme S. P. & Cie. in A., Klägerin, Revisionsklägerin, Revisionsbeklagten, wider 1. die Firma L. in M., 2. den Deutschen Reichsfiskus, vertreten durch die Generaldirektion der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen zu S., 3. den Landesfiskus von Elsaß-Lothringen, vertreten durch den Direktor der Zölle und indirekten Steuern zu S., zu Ziffer 1 Beklagte, Revisionsbeklagte, zu Ziffer 2 und 3 Beklagte, Revisionskläger.

Verpflichtung der Eisenbahn- und der Zollverwaltung aus § 59 des Vereinszollgesetzes.

Tatbestand.

In der Nacht vom 12. auf 13. Dezember 1903 brannte der Zollschuppen auf dem Bahnhofe in M. vollständig nieder. Dabei wurden 10 500 kg Schmalz, welche die Klägerin an die Beklagte, Speditionsfirma L., gesandt hatte, vernichtet. Das Schmalz war am 7. Dezember 1903 in M. angekommen, der Frachtbrief der Empfängerin L. am 8. Dezember ausgehändigt und das Schmalz am gleichen Tage zum Zwecke der Verzollung in den Zollschuppen verbracht worden. Die Klägerin verlangt Schadensersatz von den drei Beklagten. Sie beantragt, dieselben als Gesamtschuldner zur Zahlung von 7 145,35 \mathcal{M} zu verurteilen. Gegenüber der Firma L. ist der Klageanspruch auf den mit dieser abgeschlossenen Speditions- und Lagervertrag, gegenüber dem Reichsfiskus auf den abgeschlossenen Frachtvertrag, auf einen durch die Verbringung der Güter in den Zollschuppen geschlossenen Verwahrungs- und Lagervertrag, sowie auf unerlaubte Handlung (§ 823 B. G. B.), gegenüber dem beklagten Landesfiskus auf Verwahrungs- und Lagervertrag, sowie gleichfalls auf unerlaubte Handlung gestützt. Die Beklagten haben Abweisung der Klage beantragt. Das Kaiserliche Landgericht M. hat durch Urteil vom 28. November 1905 die Klage abgewiesen. Die Berufung der Klägerin gegen die Entscheidung wurde durch Urteil des Kaiserlichen Oberlandesgerichts zu C., I. Zivilsenats, vom 31. Januar 1907 hinsichtlich der Firma L. zurückgewiesen; dagegen wurde der Klageanspruch gegen die Beklagten Ziffer 2 und 3 (Reichsfiskus und Landesfiskus) dem Grunde nach für berechtigt erklärt, und die Sache zwecks Festsetzung der Höhe des Schadens an das Landgericht M. zurückverwiesen. Mit der Revision beantragt Klägerin,

die Firma L. nach ihrem in der Berufungsinstanz gestellten Antrag zu verurteilen, und beantragen die verurteilten Beklagten, ihren Berufungsanträgen entsprechend die Klage abzuweisen. Sämtliche Streitteile beantragen, die von der Gegenseite eingelegte Revision zurückzuweisen.

E n t s c h e i d u n g s g r ü n d e.

I. Zur Revision der Klägerin.

Das Oberlandesgericht stellt ohne Rechtsirrtum fest, daß die Beklagte L. hinsichtlich des Unterganges des Speditionsgutes kein Verschulden trifft. Daß hierbei die Beweislast verkannt sei, wie Revisionsklägerin behauptet, ist nicht zu erkennen. Allerdings hat sich das Oberlandesgericht über die Anwendung der §§ 407, 390 Abs. 1 und 2 H. G. B. nicht im einzelnen ausgesprochen. Daß es sie nicht oder unrichtig angewendet hätte, kann aber nicht zugegeben werden. Vielmehr ergibt sich aus der Zusammenfassung seiner Ausführungen, daß es annimmt, der Verlust des Gutes habe von der Beklagten L. auch bei Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns nicht abgewendet werden können. Das Oberlandesgericht erwägt in dieser Hinsicht, daß die Beklagte zu einer Versicherung des Gutes vor seiner Verbringung in ihre Magazine nicht verpflichtet war. Dies ergibt sich im vorliegenden Falle aus dem zwischen den Parteien bestehenden Vertragsverhältnis. Durch Postkarte vom 12. September 1902 hat die mit der Klägerin in dauernder Geschäftsverbindung stehende Beklagte dieser über die in ihrem Gewerbebetrieb eingeführte Versicherung der Speditionsgüter Mitteilung gemacht. Zu dieser Versicherung war die Beklagte in Ermangelung einer Weisung der Klägerin an und für sich nicht verpflichtet (vgl. § 390 Abs. 2). Sie schreibt ihr:

„que toutes les marchandises déposées dans nos magasins sont assurées contre l'incendie pour une somme fixe de sorte que les indemnités sont fixées suivant l'impotence des marchandises“

Die Klägerin hat sich hiermit stillschweigend einverstanden erklärt. Gegenüber dieser Regelung durch den Vertrag könnte auch ein von der Klägerin behaupteter Handelsgebrauch, das Gut schon vor der Verbringung in das Lagerhaus der Spediteurin, also während der Lagerung im Zollschuppen zu versichern, nicht in Betracht kommen. Mit einwandfreier Begründung hat das Oberlandesgericht weiter angenommen, daß die Beklagte hinsichtlich der Beschleunigung der zollamtlichen Behandlung und der polizeilich vorgeschriebenen chemischen Untersuchung des Schmalzes ein Verschulden nicht zur Last falle. Die hierauf bezüglichen Erwägungen

des Oberlandesgerichts sind wesentlich tatsächlicher Natur und dem Revisionsangriff entzogen.

II. Zur Revision des Reichsfiskus.

Das Oberlandesgericht geht zunächst von zutreffenden Rechtsgrundsätzen aus, wenn es annimmt, daß die Eisenbahn als Frachtführerin das Gut im Sinne des § 456 H. G. B. und des Art. 30 Berner Fracht-Übereinkommens „abgeliefert“ habe, als sie unter Aushändigung der Frachtbriefe an die Empfängerin L. mit deren stillschweigender Zustimmung das Gut nach beendigtem Transport zum Zwecke der zollamtlichen Behandlung im Zollschuppen der Eisenbahn der Zollbehörde ausfolgte (vgl. § 75 Abs. 2 Eisenbahn-Verk.-O. und Zusatzbestimmung zu Art. 30 Internationalen Berner Übereinkommens in den Verbandsgütertarifen). Damit hat die Eisenbahn die custodia über das Gut aufgegeben, welche mit der Pflicht zur Beförderung den wesentlichen Inhalt des Frachtvertrags ausmacht. Damit ist zugleich festgestellt, daß eine weitere Haftung der Eisenbahn für Ereignisse, die nach der Ablieferung des Gutes eingetreten sind, aus dem Frachtvertrag nicht abgeleitet werden kann. Das Oberlandesgericht hat aber gleichwohl eine vertragliche oder quasi kontraktliche Haftung der Eisenbahn angenommen und dieselbe mit folgenden Erwägungen begründet:

„Die Ablieferung der zollpflichtigen Güter seitens der Eisenbahn an die Zollbehörde geschieht nur zum Zwecke der zollamtlichen Behandlung dieser Güter. Aus der Annahme der letzteren erwächst demnach der Zollbehörde die nach privatrechtlichen Grundsätzen zu beurteilende Verpflichtung, sie nach der stattgehabten zollamtlichen Behandlung an den Absender oder den durch den Frachtbrief legitimierten Empfänger auszuhändigen. Die gleiche Verpflichtung trifft auch die Eisenbahn, sobald diese Güter, weil die Zollabfertigung nicht sofort erfolgen kann, in die dafür bestimmten, von der Eisenbahn gestellten und unter ihrem Mitverschluß stehenden Räume niedergelegt sind. Es muß dies um so mehr angenommen werden, als die Eisenbahn für die Lagerung in diesen Räumen, wenn auch nur in beschränktem Umfange, ein Lagergeld erhebt.“

Diese Ausführung des Oberlandesgerichts ist, soweit sie die Eisenbahn betrifft, von Rechtsirrtum nicht frei. Es enthält zunächst einen tatsächlichen und rechtlichen Widerspruch, wenn das Oberlandesgericht annimmt, daß die Eisenbahn das Gut durch die mit Einwilligung des Empfängers erfolgte Ausfolgung an die Zollbehörde „abgeliefert“, also custodia und Gewahrsam aufgegeben habe, gleichzeitig aber auch annimmt, daß die Eisen-

bahn dem Empfänger gegenüber den Gewahrsam oder doch Mitgewahrsam habe und ihm zur Aushändigung des Gutes vertraglich oder quasi kontraktlich verpflichtet bleibe. Um zu einer zutreffenden Beurteilung des Rechtsverhältnisses zu gelangen, ist es notwendig, die hier einschlagende Verpflichtung der Eisenbahn aus § 59 des Vereinszollgesetzes klarzustellen. Hiernach hat die Eisenbahn auf den für die Zollabfertigung bestimmten Stationsplätzen die für die zollamtliche Abfertigung und für die einstweilige Niederlegung der nicht sofort zur Abfertigung gelangenden Güter erforderlichen Räume zu stellen, beziehungsweise die nach der Anordnung der Zollbehörde hierfür nötigen baulichen Einrichtungen zu treffen. Die Ausstattung der hergegebenen Räume, ihre Erwärmung und Erleuchtung liegt, sofern sie, wie im gegebenen Falle, lediglich den Zwecken der Zollverwaltung dienen, der Eisenbahnverwaltung nicht ob (vgl. § 5 des Eisenbahnzollregulativs von 5. Juli 1888, Zentralblatt für das Deutsche Reich 1888, S. 484, 573). Die Verpflichtung der Eisenbahn ist eine öffentlich-rechtliche. Sie beschränkt sich auf Herstellung und Zur-Verfügung-Stellung der für die Zollabfertigung erforderlichen Räume. Nirgends ist bestimmt, daß die Eisenbahn hinsichtlich der an die Zollbehörde zum Zwecke der Zollabfertigung ausgefolgten Güter irgend welche Verpflichtung zu übernehmen habe. Daß die Eisenbahnverwaltung die zur einstweiligen Niederlegung der zollpflichtigen Güter bestimmten Räume mit der Zollbehörde gemeinschaftlich unter Verschuß zu halten hat, begründet für sie keine Aufbewahrungspflicht der Güter selbst, und erklärt sich notwendig daraus, daß sie erst in diesen Räumen ihrer Ablieferungspflicht aus den Transportverträgen durch Ausantwortung der Güter an die Zollbehörde genügt. Auch der Umstand, daß sie für solche Güter, wenn sie aus Anlaß der zollamtlichen Behandlung über einen bestimmten Zeitraum in den bezeichneten Räumen verweilen, einen „Lagerzins“ zu erheben berechtigt ist, kann eine Verwahrungspflicht der Eisenbahn nicht begründen; der Lagerzins stellt sich als Äquivalent für die Inanspruchnahme des Raumes dar, nicht aber als Äquivalent für eine seitens der Eisenbahn hinsichtlich der Güter übernommene Aufsichts-, Bewachungs- oder Verwahrungspflicht. Für die Annahme einer solchen fehlt es nach Ausantwortung der Güter an die Zollbehörde an jedem privat- oder öffentlich-rechtlichen Titel. Denn die Güter sind von dem Augenblick an, in welchem sie der Zollbehörde in den bezeichneten Räumen im Einverständnis mit Absender oder Empfänger ausgefolgt sind, jeder Einwirkung und Kontrolle der Eisenbahnverwaltung entzogen. Lediglich die Zollverwaltung hat zu bestimmen, in welcher Weise mit den Gütern zum Zwecke ihrer zollamtlichen Behandlung zu verfahren ist. Hieraus ergibt sich, daß nach Ausantwortung der Güter an die Zollbehörde eine Haftung der

Eisenbahn nur aus ihrer Eigenschaft als Bauherrin, aus ihrer erwähnten Verpflichtung zur Herstellung und Bereithaltung der zur zollamtlichen Behandlung der Güter erforderlichen Räume, niemals aber aus einem in Ansehung der Güter eingegangenen Vertrag oder Quasikontrakt hergeleitet werden kann.

Wenn hiernach der Senat den von dem Oberlandesgericht angenommenen Haftungsgrund für den beklagten Reichsfiskus nicht als gerechtfertigt erachten kann, so ergibt sich die Richtigkeit der getroffenen Entscheidung dem Beklagten gegenüber auf Grund der von dem Oberlandesgericht gegebenen tatsächlichen Feststellungen doch aus einem anderen rechtlichen Gesichtspunkt, welcher im Prozeß gleichfalls geltend gemacht und erschöpfend erörtert ist. Der Zustand, in welchem sich der in Rede stehende Schuppen nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme befand, läßt nämlich ohne weiteres erkennen, daß die Eisenbahnverwaltung der ihr nach § 59 des Vereinszollgesetzes obliegenden Verpflichtung nur in gattiz unzureichender Weise genügt, und daß sie insbesondere hinsichtlich der in dem Zollschuppen befindlichen Feuerstätten den Vorschriften des § 368 No. 4 Reichsstrafgesetzbuchs zuwider gehandelt hat. Damit sind die gesetzlichen Voraussetzungen einer Haftung der Eisenbahn aus § 823 Abs. 2 B. G. B. gegeben. Die Eisenbahn hat die für die Zollabfertigung erforderlichen Räume zu stellen. Der in Rede stehende Zollschuppen genügte jedoch in keiner Weise den Erfordernissen des Zollabfertigungsdienstes. Er war räumlich viel zu beschränkt; die Notwendigkeit, feuergefährliche Güter mit anderen eng zusammenzustauen, ergab an sich schon eine unausgesetzte Feuersgefahr. In dem aus Holz bestehenden Schuppen waren die während der Winterszeit häufig überheizten, alten eisernen Öfen nur 35 cm von den Holzwänden entfernt, der Fußboden war mit öligen Substanzen durchtränkt. In diesem durch die Beweisaufnahme festgestellten höchst feuergefährlichen Zustand des Schuppens in Verbindung mit der Art und Weise, wie die Angestellten und Beamten der Zollverwaltung in demselben hantierten, erblickt das Oberlandesgericht die Ursache der Brandkatastrophe, welche die Ursache des Verlustes der Güter gewesen ist. Das Oberlandesgericht hat in tatsächlicher Würdigung des in dieser Hinsicht bestehenden Mißstandes den Kausalzusammenhang zwischen Schadensursache und eingetretenem Schaden nach freier Überzeugung (vgl. § 260 Z. P. O.) angenommen und seine Begründung läßt einen Rechtsirrtum nicht erkennen. Die gesetzliche Folge ist die Anerkennung des Schadensersatzanspruchs der Klägerin gegen den beklagten Reichsfiskus, welche dem Grunde nach ausgesprochen ist.

III. Zur Revision des Landesfiskus.

Aus dem zu Ziffer II Ausgeführten ergibt sich bereits der Standpunkt des erkennenden Senats gegenüber der Revision des Landesfiskus. Das Oberlandesgericht hat mit Recht angenommen, daß durch die Ablieferung des Gutes an die Zollverwaltung zum Zwecke der zollamtlichen Behandlung ein Rechtsverhältnis geschaffen wurde, welches die Zollbehörde privatrechtlich und quasikontraktlich verpflichtete, das Gut nach der Zollabfertigung in unversehrtem Zustande an die durch den Frachtbrief legitimierte Empfängerin auszufolgen. Bei der Erfüllung dieser Verpflichtung hat die Zollbehörde und haben ihre Beamten und Angestellten, für welche sie als für ihre Erfüllungsgehilfen (vgl. § 278 B. G. B.) verantwortlich ist, die im Verkehr erforderliche Sorgfalt in grob fahrlässiger Weise verletzt. Die in unmittelbarer Nähe der hölzernen Wände befindlichen Öfen waren überheizt, die Beleuchtung der Räume geschah zum Teil durch Petroleumlampen; es wurde in dem Schuppen unbeanstandet geraucht, obwohl der hölzerne Fußboden mit öligen Substanzen durchtränkt und überdies mit leicht feuerfangenden Materialien wie Stroh, Heu, Papier usw. bedeckt war. In diesen Mißständen, verbunden mit der unter Ziffer II hervorgehobenen feuergefährlichen Beschaffenheit des Schuppens, erblickt das Oberlandesgericht die Ursache der Brandkatastrophe und des durch sie bewirkten Verlustes der Güter. Die von der Revision gegen den Ausgangspunkt der rechtlichen Beurteilung des Oberlandesgerichts erhobenen Bedenken erschienen unstichhaltig. Die in der Entscheidung des Reichsgerichts, VI. Zivilsenats, vom 14. Februar 1901 (Rep. VI. 441/00), vgl. Entsch. in Zivilsachen Bd. 48 S. 255, niedergelegten rechtlichen Erwägungen treffen auch unter der Herrschaft des B. G. B. im wesentlichen zu. Daß es sich bei jener Entscheidung um den Postzollverkehr, hier um den Eisenbahnzollverkehr handelt, ist unerheblich. Die Unterscheidung, welche die Revision mit Rücksicht auf den Wortlaut des § 5 des Eisenbahnzollregulativs einerseits, des § 6 des Postzollregulativs andererseits machen will (nur in letzterem ist ausdrücklich von der „Übergabe“ der zollpflichtigen Gegenstände an die Zollstelle die Rede) läuft auf eine Buchstabeninterpretation hinaus und entbehrt der inneren Berechtigung. Entscheidend ist, daß in beiden Fällen der Transportvertrag mit der Ausantwortung der Güter an die Zollstelle erfüllt ist, und es nunmehr Sache der Zollbehörde ist, die zollpflichtigen Gegenstände zum Zwecke der zollamtlichen Behandlung in Gewahrsam zu nehmen und demnächst an den Empfangsberechtigten auszufolgen.

IV. Beide Beklagte, Reichsfiskus und Landesfiskus, haften als Gesamtschuldner, da jeder die ganze Leistung (den vollen Schadensersatz)

zu bewirken verpflichtet ist (vgl. § 421 B. G. B.). Denn jeder hat sich durch sein Verhalten für das schadenbringende Ereignis, die Brandkatastrophe, verantwortlich gemacht. Von einem konkurrierenden Mitverschulden der Empfängerin kann keine Rede sein. Insbesondere fällt ihr nach den unter Ziff. I hervorgehobenen Feststellungen des Oberlandesgerichts ein Verschulden hinsichtlich der Dauer der Lagerung des Gutes im Zollschuppen nicht zur Last.

Erkenntnis des Königlichen Oberverwaltungsgerichts, II. Senats, vom 15. Oktober 1907 in der Verwaltungsstreitsache des Preußischen Eisenbahnfiskus, vertreten durch die Königliche Eisenbahndirektion zu E., Klägers und Revisionsklägers, wider den Oberbürgermeister zu B., Beklagten und Revisionsbeklagten.

Besteuerung von Viaduktbögen.

Aus den Gründen:

Die angefochtene Entscheidung des Bezirksausschusses zu D. hat ohne Rechtsirrtum oder Verfahrensmangel den vom Beklagten mit der Grundsteuer belegten Viaduktbögen, auf denen Schienengleise der Staatseisenbahn liegen, die Steuerfreiheit des § 24d des Kommunalabgabengesetzes vom 14. Juli 1893 versagt. Allerdings würde der Ausspruch des Vorderrichters, daß Schienenwege nur insoweit steuerfrei seien, als sie unmittelbar auf der Erdoberfläche liegen, unrichtig sein, wenn er seinem Wortlaute nach verstanden werden müßte. Aber er soll, wie aus den sonstigen Ausführungen klar hervorgeht, nur den Sinn haben, daß die Schienengleise der Grundfläche, über welcher sie laufen, ohne weiteres nur dann Steuerfreiheit verschaffen, wenn sie unmittelbar auf ihr liegen, wenn sie also die Grundfläche selbst zu einem Schienenwege machen, daß dagegen diese Eigenschaft der Grundfläche nicht notwendigerweise und namentlich nicht dem ganzen Grundstück zukomme, wenn, wie hier, die Gleise auf einem über der Fläche errichteten Bauwerk ruhen, und in dem Bauwerk Räume geschaffen oder von dem Grund und Boden Flächen freigelassen worden sind, welche (Räume oder Flächen) im Verhältnis zu den Gleisen als selbständige Nutzobjekte erscheinen. Das ist richtig. Die weitere, vom Vorderrichter bejahte Frage, ob die zwischen den Pfeilern der Viaduktbögen gelegenen Flächen oder Räume, die teilweise vermietet, teilweise — durch Verschlüsse abgeschlossen — vom Kläger zur Lagerung von Materialien verwendet werden, derartige selbständige Nutzungsobjekte bilden, liegt auf dem Gebiete der tatsächlichen Feststellung und

kann deshalb in der Revisionsinstanz nicht nachgeprüft werden. Wenn der Kläger darauf hinweist, daß das jedenfalls nicht bei allen Bögen zutrefte, indem unter zweien hindurch öffentliche Straßen führten, so braucht der Vorderrichter dem nicht nachzugehen, weil das nur für die Höhe des auf den Viadukt fallenden Steuerbetrages Bedeutung hatte, der nicht streitig war.

Gesetzgebung.

Deutsches Reich. Staatsvertrag zwischen dem Deutschen Reiche und Schweden wegen Herstellung einer Eisenbahn-Dampffährenverbindung zwischen Saßnitz und Trelleborg. Vom 15. November 1907. (Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 157. G.-S. 1908 S. 95.)

Bekanntmachungen des Reichskanzlers:

Vom 3. April 1908, betr. Abänderung der Bestimmungen über die Befähigung von Eisenbahn-Betriebs- und Polizeibeamten.

(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 146. R.-G.-Bl. S. 134.)

Vom 9. April 1908, betr. die dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr beigefügte Liste.

(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 146. R.-G.-Bl. S. 145.)

Vom 28. April 1908, betr. Änderung der §§ 30 und 39 der Eisenbahnverkehrsordnung.

(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 149. R.-G.-Bl. S. 161.)

Vom 2. Mai 1908, betr. die Vereinbarung leichterer Vorschriften für den wechselseitigen Verkehr zwischen den Eisenbahnen Deutschlands und Luxemburgs.

(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 165. R.-G.-Bl. S. 172.)

Bekanntmachung des Reichs-Eisenbahnamts:

Vom 7. Mai 1908, betr. Änderung der No. XXXV d in Anlage B zur Eisenbahnverkehrsordnung.

(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 166. R.-G.-Bl. S. 181.)

Preußen. Gesetz vom 18. März 1908, betr. die Herstellung einer Eisenbahn-Dampffährenverbindung zwischen Saßnitz und Trelleborg. (Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 145. G.-S. S. 75.)

Eisenbahnanleihegesetz. Vom 14. Mai 1908.

(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 171. G.-S. S. 117.)¹⁾

Allerhöchste Konzessionsurkunde vom 8. Januar 1908, betr. die Umgestaltung und Erweiterung der Cöln-Bonner Kreisbahnen.

(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 137.)

Allerhöchster Erlaß vom 10. Mai 1908, betr. anderweite Abgrenzung der Verwaltungsbezirke der Eisenbahndirektionen in Hannover, Münster i. Westf., St. Johann-Saarbrücken und Mainz.

(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 165. G.-S. S. 104.)

Erlasse des Ministers der öffentlichen Arbeiten:	E. V. Bl. Seite
Vom 8. April 1908, betr. Überwachung und Prüfung der eisernen Brücken von nebenbahnähnlichen Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen	139
Vom 8. April 1908, betr. Fahrplantafern	140
Vom 14. April 1908, betr. Anrechnung von Hilfsunterbeamten-dienstzeit	143
Vom 30. April 1908, betr. die Hinterbliebenenbezüge auf Grund des § 31 des Militärhinterbliebenengesetzes vom 17. Mai 1907	150
Vom 4. Mai 1908, betr. Verfahren bei Anmeldung der für die bestehenden Bahnen zu beschaffenden Güterwagen .	151
Vom 16. Mai 1908, betr. Anrechnung von Kriegsjahren aus Anlaß des Aufstandes in Deutsch-Ostafrika	161
Vom 31. Mai 1908, betr. Zahlung der Beamtenbesoldung und des Gnadenvierteljahrs	177

Luxemburg. Beschluß vom 5. August 1903 über die Organisation eines Eisenbahnrates für die Wilhelm-Luxemburg-Bahn.

(Veröffentlicht im Memorial des Großherzogtums Luxemburg 1903 No.58.)

Beschluß vom 4. Februar 1907, betreffend Abänderung des vorstehenden Beschlusses.

(Veröffentlicht im Memorial des Großherzogtums Luxemburg 1907 No.7.)

Im Artikel 4 des Vertrags zwischen dem Deutschen Reiche und Luxemburg über den Betrieb der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahnen ist unter anderem bestimmt:

¹⁾ Der Inhalt dieses Gesetzes ist in dem Aufsatz S. 563 ff. des vorigen Heftes des Archivs mitgeteilt.

„Die Großherzogliche Regierung wird einen aus fünf Mitgliedern bestehenden Eisenbahnrat zur Mitwirkung in Eisenbahnfragen bestellen und der Kaiserlichen Regierung bezeichnen“

Der Eisenbahnrat ist von der Kaiserlichen Generaldirektion in allen die Verkehrsinteressen des Staates berührenden wichtigen Fragen zu hören. Namentlich gilt das von wichtigeren Maßregeln bei Feststellung oder Abänderung der Fahrpläne und Tarife, Anlegung von Haltestellen oder Umänderung von Haltestellen in Bahnhöfe mit vollem oder teilweisem Betriebe. Auch kann der Eisenbahnrat in Angelegenheiten der vorbezeichneten Art selbständige Anträge durch Vermittlung der luxemburgischen Regierung an die Kaiserliche Generaldirektion richten und von dieser Auskunft verlangen“

Der Vorsitz und der Geschäftsgang des Eisenbahnrats wird in einem durch die Großherzogliche Regierung nach Anhörung der Kaiserlichen Generaldirektion zu erlassenden Regulativ näher bestimmt“

Auf Grund dieser Bestimmung sind die vorbezeichneten Beschlüsse ergangen, die über die Organisation und Geschäftsführung des Eisenbahnrats nähere Anordnungen treffen.

Rußland. Gesetze vom 1. März 1908, betr. die Unterhaltung einer regelmäßigen Dampfverbindung

- a) auf dem Lena-Fluß;
- b) „ „ Baikal-See;
- c) „ „ Amur-Flußgebiete.

(Abgedruckt im Ukasatel des Ministeriums der Verkehrsanstalten vom 22. März 1908, No. 12.)

Durch diese Gesetze wird der Minister der Verkehrsanstalten ermächtigt, mit Dampfschiffunternehmungen Verträge über regelmäßig auszuführende Fahrten abzuschließen und ihnen eine staatliche Unterstützung zu bewilligen von höchstens zu a) 94 979 Rbl., zu b) 15 000 Rbl., zu c) 250 000 Rbl.

Erlaß des Ministers der Verkehrsanstalten vom 6. Februar 1908 No. 3464, betr. Ergänzung des Verzeichnisses der Güter, die die Eisenbahnen auf offenen Wagen unter der Bedingung einer begrenzten Verantwortlichkeit befördern dürfen.

(Abgedruckt im Ukasatel des Ministeriums der Verkehrsanstalten vom 22. März 1908, No. 19.)

Der Rat für Eisenbahnangelegenheiten hat verfügt, daß das Verzeichnis der Güter, die unverpackt befördert werden dürfen, bei der Gruppe 105 zu ergänzen ist durch die nachfolgenden Güter: Erzeugnisse aus Glas in Kisten, Fässern und Säcken und in gemischter Verpackung.

Erlaß des Finanzministers vom 27. März 1908, betr. den Zeitpunkt, an dem der neue Personentarif der russischen Eisenbahnen in Wirksamkeit treten soll.

(Abgedruckt in der Sammlung für Gesetzgebung und Verordnungen der Staatsregierung No. 52. 1908.)

Der Inhalt des Erlasses ist in der Mitteilung über den neuen russischen Personentarif S. 946 angegeben.

Allerhöchst am 28. Februar 1907 bestätigte Verfügung des Ministerrates über die Erhebung einer besonderen Gebühr von Heizmaterial, das von einigen Stationen der Jekaterinenbahn abgefertigt wird, zu gunsten der Unterhaltung von Krankenhäusern innerhalb der Bergwerksbezirke von Bokowo und Chrustalnaja.

(Abgedruckt in der Sammlung für Gesetzgebung und Verordnungen der Staatsregierung No. 64. 1908.)

Es wird bestimmt, daß für jedes Pud mineralisches Heizmaterial, das abgefertigt wird von den Stationen:

1. Krindatschewka und Chrustalnaja 0,07 Kop.,
2. Bokowo, Schtschetowo, Antrazit und Sheljeso 0,05 „

erhoben werden sollen.

Dem Minister der Verkehrsanstalten wird anheimgegeben, im Einvernehmen mit dem Minister der Finanzen und dem Minister für Handel und Gewerbe eine Verordnung zu vereinbaren, wie das Geld erhoben, aufbewahrt und verwendet werden soll.

Erlaß des Ministers der Verkehrsanstalten vom 1. April 1908 No. 9394, betr. Beförderung von Getreide.

(Abgedruckt im Ukasatel des Ministeriums der Verkehrsanstalten vom 10. Mai 1908, No. 19.)

Nach diesem Erlaß soll Getreide, das mit dem braunen, schwarzen Getreidewurm (*calandra granaria*) besetzt ist, von der Beförderung zurückgewiesen werden, weil es beim Genuß Menschen und Tieren schädlich ist.

Rumänien. Gesetz vom 6./18. April 1889, betr. die Errichtung des Reservefonds der Staatseisenbahnen.

Gesetz vom 28. März/10. April 1908, betr. die Abänderung einiger Bestimmungen des vorbezeichneten Gesetzes.

(Veröffentlicht im rumänischen Staatsanzeiger No. 289 vom 30. März/12. April 1908.)

Der Reservefonds der rumänischen Staatsbahnen ist ausschließlich zur Deckung der durch die Entwicklung des Betriebs notwendig werdenden Verbesserungsarbeiten zu benutzen, die nicht aus den gewöhnlichen etatsmäßigen

Fonds gedeckt werden können, wie: Vermehrung der Einrichtungen auf den Stationen und Strecken, allmählicher Ankauf von Betriebsmitteln usw., desgleichen auch zur Speisung des Fonds für die Eröffnung der im Etat der staatlichen Eisenbahnen enthaltenen Zusatz- und besonderen Kredite, falls diese nicht ausreichend sein sollten.

Dem Reservefonds werden jährlich zugeführt:

- a) ein Prozent vom Gesamtbetrage der festgestellten Roheinnahme,
- b) die Hälfte des Überschusses zwischen den festgesetzten Reineinnahmen (unter Abzug der Summe zu a von der Roheinnahme) und den im Etat vorgesehenen Reineinnahmen.

Wenn der verfügbare Betrag des Reservefonds 6 000 000 Lei¹⁾ überschreitet, so hört die Entnahme des 1 Prozent von den Roheinnahmen auf, sie beginnt jedoch wieder, sobald der zur Verfügung stehende Betrag unter 6 000 000 Lei zurückgeht.

Die Hälfte des Betrags, um den die Reineinnahmen den etatsmäßigen Voranschlag überschreiten, fließt auf jeden Fall dem Reservefonds ununterbrochen zu.

Serbien. Betriebsreglement für den inneren Verkehr auf den Eisenbahnen des Königreichs Serbien. Gültig vom 1./14. Januar 1908 ab.

(Veröffentlicht im serbischen Amtsblatt „Srpske Novine“ No. 245–251, 254, 260, 261, 263, 265, 267 und 269 vom 1. November bis 1. Dezember 1907.)

Das Reglement ist im wesentlichen eine beinahe wörtliche Übersetzung des österreichischen und des ungarischen Betriebsreglements, das bekanntlich fast durchweg übereinstimmt mit der deutschen Eisenbahnverkehrsordnung. Es findet Anwendung auf den inneren Verkehr sämtlicher Eisenbahnen im Königreich Serbien, soweit sie dem öffentlichen Verkehr übergeben sind. Für den internationalen Verkehr gilt es nur insofern, als für denselben nicht besondere Vorschriften bestehen. Mit dem Tage des Inkrafttretens des Reglements sind verschiedene ältere Bestimmungen aufgehoben worden.

¹⁾ 1 Lei = 0,80 M.

Bücherschau.

Besprechungen.

Auler, Pascha, kaiserlich ottomanischer Divisionsgeneral, königlich preussischer Oberst z. D. Die Hedschasbahn. II. Teil. Ma'ân bis El' Ula. Auf Grund einer zweiten Besichtigungsreise und nach amtlichen Quellen bearbeitet. Mit einer Karte und 26 Abbildungen im Text. Ergänzungsheft No. 161 zu Petermanns Mitteilungen. Gotha 1908. Gustav Perthes. 65 S. groß 8°. Preis 4,60 M.

Im vorigen Jahrgang dieser Zeitschrift (S. 315/16) habe ich die Leser auf Grund einer früheren Abhandlung des Verfassers mit der Entstehungsgeschichte und dem Bau der ersten Strecke der merkwürdigen Hedschasbahn bekannt gemacht. Die Bahn ist seitdem rüstig vorgeschritten, im Jahre 1904/05 sind 114 km, im Jahre 1905/06 120 km, im Jahre 1906/07 gar 288 km bis El' Ula fertig gestellt und weitere 45 km Oberbau waren verlegt. Man hofft, noch im Jahre 1908 die erste der heiligen Stätten, Medina, zu erreichen und bis zum Jahre 1910 die ganze Bahn bis Mekka zu vollenden. Am 1. September 1907 wurde die Fertigstellung der Teilstrecke von Ma'ân bis El' Ula durch eine festliche Veranstaltung im Auftrage des Sultans gefeiert. Der Verfasser hat auch an dieser Feier auf höheren Befehl teilgenommen, er ist mit der kaiserlichen Mission von Damaskus bis El' Ula (27. August bis 1. September 1907) und zurück gereist und hat auf der Hin- und Rückreise die Bahn und ihre Bauten, sowie Land und Leute kennen gelernt. Er gibt in dem vorstehenden zweiten Teil eine eingehende Beschreibung seiner Reise, die durchzogenen Gegenden werden durch eine Reihe wohlgelungener Abbildungen veranschaulicht, und über die technische Ausführung, den Betrieb und die Finanzen der Bahn werden nach amtlichen Quellen sorgfältige Mitteilungen gemacht. Die Darstellung gewinnt dadurch besonderen Reiz, daß der Verfasser, unter Benutzung der Arbeiten von Euting, Charles Hubert und

Charles M. Doughty über die Geschichte der Bewohner Arabiens, über die dort befindlichen merkwürdigen Denkmäler und Inschriften uns belehrt und zeigt, daß die Bahn nicht allein vom politischen und wirtschaftlichen Standpunkt, sondern auch zur Erweiterung unserer Kenntnis der Geschichte und der Kultur des Altertums und des Mittelalters von hoher Bedeutung ist. Ihre Hauptaufgabe wird freilich sein, die Pilgerfahrten nach Medina und Mekka zu erleichtern, die Gefahr dieser mühevollen Reisen für Leib und Leben der Beteiligten wenn nicht ganz zu beseitigen, so doch wesentlich einzuschränken und der Einschleppung ansteckender Krankheiten nach der übrigen zivilisierten Welt vorzubeugen.

Wenn man hier wiederum liest, mit welchen unsäglichen Schwierigkeiten der Bau dieser Bahn infolge des Klimas, der Bodenbeschaffenheit, des Wassermangels verbunden ist und wie diese Schwierigkeiten von den tapferen türkischen Soldaten unter Führung vortrefflicher Ingenieure, an deren Spitze noch unser Landsmann Meißner-Pascha steht, überwunden sind, so kann man nur staunen über die Tatkraft, die zähe Ausdauer, mit der dieses Werk der Vollendung nahe gebracht ist.

Die Gesamtkosten der Bahn von Damaskus bis El Ula (980 km) und der Zweigbahn von Haifa nach Der'â (161 km) haben 2 537 248 türkische Pfund betragen, was für 1 km 41 138 ₺ ausmacht; so geringe Herstellungskosten erklären sich nur daraus, daß die meisten Arbeiten durch Eisenbahntruppen ausgeführt sind. Die Lokomotiven und Personenwagen sind fast alle, von den Güterwagen ist ein Teil in deutschen Fabriken hergestellt.

Nachdem nunmehr die Fortsetzung der Bagdadbahn gesichert ist, kann deren Verbindung mit der Hedschasbahn auch bestimmt ins Auge gefaßt werden. Das ist für beide Unternehmungen von großem Wert, für die Hedschasbahn deswegen besonders, weil sie dadurch in ununterbrochene Schienenverbindung mit Konstantinopel gesetzt wird. Für uns Deutsche muß es ein erhebendes Bewußtsein bleiben, daß wir an diesen beiden Kulturwerken an erster Stelle mitgewirkt haben und weiter mitwirken. Dem Verfasser der beiden Schriften über die Hedschasbahn — denen hoffentlich später eine weitere nach Vollendung des ganzen Werkes folgen wird — sind wir zu aufrichtigem Dank dafür verpflichtet, daß er durch seine vortreffliche, eingehende Darstellung das Verständnis seiner Landsleute für diese erste, die arabische Wüste durchschneidende Bahn geweckt und gefördert hat.

A. v. d. L.

Stern, Ottokar, Ingenieur, Baudirektor in Wien. Das Problem der Pfahlbelastung. VI und 198 S. 8⁰ mit 61 Textabbildungen und

6 Tafeln. Berlin 1908. Wilhelm Ernst & Sohn. Preis: geh. 7 M geb. 5 M .

Es unterliegt wohl keinem Zweifel, daß es sich bei dem Pfahlwiderstand um verwickelte, noch wenig erforschte Fragen handelt. Insofern ist der sehr eingehende Beitrag, den der Verfasser des vorliegenden Buches zu ihrer Lösung zu geben beabsichtigt, jedenfalls der Beachtung wert, auch wenn damit noch nicht das letzte Wort gesprochen sein sollte. Wir können an dieser Stelle nicht näher auf Einzelheiten eingehen und begnügen uns damit, als einen der Punkte, in denen der Verfasser den bisher üblichen Anschauungen nicht zustimmt, die vorwiegende Berücksichtigung des Reibungswiderstandes in den Pfahlbelastungsformeln hervorzuheben. Er sieht dagegen die Hauptursache der Pfahltragfähigkeit in dem Verdrängungswiderstand des Bodens. Inwieweit dies berechtigt ist, darüber werden wohl nur umfassende, planmäßige Versuche Aufschluß geben können. Zu weit scheint uns aber der Verfasser mit der Meinung zu gehen, daß beim Herausziehen eines Pfahles keine Reibungswiderstände auftreten könnten (S. 18), weil kein (die Reibung erzeugender) Verdrängungswiderstand vorhanden sei. Der Druck der umgebenden Bodenmassen auf die Oberfläche des Pfahles ist eben schon vorher durch das Einrammen hervorgerufen worden, er besteht auch zu Beginn des Ausziehens und unter Umständen (bei prismatischen Pfählen) sogar noch längere Zeit beim Anheben fort; und damit auch die entsprechende Reibung. Als Beweis dafür genügt es, den Widerstand anzuführen, den ein in Holz geschlagener Nagel dem Herausziehen entgegensetzt; hier kann nur die Reibung als widerstehende Kraft in Betracht kommen. Was die Schreibweise betrifft, so fällt der veraltete, in Deutschland kaum noch angewendete Ausdruck „Pilote“ für Pfahl auf, der vielleicht, ebenso wie manche wunderliche Fremdwörter, z. B. „aberrierende“ Erscheinungen — aus österreichischen Sprachgewohnheiten entspringt. Auf Tafel VI soll die Überschrift statt „statistische Widerstandslinien“ wohl lauten „statische Widerstandslinien“. Sonst ist das Buch flott geschrieben und in der dem Verlage eigenen gediegenen Weise ausgestattet.

— „.

Kalähne, A., Dr., Professor. Die neueren Forschungen auf dem Gebiete der Elektrizität und ihre Anwendungen. Verlag von Quelle & Meyer in Leipzig. 1908. Preis: geh. 4,40 M , geb. 4,80 M .

Das vorliegende Buch ist aus einer Reihe von Experimentalvorträgen entstanden, die im Sommer 1906 bei Gelegenheit von Ferienkursen in

Heidelberg gehalten sind. Die durchaus elementar gehaltenen Vorträge sind nur erweitert, um dem Ganzen eine mehr abgerundete Form zu geben. Dabei ist auf die modernen Theorien der elektrischen und magnetischen Erscheinungen näher eingegangen, als dieses in der kurzen Zeit einiger Experimentalvorträge möglich war.

Die elektrischen und magnetischen Erscheinungen fanden zuerst ihre Erklärung durch die Fluidumtheorie. Je mehr man aber in das dunkle Gebiet der Elektrizität eindrang, umsomehr zeigte sich, daß diese zur Erklärung einer Reihe von Erscheinungen nicht genügte. Die Wirkungen und Gesetze der elektrischen und magnetischen Kräfte führten zur Faraday-Maxwellschen Theorie des Elektromagnetismus und zur Entwicklung der modernen Elektronentheorie. Die beiden letzten Gebiete sind es, auf denen sich die neueren Forschungen der Physiker bewegen; das vorliegende Werk ist ihnen besonders gewidmet. Der Sieg der Faraday-Maxwellschen Theorie über die Fluidumtheorie wurde durch die glänzenden Versuche des zu früh verstorbenen Prof. Heinrich Herz entschieden. Von diesen Versuchen werden die wichtigsten und für die schnelle Entwicklung der Wellentelegraphie ausschlaggebenden vom Verfasser vorgeführt, und es wird dann die Anwendung der Theorien in der praktischen Funkentelegraphie näher erörtert. Im letzten Kapitel werden die elektrischen Entladungen in Gasen und die Radioaktivität behandelt.

Der Verfasser zeigt in dem vorliegenden Buche, daß er zu der außerordentlich geringen Zahl der bedeutenden Physiker gehört, die die seltene Kunst besitzen, die Lehrstoffe der Physik in elementar-populärer Weise darzustellen. Nicht allein für Fachgenossen, sondern auch für jeden wissenschaftlich gebildeten Leser ist der dargebotene Stoff leicht verständlich. Wenn der Verfasser das Buch auch für weitere Kreise bestimmt hat, so erscheint es doch besonders für Studierende und Elektrotechniker geeignet als Vorbereitung und Ergänzung für strenge Lehrbücher.

Möge das 284 Seiten mit 94 Abbildungen umfassende Werk sich recht bald eine große Zahl von Freunden erwerben.

r. H.

Arendt, O., Telegrapheninspektor. Die elektrische Wellentelegraphie. Einführung in die Theorie und Praxis. Braunschweig 1907. Friedrich Vieweg und Sohn. Preis geheftet 6 *ℳ*, in Leinwand 7 *ℳ*.

Der Verfasser wendet sich in dem vorliegenden Buche an diejenigen, die mit dem Betriebe funkenelektrischer Stationen unmittelbar oder mittelbar zu tun haben und die sich ohne längeres Studium über das Wesen

der Funkentelegraphie unterrichten wollen. Er hat in glücklicher Weise aus der großen Fülle der Erscheinungen und Anordnungen das Wichtigste herausgegriffen und führt dies dem Leser in klarer und übersichtlicher Weise vor. Alles unnütze Beiwerk ist hierbei vermieden, so daß namentlich der Anfänger nicht durch eine Fülle von Material nutzlos gemacht wird, sondern bald durch gute und in der Technik bewährte Anordnungen einen Überblick über das bisher Geleistete erhält.

Das 169 Seiten umfassende Buch ist in zwei Abschnitte geteilt. Im ersten Abschnitte werden die Vorgänge in einem niederfrequenten elektrischen Wechselfelde besprochen, woran sich Erörterungen über die Maxwell'sche Theorie, über Kondensatoren und Besprechungen der Resonanz, Dämpfung usw. anschließen. An Hand von mit dem Oszillographen aufgenommenen Schwingungskurven in niederfrequenten Schwingungssystemen werden die Einflüsse von Kapazität und Selbstinduktion, sowie die Wirkung der Dämpfung klar gemacht. Hierauf folgt die Besprechung des elektrischen Schwingungskreises zur Erzeugung von Oszillationen, der Ausstrahlung elektrischer Energie, sowie deren Aufnahme in Resonanzsystemen. Die nächsten Kapitel sind der Beschreibung verschiedener Wellenmassen gewidmet, sowie der Apparate, die zum Erkennen elektrischer Wellen dienen. Eingehender werden sodann die Methoden besprochen, die in der Praxis zur Erzeugung starker elektrischer Wellen benutzt werden.

Der zweite Teil des Buches beginnt mit der Beschreibung verschiedener Apparate, die zur praktischen Funkentelegraphie benutzt werden. Sodann gibt der Verfasser eine genaue Darstellung der Schaltung und der Einrichtung verschiedener Stationen für drahtlose Telegraphie größeren und kleineren Umfanges, wie sie die Gesellschaft für drahtlose Telegraphie ausgeführt hat. In den Schlußkapiteln werden einige kurze Mitteilungen über die Anwendung ungedämpfter Schwingungen und die Versuche über gerichtete Funkentelegraphie gemacht und schließlich die vom Reichspostamt herausgegebenen Vorschriften für den Gebrauch der Funkentelegraphie im öffentlichen Verkehr abgedruckt.

Diese Einteilung des Stoffes ist zweckentsprechend und die Ableitung der Gesetze der elektrischen Strahlung aus den allgemein bekannten Erscheinungen der Induktion geschlossener Stromkreise klar durchgeführt.

Es ist zu bedauern, daß der Verfasser fast ausschließlich Ausführungen der Gesellschaft für drahtlose Telegraphie erwähnt, dagegen solche der Marconi-Gesellschaft überhaupt nicht. Vielleicht erklärt dies sich daraus, daß die einzelnen Gesellschaften sich gegen die Veröffentlichungen ihrer Konstruktionen sträuben.

Die Ausführungen des Verfassers werden durch gute Figuren unter-

stützt, namentlich erleichtern die geschickt durchgeführten schematischen Zeichnungen das Verständnis ungemein. Das Studium des gut ausgestatteten Buches kann warm empfohlen werden.

Sch.

Friedrichs, Hans, Dipl.-Ing. Das Feldmessen des Tiefbautechnikers. Methodisches Taschenbuch für den Gebrauch an technischen und verwandten Fachschulen und in der Praxis. I. Teil: Reine Flächenaufnahme. Mit 182 Textabbildungen und einem Plan in mehrfarbiger Lithographie. Leipzig und Berlin. B. G. Teubner. 1908. Preis kartoniert 3,20 Mk.

Das Buch wird der Aufgabe gerecht, die sich der Verfasser im Vorwort stellt, nämlich dem Schüler der Tiefbauklassen bei den Meßübungen im Freien ein Leitfaden zu sein und ihm zu helfen, die bei den Übungen gewonnenen Kenntnisse zu vertiefen und zu ergänzen. Auch den in der Praxis befindlichen Tiefbautechnikern — bei der Eisenbahnverwaltung kommen die technischen Sekretäre, Bahnmeister und im Vermessungsdienst tätigen technischen Bureauassistenten in Betracht — wird das Werkchen ein zuverlässiges Hilfsmittel und Nachschlagewerk bei den an sie herantretenden Vermessungsaufgaben sein.

Der Verfasser wendet, um das Interesse der Schüler zu wecken, eine analytische Methode an, indem er nicht von den Einzelheiten zum Ganzen, sondern von dem Fertigen zu den einzelnen Teilen übergeht. Es wird besprochen, wie ein fertiger Lageplan, der dem Werkchen als Anlage beigelegt ist, durch eine Summe von Einrichtungen zustande gekommen ist, so daß der Schüler bei der Erklärung der Einzelverrichtungen immer den Endzweck vor Augen hat. Im Teil I werden die Feldarbeiten, die verschiedenen Arten der Aufnahme, die Behandlung und Anwendung der Winkelmeßinstrumente anschaulich und eingehend geschildert.

Teil II erklärt die häusliche Bearbeitung, d. i. das Auftragen der Messung, das Übertragen in andere Maßstabsverhältnisse, sowie die Flächenberechnung nebst dem Gebrauch der anzuwendenden Instrumente.

Im Anhang 1 wird der Bau, die Prüfung und Berichtigung der Instrumente zum Messen von Horizontalwinkeln, sowie zum Abstecken von rechten Winkeln erläutert.

Zum Schluß werden im Anhang 2 die Flächenteilungen und Grenzregulierungen behandelt, die allerdings, wie auch in der Fußbemerkung auf S. 136 gesagt ist, mehr in den Tätigkeitsbereich der vereideten Landmesser fallen. Zahlreiche klare Figuren und Skizzen helfen zum Verständnis der gegebenen Anleitungen.

Der Stoff ist im allgemeinen zweckmäßig angeordnet, doch würde die Übersichtlichkeit noch gewonnen haben, wenn die Einrichtung und Behandlung der Instrumente ausschließlich im Anhang I — Instrumentenkunde — gebracht worden wäre, und wenn das Kapitel II — Messen und Abstecken von unzugänglichen Strecken — im Teil I seinen Platz gefunden hätte, da es zu den Außenarbeiten gehört.

Vermißt wird die Prüfung der Bestimmung der rechten Winkel bei längeren Senkrechten durch Hypotenusenmessung und Berechnung der auf der Abszissenlinie liegenden Kathete des dadurch entstehenden rechtwinkligen Dreiecks.

Wünschenswert wäre ferner ein Hinweis darauf, daß durch die Einbindemethode erfahrungsgemäß ein bedeutend höherer Grad von Genauigkeit erzielt wird, als durch die Aufnahme mittels rechtwinkliger Abstände. Einen deutlichen Handriß vor der Messung nach Augenmaß anzufertigen, wie auf S. 45 gesagt ist, fällt bei nicht ganz einfachen Gelände- und Bauungsverhältnissen selbst einem sehr geübten Vermessungstechniker schwer. Der Erfahrungsgrundsatz lautet: „Erst messen, dann zeichnen.“

Dem Werke ist ein recht guter Erfolg zu wünschen, da es geeignet ist, einem fühlbaren Bedürfnis abzuhelpfen.

Crusius.

Galka, Max, Ingenieur. Graphostatik zum Gebrauch an technischen Lehranstalten und zum Selbstunterricht. Mit 37 Textfiguren und 4 Tafeln. Berlin 1908. Otto Dreyer. Preis 1,50 M.

Das wichtige Gebiet der Graphostatik ist in ausgezeichneten Werken erschöpfend behandelt worden. Diese Werke sind aber für das Studium an den technischen Hochschulen und für den Selbstunterricht solcher Ingenieure, die schon tiefer in ihre Fachwissenschaft eingedrungen sind, zugeschnitten.

Ein kurzgefaßtes und trotz seiner Kürze klares Werk über Graphostatik, das namentlich für die Besucher mittlerer technischer Lehranstalten bestimmt ist, müßte daher mit Freude begrüßt werden. Es ist nicht leicht, Kürze und Klarheit zu verbinden. Auch das vorliegende Werk läßt an manchen Stellen die für den Anfänger nötige Klarheit vermissen. Da das Buch nicht allein dem Unterricht einer bestimmten Lehranstalt dienen soll, hätten die Regeln der Mechanik nicht als bekannt vorausgesetzt werden sollen. Mit wenig Worten und Abbildungen hätten die Beweise für Sätze aus der Festigkeitslehre an den betreffenden Stellen auf graphischem Wege sehr zum Besten des Buches eingefügt werden können. In der Abhandlung über die Berechnung der Drehkrane mußte erwähnt

werden, daß die durchgeführten Rechnungen eine vom Kran unabhängige Befestigung der Winde voraussetzen. Im § 32 ist der Einfluß der Stabkraft III auf die Kransäule vergessen worden. Im Satz des § 35: „Dann ist, nach dem Früheren, das Biegemoment im Schnitt $\alpha\alpha M = y \cdot H$,“ gibt das Wort Biegemoment zu falschen Vorstellungen Veranlassung. Es muß durch „statisches Moment“ ersetzt werden. Das Biegemoment an der Stelle $\alpha\alpha$ ist bei der in Frage stehenden Belastung $= B \cdot x_1 - H \cdot y$.

Schaper.

Weißbruch, L. Die bibliographische Dezimal-Klasseneinteilung und ihre Anwendung auf die Eisenbahnfachwissenschaften. Brüssel 1908. M. Weißbruch, Königl. Hofbuchdruckerei.

Der Verfasser gibt zuerst eine Darstellung der Schwierigkeiten, die zu überwinden waren, als es sich darum handelte, für die Druckschriftensammlungen des Internationalen Eisenbahnkongreßverbandes ein Inhaltsverzeichnis mit hinreichend vollständiger Klasseneinteilung aufzustellen. Als das beste System erkannt und angenommen wurde die Dezimalklasseneinteilung von Melvil Dewey, wie sie von dem Internationalen Bureau für Bibliographie in Brüssel für die Eisenbahnfachwissenschaften entwickelt worden ist.

Diese Einteilung gliedert alles menschliche Wissen in 10 mit den Ziffern 0 bis 9 bezeichnete Klassen, die je nach Bedarf weiter in zehnteilige Abteilungen und Unterabteilungen zerlegt werden, und die sich nun durch einige Zahlen kurz und klar bezeichnen lassen. Nach der der Schrift als Anhang beigegebenen bibliographischen Einteilung bezeichnen beispielsweise in der Zahl 656 281 die einzelnen Ziffern Klasse, Abteilung und Unterabteilungen der allgemeinen Dezimaleinteilung wie folgt:

- 6 angewandte Wissenschaften,
- 5 Handel. Beförderungswesen,
- 6 Beförderungswesen. Technischer und kaufmännischer Betrieb der Eisenbahnen,
- 2 Beförderung auf Eisenbahnen,
- 8 Unfälle,
- 1 Entgleisungen.

Ein alphabetisches Verzeichnis der Gegenstände mit der ihnen zukommenden Dezimalzahl schließt sich der bibliographischen Einteilung an und macht ihre Anwendung mühelos.

Der Verfasser will dahin wirken, daß alle technischen Veröffentlichungen dies System annehmen, daß jedem Buch ein einseitig mit seinem

Titel und kurzer Inhaltsangabe bedrucktes Blatt, und jeder Zeitschriftenlieferung ein Inhaltsverzeichnis beigegeben wird, das die Dezimalbezeichnungen enthält, zerschnitten und aufgeklebt werden kann. Gelingt dies, so werden sich ohne Schreiberei besonders die in den verschiedenen Zeitschriften zerstreut vorhandenen, denselben Gegenstand betreffenden Aufsätze bibliographisch leicht vereinigen und nutzbar machen lassen, wodurch die Zeitschriftenliteratur an Bedeutung erheblich gewinnen wird.

Die Bestrebungen des Verfassers sind zweckmäßig und verdienen volle Anerkennung; möchte er überall das nötige Entgegenkommen finden.

Gr.

ÜBERSICHT

der

neuesten Hauptwerke über Eisenbahnwesen und aus verwandten Gebieten.

- Bach, C.** Die Materialprüfungsanstalt der Königlich Technischen Hochschule Stuttgart. Berlin 1908.
- Byers, M. L.** Economics of railway operation. New York, Engineering News Publishing Co.
- Daggert, Stuart.** Railroad reorganization. Boston and New York. 1908.
- Dannenbaum, Ad.** Die Dampfmaschine und ihre Steuerung. München und Berlin. 1908.
- Dewsnup, Ernest Ritson.** Railway organization and working. Chicago 1906. The University of Chicago Press.
- Dix, A.** Afrikanische Verkehrspolitik. Berlin 1907.
- v. Emperger, F., Dr. Ing.** Handbuch für Eisenbetonbau. 3. Band. 3. Teil: Brückenbau und Eisenbahnbau. — Anwendungen des Eisenbetons im Kriegsbau. Berlin 1908.
- Guillery, C.** Bau der Eisenbahnwagen und ihre Unterhaltung im Betriebe. Hannover 1908.
- Haines, Henry S.** Railway corporations as public servants. New York 1907. The Macmillan Company.
- Handbuch der Ingenieurwissenschaften.** 5. Teil: Der Eisenbahnbau. 6. Band. Betriebseinrichtungen. 1. Lieferung: Mittel zur Sicherung des Betriebes. Leipzig 1908.
- von Hanffstengel, G.** Die Förderung von Massengütern. I. Band: Bau und Berechnung der stetig arbeitenden Förderer. Berlin 1908.
- Kent, Percy Horace.** Railway enterprise in China. An account of its origin and development. With maps. London, Edward Arnold, 1907.
- Kersten, C.** Der Eisenbetonbau. Ein Leitfaden für Schule und Praxis. Teil I: Ausführung und Berechnung der Grundformen. 5. Auflage. Berlin 1908.

- Lederer, Arthur, Dr. Ing. und Wolle, Rud.** Analytische Ermittlung und Anwendung von Einflußlinien einiger im Eisenbetonbau häufig vorkommender statisch unbestimmter Träger. Berlin 1908.
- Lexikon der gesamten Technik und ihrer Hilfswissenschaften.** Im Verein mit Fachgenossen herausgegeben von Otto Lueger. Zweite Auflage. Sechster Band: Kupplungen bis Papierfabrikation. Stuttgart und Leipzig.
- Logan, G. Mc Pherson.** The Working of the Railroads. New York 1907. Henry Holt & Co.
- Morette, Albert.** L'Ouest, faut-il racheter? Paris 1908. V. Giard & E. Brière.
- Möhring, A.** Die Simplonbahn. Eine verkehrswirtschaftliche Studie. Bern 1907.
- Rinkel, R.** Einführung in die Elektrotechnik. Leipzig 1908.
- Schaper, G.** Eiserne Brücken. Ein Lehr- und Nachschlagebuch für Studierende und Konstrukteure. Berlin 1908.
- Scheibner, S.** Schranken und Warnungstafeln. Leipzig 1908.
- Übersichtskarte der Eisenbahnen Deutschlands** nebst einem Verzeichnis der deutschen Eisenbahnen und ihrer Stationen sowie einer Sammlung von Übersichtsplänen wichtiger Abzweigungsstationen der Eisenbahnen Deutschlands. Bearbeitet im Reichseisenbahnamt. Berlin 1908.
- Vater, R.** Hebezeuge. Das Heben fester, flüssiger und luftförmiger Körper. Leipzig 1908.
- Warneyers Jahrbuch der Entscheidungen.** Ergänzungsband. Heft 4 u. 5. Leipzig. Mai, Juni 1908.

Zeitschriften.

- The Annals of the American Academy of Political and Social Science.** Philadelphia.
- Band 31. No. 3. Mai 1908.**
Control of municipal public service corporations.
- Der Bote für Finanzen, Industrie und Handel.** (Wjestnik Finansow, promyshlennosti i torgowli). St. Petersburg. (In russischer Sprache.)
- 1908. Heft 12–21.**
(Heft 12:) Zur Frage der russisch-mexikanischen Handelsbeziehungen. — (Heft 13:) Naphthaunternehmungen im Ferghanagebiete. — Über den Beitritt Rußlands zur Brüsseler Konvention. — Die Hamburg-Amerika Linie und der Norddeutsche Lloyd. — (Heft 14:) Was kosten der Bakumer Naphthaindustrie die Arbeiter? — Der derzeitige Zustand unserer inneren Wasserwege und die erforderlichen Maßnahmen zu ihrer Verbesserung. (Ein Teil der Denkschrift zum Budget des Ministeriums der Verkehrsanstalten.) — Gefrieranlagen in Rußland (Fortsetzung). — (Heft 15 u. 16:) Der Getreidehandel und die Getreideversorgung im Jahre 1907. — (Heft 17 u. 18:) Der auswärtige Handel Rußlands mit Westeuropa. — (Heft 17 u. 19:) Übersicht über das wirtschaftliche Leben Frankreichs im Jahre 1907. — (Heft 18:) Zehn Jahre zollfreier Einfuhr von Seeschiffen. — (Heft 19:)

Die Eisenindustrie im Jahre 1907. — (Heft 20:) Die Naphthaindustrie im Jahre 1907. — (Heft 21:) Die Ernte im Jahre 1907. — Die Entwicklung von Handel und Industrie in Sibirien.

Der Bote für die Verkehrsanstalten. (Wjestnik Putei Ssoobschtschenija). St. Petersburg. (In russischer Sprache.)

1908. Heft 12—21.

(Heft 13:) Die ersten vom Ministerium der Verkehrsanstalten veranstalteten Kurse über Elektrotechnik. — (Heft 14—17:) Die Pensionskasse der Ingenieure der Verkehrsanstalten im Jahre 1905. — (Heft 19:) Lage der Rechtspflege im Gebiete des enteigneten Landes an der Chinesischen Ostbahn. — (Heft 21:) Der elfte internationale Schiffahrtskongreß in St. Petersburg.

Bulletin des internationalen Eisenbahnkongreß-Verbandes. Brüssel.

Band 22. No. 5. Mai 1908.

Bemerkungen zu dem internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr. — Elektrisierung der Eisenbahn in Melbourne. — Neue Friskowerkstätten. — Das Feld für die Elektrizität bei Dampfisenbahnen. — Die Leistungsfähigkeit der Lokomotiven in Abhängigkeit von ihren baulichen Hauptverhältnissen und der Fahrgeschwindigkeit. — Die Unterhaltung der Eisenbahngleise in Kurven.

No. 6. Juni 1908.

Der Ursprung der Überhitzer mit U-förmigen Überhitzerröhren innerhalb der Heizröhren. — Ursachen von Fehlern und Brüchen stählerner Radreifen. — Die Elektrisierung der Rochester-Division der Eriebahn. — Erfahrungen über Unterlagsplatten aus elastischem Material als Zwischenlagen beim Eisenbahnoberbau. — Neuzeitliche Formen für Bahnhofs-Vor- und Einfahrsignale. — Zusammenhang zwischen Leistungsfähigkeit und Zugfolge einer Stadtbahn. — Neuere Drehscheiben. — Die Aufsicht der Regierung über die Finanzwirtschaft der Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten.

Deutsche Bauzeitung. Berlin.

42. Jahrgang. No. 37. Vom 6. Mai 1908.

Der Umbau des Hauptbahnhofs Nürnberg (Schluß in No. 44 vom 30. Mai 1908).

No. 45. Vom 3. Juni 1908.

Die Frage der Einführung des elektrischen Betriebes auf den bayerischen Staatsbahnen.

Deutsche Eisenbahnbeamtenzeitung. Stuttgart.

XI. Jahrgang. No. 17—25. Vom 23. April bis 18. Juni 1908.

(No. 17 u. 18:) Die Staatsbahn Swakopmund — Windhuk in den ersten Tagen des Hereroaufstandes im Jahre 1904. — (No. 19:) Zur Frage der Beamtenausschüsse. — (No. 20:) Vom dienstlichen Ansehen und der Leutebehandlung. — (No. 21:) Ist der Empfänger berechtigt, die Berücksichtigung des Gutes vor Einlösung des Frachtbriefes zu verlangen? —

(No. 22 u. 23:) Die neuen Balkanbahnen. — (No. 24:) Verkehrsgeographie und Eisenbahnbeamte. — (No. 25:) Die Organisation des Beamtenkörpers der württembergischen Eisenbahnverwaltung.

Dinglers polytechnisches Journal. Stuttgart.

89. Jahrgang. Band 323. Heft 18—22. Vom 2.—30. Mai 1908.

Wirkungsweise und Antrieb der Eisenbahngeschwindigkeitsmesser.

Heft 20—22. Vom 16.—30. Mai 1908.

Der heutige Stand der Motorfahräder.

The Economist. London.

Band 66. No. 3373. Vom 18. April 1908.

London underground Railways. — Half a century of British Railways.

No. 3374. Vom 25. April 1908.

Railways and cooperation.

No. 3375. Vom 2. Mai 1908.

American Railroad position.

L'Economiste français. Paris.

36. Jahrgang. 1. Bd. No. 20. Vom 16. Mai 1908.

Les chemins de fer d'Alsace-Lorraine.

No. 21. Vom 23. Mai 1908.

Les nouvelles et décisives raisons contre le rachat des chemins de fer de l'ouest.

No. 22. Vom 30. Mai 1908.

Le mouvement économique et social aux États-Unis: les effets de la crise sur les chemins de fer américains.

No. 23. Vom 6. Juni 1908.

La discussion au Sénat sur le projet de rachat des chemins de fer de l'Ouest.

Eisenbahn und Industrie. Wien.

4. Jahrgang. No. 8. Vom 20. April 1908.

(u. No. 9:) Der elektrische Vollbahnbetrieb. — (u. No. 9—11:) Überblick über die Nationalökonomie des Verkehrswesens. — Bau und Betrieb der schmalspurigen Eisenbahnen.

No. 9. Vom 6. Mai 1908.

Die Kilometerhefte der badischen Eisenbahnen.

No. 10. Vom 20. Mai 1908.

Nordbahn und Donau-Oderkanal.

No. 11. Vom 6. Juni 1908.

Der militärische Schutz der Eisenbahnen. — Die Kohlenfrage im Budget der österreichischen Staatseisenbahnen und der elektrische Betrieb. — Die Eisenbahnen der Erde.

Das Eisenbahnblatt. (Järnbanblad.) Stockholm.

1908. No. 7—10.

(No. 7:) Några anteckningar om resgodshandlingen in Tyskland (Fortsetzung aus No. 6). — Rangertjänsten å de större tyska persongårdarna.

— Smalspårig järnväg från Färgelanda öfver Venersborg till Alingsås. — Järnväg mellan Mellerud och Billingsfors. — (No. 8:) De internationella konferenserna för teknisk enhet inom järnvägsväsendet. — Administrationen å centralstationen i Dresden. — Inlandsbanans slutpunkt vid Västerhafvet. — En vattenväg öfver Alperna. — Trafikuppgifter om järnvägarna i Forenta Staterna under 1907. — Från Japans järnvägar. — (No. 9:) Sverige. Nya sofvagnar vid statens järnvägar. — Järnvägslinje från Moskwa till Kalkutta. — (No. 10:) Ångfärjeforbindelsen Trelleborg—Sassnitz samt några uppgifter rörande de nya ångfärjorna. — Sverige. Statens järnvägstrafiks pensionsanstalter. — Stockholms bangårdsfråga. — Utfartsbanor till hafskusten från statsbanan genom Bohuslän.

Das Eisenbahnwesen (Sheljesnodoroshnoje Djelo). St. Petersburg. (In russischer Sprache.)

1908. Heft 9—16. Jahrgang XXVII.

(Heft 9 u. 10:) Die Theorie über die vorteilhafteste Zugbeförderung auf eingleisigen Eisenbahnen. — (Heft 11 u. 12:) Motorwagen auf der Stille-Ozeaneisenbahn in den Vereinigten Staaten. — Zur Frage der elektrischen Zugkraft bei schweren Zügen. — Kurzer Überblick über die Frage der Beleuchtung von Eisenbahnzügen. — (Heft 13:) Neue Eisenbahnen in Sibirien. — Über den inneren Ausbau der Personenwagen zur Verbesserung der hygienischen und sanitären Zustände während der Reise. — (Heft 14:) Der Motoromnibus als Verkehrsmittel. — Amtliche Organisation eines Warnungsdienstes für die Eisenbahnen in bezug auf atmosphärische Niederschläge. — (Heft 15 u. 16:) Die Bewerbung eines ausländischen Syndikats um den Bau der sibirischen Aljaskaeisenbahn und um Bahnen in Aljaska. (Vortrag von Loicq de Lobel am 12. März 1906 in der VIII. Abteilung der Kaiserlich russischen technischen Gesellschaft. Mit einer Karte von Asien und dem Norden Amerikas.)

Elektrische Kraftbetriebe und Bahnen. Berlin-München.

6. Jahrgang. Heft 12. Vom 24. April 1908.

Die 15 000-Volt-Wechselstrombahn Seebach—Wettingen.

Heft 13, 14 u. 16. Vom 4. u. 14. Mai und 4. Juni 1908.

Über die Einführung des elektrischen Betriebes auf den bayerischen Staatseisenbahnen. — (Heft 13:) Zur Berliner Verkehrsfrage.

Heft 15. Vom 23. Mai 1908.

Bemerkungen über die Kommutierung und die Spannungsempfindlichkeit von Wechselstrom-Kollektormotoren für Vollbahnbetrieb. — Die Münster-Schluchtbahn.

Elektrotechnische und polytechnische Rundschau. Potsdam.

25. Jahrgang. Heft 19. Vom 7. Mai 1908.

Wechselstrom-Serienmotor für Schmalspurbahnen. — (u. No. 21:) Zum Verhalten des eisernen Oberbaues in Tunnelanlagen und deren künstliche Entlüftung.

Heft 21. Vom 22. Mai 1908.

Die Umwandlung der niederösterreichischen Landesbahn St. Pölten—Maria-Zell für den elektrischen Betrieb.

Heft 23. Vom 4. Juni 1908.

Betrachtungen und Vergleiche über neuere Schienenstoßverbindungen für Rillenschienen.

Elektrotechnische Zeitschrift. Berlin.

29. Jahrgang. Heft 17. Vom 23. April 1908.

Die erste Wechselstromlokomotive auf der preußischen Staatseisenbahn.

Heft 21 u. 22. Vom 21. u. 28. Mai 1908.

Die Einphasenbahn Seebach—Wettingen.

Heft 23. Vom 4. Juni 1908.

Die Versuche mit elektrischem Betrieb auf den schwedischen Staatsbahnen.

Engineering. London.

Band 85. No. 2207—2214. Vom 17. April bis 5. Juni 1908.

(No. 2208:) The new Australian mail contract. — Laminated springs for private owners' wagons. — (No. 2209:) The Quebec bridge disaster. — (No. 2210:) High-capacity wagons for Indian broad-gauge Railways. — French Railway legislation. — New standard rails of the Pennsylvania Railroad system. — (No. 2212:) The rating of light Railways and tramways. — The port of London bill. — (No. 2213:) Russian Railways and waterways. — First-class dining-car for the Lancashire and Yorkshire Railway Company. — (No. 2214:) High-capacity wagons for Indian broad-gauge Railways. — The French Railway companies and the state.

Engineering News. New York.

Band 59. No. 15 bis 22. Vom 9. April bis 28. Mai 1908.

(No. 15:) Failure of an old Railway bridge in France. — A special signal to indicate fires or washouts at Railway trestles. — (No. 16:) A large wooden trestle at Mc Gill, Nevada. — Notes on the design and performance of locomotive coaling and ash-handling plants. — The wreck of the Quebec bridge and the stresses in the bridge-appendices 12 and 14 of the Quebec bridge commission's report. — The new steel specifications of the Pennsylvania Railroad. — (No. 17:) A German Railway viaduct of cantilever construction with novel hinge detail. — (No. 19:) The Sangamon river reinforced-concrete bridge on the Wabash Railway. — (No. 20:) The management of the black locust plantations of the Pennsylvania Railroad. — New rail sections and rail specifications of the American Railway association. — (No. 21:) The cost of narrow-gauge Railways in Africa. — The Holman water-softening apparatus, Pennsylvania lines. — (No. 22:) The comparative economy of Railway and water transportation.

Le Génie Civil. Paris.

Band 52. No. 26. Vom 25. April 1908.

Le Métropolitain de Paris. Traversée de la Seine par la ligne No. 4.

Band 53. No. 1. Vom 2. Mai 1908.

Les nouvelles lignes de chemins de fer dans les alpes autrichiennes.

No. 3 u. 4. Vom 16. u. 23. Mai 1908.

Camions automobiles, système Berliet. — Le rachat du réseau des chemins de fer de l'ouest.

No. 4. Vom 23. Mai 1908.

La station centrale d'électricité de l'énergie électrique du nord de la France.

No. 6. Vom 6. Juni 1908.

Le remplacement des travées métalliques d'un pont de chemin de fer sur l'Elbe près de Magdebourg. — Le réveil de la navigation intérieure en France.

Giornale del Genio Civile. Rom.

Jahrgang 46. Januar 1908.

Le ferrovie dello Stato nel secondo anno di esercizio.

Februar 1908.

Il ponte sul fiume San Lorenzo presso Quebec. — Ferrovia elettrica Barcelona—Sarrià. — Le nuove tariffe per viaggiatori sulle ferrovie italiane. — Come si calcola l'utilità di una nuova via di comunicazione.

März 1908.

Il ponte sul Reno fra Homberg e Ruhrort.

April 1908.

La galleria di Gattico della ferrovia Santhià—Borgomanero—Arona.

Glasers Annalen für Gewerbe und Bauwesen. Berlin.

Band 62. Heft 9. Vom 1. Mai 1908.

Theoretische Betrachtungen über die Schwingungen von schnellfahrenden D-Zugswagen und deren praktische Messung. — Widerstand der Eisenbahnfahrzeuge in Gleisbögen.

Heft 10. Vom 15. Mai 1908.

Die Lokomotiven auf der Mailänder Ausstellung 1906. — Innere Einrichtung und Betrieb des Werkstätten-Hauptmagazins in Opladen. — Umgebungsbremse für Motordrehgestelle.

Heft 11. Vom 1. Juni 1908.

Gewichte von Stadtbahnzügen. — Zur Entstehungsgeschichte der Stadt- und Vorortbahnen in Hamburg.

L'industrie des tramways et chemins de fer. Paris

2. Jahrgang. No. 4. April 1908.

Le chemin de fer de la Birse.

L'ingegneria ferroviaria. Rom.

5. Jahrgang. No. 9. Vom 1. Mai 1908.

La trazione elettrica monofase sulla linea Seebach—Wettingen delle ferrovie federali Svizzere (Fortsetzung in No. 10—12). — Le concessioni ferroviarie all'industria privata (Fortsetzung in No. 10).

No. 10. Vom 16. Mai 1908.

Una delle lacune dell'importante progetto di legge del On. Bertolini sul programma ferroviario. — Per un razionale computo dei freni nei treni non serviti con freno continuo.

No. 11. Vom 1. Juni 1908.

Considerazione intorno alla misura delle tariffe per il trasporto dei viaggiatori sulle ferrovie, esaminata in relazione colla portata e colla utilizzazione delle carrozze nei treni (Fortsetzung in No. 12). — Venezia e le sue vie di penetrazione nel continente (Fortsetzung in No. 12).

Supplementheft zu No. 11. Vom 13. Juni 1908.

Il disegno di legge dell' On. Bertolini sulle concessioni e costruzioni di ferrovie con le modificazioni concordate con la commissione parlamentare.

Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik. Jena.**Band 35. Heft 6. Juni 1908.**

Zur Reform der Binnenschiffahrtsstatistik im Deutschen Reich.

The Journal of Political Economy. Chicago.**Band 16. No. 4. April 1908.**

City competition in Railroad rate making.

Journal of the Western Society of Engineers. Chicago.**Band 13. No. 1. Februar 1908.**

The Railway track of the past and its possible development in the future.

Mitteilungen des Vereins für die Förderung des Lokal- und Straßenbahnwesens. Wien.**16. Jahrgang. Heft 3. März 1908.**

Über die Diskussion des internationalen Eisenbahnkongresses in Washington 1905, betr. die Organisation eines ökonomischen Betriebes auf Hauptbahnlinien mit schwachem Verkehr und auf Sekundärbahnen. — Die Waldbahn Sokoliki—Stuposiany.

Heft 4. April 1908.

Österreichische Eisenbahnstatistik für das Jahr 1906. — Elektrische Bahn Mattuglie—Abbazia—Lovrana.

Heft 5. Mai 1908.

Stand, Leistungen und finanzielle Ergebnisse der Kleinbahnen im Deutschen Reiche für das Jahr 1906. — Die schmalspurige Bahn Sierra-Leone.

Notizblatt der Kaiserl. russischen technischen Gesellschaft (Sapiski imperatorskawa russkawa technitscheskawo obschtschestwa). St. Petersburg. (In russischer Sprache.)**XLII. Jahrgang. 1908. No. 1–3.**

(No. 1:) Naphtha im Gebiete der Uchta. — Schmieden und Schweißen von Metallen im Gasgebläse. — (No. 2:) Eisen-Steinbauten und deren Widerstand bei Erdbeben. — Die Kohlenindustrie Sibiriens und die Eisenbahnwirtschaft. — Die wichtigsten Aufgaben der künstlichen Beleuchtung. — Die kulturelle und technische Bedeutung der Beleuchtung. — (No. 3:) Die Früchte der Schutzpolitik auf dem Gebiete der Bahnbauindustrie. — Zur Frage der chemischen Zusammensetzung von Schmiermitteln. — Die Gebührentaxe für technische Leistungen. — Die internationale Ausstellung von Apparaten zur Beleuchtung und Erwärmung,

eingrichtet von der kaiserlich russischen technischen Gesellschaft in St. Petersburg.

Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens. Wiesbaden.

45. Band. Heft 9. Vom 1. Mai 1908.

Die Hallen der Lokomotivwerkstatt Schneidemühl. — (u. Heft 10:) Die vermessungstechnischen Grundlagen der Eisenbahnvorarbeiten in der Schweiz. — Die Lokomotivhebevorrichtung auf dem Werkstättenbahnhofe der sächsischen Staatseisenbahnen in Engelsdorf. — Der Wagenbau auf der Ausstellung in Mailand 1906 (Fortsetzung in Heft 10–12).

Heft 10. Vom 15. Mai 1908.

(u. Heft 11:) Die Lagerung und Befestigung der Schienen auf kiefernen Schwellen. — (Heft 10:) Einige Oberbaufragen. — Dampfwaterableiter „Vulkan“. — Elastische Stoßverbindung mit gesprengten Laschen.

Heft 11. Vom 1. Juni 1908.

Die Betriebswerkstätte Kempten. — Gleislose Züge und die Zugbildung von Renard (Schluß in Heft 12).

Heft 12. Vom 15. Juni 1908.

Widerstände der doppelten Drahtleitungen für Weichen und Signale. — Die erste Crampton-Lokomotive der badischen Staatseisenbahnen.

Österreichische Eisenbahnzeitung. Wien.

31. Jahrgang. No. 15–18. Vom 1. Mai bis 15. Juni 1908.

(No. 15 u. 16:) Der Donau-Oder-Kanal. — (No. 15:) Der Kampf gegen die Tuberkulose im Eisenbahnbetrieb. — (No. 16:) Durchgehende Bremsen bei Güterzügen. — (No. 17 u. 18:) Städtische und private Straßenbahnen in Österreich.

Österreichisch-ungarisches Eisenbahnblatt. Wien.

13. Jahrgang. No. 17–25. Vom 23. April bis 18. Juni 1908.

(No. 17:) Eine Neuerung auf dem Gebiet des Eisenbahnoberbaus. — Österreichische Eisenbahnstatistik für das Jahr 1906. — (No. 18:) Lokomotivfeuerung mit Heizöl. — (No. 19 u. 20:) Die Wasserstraßen. — (No. 19:) Eisenbahnminister Dr. v. Derschatta über die Elektrisierung der Stadtbahn und den Bau der Alpenbahnen. — Kaiser Ferdinands-Nordbahn. — (No. 20:) Wiener Verkehrsfragen. — (No. 22 u. 25:) Die Verstaatlichung der böhmischen Nordbahn. — (No. 23:) Die österreichischen Bahnen niederer Ordnung. — (No. 24:) Die österreichische Eisenbahnpolitik.

Railroad Gazette. New York.

Band 44. No. 16. Vom 17. April 1908.

The Erie saved from receivership. — The new Pennsylvania rail sections. — The flat-spot limit on car wheels. — How the States make interstate rates. — Reinforced concrete trestle on the Burlington. — The Pennsylvania new rail sections and specifications. — New rails for the Canadian Pacific. — The last of a famous class. — Kansas City terminals of the Missouri, Kansas and Texas. — An Italian unit of locomotive performance. — Block signals on the Railroads of the United States, January 1, 1908. — Rail committee of the maintenance of way association.

No. 17. Vom 24. April 1908.

The use and misuse of coal. — Written examinations on train rules. — Railroad short-term notes. — Train accidents in march. — New automatic block signals on the Erie. — The Washington, Baltimore and Annapolis. — Special shape tool steel. — Two freight bills of 1858. — The source of internal tire defects. — Interborough-metropolitan organization. — The wreck of the Quebec bridge. — New signals at Broad Street station. French Railroads in 1905 and 1906.

No. 18. Vom 1. Mai 1908.

Movement for higher freight rates. — Metal and reinforced concrete ties. — American Railway Association. — Westinghouse gas engine. — Bergen hill tunnels of the Pennsylvania. — Ottawa Union passenger station. — Metal draft frame for wooden cars. — Report on standard rails. — Colonel Yorke on Shrewsbury derailment. — Effect of 16 hour-law on trainmen. — Standards.

No. 19. Vom 8. Mai 1908.

The strength of culvert pipe. — Piece work and premium work. — Raritan river bridge; New York and Long Branch Railroads. — Six great cantilever bridges. — Single-phase equipment for the Richmond and Chesapeake Bay. — Concrete coal trestle and ash handling plant. — Construction of the Michael station of the Paris metropolitan subway. — Ten-wheel passenger locomotive for the Frisco. — An engineering department filing system. — Refrigeration in transportation of fruit. — Existing and projected Railroads in China. — Traffic arrangements in Japan. — Car surpluses and shortages to April 15. — Freight car balance and performance for December 1907.

No. 20. Vom 15. Mai 1908.

The Massachusetts trolley decision. — Starting piece work. — Heavy tank switching locomotive for the Great Central Railway. — Erie terminal improvements, Jersey City. — The Shanghai Nanking Railroad. — Protecting wetcuts in India. — Mountain Railroad location. — New Mexican Central organization. — Railway signal association. — Block signaling by the train dispatcher. — Railroad regulation. — Car surpluses and shortages, April 29. — Transportation on the great lakes.

No. 21. Vom 22. Mai 1908.

Strict construction of safety appliance law. — Secondary street Railway financing. — Train accidents in April. — A locked cabinet for train orders. — The Minneapolis freight station of the Wisconsin Central. — Rail section tracing machine. — The Thames tunnel. — Reinforced concrete overgrade highway crossings. — Repairing a dike on the Southern Railway. — Accident bulletin No. 26. — The exchange settlement for cars. — Rebates and the steel industry. — The municipality and public utilities. — Freight car efficiency. — How can the Railroads best serve the public?

No. 22. Vom 29. Mai 1908.

Northern securities and the New Haven. — How to reduce damage claims. — The nature of a public service. — London underground

electric Railways. — Westinghouse double-flow steam turbines. — Strang gas-electric car Irene. — Mikado locomotive for the Kentucky and Tennessee Railway. — Old and new interlocking at Batavia. — New union station of the New Orleans terminal company. — Reinforced concrete bridge over the Sangamon river. — The legal height of freight car couplers. — Car surpluses and shortages, May 13. — The capacity of the interborough subway.

Die Railroad Gazette ist vom 1. Juni 1908 an mit dem Railway Age zur Railroad Age Gazette verschmolzen worden.

Railroad Age Gazette. New York.

Band 45. No. 1. Vom 5. Juni 1908.

The Railroads of the world. — The duty of the Railroad Age Gazette — Three years' progress in signaling. — Dutch Kills interlocking. — Preventable wastes and losses on Railroads. — The Sellers' driving wheel lathe. — Reinforced concrete work on the Atlanta, Birmingham and Atlantic. — The life of steel ties. — The Gisholt big bore lathe. — Scherzer bascule span at Cleveland. — Freight cars in service in the United States. — Cost of labor in Railroad construction. — Reducing per diem charges upon freight cars. — International boiler makers' association. — Exhibits at the general foremen's convention. — Railroad cost accounting. — Locomotive building in Switzerland. — Locomotive repairs. — Relation of rates to commodity costs.

No. 2. Vom 12. Juni 1908.

Comparative cost of repairing steel and wooden cars on the Harriman lines. — Car clearances. — The disposition of light freight cars. — Cars for the Virginia business. — Norfolk and Western coal and coke cars. — Coal cars of the Chesapeake and Ohio. — Standard freight car, Virginian Railway. — Reinforced light wooden cars on the Santa Fé. — A new car ventilating device. — 30-ton steel underframe stock car. — Cast-iron wheels. — 50-ton steel gondola for the Burlington. — 100 000-lb. steel ore car. — New design standard steel coach. — Car surpluses and shortages. — Repairing steel cars. — Railroad cost accounting. — New York Central unit train service. — Washington union station.

The Railway Age. Chicago.

Band 45. No. 16–22. Vom 17. April bis 29. Mai 1908.

(No. 16:) Restraining advances and reduction of rates. — New interpretations of the safety appliance laws. — The banker and the mending of Railway credit. — Lucius Tuttle on regulation of capital issues in Massachusetts. — (u. No. 17, 18, 20–22:) Railway affairs at the national capital. — Rail sections and specifications of the Pennsylvania system. — Block signals on the Railroads of the United States January 1, 1908. — The „mania of irregularity“. — The strang gas-electric motor car. — Sterling employers' liability bill. — Railway conventions for 1908. — Wood creosoting practice. — New departments. — (No. 17:) Policy of the Oklahoma

commission. — Draft gear and friction buffers. — (u. No. 18:) Reconstruction work on the Cincinnati New Orleans and Texas Pacific. — Union terminal at Washington, D. C. — Main power plant. — Uniformity of operation necessary to uniformity of accounts. — The relation between the banker and the engineer. — Idaho and Washington Northern Railroad. — (No. 18:) Regulation by commission. — Depreciation in Railway accounting. — American creosote works. — Pacific locomotive for the New York Central. — Standard rail and wheel sections. — American Railway Association. — Standard location for third. — Rail working conductors. — Practical versus theoretical Railway regulation. — (No. 19:) Mechanical draft for locomotive boilers. — Proposed amendment to the Sherman law. — Railway officials and Railway regulation. — Prairie locomotive for the Wabash. — Freight rate complaints under the Hepburn Act. — Meeting of accounting officers. — The Burlington tie-preserving plant at Godesburg. — The Shrewsbury accident report. — Railway conventions for 1908. — (No. 20:) High-speed steel and machine tool design. — Fighting proposed advances in rates. — (No. 20:) Interstate Commerce Commission accident bulletin 26 for last quarter of 1907. — Waterproofing bridge floors. — Work of Interstate Commerce Commission under Hepburn act. — Pacific and consolidation locomotives for the Santa Fe. — Twenty-five pointers to the yardmaster. — Preservation of Railroad ties. — Railway signal association. — Accident bulletin of the Indiana Railroad Commission for first quarter of 1908. — Stock car for the Buenos Aires Great Southern. — Railway conventions for 1908. — Railroad accounting and government supervision. — Safe delivery of train orders. — Waterbury improvements of the New Haven. — (No. 21:) Prices and changes in freight rates. — Conservation of the national resources. — Wisconsin Central freight station in Minneapolis. — Experiments with Railway signal lights upon persons having normal and abnormal color sense. — Consolidation locomotive for the Delaware and Hudson. — Shippers' convention on proposed advance in freight rates. — Jersey City terminal improvement of the Erie. — Railway accounting expense due to interstate and State commission orders. — Shall Railways advance rates or reduce wages? — Freight car efficiency. — Tests of reinforced concrete beams. — The ABC system of train dispatching. — Interstate Commerce Commission accident bulletin No. 26. — (No. 22:) Reorganization of the Railway associations. — Legitimate Railway rebates. — Cutting metals with the oxy-hydrogen blow pipe. — Central South African Railways. — Progress of the Kansas City, Mexico and Orient. — Mikado locomotive for the Kentucky and Tennessee Railway. — New bridge over the Nile at Cairo. — Trainshed of the new Lackawanna terminal at Hoboken. — Double-flow steam turbines for the Pittsburg Railways company. — Railway storekeepers' association. — The storekeepers' function. — International Railway general foremen's association.

The Railway Engineer. London.

Band 29. No. 340. Mai 1908.

Lighting incandescent gasburners simultaneously and instantly; Eastern Railway of France. — Johnson's „All Electric“ point and signal apparatus.

— Rapid-acting vacuum-brakes. — Erection of bridges. — Strang gas-electric rail motor car. — King Edward VII. Bridge, Newcastle-Tyne. — Locomotive journals and bearings. — Third class corridor carriages and brakes; Cambrian Railways. — Destruction of arch bridges. — 30-ton trolley; Caledonian Railway. — The Netravati bridge at Mangalore. — The locomotive from cleaning to driving. — Operating signals on locomotives.

No. 341. Juni 1908.

Lane's pressed-steel corrugated wagon door. — Board of trade returns as to failures of rolling stock and rails. — One-wire three indication block instrument, Moore and Powles' patent. — Sleeping saloons, London and South Western Railway. — The Curzon bridge of Allahabad. — Compound tank engines in France. — Operating signals on locomotives. — Rapid-acting vacuum automatic brake, Austrian Imperial State Railways. — 3rd class corridor carriages and brakes, Cambrian Railways. — Locomotive journals and bearings. — Distribution of current to trains on electric Railways.

The Railway News. London.

Band 89. No. 2311—2319. Vom 18. April bis 13. Juni 1908.

(No. 2311:) North-Eastern Railway: Threatened strike. — New bridge at Newcastle. — American Railroad statistics. — Railway conciliation boards. — Railway accidents in 1907. — Underground electric Railways of London. — American Railroad outlook. — Mr. Lloyd George on British Railways and London docks. — Channel tunnel. — (No. 2312:) Easter Holiday traffic. — Railway benevolent institution. — Amalgamated society of Railway servants. — Shrewsbury Railway accident. — Railway superannuation funds. — Railway capital charges. — (No. 2314:) Loads of exceptional length. — New signal on Caledonian. — Port of London bill. — Swansea new dock. — Traffic relation of Railways. — New Railways in Queensland. — (No. 2315:) State-owned Railways. — Daylight bill and Railways. — (und No. 2316 u. 2317:) Royal commission on canals and waterways. — Construction and demolition of tunnels. — Handling rails with a locomotive derrick. — Erection of French river bridge. — High-speed boiler-shell drilling machine. — Coal handling plant for Railways. — Increased weight of locomotives. — Machine tools in Railway workshops. — Failure of steel rails. — (No. 2316:) Railwaymen's hours of duty. — Midland Railway extension. — (und No. 2317:) High capitalisation of British Railways. — (No. 2316:) Fatal accidents for April. — Mexican Southern Railway. — Railway bills in parliament. — South African Railways. — Light Railways in 1907. — (No. 2317:) Bicycles as luggage. — Cheap trains bill. — Railways of India. — Great Eastern and its employees. — Whitsun Holiday arrange. — Organisation of agriculture. — New South Wales Government Railways. — Nationalisation of Railways. — (No. 2318:) Light Railways. — Railway returns of the United Kingdom. — Railway nationalisation. — Long service on British Railways. — Responsibility of parliament. — Indian Railway finance. — (No. 2319:) Combination by British Railway companies. — Great Northern, Great

Central and Great Eastern working agreement. — Railway boards of conciliation. — Midland Railway and the amalgamated society of Railway servants. — Great Western versus Midland Railway. — Indian Railway management.

Railway World. Philadelphia-New York.

Band 52. No. 15–22. Vom 10. April bis 29. Mai 1908.

(No. 15:) The financial solidity of the Illinois Central. — Advantages of Railway unification and consolidation. — Transportation and the traffic club. — Railway dividends and Railway surplus. — (No. 16:) How the states make interstate rates. — (No. 17:) The necessity of higher class rates. — The financial position of the St. Paul. — The world's earlier commerce and the methods of its distribution. — (No. 18:) Commissioner Decker on Railway regulation. — Who will pay the advance in freight rates? — Prosperity and the Railroads. — Industrial possibilities of the St. Paul extension. — The Railroad situation of to-day. — Practical versus theoretical Railway regulation. — (No. 19:) Status of proposed rate advance. — The situation of the coal roads under the Hepburn law. — An endorsement of higher freight rates. — Railway legislation and its effect upon national prosperity. — Increased prices versus transportation charges. — Is the Hepburn law unconstitutional? — (No. 20:) The channels of traffic. — Reinforced concrete in Railroad work. — (u. No. 21:) The week in Railway finance. — (No. 21:) The freight rate structure. — Record of Railroads. — (No. 22:) Why the carriers advocate an advance in freight rates. — The Interstate Commerce Commission under the Hepburn law. — The traffic club, the shipper and the Railroad.

Revue d'économie politique. Paris.

22. Jahrgang. No. 4. April 1908.

Les conséquences financières du rachat des chemins de fer de l'ouest.

Révue économique internationale. Paris.

5. Jahrgang. Band 2. No. 2. Vom 15.—20. Mai 1908.

Les chemins de fer du Brésil.

Revue générale des chemins de fer et des tramways. Paris.

31. Jahrgang. 1. Halbjahr. No. 5. Mai 1908.

Note sur les mesures prises par la compagnie du chemin de fer du Nord, pendant les périodes de trafic intensif. — Le coinçage des voies à coussinets et le coin métallique. — Statistique des chemins de fer des États-Unis pour l'exercice finissant le 30 juin 1905.

No. 6. Juni 1908.

Installation d'un escalier à marches mobiles dans la gare du Quai d'Orsay. — Note sur la détermination expérimentale du coefficient de frottement les lames de ressorts.

Rundschau für Technik und Wirtschaft. Prag.

I. Jahrgang. No. 8. Vom 18. April 1908.

Neue Untergrundbahnen in Wien. — Die österreichischen Vorschriften für Eisenbetonbauten.

No. 11. Vom 6. Juni 1908.

Das Jubiläum der Aussig-Teplitzer Bahn. — Die Einführung des elektrischen Betriebes auf den bayerischen Staatsbahnen.

Schweizerische Bauzeitung. Zürich.

Band 51. No. 16, 17, 19, 20. Vom 18. u. 25. April und 9. u. 16. Mai 1908.

Die elektrische Traktion mit Einphasenwechselstrom auf der S. B. B.-Linie Seebach—Wettingen.

No. 18. Vom 2. Mai 1908.

Der Einsturz der Quebec-Brücke.

No. 21. Vom 23. Mai 1908.

Die elektrische Verkettung an den Westinghouseschen Signal- und Weichenstellhebeln.

No. 24. Vom 13. Juni 1908.

Wettbewerb zur Gestaltung der Hochbauten am neuen Bahnhofplatz in St. Gallen.

Schweizerische elektrotechnische Zeitschrift. Zürich.

5. Jahrgang. Heft 17. Vom 25. April 1908.

Die 15 000 Volt-Einphasenbahn Seebach—Wettingen.

Heft 20. Vom 16. Mai 1908.

Drahtlose Telephonie. — Die im Bau begriffene Transatlantische Poulsenstation Knockroe.

Heft 21/22. Vom 23. bis 30. Mai 1908.

Die Münster-Schluchtbahn.

Technisches Wochenblatt (Teknisk Ugeblad). Kristiania.

1908. No. 16—23. Vom 16. April bis 5. Juni 1908.

(No. 17:) Vor Jernbanebygning. — Jernbanepolitik og den överste Administration af vore offentlige Arbeider. — (No. 18:) Bergensbanen. — Klimatets og Skovgroensens Indflydelse paa Sneforholdene ved Fjeldbanerne. — Foranstaltninger mod Snehindringer. — Bergensbanen som Turistbane. — (No. 19:) Jernbaners Transportberegning. — Virtuel Loengde. — (No. 21:) Jernbaners virtuelle Loengde. — Dovrebanen.

Verkehrstechnische Woche und Eisenbahntechnische Zeitschrift. Berlin.

2. Jahrgang. No. 30—38. Vom 25. April bis 20. Juni 1908.

(No. 30 u. 31:) Barrenrahmen amerikanischer Lokomotiven. — (No. 31:) Neues von der elektrischen Zugbeleuchtung. — (No. 32:) Ein neuer Entwurf für eine $\frac{3}{4}$ gekuppelte Nebenbahn-Tender-Lokomotive. — (u. No. 34:) Der Ausbau der Verkehrswege nach Arabien und Mesopotamien. — (No. 33:) Motorlokomotiven. — Ein neuer Entwurf für eine $\frac{4}{4}$ gekuppelte Nebenbahn-Tender-Lokomotive. — (No. 34 u. 35:) Die Feuerungstechnik im Lokomotivbetriebe. — (No. 36:) Vorrichtung zum Einregeln der Steuerung bei Lokomotiven. — (No. 37:) $\frac{3}{5}$ gekuppelte Heißdampf-Personenzug-Tender-Lokomotive. — (No. 38:) Elektrische Signalvorrichtung zur Regelung des Verkehrs auf Güterbahnhöfen und Ladeanlagen.

Zeitschrift des Ministeriums der Verkehrsanstalten (Shurnal ministerstva putei ssoobschtschenija). St. Petersburg. (In russischer Sprache.)

1908. Heft 2.

Feststellung des Stillstandes der Güterwagen auf den Stationen. — Untersuchung über die Kiesbettung. — Über die Aufstellung neuer Regeln über den Winddruck auf Brückenkonstruktionen. — Über die Bestimmung der zulässigen Druckgrenzen und des Längenkoeffizienten in Druckstäben mit verschiedenen Querschnitten und in Druckgurten bei offenen Brücken. — Amerikanische Fahrbahn der Brücken der Moskauer Ringbahn.

Zeitschrift des österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereins. Wien.

60. Jahrgang. No. 17. Vom 24. April 1908.

Der Kohlenumschlag an der österreichischen Seeküste.

No. 18. Vom 1. Mai 1908.

Über Flußregulierungen. — Amerikanische Methoden im Werkzeugbau. — Bahnkraftwerk in Westville, U. S.

No. 20. Vom 15. Mai 1908.

Der Personenbahnhof New York der Pennsylvania Railroad.

No. 24. Vom 12. Juni 1908.

Ein Grundplan für Groß-Berlin. — Selbsttätige Schranken für Wegeübergänge in Schienenhöhe auf elektrischen Bahnen. — Weiteres über Schienenwanderung.

Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure. Berlin.

Band 52. No. 21. Vom 23. Mai 1908.

Der elektrische Betrieb auf den Endstrecken der New York, New Haven und Hartford-Bahn (Schluß in No. 22 vom 30. Mai 1908). — Verladevorrichtung für Kohlen.

No. 24. Vom 13. Juni 1908.

Die Drehbrücke über den großen Hafenkanal in Libau. — Die Denkschrift über die Einführung des elektrischen Betriebes auf den bayerischen Staatseisenbahnen.

Zeitschrift für Binnenschifffahrt. Berlin.

15. Jahrgang. Heft 7. Anfang April 1908.

Der Ausbau der Oder—Weichsel-Wasserstraße nach dem Wasserstraßengesetze vom 1. April 1905. — Die neuen Hafenanlagen in Hameln.

Heft 8. Mitte April 1908.

Der masurische Schifffahrtskanal. — Die preußische Kanalpolitik im Lichte französischer Beurteilung. — Die Güterbewegung in den badischen Rheinhäfen während der Jahre 1901—1906.

Heft 9. Anfang Mai 1908.

Die Einführung der Dampfkraft in die deutsche Binnenschifffahrt. — Biertransportkähne auf der Elbe.

Heft 10. Mitte Mai 1906.

Der masurische Schifffahrtskanal. — Die württembergischen Großschiffahrtspläne. — Zur Frage der Vertiefung des Rheins von St. Goar bis Mainz. — Der neue preußische Wassergesetzentwurf.

Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport. Bern.**16. Jahrgang. No. 4. April 1906.**

Die Bezeichnung der Zollabfertigungsstationen ist kein notwendiger Bestandteil der Routenvorschrift.

No. 5. Mai 1906.

Die italienischen Staatseisenbahnen im Jahre 1906/1907.

Zeitschrift für Eisenbahnhygiene. Leipzig-Wien.**4. Jahrgang. Heft 4/5. April-Mai 1906.**

Begutachtung von Unfallschäden. — Kranken- und Medikamentenkontrolle bei den Eisenbahnbetriebskrankenkassen.

Zeitschrift für Staats- und Volkswirtschaft. Wien.**Band 19. No. 20. Vom 17. Mai 1906.**

Das Stadtbahndefizit.

Zeitschrift für Transportwesen und Straßenbau. Berlin.**25. Jahrgang. No. 15. Vom 20. Mai 1906.**

Zur Berliner Verkehrsfrage. — Ökonomischer Betrieb für Voll- und Kleinbahnen mit schwachem Verkehr.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Berlin.**48. Jahrgang. No. 33–48. Vom 25. April bis 20. Juni 1906.**

(No. 33:) Das Wohnungs-Kündigungsrecht der Beamten. — Österreichische Eisenbahnstatistik für das Jahr 1906. — Peking—Paris im Automobil. — (No. 34 u. 35:) Die Entwicklung der Eisenbahnen in der europäischen und asiatischen Türkei, insbesondere in Syrien. — Deutscher Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I. — Die neue Beamtengesetzgebung in Baden. — (No. 35:) Fahrkartendruckapparate am Fahrkartenschalter. — Beförderung von Getreide in geschüttetem Zustande auf den russischen Bahnen. — (No. 36:) Massengutbeförderung auf Eisenbahnen. — Eröffnungsfeier der neuen Eisenbahn Blankenburg—Thale—Quedlinburg. — Die Hudson- und Manhattan-Tunnelanlagen in New York. — (No. 37:) Begeht derjenige einen Betrug, der eine Fahrkarte im Werte von 5 M nur zu dem Zwecke löst und benutzt, um den Bahnsteig zu betreten? Kann die Eisenbahn Nachzahlung von 5 M verlangen? — Elektrischer Eisenbahnbetrieb. — Zum zehnjährigen Bestehen des amtlichen Reisebureaus im Potsdamer Bahnhofsgebäude in Berlin. — (No. 38:) Ein neues Werk über die öffentlichen Arbeiten und die Beförderungsmittel. — Eisenbahndampffähre für den Fährbetrieb zwischen Saßnitz und Trelleborg. — Südchinesische Eisenbahnen. — (No. 39:) Die Fahrgeldfrage in den Vereinigten Staaten von Amerika. — Die Eisenbahnen der Erde im Jahre 1906 — Beschaffung von Fahrzeugen, Materialabnahme und Bauüberwachung auf den Lieferwerken. — (No. 40:) Die Ausbildung der

Techniker an ausländischen Hochschulen. — Reorganisation der Underground Electric Railways Company in London und die Wirtschaftlichkeit städtischer Schnellbahnen. — (No. 41:) Ein großes Programm für Schifffahrtswege in Frankreich. — Heizung der Züge auf den elektrisch betriebenen Vollbahnen. — Die Wohlfahrtseinrichtungen der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft im Jahre 1906. — (No. 42:) Neuregelung der Besoldungen der sächsischen Staatsbeamten. — Die verkehrspolitische Bedeutung der neu eröffneten Eisenbahnlinie Piräus—Athen—Larissa. — Die Finanzlage der Schweizer Bundesbahnen. — (No. 43:) Das neue Haftpflichtgesetz in den Vereinigten Staaten von Amerika. — Präsident Todd. — Staatsminister von Frauendorfer über die Fahrkartensteuer. — Die ungarische Investitionsvorlage. — (No. 44:) Franz Ulrich. — Die Eisenbahnen von Peru. — Anzeiger überzähliger Eisenbahngüter und Gepäckstücke. — (No. 45:) Verwendung der Lokomotivasche bei der Erhaltung der Einschnittböschungen. — Massengutbeförderung auf Eisenbahnen. — Denkschrift zum 50jährigen Bestehen der Aussig-Teplitzer Bahn. — Das Eisenbahnnetz Chinas. — (No. 46:) Die Tarife der großstädtischen Verkehrsmittel. — Österreichischer Staatseisenbahnrat. — Die Anfänge eines Staatsbahnnetzes in China. — (No. 47:) Versuche mit Zugsicherungsapparaten zur Verhinderung des Überfahrens geschlossener Signale durch Eisenbahnzüge. — Die Königlich ungarischen Staatseisenbahnen im Jahre 1906. — (No. 48:) Das Hepburn-Gesetz in den Vereinigten Staaten von Amerika und der 1. Mai 1908. — Das Lübeck-Büchener Eisenbahnunternehmen. — Parlamentsverhandlungen über den Rückkauf der französischen Westbahn.

Zentralblatt der Bauverwaltung. Berlin.

28. Jahrgang. No. 35. Vom 2. Mai 1908.

Einrichtungen zur Entstäubung von Eisenbahnpersonenwagen.

No. 37. Vom 9. Mai 1908.

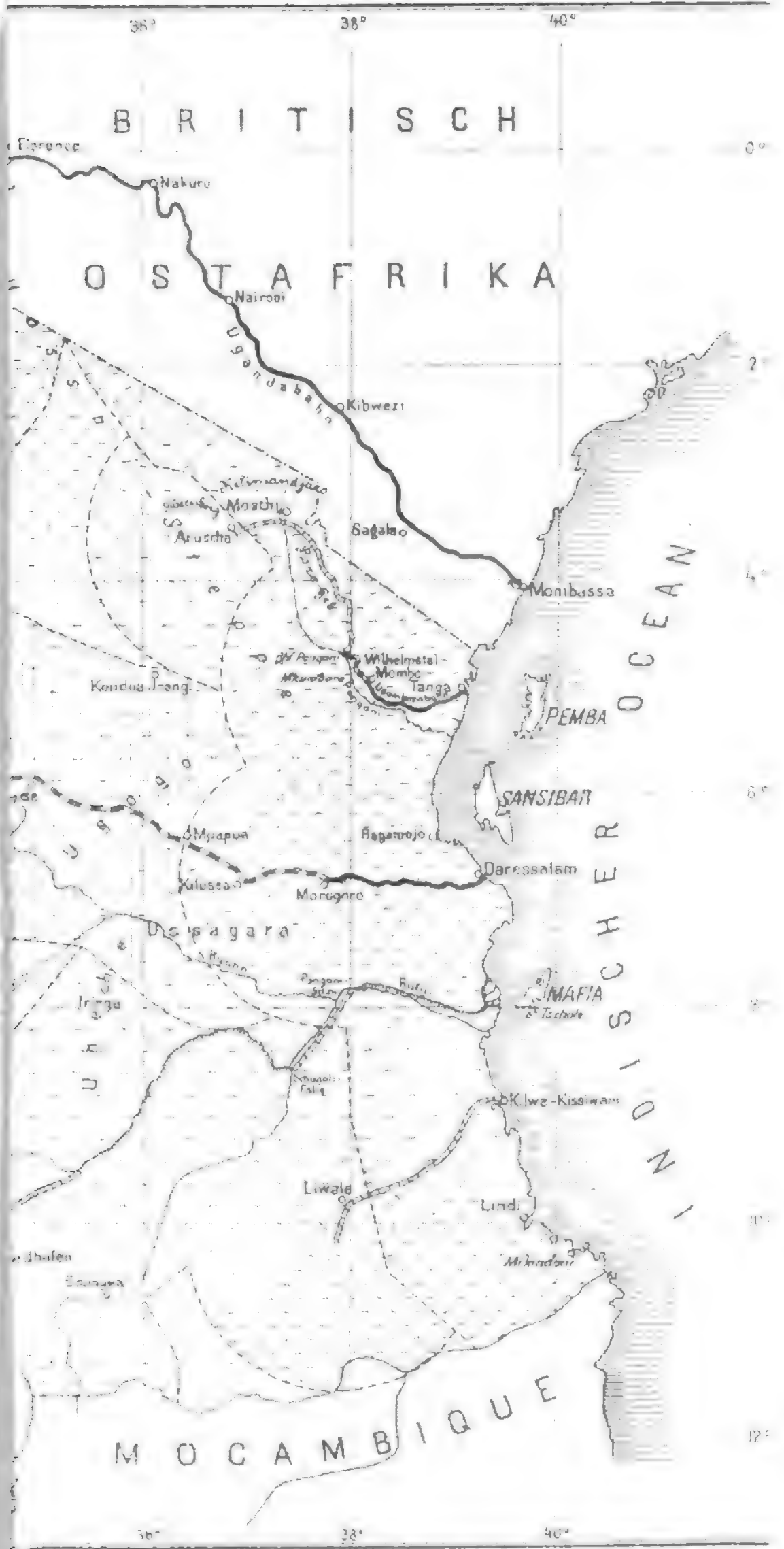
Versuche über die hemmende Wirkung von Sandgleisen.

No. 40. Vom 20. Mai 1908.

Eisenbahnbrücken aus Walzeisentragern mit Betonkappen.

No. 45. Vom 6. Juni 1908.

Die Verschiebung des Bahnhofsgebäudes Dam-Antwerpen.



Russische Eisenbahnpolitik (1881 bis 1903).

Von

Dr. Oskar Matthesius, Oberleutnant a. D.

(Fortsetzung.)¹⁾

II. Abschnitt, 1887—1893.

Siebentes Kapitel.

Der Ankauf von Privatbahnen durch den Staat.

a) Die Stellung des Finanzministeriums zu dieser Frage.

Der größte Teil der Eisenbahnen erzielte, wie wir gesehen haben, nicht nur keinen Reinertrag, sondern erforderte fast jährlich Garantiezuzahlungen, so daß dem Staate fortwährend neue Ausgaben erwuchsen, die das Staatsbudget empfindlich belasteten. Daher konnte der Ankauf solcher Linien der Staatskasse keinerlei Vorteile bringen (wenigstens in den ersten Jahren nach dem Ankauf), zumal im Ernste nicht anzunehmen war, daß die Rentabilität der Bahnen sich einigermaßen bessern würde; andererseits erschien es doch sehr fraglich, ob das Verkehrsministerium, dessen Einrichtungen und Maßnahmen durchaus nicht immer mustergültig zu nennen waren, die übernommenen Eisenbahnen besser, als die Privatgesellschaften verwalten würde, umsomehr, als ja die nunmehr eingeführte Staatskontrolle etwaige Mißbräuche in den Privatbahnverwaltungen verhindern und beseitigen konnte. Was aber die sogenannten rentablen Linien anbetraf, so konnte deren Ankauf wenigstens für die ersten Jahre keine nennenswerten Vorteile für die Staatskasse bringen. Denn der Ankauf sollte nicht nach dem Selbstkostenwerte, auch nicht nach dem garantierten Reinertrage²⁾ erfolgen, sondern nach dem mittleren Reinertrage der fünf besten von den letzten sieben Jahren, die dem Ankaufe vorhergingen, oder sogar nach dem Reinertrage des letzten Jahres vor

¹⁾ Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1907, S. 904 ff.

²⁾ Wenn dieser niedriger war, als der tatsächliche Ertrag.

dem Ankaufe, wenn dieser den mittleren Ertrag überstieg. Es war nun aber klar, daß, wenn der Ankauf der rentablen und der unrentablen Linien auch keinerlei besondere Vorteile bot, er andererseits auch keine nennenswerten Verluste in Aussicht stellte. Denn die unrentablen Linien lagen, ob sie nun von den Privatgesellschaften oder vom Staate betrieben wurden, so wie so der Staatskasse zur Last, die rentablen Linien aber gaben, wenn die Regierung auch wirklich einmal neue Verpflichtungen für sie übernehmen mußte, immerhin aus ihren Überschüssen die Mittel zu ihrer Deckung, während diese Überschüsse, blieben die Eisenbahnen im Privatbetriebe, lediglich den Aktionären in die Tasche flossen. Diese rentablen Linien konnten aber in Zukunft, wenn der wirtschaftliche Wohlstand des Landes sich hob und der Betrieb auf den Eisenbahnlinien zunahm, von Jahr zu Jahr wachsende Überschüsse abwerfen, derart, daß sie nicht nur der Staatskasse alle entstandenen Unkosten und gemachten Aufwendungen wieder einbrachten, sondern auch noch eine neue und ergiebige Einnahmequelle für den Staat bilden konnten. Dieses Gewinnes konnte aber der Staat verlustig gehen, wenn der Ankauf der Bahnen auf Jahre hinaus verschoben wurde: denn in diesem Falle verblieben die Überschüsse in den Händen der Privatgesellschaften und die spätere Ankaufssumme wurde von Jahr zu Jahr größer. Ja sogar die Linien, die bis dahin gar keine Überschüsse erzielten und dem Staate arg verschuldet waren, konnten mit der Zeit einen derartigen Reinertrag ergeben, daß ihnen beim Ankaufe eine viel höhere Kaufrente als die ihnen auf das Aktienkapital garantierte zugebilligt werden mußte. Das Ergebnis dieser Erwägungen war somit, daß, wenn man die Eisenbahnen überhaupt ankaufen wollte, dies um so besser für die Staatskasse war, je früher es geschah. Es erhob sich nur die schon oft erörterte Frage: „Ist die Staatseisenbahnwirtschaft mindestens ebenso vorteilhaft, wie die private?“ — eine Frage, die gerade für die russischen Zustände durchaus angebracht war. Denn, wie wir wissen, hatte ja in Rußland in der allerersten Zeit der Eisenbahnbau und -betrieb durch den Staat bei weitem vorgeherrscht, leider aber mit einem vollständigen Mißerfolg geendet.¹⁾ Wyschnegradski selber hatte sich, als Mitglied der früheren Baranowschen Untersuchungskommission, durchaus für den privaten Betrieb und gegen den Staatsbetrieb der Eisenbahnen ausgesprochen. Fast in den meisten europäischen Staaten gab man damals noch dem privaten Eisenbahnbetriebe den Vorzug vor dem staatlichen. Mit dem Ankauf der Privatbahnen durch den Staat hatte man nicht immer

¹⁾ Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen, Jahrg. 1903 und 1904, Russische Eisenbahnpolitik im XIX. Jahrhundert, I. Periode.

die besten Erfahrungen gemacht, und in einigen Ländern, z. B. in Belgien, wo die Staatseisenbahnwirtschaft von Anfang an vorherrschte und auch ganz zufriedenstellende Ergebnisse zeitigte, waren doch die Erträge aus den Eisenbahnen bedenklich gesunken, nicht gerade zum Vorteil für die Staatskasse.

Erst als N. Chr. Bunge das Finanzministerium übernahm, wurde ein neuer Versuch gemacht, Bau und Betrieb der Eisenbahnen auf den Staat zu übernehmen, und gleichzeitig wurden vier Eisenbahnlinien verstaatlicht,¹⁾ jedoch ohne daß diese Maßnahmen einen besonders nennenswerten Erfolg gehabt hätten. Die günstigen Erfolge der Bungeschen Eisenbahnpolitik sollten sich erst später zeigen. Wyschnegradski konnte daher nur sehr vorsichtig bei der Entscheidung der Ankaufsfrage vorgehen. Für den Ankauf sprach eigentlich nur die Erfahrung, die Preußen mit seinen Eisenbahnen gemacht hatte. Hier brauchte der Staat, dank der erfolgreichen Betriebsführung auf den staatlichen Linien und dank dem günstigen Ankaufe von Privatbahnen, nicht nur keine Aufwendungen für die Eisenbahnen aus allgemeinen Staatsmitteln zu machen, wie das in anderen Staaten geschehen mußte, sondern er zog aus seinen Eisenbahnen schon ganz bedeutende Einnahmen, die sich in dem Rechnungsjahre 1886/87 auf ungefähr 50 Millionen Mark beliefen, nach Abzug aller auf den Linien lastenden Verbindlichkeiten. Allerdings darf man nicht vergessen, daß in Preußen fast seit Beginn des Eisenbahnbaues wichtige Linien dem Staate gehörten, daß der Bau dieser Linien — im Vergleich zu dem der russischen Eisenbahnen — verhältnismäßig billig erfolgt war, daß auch die zum Bau der Linien erforderlichen Kapitalien fast immer zu einem niedrigen Zinsfuß (unter 4 v. H.) begeben worden waren, daß ferner den Privatgesellschaften nur unbedeutende Beihilfen gewährt waren und daß endlich beim Ankauf der Privatbahnen den Gesellschaften in keinem einzigen Falle mehr gezahlt wurde, als die betreffenden Bahnlinien im Augenblick des Ankaufs auch wirklich wert waren. Die preußischen Eisenbahnen brauchten, um die auf ihnen lastenden Verbindlichkeiten zu decken, eben nicht mehr als 4 v. H. Zinsen herauszuwirtschaften, und wenn — wie in den Jahren 1886–1888 — im ganzen 5,2 v. H. erzielt wurden, so hatte der Staat schon ganz beträchtliche Gewinne zu verzeichnen. Die russischen Eisenbahnen dagegen mußten im Jahre 1888, um ihr Baukapital zu verzinsen, nicht weniger als 8,098 v. H. Zinsen aufbringen; ein Prozentsatz, den auch die preußischen Eisenbahnen nicht hätten zahlen können, wenn sie Fehlbeträge vermeiden wollten.

¹⁾ Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen, Jahrg. 1906, Russische Eisenbahnpolitik 1881–1903, I. Abschnitt, 1881–86.

Und dann darf man nicht außer Acht lassen, daß die vortreffliche Verwaltung der preußischen Staatsbahnen von Anfang an sich so bewährt hatte, daß eine Rückkehr zur privatwirtschaftlichen Organisation gar nicht mehr wünschenswert erschien, in Rußland dagegen jeder neue Versuch, zum Staatsbahnsystem überzugehen, immer neue, größere Opfer von der Staatskasse erheischte, so daß das Privatbahnsystem, als das weniger kostspielige, den Vorzug zu verdienen schien. Schließlich war auch das Ankaufsrecht des Staates an den Eisenbahnen in Rußland außerordentlich beschränkt, und zwar durch Sonderbestimmungen, die in den Satzungen und Konzessionen selber enthalten waren; insbesondere hatte die Regierung nur das Recht, eine Privatbahn zu bestimmten Terminen und unter gewissen Bedingungen anzukaufen. Weder sonstige Mißbräuche der Privatgesellschaften, noch irgendwelche mangelhafte und gewissenlose Wirtschaftsweise, deren Folgen dann auf die Staatskasse zurückfielen, konnten einen Anlaß bieten, den Ankauf zu beschleunigen. Fast für das gesamte Aktienkapital war absolute Garantie erteilt worden, d. h. von dieser garantierten Einnahme brauchten keinerlei Schulden an die Staatskasse zurückgezahlt zu werden, bisweilen aber private, mit anderen Worten: die Aktionäre betrachteten sich als Gläubiger der Staatskasse, und waren zu gleicher Zeit die Direktoren und Herren des Unternehmens, sie hatten ausschließlich Rechte und trugen keinerlei Verantwortung in finanzieller Beziehung. Freilich hatte die Regierung wohl das unumschränkte Recht, die peinlichste Aufsicht über die Tätigkeit der Privatgesellschaften auszuüben, auch im Interesse der gesamten Bevölkerung gewisse Vorschriften für den Betrieb zu erlassen, — aber sie hatte keineswegs das Recht, die Ankaufsfrist zu verkürzen oder die Ankaufsbedingungen abzuändern, wenn sie nicht das Vertrauen zu den mit der Regierung abgeschlossenen Verträgen erschüttern wollte. Eine Beschleunigung des Ankaufs war — auch bei etwaiger Zahlungsunfähigkeit der Gesellschaft — deshalb nicht möglich, weil die Ankaufssumme nach dem jedesmaligen Reinertrage festgesetzt war und dieser Reinertrag natürlich gerade an dem in Frage kommenden Ankaufstermine sehr hoch sein konnte. Es unterliegt keinem Zweifel, daß die Regierung den aufrichtigen Wunsch hatte, die Eisenbahnen — wenn es nicht anders ging — auch zwangsweise anzukaufen; denn fast alle bisher mit den Aktiengesellschaften abgeschlossenen Verträge über Bau und Betrieb von Eisenbahnen hatten der Staatskasse nur Schaden gebracht, — aber vom rechtlichen Standpunkte aus durfte die Regierung in keinem Falle an den Verträgen rütteln, die zwischen ihr und den Privatgesellschaften auf völlig gesetzmäßiger Grundlage zustande gekommen waren. Ein derartiges Verfahren hätte zunächst zu

einer endlosen Reihe von gerichtlichen Prozessen geführt, aber ungleich gefährvoller wäre die moralische Einbuße gewesen, die der Staat hierbei erlitten hätte.¹⁾ Sehr viele von den Persönlichkeiten, die seiner Zeit vom Staate diese und jene Konzessionen im Interesse der verschiedenen Aktiengesellschaften erlangt hatten, waren vom Schauplatze verschwunden, ihre Aktien waren in andere Hände übergegangen und die Regierung hatte nun mit — zum größten Teil unbekanntem — Inhabern der Eisenbahnaktien zu tun, deren Rechte durch die Allerhöchst bestätigten Gesellschaftsstatuten gewährleistet waren. Im Ernste konnte demnach niemand daran denken, daß die Rechte dieser Personen irgendwie vom Staate geschmälert oder gar beseitigt werden könnten, vielmehr mußte der Staat die Verträge, auch wenn sie ihm bedauerlicher Weise Nachteile brachten, auf jeden Fall einhalten; daran durfte auch nicht einen Augenblick gezweifelt werden. Gleichwohl wurden sowohl in der russischen Presse wie auch in der fachwissenschaftlichen Literatur Stimmen laut, die der Regierung angelegentlichst empfahlen, die Privatbahnen anzukaufen, ohne die in den Konzessionen und Satzungen festgesetzten Ankauftermine abzuwarten und ohne sich an die vertragsmäßig bestimmten Ankaufbedingungen zu halten. So schlug beispielsweise der Moskauer Professor A. J. Tschuporoff vor, die Eisenbahnen lediglich für ihren Bauwert zu kaufen,²⁾ und der Petersburger Professor P. J. Georgiewski riet, den tatsächlichen Reinertrag der Eisenbahn im Augenblick des Ankaufs als Kaufpreis zu bestimmen.³⁾ Ein derartiges Verfahren hätte zweifellos zur Folge gehabt, daß die Aktionäre aller derartig zwangsweise angekauften Bahnen die Hilfe der ordentlichen Gerichte in Anspruch genommen hätten, bei denen sie zweifellos eine Befriedigung ihrer Ansprüche hätten erreichen können. Sodann aber wäre der Kredit des Staates erheblich erschüttert worden, denn dieser beruht vornehmlich und in erster Linie auf dem unbedingten Vertrauen, daß der Staat alle seine Verpflichtungen bedingungslos erfüllt. Die Regierung entschied sich auch dafür, an den Verträgen mit den Gesellschaften, unbekümmert um die augenblicklichen Nachteile, streng festzuhalten, ohne die Grundlagen der privatrechtlichen Einrichtungen auch nur im geringsten zu erschüttern. Gewiß waren sehr viele von diesen Verträgen mit dem Staate unter solchen Bedingungen abgeschlossen, daß man mit einer gewissen Berechtigung eine gerichtliche Klage auf Nichtigkeitserklärung

1) Migulin a. a. O., Bd. II, S. 357.

2) In seiner Arbeit: Eisenbahnwirtschaft, Moskau, 1875, S. 309—319, I. Bd. (russ.)

3) In seinem Buche: Die finanziellen Beziehungen des Staates zu den Privat-eisenbahngesellschaften, St. Petersburg, 1887, S. 324—328. (russ.)

der Verträge hätte anstrengen können;¹⁾ sodann wurden manche Eisenbahnen so verwaltet und betrieben, daß man füglich vor Gericht hätte beantragen können, die betreffenden Eisenbahngesellschaften auf Grund der bestehenden Gesetze für zahlungsunfähig zu erklären; durch diese beiden Maßnahmen hätten die in Betracht kommenden Eisenbahnen zweifellos in den Besitz des Staates gebracht werden können. Aber man darf schließlich nicht vergessen, daß Satzungen von Eisenbahngesellschaften schwerlich den gewöhnlichen privatrechtlichen Verträgen gleich zu achten sind. Diese Eisenbahnsatzungen waren doch Allerhöchst bestätigte „Konzessionen,“ d. h. es wurden verschiedenen Privatpersonen, sowohl juristischen, wie physischen, vom Staat gewisse Rechte eingeräumt, und zwar auf Grund von Erwägungen des Staatsinteresses (man glaubte eben damals, daß das Staatsinteresse durch die Privateisenbahnwirtschaft besser gewahrt werde, als durch ein Staatsbahnsystem). Somit stellten sich diese Konzessionen als Akte einer bis zu einem gewissen Grade einseitigen Willenserklärung der Regierung dar, und man konnte von vornherein doch nicht annehmen, daß diese Regierung von den Privatpersonen getäuscht worden sei. Mithin konnte der Staat nicht so ohne weiteres eine gerichtliche Klage auf Befreiung von den übernommenen Verpflichtungen anstrengen. Aber auch eine Eisenbahn durch Gerichtsbeschluß für zahlungsunfähig erklären zu lassen, war nicht gut angängig. Denn entweder war die Zahlungsunfähigkeit ohne Schuld der Gesellschaft entstanden, z. B. durch schlechte wirtschaftliche Konjunkturen, oder sie war durch Mißbräuche und Fehler der Gesellschaft entstanden; im ersten Falle waren — bei dem System der Staatsgarantien für den Reinertrag — die gesetzlichen Grundlagen für eine derartige gerichtliche Erklärung zum mindesten sehr zweifelhaft, im anderen Falle hatte die Regierung das Recht und sogar die Pflicht, Maßnahmen zu treffen, um derartige Mißbräuche in der Verwaltung und im Betriebe abzustellen, und zwar nicht nur auf gerichtlichem, sondern auch im Verwaltungswege. In diesem Falle aber konnte von einer Verletzung der den Aktionären zustehenden Rechte gar keine Rede sein und der Staatskredit hätte dann nicht nur nicht gelitten, sondern wäre im Gegenteil nicht unbedeutend gestiegen. Alle Maßnahmen, die von der Regierung ergriffen wurden, um in die Privateisenbahnwirtschaft Ordnung zu bringen, waren jedoch

¹⁾ Hierbei konnte der § 1529, X. Bd., Teil 1 der Gesetzsammlung angezogen werden: „Ein Vertrag ist ungültig und eine eingegangene Verpflichtung hinfällig, wenn der Beweggrund, der zum Abschlusse des Vertrages führte, einen gesetzlich verbotenen Zweck anstrebt, wie z. B., wenn der Vertrag hinzielt auf . . . 5. eine Schädigung der Staatskasse.“

völlig gerechtfertigt und gesetzmäßig, wenn die Rechte der Aktionäre dabei unangetastet blieben.

Seit der Amtstätigkeit des Finanzministers N. Ch. Bunge hatte die Regierung diesen durchaus gangbaren Weg der Reformen betreten und eine Reihe von Gesetzen, Verordnungen u. a. erlassen zu dem Zwecke, die Verwaltung und den Betrieb der Privateisenbahnen zu ordnen, ohne die Rechte der Aktionäre zu schmälern. Alle diese Maßregeln hatten erfreuliche Ergebnisse gehabt und zur Befestigung des Staatskredits in hohem Maße beigetragen. Welche Vorteile hätte der Staat bei einem vorzeitigen, zwangsweisen Ankauf von Privatbahnen gehabt, wenn bei diesem Ankaufe die Aktionäre nach dem Reinertrage der Bahn — sei es des tatsächlichen oder des garantierten — abgefunden werden sollten und nicht nach ihrem Bauwert, d. h. wenn die Regierung nicht zur Konfiskation des Vermögens schritt, sondern ihren eingegangenen Verpflichtungen nachkam? Die Eisenbahnen vorzeitig anzukaufen, die keinerlei Garantiezuzahlungen erforderten und die ihren Aktionären eine erhebliche Dividende auszahlten, dazu hatte die Regierung nicht das geringste Recht, und es fehlte hierzu auch an einem nur einigermaßen zu rechtfertigenden Vorwande. Bei den Eisenbahnen jedoch, die keine Reinerträge abwarfen und infolgedessen die staatlichen Garantiezuzahlungen erforderten, hätte die Regierung so wie so die Rente an die Aktionäre weiterzahlen müssen, die ihnen für die Dauer der Konzession garantiert war, ganz unabhängig von dem wirklichen Ertrage der Eisenbahnen. Mit anderen Worten: die Zahlungen des Staates wären dieselben geblieben, während es dazu noch sehr fraglich erscheinen mußte, ob bei den damaligen Zuständen der Ertrag der Eisenbahnen unter der Verwaltung des Staates gestiegen wäre. Da doch immerhin eine gewisse Spanne Zeit vergehen mußte, bis die Staats-Eisenbahnverwaltung bei den zu übernehmenden Linien organisiert worden war, so hätte sich in dieser Zeit Verwaltung und Betrieb der Bahnen durch den Staat wahrscheinlich noch kostspieliger und nachteiliger gestaltet, als durch die Privatgesellschaften, wenn nur über letztere eine aufmerksame Kontrolle eingeführt wurde. Unter solchen Umständen an einen vorzeitigen Ankauf der Privatbahnen zu denken, hierbei die Rechte der Aktionäre zu schmälern oder gar zu beseitigen, die Bedingungen der Eisenbahnsatzungen zu verletzen, eine Reihe von gerichtlichen Prozessen in Kauf zu nehmen und obendrein den Staatskredit zu erschüttern, — das konnte man füglich nicht gut verlangen. Etwas anderes war es ja, wenn man die Eisenbahnen terminmäßig ankaupte und sich dabei streng an den Wortlaut der Bedingungen hielt, wie sie im Statut festgesetzt waren. In diesem Falle brauchte man, — bei der offenkundigen Unzulänglichkeit des Privatbetriebes — die gesetzliche Ankaufs-

frist nicht zu verlängern, im Gegenteil, man hatte das Recht und die Pflicht, das ganze Eisenbahnnetz in den Händen des Staates zu vereinigen, zu dem Zwecke, in Zukunft, nach vollzogener Vereinigung, die Fehlbeträge der wenig oder gar nicht rentierenden Linien durch die Überschüsse der gut rentierenden auszugleichen, die Ausgaben für die Zentralverwaltung herabzusetzen und auf dem Wege der Konvertierung die Zahlungen für die auf den Linien noch lastenden Verbindlichkeiten zu verringern.

Indessen, wir wissen, daß weder N. Ch. Bunge noch J. A. Wyschnegradski unbedingte Freunde des Ankaufs waren, auch wenn die konzessionsmäßige Frist für den Ankauf abgelaufen war. Beide Finanzminister interessierten sich für die Eisenbahnen nur vom volkswirtschaftlichen Gesichtspunkte aus, d. h. es lag ihnen vor allem daran, daß Rußland möglichst viele, gute Verkehrswege erhielt, wobei die Frage, ob Staatsbahnen oder Privatbahnen, erst in zweiter Linie in Betracht kam. So lange man noch nicht daran denken konnte, aus den Eisenbahnen neue Einnahmen für den Staat zu erzielen, konnte es sich — nach Ansicht der beiden Finanzminister — nur darum handeln, die Ausgaben der Staatskasse für die Eisenbahnen möglichst zu verringern und das Eisenbahnnetz mit möglichst geringen Opfern von Seiten des Staates weiter auszubauen. Es war demnach nur eine Folge dieses Standpunktes, wenn während der Amtszeit dieser beiden Minister der Bau neuer Linien nur solchen Gesellschaften übertragen wurde, die sich durch ihre erfolgreiche Tätigkeit im Eisenbahnbetriebe schon bewährt und keinerlei Garantiezahlungen des Staates in Anspruch genommen hatten; solchen Gesellschaften wurde auch eine Verlängerung des Ankaufstermins gern zugestanden. Ja, der Finanzminister N. Ch. Bunge hatte sich z. B. sogar direkt gegen den Ankauf der gut rentierenden Linien ausgesprochen und während seiner Amtsführung waren auch nur vier solche Linien angekauft worden, die lediglich Fehlbeträge aufwiesen und die von den Privatgesellschaften nur ganz unzulänglich verwaltet und betrieben wurden. Den Bau neuer Linien übernahm der Staat in jener Zeit nur dann, wenn sich keine von den soliden Privatgesellschaften hierzu bereit gefunden hatte.

Dafür entschloß man sich, den Grundsatz der Staatsaufsicht über die Verwaltungen der Privatbahnen im weitesten Umfange durchzuführen. Den Privatgesellschaften wurde die Erlaubnis gegeben, ihre alten Schulden zu konvertieren. Die Politik des Ministers N. Ch. Bunge wurde von Wyschnegradski fortgesetzt, nur daß ihre Grundsätze noch weiter entwickelt wurden. Wyschnegradski richtete eine tatsächliche Aufsicht über sämtliche Privateisenbahnen ein, die Garantiezuzahlungen erforderten,

gleichzeitig traf er mit den Gesellschaften bestimmte Abkommen, durch die ihre finanziellen Beziehungen zur Reichsrentei geregelt und klargestellt wurden; gewissermaßen vorbereitende Arbeiten für den späteren Ankauf der Linien, denn diese Berechnungen waren außerordentlich verwickelte. Schließlich wurde folgendes Programm aufgestellt:

1. der Staat sollte nach und nach alle Eisenbahnen in seiner Hand vereinigen, die bei privater Bewirtschaftung Garantiezuzahlungen erforderten;
2. es sollte eine Reihe leistungsfähiger Privatbahngesellschaften geschaffen werden, in deren Händen das gesamte Netz der ertragreichen Linien vereinigt werden sollte, jedoch mit der Maßgabe, daß jede von diesen Gesellschaften¹⁾ neue Linien bauen sollte, auch wenn diese für den Anfang weniger ertragreich erschienen; diese neuen Linien sollten aber zusammen mit den gutrentierenden betrieben werden, damit mit den Erträgen dieser die Fehlbeträge jener gedeckt werden könnten.

Ferner sollten auf den Linien, die in der Hand des Staates vereinigt wurden, Verwaltung und Betrieb vereinfacht und verbessert, unnötige Ausgaben gestrichen werden; auch sollte ein Teil dieser staatlichen Linien unter günstigen Bedingungen an die rentablen Eisenbahngesellschaften verpachtet werden. Dadurch, daß man eine große Reihe alter und neuer — mit einander zusammenhängender — Linien in den Händen der Privatgesellschaften vereinigte, gedachte man eine Erweiterung des Reichseisenbahnnetzes zu erreichen, ohne der Reichsrentei neue Verpflichtungen aufzuerlegen, gleichzeitig aber hoffte man für die Zukunft, daß die Ankaufspreise für die Linien dieser Gesellschaften sich ermäßigen ließen, da ja durch die Fehlbeträge der unrentablen Linien die Dividenden der Gesellschaften fallen mußten. Die Privatgesellschaften selbst verhielten sich solchen Plänen gegenüber nicht ablehnend; denn

1. wurde die Ankaufsfrist verlängert; auch wurden ihnen einige andere Vorrechte eingeräumt;
2. weitere Vorteile boten sich beim Bau neuer Linien, wobei man sein Schäfchen scheeren konnte;
3. konnten mancherlei unnötige Ausgaben vermieden werden, wenn in ihren Händen ein ausgedehntes Eisenbahnnetz vereinigt war, statt der bisherigen Linien, so daß man erwarten konnte, daß die Einnahmen in Zukunft nicht nur nicht sinken, sondern sogar erheblich steigen würden.

1) Zu denen natürlich nur die gehörten, die sich durch ihre solide Geschäftsgewerke bewährt und empfohlen hatten.

Derartige Abkommen wurden mit folgenden Gesellschaften geschlossen: Wladikawas - Eisenbahngesellschaft, Südwestbahnen-Aktiengesellschaft, Warschau-Wien, Kursk-Kiew, Rjasan-Kosloff, Moskau-Rjasan und mit der Großen Russischen Eisenbahngesellschaft; letztere baute keine neuen Linien, sondern erhöhte nur die Betriebsfähigkeit auf den alten und verrechnete alte Schulden mit der Regierung. Im ganzen wurden zehn Eisenbahnen angekauft: die Uralbahn, Rjäshsk-Morshansk, Morshansk-Ssyssran, Rjäshsk-Wjasma, die Transkaukasische Eisenbahn, Tamboff-Kosloff, Kursk-Charkoff-Asoff, Libau-Romny, Orel-Grjasi, Warschau-Terespol.

Wir wenden uns nunmehr diesen einzelnen Linien zu, um zu sehen, in welcher Weise die Grundsätze, die Wyschnegradski für den Ankauf der Linien aufgestellt hatte, auch wirklich befolgt wurden.

b) Der Ankauf der einzelnen Eisenbahnen.

1. Die Ural-Hüttenindustrie-Bahn, 669 Werst. Der Ankauf war bereits unter dem Ministerium Bunge befohlen worden, auf Grund einer Allerhöchst bestätigten Vorlage des Ministerrats vom 23. April 1886.¹⁾ Diese Vorlage war das Ergebnis eines besonderen Abkommens der Regierung mit der Privatgesellschaft; der eigentliche Ankaufstermin war — laut Satzung — der 8. März 1898. Die Schulden, die die Gesellschaft an die Regierung hatte, waren überhaupt nicht einzutreiben. Am 1. Januar 1887 betrug die Höhe dieser Schuld 34 639 148 Rbl. Kred.,²⁾ später, zur Zeit des Ankaufs der Bahn, mußte die Regierung schon 37 988 703 Rbl. von der Rechnung abziehen.³⁾ Die Höhe der pflichtmäßigen Zahlungen der Eisenbahn betrug im Jahre 1886⁴⁾: 39 851 165 Rbl. Kred., während der mittlere Reinertrag in dem fünfjährigen Zeitraum von 1882—1886 im ganzen nur 292 306 Rbl., und im letzten Jahre vor dem Ankaufe (1886) 608 626 Rbl. betrug.⁵⁾ Die Gesellschaft durfte demnach schwerlich darauf rechnen, daß der Reinertrag der Eisenbahn im Laufe von zehn Jahren, die noch bis zum Ankaufe vergehen mußten, eine nennenswerte Besserung aufweisen würde. Jedenfalls war garnicht daran zu denken, daß man aus diesen Erträgen die pflichtmäßigen Zahlungen in Höhe von 4 Millionen Rubel jährlich würde leisten können, daß dann noch ein Betrag übrig blieb, mit dem man bis zum Ende der Konzessionsdauer die Schulden

1) Vollständige Gesetzsammlung No. 3653.

2) Statistisches Sammelwerk des Verkehrsministeriums, Bd. XVII, S. 23, Tab. I.

3) Nachrichten der Reichskontrolle über die Eisenbahnen für 1896, S. 69.

4) Ebenda, für 1886, S. 15.

5) Ebenda, für 1892, S. 428—431.

an Regierung und Privatgläubiger¹⁾ hätte tilgen können, und daß schließlich noch eine Dividende an die Aktionäre verteilt werden konnte. Auf der anderen Seite kam in Betracht, daß die Regierung die Aktien der Gesellschaft mit absoluter Garantie ausgestattet hatte, und daß für die Direktoren der Gesellschaft nicht sonderlich viel dabei herauskam, wenn die Eisenbahn in den Besitz des Staates überging, ohne daß man noch einige besondere Vorteile vom Staate erzielen konnte. Aber im Hinblick auf die gänzliche Zahlungsunfähigkeit der Gesellschaft, die auch Privatpersonen tief verschuldet war und infolgedessen dicht vor dem Konkurse stand, mußte sie schließlich auf alle Bedingungen eingehen, die von der Regierung gestellt wurden. Die Regierung versprach nun auch noch, für die Schulden der Eisenbahn an die Privatgläubiger aufzukommen, und durch Gesetz vom 23. April 1886 wurde verfügt, daß diese Schulden in Höhe von 3 800 000 Rbl. auf die Reichsrentei übernommen werden sollten. Später stellte sich, als die Gläubiger zusammenberufen waren, heraus, daß die Schulden etwas größer waren, so daß ein Allerhöchst bestätigtes Gutachten des Departements für Staatsökonomie²⁾ vom 30. März 1887³⁾ bestimmte, daß zu der Summe von 3 800 000 Rubel noch 258 886 Rbl. zugezahlt werden und der Gesamtbetrag der Schuld 4 058 886 Rbl. betragen sollte: hiervon sollten 3 630 636 Rbl. sofort bezahlt werden, und zwar 3 400 000 Rbl. auf das Konto des Verkehrsministeriums für 1887, dagegen 230 636 Rbl. auf das Reservekapital der Eisenbahn.⁴⁾ Der Vorteil, den die Staatskasse hierbei erzielte, bestand darin, daß die Betriebsausgaben der Eisenbahn von nun an bedeutend vermindert wurden, indem man die überaus kostspielige und zum großen Teil überflüssige Verwaltung der Eisenbahn-Aktiengesellschaft aufhob: man erhielt hierdurch die Möglichkeit, Betrieb und Verwaltung mit der Staatsbahn Jekaterinburg—Tjumen zu vereinigen. Diese Verschmelzung fand auch am 1. Januar 1888 statt, und zwar unter dem Namen der Uralbahn.⁵⁾ Beim Ankauf der Bahn mußten 10 358 000 Rbl. Kred. auf die Staatsschuld übernommen werden; dies waren nicht getilgte Eisenbahnaktien aus dem Grundkapital von 10 457 800 Rbl. Kred., die eine jährliche Zahlung von 533 349 Rbl. Kred., vom 1. April 1887 bis 8. März 1899,

¹⁾ Ebenfalls mehr als 4 Millionen Rubel Privatschulden.

²⁾ Eine Behörde, die dem Reichsrat angegliedert war.

³⁾ Vollständige Gesetzsammlung No. 4329.

⁴⁾ Über die Zahlung dieser Summen vergl. Bericht der Reichskontrolle für 1887, S. 471; ebenda für 1896, Teil II, S. 978/979.

⁵⁾ Vollständige Gesetzsammlung No. 4864. Allerhöchst bestätigtes Gutachten des Reichsrats vom 7. Dezember 1887.

erforderten. Abgesehen hiervon, hatte die Reichsrentei noch Zahlungen für Eisenbahnobligationen zu leisten, die auf das Konto der konsolidierten Eisenbahnanleihen (38 656 813 Rbl. Met.) zu setzen waren: nämlich 1 971 497 Rbl. Met.; ferner Zahlungen für Darlehne (5 280 564 Rbl. Kred.): nämlich 303 570 Rbl. Kred. Im ganzen also betrug die Zahlungen für Aktien, Obligationen und Darlehne, die nach der heutigen Währung den Betrag von 75 623 783 Rbl. erreichten: 3 794 164 Rbl.¹⁾ Einen so hohen Jahresertrag konnte die Bahn nicht herauswirtschaften; die mittlere jährliche Einnahme im Zeitraum von 1887—1892 (während der Amtsdauer Wyschnegraeskis) betrug nur 1 785 272 Rbl.,²⁾ mit denen man die auf der Eisenbahn lastenden Verbindlichkeiten nicht im entferntesten decken konnte, obwohl die Verwaltung der Linie durch den Staat im Vergleich zu dem privaten Betriebe in jeder Beziehung besser war, andererseits auch der Ankauf der Bahn für die Reichsrentei besondere Vorteile bot. Hierbei darf man allerdings nicht vergessen, daß zu den Einnahmen der ehemaligen Ural-Hüttenindustriebahn auch noch die Einnahmen der Linie Jekaterinburg—Tjumen zusammentrafen (infolge ihrer Rechnungszusammenlegung seit dem 1. Januar 1888), andererseits die Zahlungsverbindlichkeiten beider Linien zusammen sich auf 5 134 292 Rbl. beliefen,³⁾ so daß natürlich der Reinertrag noch viel geringer war, als wir oben berechnet hatten.

2. Nach ganz anderen Gesichtspunkten erfolgte der Ankauf der Linie Rjäshsk — Morshansk, die vom 14. Oktober 1886 ab vom Staate angekauft werden konnte. Diese kleine Linie — sie war nur 132 Werst lang — bereitete vom Baubeginne an der Reichsrentei empfindliche Verluste, sei es, daß die Staatskasse Zinsgarantiezahlungen zu leisten oder eine Reihe von Darlehen herzugeben hatte. Die Schulden der Gesellschaft an den Staat im Zeitpunkte des Ankaufes (1. Januar 1888) betrugten 10 367 895 Rbl.⁴⁾ Der mittlere Ertrag für die besten fünf Jahre aus dem siebenjährigen Zeitraum von 1880—1887 belief sich auf nicht mehr als 648 607 Rbl.,⁵⁾ während die jährlichen Zahlungsverbindlichkeiten 704 337 Rubel betrugten.⁶⁾ Infolgedessen durften die Aktionäre nur auf den garantierten Reinertrag von $5\frac{1}{12}$ v. H. ihres Aktienkapitals von

1) Nachrichten der Reichskontrolle über die Eisenbahnen für 1887, S. 6/7; ebenda für 1888, S. 10/11.

2) Ebenda, für 1892, S. 428—431.

3) Ebenda, für 1888, S. 25.

4) Ebenda, für 1892, S. 42.

5) Ebenda, für 1890, S. 160/161.

6) Ebenda, für 1888, S. 25.

2 972 594 Rbl. Kred. rechnen, d. h. auf 151 107 Rbl. Kred. jährlich, solange die Konzession währte (bis zum 28. November 1952).¹⁾

Am 26. März und 14. Juni 1887 wurden zwei Vorlagen des Ministerats Allerhöchst bestätigt,²⁾ durch die — in Übereinstimmung mit § 49 des Allgemeinen Eisenbahnstatuts von 1882 — beschlossen wurde, die Eisenbahn am 1. Januar 1888 in Staatsbesitz zu übernehmen. Den Aktionären sollten 5 prozentige Staatspapiere gegeben werden, die der Couponsteuer unterlagen und die in denselben Fristen getilgt werden sollten, wie die früheren Aktien. Es waren somit am Tage des Ankaufs noch 2 886 000 Rbl. Kred. zu zahlen. Die Regierung behielt sich das Recht vor, neue 5 prozentige Papiere an der Petersburger Börse zu begeben, entweder in Kredit- oder Metallvaluta (Pfd. Sterl.): je 100 Rbl. nach dem Wechselkurs auf Sicht London; es sollten 125 Rbl. Met. auf 20 Pfd. Sterl. gerechnet werden und die letzte Zahlung vor dem 5. April 1888 erfolgen. In Wirklichkeit wurden die 5 prozentigen Papiere nicht gegen die Aktien der Eisenbahn Rjäshsk—Morshansk eingetauscht. Dafür wurden — auf Grund des Allerhöchst bestätigten Gutachtens des Reichsrats vom 20. März 1892 — 4 prozentige Obligationen³⁾ im Betrage von 3 464 200 Rbl. Kred. begeben;⁴⁾ diese sollten im Laufe von 60 Jahren getilgt werden, indem jährlich 0,420185 v. H. des Nennwertes in den Tilgungsfonds abgeführt wurden. Schwerlich konnte das als ein besonderer Vorteil für die Reichsrentei gelten, da die geplanten 5 prozentigen Papiere in der Mitte der 90er Jahre sehr leicht in 4 prozentige zu einem *al pari*-Kurse konvertiert werden konnten und andererseits für die 4 prozentigen Obligationen jährlich 153 124 Rbl., für die Aktien nur 151 107 Rbl. gezahlt werden mußten. Die 5 prozentige Metallobligationenschuld, die im Jahre 1866 von der Gesellschaft aufgenommen worden war, — 5 093 200 Taler preußisch mit Staatsgarantie, 5¹/₂ v. H. Zinsen und Tilgungsquote — ging gleichfalls auf die Reichsrentei über und zwar in Höhe von 4 966 800 Talern;⁵⁾ hierfür waren jährlich 239 714 Rbl. Met. zu zahlen.

Von Vorteilen für die Reichsrentei bei diesem Ankaufe kann man nur dann reden, wenn man diese Operation im Zusammenhange mit anderen Ankaufsoperationen betrachtet; denn da diese unbedeutende Linie für sich allein eine besondere Verwaltung erforderte, so konnte sie der

1) Vgl. Migulin, Russischer Staatskredit, Bd. I, S. 332.

2) Vollständige Gesetzsammlung No. 4321 u. 4573.

3) 6 Obligationen sollten für 5 Aktien gegeben werden.

4) Bericht der Reichskontrolle für 1897, Teil II, S. 962.

5) Nach der Berechnung der Reichskontrolle: 4 598 655 Rbl. Met., vergl. Bericht der Reichskontrolle für 1897, Teil II, S. 938.

Regierung keine sonderlichen Vorteile bringen, zumal im Vergleich mit dem privaten Betriebe. Nun schließen sich aber an die Linie Rjäshsk—Morshansk die Linien Rjäshsk—Wjäsma (650 Werst) und Morshansk—Ssyssran (498 Werst) an. Wenn man diese drei Linien zu einer einzigen vereinigte, so hatte man die Möglichkeit, die Verwaltungskosten ganz erheblich zu verringern und demgemäß den Reinertrag zu erhöhen. Indessen konnten die beiden letztgenannten Linien erst im Jahre 1895 angekauft werden, und es blieb daher der Regierung, um diese drei Linien in ihrer Hand zu vereinigen, nichts weiter übrig, als ein freiwilliges Abkommen mit den beiden Gesellschaften zu treffen. Die Vorbereitungen hierzu begannen schon unter N. Ch. Bunges Leitung. Als willkommene Begründung für ein derartiges Abkommen konnte die Tatsache gelten, daß die Staatsgarantie für die Aktien der genannten Linien nur auf 15 Jahre (vom Jahre 1872 an) erteilt war und daher im Jahre 1887 aufhörte. Die Aktionäre durften kaum hoffen, ohne Staatsgarantie eine Dividende zu erhalten; denn der niedrigste Reinertrag, der notwendig war, um die Zahlungsverbindlichkeiten zu decken, betrug im Jahre 1887

1. auf der Linie Morshansk—Ssyssran . 1 919 318 Rbl.,
2. „ „ „ Rjäshsk—Wjäsma . . 2 805 465 „ ¹⁾.

Dagegen betrug der Reinertrag in den besten Jahren des siebenjährigen Zeitraums 1881—1887:²⁾

1. auf der Linie Morshansk—Ssyssran . 1 237 855 Rbl. (im Jahre 1885),
2. „ „ „ Rjäshsk—Wjäsma . . 1 119 631 „ („ „ 1887).

Daher mußte der Staat im Jahre 1887 noch folgende Garantiezuzahlungen leisten:

1. für die Linie Morshansk—Ssyssran . 1 231 248 Rbl.,
2. „ „ „ Rjäshsk—Wjäsma . . 1 685 834 „ ³⁾.

In Hinsicht auf dieses ungünstige Betriebsergebnis war wohl ohne weiteres anzunehmen, daß die Besitzer dieser Aktien bereitwilligst jedes Anerbieten annehmen würden, um einen — wenn auch noch so kleinen — Betrag für die von 1887 ab in Wirklichkeit wertlosen Aktien zu bekommen. Gleichwohl unterbreiteten die Aktionäre — in der Mehrzahl Holländer — ermuntert durch die fortwährenden Konzessionen, die die Regierung ihren Gläubigern auch bei ganz ungesetzlichen Forderungen einräumte, im Jahre 1886 dem Finanzministerium die sehr kühne Bitte, die Garantie noch auf 12 weitere Jahre zu gewähren und dabei von

¹⁾ Nachrichten der Reichskontrolle über die Eisenbahnen für 1887, S. 22/23.

²⁾ Ebenda, S. 46/47.

³⁾ Ebenda, S. 28/29.

einer 3 prozentigen allmählich zu einer 1 $\frac{1}{2}$ prozentigen, schließlich auf eine 1 prozentige Garantie herabzugehen.¹⁾ Sie ließen dabei deutlich durchblicken, daß — falls ihre Bitte abgeschlagen würde — der holländische Markt dies sehr ungünstig aufnehmen würde und dieser Umstand wiederum den russischen Staatskredit überhaupt sehr schlecht beeinflussen könnte (!!)

Obwohl die Abgeschmacktheit einer solchen Forderung und die völlige Haltlosigkeit eines solchen Vorschlages auf der Hand lag — man denke sich: die genaue Erfüllung seiner Pflichten und die Ablehnung neuer ungesetzmäßiger Forderungen durch den Staat könnte seinen Kredit erschüttern — so schien es doch, als ob N. Ch. Bunge die Ansprüche der holländischen Gläubiger befriedigen wollte. Gegen eine derartige Lösung dieser Frage trat aber J. A. Wyschnegradski vom ersten Augenblicke seines Amtsantritts ganz energisch auf. Seine Ansicht hierüber äußerte er in folgenden Sätzen:

„Wenn man von dem Grundsatz ausgeht, daß die peinliche Erfüllung der Verbindlichkeiten, die die Regierung auf sich genommen, unzweifelhaft ihre Pflicht und Schuldigkeit ist, so wird man zugeben müssen, daß die Erfüllung dieser Verbindlichkeiten in Zukunft noch viel besser gewährleistet wird, wenn man sich streng von allen Ausgaben und Opfern fernhält, die unmittelbar und direkt auf der Staatskasse lasten würden. Zu solchen Opfern würde der von den Gesellschaften Rjäshsk-Wjäsmä und Morshansk-Ssyssran geforderte Anteil am Reinertrage gehören, ebenso die Verlängerung der Garantie für das Aktienkapital auf weitere 12 Jahre, wenn auch mit allmählich fallendem Zinsfuß. Was aber die Hinweise darauf betrifft, daß das Einstellen der Garantiezuzahlungen für die Aktien sehr ungünstig auf das Vertrauen der ausländischen Kapitalisten zu den russischen Eisenbahnpapieren wirken könnte, so muß man doch in Erwägung ziehen, daß die Garantie auf die Aktien, nach den Allerhöchst bestätigten Satzungen der Gesellschaften vom 28. April 1872, überhaupt nur für 15 Jahre zugestanden ist. Daher wird man doch annehmen dürfen, daß die ausländischen Kapitalisten, die doch bei der Anlage ihrer Kapitalien recht vorsichtig sind, beim Ankauf der genannten Aktien deren Garantiefrist ganz gut gekannt haben und ihre Berechnungen hierauf gegründet haben“.

Nach den Mitteilungen des Finanzministers sind diese Aktien für

¹⁾ Alle weiteren Angaben über den Ankauf der Linien Rjäshsk-Wjäsmä und Morshansk — Ssyssran sind den authentischen Verhandlungsberichten des Ministerrats entnommen (im Archiv N. Ch. Bunge).

den halben Preis von den holländischen Kapitalisten erworben worden, und wenn man für diese 15 Jahre 5 v. H. von der Nennsumme berechnet, so war der wirkliche Wert dieser Aktien schon längst getilgt und es war ganz falsch, wenn die Aktionäre hierbei noch von Verlusten reden wollten. Es war daher ganz unmöglich, daß die Weigerung der Regierung, den Forderungen der Leute nachzugeben, irgendwie das Vertrauen zum Staatskredit bei den Ausländern erschüttern konnte, die vom Staate garantierte Papiere in Händen hatten; im Gegenteil, diese Weigerung der Regierung konnte nur als Beweis dafür gelten, daß der Staat in der Übernahme neuer Verbindlichkeiten sehr vorsichtig war, wenn er nicht durch ganz zwingende Gründe hierzu bewogen wurde. Vollends im Hinblick auf den vorzeitigen Ankauf der Eisenbahnen hatte es gar keinen Wert, den Aktionären neue Vorteile in Aussicht zu stellen; höchstens konnte es unumgänglich notwendig erscheinen, die Eisenbahnen strenger zu beaufsichtigen, damit keine Mißbräuche von den Direktoren verübt würden. Denn diese würden zweifellos, da sie unter normalen Verhältnissen keine Dividende erarbeiten konnten, darauf ausgehen, Raubwirtschaft zu treiben, wie das unter solchen Umständen häufig genug geschieht.

Im Hinblick auf diese kategorischen Erklärungen des neuen Finanzministers mußten die Forderungen der Aktionäre unberücksichtigt bleiben, und diesen blieb nur das eine übrig: die Eisenbahn dem Staate zu übergeben, sei es ohne jede Entschädigung, oder gegen Zahlung irgend einer unbedeutenden Summe für die vorzeitige Abtretung. Die Regierung aber konnte diese Summe um so bereitwilliger ausgeben, da sie — nach Ankauf der Linie Rjäshsk—Morshansk — die Möglichkeit hatte, die Einnahmen der Linie Rjäshsk—Wjäsma dadurch zu erhöhen, daß sie auf der ersteren neue, zweckmäßige Tarife festsetzte. Denn die geringe Ertragsfähigkeit der Linie Rjäshsk—Wjäsma erklärte sich hauptsächlich daraus, daß die Aktionäre der Linie Rjäshsk—Morshansk mit ihrer Tarifpolitik alle Frachten von Morshansk auf die Linie Moskau—Rjäsan und Rjäsan—Kosloff überführten, deren Aktien sie auch besaßen; daher hatte die Linie Rjäshsk—Wjäsma so gut wie gar keinen Güterverkehr.

Der Ministerrat war unbedingt davon überzeugt, daß der Ankauf der Eisenbahn Rjäshsk—Morshansk nützlich sein werde, und seine Vorlage erhielt auch am 26. März 1887 die Allerhöchste Bestätigung. Vergebens wiesen die Aktionäre der Eisenbahn darauf hin, daß sie eine unrichtige Abrechnung bekommen hätten; denn es sei unvorteilhaft für sie, — bei dem derzeitigen Falle des Wechselkurses des Kreditrubels — Metallobligationen zu demselben Kurse zu bekommen; infolgedessen müßte doch wohl der Kurs bei der Berechnung zugrunde gelegt werden,

der bei der Begebung der Aktien und bei ihrer Umwandlung aus der Metall- in die Kreditvaluta notiert wurde.

Der Ministerrat erklärte — in Übereinstimmung mit der Auffassung des Finanzministers — diese Forderung der Gesellschaft für ganz unannehmbar und bezog sich hierbei auf den staatsmännischen Blick des Grafen M. Ch. Reutern, der inmitten des orientalischen Feldzuges von 1877 mit den Gesellschaften der Orenburger Eisenbahn, Fasstowo-Eisenbahn, Weichselbahn, Uralbahn und Rjäshsk—Morshansk ein Abkommen getroffen hatte dahingehend, daß ihr Aktienkapital aus der Metall- in Kreditvaluta umgewandelt wurde (1,15 Rbl. Kred. = 1 Rbl. Met.), wodurch die Staatskasse Millionen Ersparnisse gemacht hatte. Indessen, trotz der Allerhöchst bestätigten Vorlage des Ministerrats überreichten die Aktionäre der Eisenbahn Rjäshsk—Morshansk, an der Spitze Laz. Poljakoff, Allerhöchsten Ortes ein Gesuch, in dem sie darum baten, daß der Ankauf der Bahn verboten werden möchte, da sie — die Aktionäre — nur Nachteil davon hätten. Dieser Nachteil werde dadurch herbeigeführt, daß

1. ihnen für die Aktien die Obligationen erst nach Revision der Bücher, Kassen und Beläge der Gesellschaft ausgehändigt würden, die Eisenbahn aber sofort in den Besitz des Staates überginge und infolgedessen die Aktionäre vor der Beendigung der Revision keinerlei Einnahmen hätten. Die Revision aber könnte jahrelang dauern;
2. die Aktionäre sehr viel bei dem Wechselkurse verlören, dessen Fallen nicht von ihnen abhängt.

Obgleich diese Einwendungen schon einmal von den Aktionären vorgebracht und vom Ministerrat in Übereinstimmung mit dem Finanzminister abgelehnt worden waren, eröffnete der Finanzminister dieses Mal dem Ausschuß, an den die Angelegenheit neuerdings zur Erledigung überwiesen war, daß er gar nichts gegen einen Aufschub des Ankaufs einzuwenden hätte, wenigstens bis zu dem Zeitpunkte, wo die Linien Rjäshsk—Wjäsma und Morshansk—Ssyssran an den Staat übergegangen wären; denn die Gesellschaft Rjäshsk-Morshansk willige in die Abänderungen einiger von der Regierung gewünschten Tarife, und der Ankauf der Eisenbahn sei vom Finanzminister nur unter dem Gesichtspunkte angeregt worden, daß die drei Linien Rjäshsk—Morshansk, Rjäshsk—Wjäsma und Morshansk—Ssyssran miteinander vereinigt würden. Nun aber könne diese Vereinigung nicht zu Stande kommen, da der Ministerrat sich weigere, den Aktien der Linien Rjäshsk—Wjäsma und Morshansk—Ssyssran weiterhin die Staatsgarantie zu bewilligen. Außerdem würde durch den sofortigen Ankauf der Linie Rjäshsk—Morshansk die Frage der Verwaltung und des Betriebes der drei Linien allzufrüh entschieden

werden müssen, und zwar in dem Sinne, daß der Betrieb unzweifelhaft an den Staat übergehen würde, während nach der Ansicht des Finanzministers der Nutzen des Staatsbetriebes damals doch noch sehr zweifelhaft erschien. Dagegen könnte es, wenn man den Ankauf vorläufig aufschöbe, späterhin vielleicht vorteilhafter erscheinen, wenn man den Betrieb aller drei Linien einer Privatgesellschaft überließe.

Gegen den Aufschub des Ankaufs trat mit besonderem Nachdruck der damalige Verkehrsminister Possjet auf, indem er ausführte, daß dieser Aufschub dem Staate sehr teuer zu stehen kommen könne; denn der Ertrag der Eisenbahnen wachse und man werde später der Gesellschaft eine Kaufsumme zahlen müssen, die sich nicht mehr nach dem den Aktien garantierten Reinertrag bemessen würde, sondern nach dem Reinertrage, wie er am Ankaufstermine ermittelt werde. Dieser letzten Erwägung stimmte der Ministerrat unbedingt zu und faßte einen Beschluß, der grundsätzlich höchst beachtenswert erscheint. Es heißt darin:

„Die Abänderung schon bestehender staatlicher Verordnungen kann nur ganz ausnahmsweise zugelassen werden und zwar nur dann, wenn allseitige Überzeugung herrscht, daß diese Abänderung durch besonders wichtige Gründe geboten erscheint, die bei dem ursprünglichen Erlaß noch nicht vorgelegen haben. Von diesem Gesichtspunkte aus ist es klar, daß augenblicklich keinerlei Veranlassung vorliegt, in eine Prüfung der Abmachungen über den Ankauf der Eisenbahn Rjäshsk—Morshansk einzutreten. Es wäre sehr bedenklich und gefahrvoll für die Reichsrentei, wenn die Regierung in dem Augenblicke, wo sie an den Ankauf dieser oder jener Eisenbahnlinie heranträte, sich danach richten wollte, ob der Übergang der Eisenbahn an den Staat für die Aktionäre — infolge des niedrigen Wechselkurses im Augenblick des Ankaufs — vorteilhaft oder unvorteilhaft wäre.¹⁾“

Der Ertrag der Linie Rjäshsk — Morshansk wächst von Jahr zu Jahr und wird noch erheblich zunehmen nach dem Bau der Linie Saamara—Ufa. Infolgedessen steht zu befürchten, daß, wenn der Ankauf weiter aufgeschoben würde, die Staatskasse einen allzu hohen Kaufpreis zahlen müssen. Befindet sich die Linie Rjäshsk — Morshansk erst in den Händen des Staates, so kann (im Gegensatz zu der Ansicht des Finanzministers) die Frage, ob aus den drei Linien eine einzige große Privatbahn gebildet oder ob sie alle vom Staate betrieben werden sollen, viel bequemer gelöst werden. Wenn man endlich erwägt, daß der Ankauf der Eisenbahn Rjäshsk — Morshansk das erste Beispiel dafür ist, daß eine Eisenbahn vom Staate erworben wird, nicht auf dem Wege freiwilliger Vereinbarung mit den Aktionären, sondern durch Anwendung der für den zwangsweisen Ankauf geltenden Bestimmungen, — so könnte eine Abänderung des schon bestehenden Beschlusses im Hinblick auf den bevorstehenden Ankauf der anderen Eisenbahnen einen äußerst unerwünschten Beweis dafür bieten, daß die Regierung hin und her schwanke, wenn es gelte, die ihr durch die Eisenbahnstatuten übertragenen Rechte in Anwendung zu bringen. Auch könnte eine derartige Ab-

¹⁾ Nach dem Statut erfolgte der Ankauf in Kreditrubeln.

Änderung mancherlei Bestrebungen auf Seiten der Aktionäre hervorrufen, die bei den Ankäufen ihre Sonderzwecke verfolgen würden.“

Zu bemerken ist hierbei noch, daß die Befriedigung derartiger Sonderwünsche der Besitzer gewisser Papiere, die im Grunde genommen gar keinen Wert darstellten, mancherlei Material für das Börsenspiel hätte schaffen können, ein Hazardspiel, das jeder sicheren Unterlage entbehrte. Und wenn ein einziger dieser unbegründeten Sonderwünsche erfüllt wurde, so lag keine Veranlassung vor, nicht auch andere derartige Wünsche zu berücksichtigen. Da nun in keinem Falle vorausgesagt werden konnte, bis zu welchem Grade Sonderansprüche befriedigt werden würden (in solchen Fällen geht auch vielfach Gnade vor Recht), andererseits aber nicht angenommen werden durfte, daß auch gänzlich ungesetzmäßige Ansprüche befriedigt werden würden, so lag doch die Gefahr nahe, daß die Schwankungen der Papiere — der Repräsentanten der genannten Sonderwünsche — einen ganz außerordentlichen Umfang annehmen würden, so daß, wenn die Regierung den Sonderwünschen auch im weitesten Maße entgegenkam, die Vorteile lediglich den Börsenspekulanten in die Tasche flossen. Wenn nun die Regierung, das eine ungesetzmäßige Verlangen erfüllend und so gewissermaßen seine Gesetzmäßigkeit anerkennend, ein anderes derartiges Verlangen ablehnte, so konnte ein solches Verfahren in gewissem Grade den Staatskredit erschüttern, denn in dem einen Falle versteht die Regierung nicht, ihre Rechte zu verteidigen, in dem anderen analogen Falle wahrt sie dieselben standhaft; in dem einen Falle teilt sie Belohnungen aus, in dem anderen Falle vernichtet sie Existenzen.

Wir haben gesehen, daß bei Gelegenheit des Ankaufs der Eisenbahn Rjäshsk—Morshansk der Ministerrat es sehr gut verstand, die Interessen der Staatsrentei zu wahren. Am 14. Juni 1887 kam eine neue Allerhöchst bestätigte Vorlage des Ministerrats zu Stande, durch die die Ankaufsbedingungen genehmigt wurden. Sodann wurde die Eisenbahn selbst vom Staate übernommen und eine Revision der Geschäftsgebarung der Gesellschaft angeordnet, die erst im Jahre 1891 beendet wurde. Aus dieser Revision war ersichtlich, daß den Aktionären an Stelle ihrer nichtgetilgten Aktien fünfprozentige Obligationen (und zwar für eine Aktie eine Obligation) gegeben werden konnten. Hierbei wurden die Dividenden tragenden Aktien ungültig, die Tilgung der Privatschulden der Gesellschaft konnte derart erfolgen, daß die Kupons der Obligationen im Laufe der nächsten Jahre den Aktionären nicht ausgezahlt, sondern eben zur Schuldentilgung verwendet wurden.¹⁾ Vorteilhaft für die Aktionäre

¹⁾ Vollständige Gesetzsammlung No. 7407 (Vorlage des Ministerrats vom 26. Januar 1891).

war hierbei nur der Umstand, daß ihnen für fünf fünfprozentige Obligationen sechs vierprozentige gegeben wurden.

Als der Ankauf der Eisenbahn Rjäshsk—Morshansk endgültig und unwiderruflich beschlossen und die Anträge der Gesellschaften Rjäshsk-Wjäsma und Morshansk-Syssran auf Verlängerung der Garantie ihrer Aktien abgelehnt waren, traten die holländischen Bankfirmen Lipmann, Rosental & Cie., Wertheim & Gompertz im Namen ihrer Klienten, d. i. der Aktionäre der beiden genannten Linien, mit einem neuen Gesuch an das Finanzministerium heran. Sie erklärten, daß die holländischen Kapitalisten, als sie vor 15 Jahren die Aktien der genannten Eisenbahnen erworben hätten, auf Grund der im westlichen Europa gemachten Erfahrungen¹⁾ gehofft hätten, daß die Eisenbahnen während der 15 Jahre, so lange die Garantie für den Ertrag der Bahnen in Kraft war, an und für sich ohne Zweifel einen Reinertrag abwerfen würden, ganz besonders, wenn der Staat die Kontrolle ausübte. Jetzt nun, da es nach Bezahlung der Eisenbahnobligationen keinen Reinertrag gäbe, bekamen die Aktionäre gar nichts. „Die Aktionäre verstehen vollkommen“, — so schrieben die Bankfirmen²⁾ — „daß die russische Regierung weder im Stande noch Willens ist, größere Opfer auf sich zu nehmen, aber deren bedarf es ja auch gar nicht. Die Regierung hat hinreichende Hilfsmittel in der Hand, um die früheren günstigen Zustände auf dem holländischen Geldmarkte wieder herzustellen, der jetzt durch den Sturz des Börsenkurses der genannten Aktien bedenklich erschüttert ist. Die Regierung kann jetzt den Aktionären zeigen, daß sie deren Vertrauen im vollsten Maße zu rechtfertigen weiss, indem sie in einer so schwierigen Lage die Interessen der Aktionäre wahrnimmt“.

Die Bankfirmen schlugen demgemäß vor, die Regierung solle anstatt die Garantie für die Aktien zu verlängern, diese allesamt zu einem annehmbaren Preise erwerben. Sie lenkten die Aufmerksamkeit der russischen Regierung auf die ungeheure Zahl russischer Werte (insbesondere Eisenbahnwerte), die in Holland untergebracht wären, ferner darauf, daß aus England und Deutschland russische Papiere in Holland untergebracht würden, schließlich darauf, daß in Holland selbst eine starke Partei bestehe, die den lebhaften Wunsch habe, daß die russischen Papiere in diesem Lande einen niedrigen Kurs hätten. Die Intriguen dieser Partei

1) In Wahrheit gab es im Jahre 1872, auch im westlichen Europa, noch keine derartigen Erfahrungen im Eisenbahnwesen. Denn es herrschte überall, mit Ausnahme von Preußen, im Eisenbahnwesen dieselbe Unordnung, wie in Rußland.

2) Bericht des Finanzministers vom 18. Juni 1888 (No. 6585) im Ministerrat.

würden entschieden gefördert werden, wenn den oben genannten Anträgen der Aktionäre nicht entsprochen werde. Diese Anträge seien nach Ansicht der letzteren durchaus gerechtfertigt. Man müßte auch, im Falle der Ablehnung, mit einer feindlichen Stimmung sämtlicher holländischen Kapitalisten gegen russische Werte rechnen, und das wiederum könnte dem russischen Staatskredit im Auslande empfindliche Verluste zufügen. Die Aktionäre wären damit einverstanden, wenn sie für je zwei Eisenbahnaktien je eine dreiprozentige Obligation (in Metallvaluta) erhielten, die nicht der fünfprozentigen Kuponsteuer unterliegen sollte.

Diese sonderbare Zumutung der holländischen Bankfirmen überraschte durch ihre ungewöhnliche Bescheidenheit und heuchlerische Unbefangenheit. Man beachte den kleinen Fingerzeig auf die russische „Unordnung“, die allein schuld daran wäre, daß die Einnahmen der Bahn sich im Laufe von 15 Jahren nicht, wie in Mittel- und Westeuropa, gehoben hätten, obwohl man in Rußland eine Staatsaufsicht eingerichtet habe, die jedoch das Vertrauen der Gläubiger nicht gerechtfertigt hätte. Man beachte ferner den Hinweis auf die „Bescheidenheit“ der Forderungen der Aktionäre, die nicht darauf bestehen wollten, daß der Staat ihnen noch größere Opfer bringen sollte, sondern die nur eine mäßige „Hilfe“ von Seiten des Staates in Anspruch nehmen wollten. Dazu noch endlich die Drohung, daß der russische Staatskredit auf dem holländischen Markte geschädigt werden würde, wo sich schon eine Partei gebildet hätte,¹⁾ die auf einen Kurssturz der russischen Papiere hinarbeiten wolle, wenn diese Forderungen nicht erfüllt würden, dagegen auf ein Steigen der Papiere im anderen Falle. Erwähnt wurde aber nicht, daß die holländischen Kapitalisten z. Z. für die Aktien im ganzen nur den halben Wert bezahlt und im Laufe der 15 Jahre diesen Kapitalaufwand schon längst wieder eingebracht hatten und daß ihre „bescheidene“ Forderung besonders darin gipfelte: es sollte ihnen gerade die Hälfte des Nennwertes der Aktien zurückgezahlt werden, die von ihnen s. Z. auf die Aktien gezahlt war; mit anderen Worten: das von ihnen auf die Aktien gezahlte Geld sollte vollständig ohne jeden Diskontabzug zurückgezahlt werden.²⁾ Das Interessanteste dabei war aber, daß jede Verantwortlichkeit im Falle der mangelnden Rentabilität auf den Schultern der Regierung lag, während doch — nach den Satzungen — als die alleinigen und nicht kontrollierbaren Herren der Eisenbahnen die Aktionäre der Eisenbahngesellschaften anzusehen waren, und nicht die Regierung, die sich ja —

1) Natürlich aus denselben Bankfirmen, die diese Ausführungen machen.

2) Die russischen 5 prozentigen Papiere mußten aller Voraussicht nach in nicht allzuferner Zukunft al pari stehen.

wie wir wissen — damals noch vollständig von Bau, Betrieb und Verwaltung der Eisenbahnen fernhielt. Es konnte folglich nicht davon die Rede sein, daß die Regierung das Vertrauen zu den Aktionären erschütterte, sondern umgekehrt die Aktiengesellschaften, denen die Konzessionen für Bau und Betrieb der Eisenbahnen verliehen waren, erschütterten hierdurch das Vertrauen zur Regierung. Erschüttert wurde auch das Vertrauen der Privatgläubiger der Gesellschaft, die ja doch nur mit Hilfe der Regierung befriedigt werden konnten. Zu diesem Zwecke hatte die Reichsrentei bereits Darlehen hergegeben, die am 1. Oktober 1889 folgende Höhe erreicht hatten:

bei der Linie Rjäshsk—Wjasma	47 330 713 Rbl.,
„ „ „ Morshansk—Ssyssran	31 800 265 „ . ¹⁾

Den Aktionären selbst hatte die Regierung als Garantie auf die Aktien 9 618 832 Rbl. + 5 347 366 Rbl. gezahlt. Und welche Vorteile hatte die Reichsrentei von der Privatgesellschaft, die nun schon 15 Jahre Besitzerin der Bahnlinien war? Und wie konnte man angesichts solcher Verhältnisse von einer sittlichen (geschweige denn von einer rechtlichen) Verpflichtung der Regierung gegenüber den Privatgesellschaften reden? Die Bankfirmen wiesen wohl darauf hin, daß der Börsenkurs der Aktien mit Ablauf ihrer Garantiefrist stark gefallen wäre, aber sie vergaßen ganz zu erwähnen, daß die Spekulanten gerade auf Grund dieses gefallenen Kurses von den früheren Besitzern die Aktien aufgekauft hatten. Sie erwähnten auch nicht, daß die Regierung, nachdem sie beträchtliche Aufwendungen für die Aktien gemacht hatte, natürlich den ursprünglichen Inhabern der Aktien keine besondere Unterstützung mehr hatte zukommen lassen. Es war ganz unverständlich, wie man davon reden konnte, daß die Regierung das Vertrauen gerade dieser Aktionäre erschüttert haben sollte. Davon konnte doch nur gesprochen werden, wenn man die Aktionäre als Gläubiger der Reichsrentei, den Staat aber als Besitzer der Eisenbahn ansah. Das aber entsprach den tatsächlichen Verhältnissen keineswegs. Was nun die sogenannte Erschütterung des russischen Staatskredits anbetraf, die dadurch verursacht sein sollte, daß die Regierung sich weigerte, neue Verpflichtungen ohne jeden gesetzlichen Grund auf sich zu nehmen, so ist bereits oben darauf hingewiesen worden, daß im Gegenteil viel eher die Inhaber der tatsächlichen (nicht gedachten) Staatsobligationen sich fragen mußten, ob es für Rußland möglich wäre, seinen bestehenden Verpflichtungen nachzukommen, wenn es noch die Bezahlung von imaginären, nur in der Ein-

¹⁾ Nachrichten der Reichskontrolle über die Eisenbahnen für 1896, S. 69.

bildung anderer bestehenden Verpflichtungen übernehmen wollte. Unter solchen Umständen konnte der Staatskredit zweifellos stark erschüttert werden, ebenso wie der Kredit einer Privatperson erschüttert wird, die zugleich mit solchen Schuldverschreibungen, für die sie vollen Gegenwert erhalten hat, Obligationen ausstellt, die nur einen gedachten Wert besitzen, für die sie keinen Gegenwert erhalten hat.

Es ist bereits erwähnt worden, daß das Finanzministerium (J. A. Wyschnegradski) genau denselben Ansichten huldigte, damals, als die Gesellschaften Rjäshsk-Wjäsma und Morshansk-Ssysran den Anspruch erhoben, daß die Garantie auf ihre Aktien ihnen verlängert werden sollte. Bedauerlicherweise sah der Finanzminister diesmal die Sache ganz anders an, obwohl die Forderungen der Aktionäre um ein Bedeutendes höhere waren. Er trat mit den holländischen Aktionären in Unterhandlungen ein, die sehr vorsichtig geführt wurden, nur damit die auswärtigen Aktionäre keinen Anlaß hätten, zu behaupten: es wären ihnen etwa indirekte Zusicherungen gemacht worden. Als ob die russische Regierung überhaupt die Verpflichtung gehabt hätte, derartige hochgespannten Forderungen der Aktionäre, sei es auch ausländischer, jemals zu erfüllen! Die Verhandlungen wurden durch den Petersburger Bankier Meyer mündlich geführt, da der Finanzminister fürchtete — und gewiß nicht ohne Grund —, sich mit den holländischen Bankiers auf irgend welche schriftlichen Abmachungen einzulassen. Das Ergebnis dieser Unterhandlungen war ein Bericht des Finanzministers an den Ministerrat (vom 18. Juni 1888), indem die Möglichkeit zugegeben wurde, die Forderungen der holländischen Aktionäre zu befriedigen, aus folgenden Gründen:

1. abgesehen von den Vorteilen, die sich daraus ergeben, daß die wenig rentablen, hohe Garantiezuzahlungen erfordernden Eisenbahnen, an deren Betriebsergebnissen die Regierung bei weitem mehr interessiert ist, als die Aktionäre dieser Linien es zu sein pflegen, an den Staat fallen, so gewährt die Annahme der gegenwärtigen Forderung für die Reichsrentei fast doppelt so viele Vorteile, als die Verwirklichung derjenigen Kombinationen bezüglich der Linien Rjäshsk—Wjäsma und Morshansk—Ssysran, wie sie im vorigen Jahre vom Ministerrat erörtert und begutachtet wurde;¹⁾
2. auf den europäischen Geldmärkten, insbesondere dem deutschen, hatte sich im Laufe des letzten Jahres (1887/88) der Stand der

¹⁾ D. h. Gewährung der Garantie auf 12 Jahre, zuerst in Höhe von 3 v. H., sodann von 1½ v. H. und schließlich von 1 v. H.

russischen Werte erheblich verschlechtert, ganz besonders infolge von künstlichen Maßnahmen, die den Staatskredit Rußlands im Auslande schädigen sollten. Infolgedessen war eine Menge russischer Werte aus England und Deutschland nach Rußland und Holland zurückgeströmt.

So wie die Verhältnisse lagen und bei der vollständigen Unmöglichkeit, russische Anleihen auf dem englischen Markte unterzubringen, war die russische Regierung in die Notwendigkeit versetzt, gute Beziehungen zum holländischen Geldmarkte zu unterhalten, auch um den Preis einiger Opfer. Denn der Verlust dieses Marktes, auf dem besonders kleine Kapitalisten gern ihre Ersparnisse in russischen Werten anlegten, konnte den Staatskredit im Auslande sehr empfindlich schädigen. Um dies zu vermeiden, konnte man geeignetenfalls mit Vorteil für die Reichsrentei jene Zugeständnisse machen, die von den Aktionären gewünscht wurden. Aus den Erklärungen, die von den Bevollmächtigten dieser Aktionäre, den Amsterdamer Bankiers Lipmann, Rosental & Cie. und anderen abgegeben wurden,¹⁾ war ersichtlich, daß die Ansprüche der Aktionäre sich nicht auf irgend welche Verbindlichkeit der Regierung stützten. Im Gegenteil, sie erklärten ausdrücklich, daß die Regierung mit dem Ablauf der im Jahre 1872 erteilten Garantie vom rechtlichen Standpunkte aus gar keine Verpflichtungen mehr gegen die Aktionäre hätte. Jedoch glaubten diese, daß die Regierung moralisch verpflichtet wäre, ihnen gegebenenfalls zu Hilfe zu kommen, besonders im Hinblick darauf, daß die genannten Eisenbahnlilien in dem Augenblicke, als die Garantiefrist abließ, noch nicht im Stande waren, aus eigener Kraft einen genügenden Reinertrag zu bringen. Dabei brachten die holländischen Aktionäre in Rechnung, welche Bedeutung zu dem gegebenen Zeitpunkte der holländische Markt für den russischen Kredit hatte, und gründeten darauf besonders ihre Ansprüche. Bei dieser Sachlage fand der Finanzminister, daß eine Abweisung der holländischen Bankfirmen äußerst unangenehme Folgen für den Staatskredit haben könnte.²⁾ Er brachte in Anregung, die an Stelle der Aktien ausgegebenen Obligationen mit der fünfprozentigen Kuponsteuer zu belegen (hiergegen erhoben die holländischen Bankiers Einspruch), dafür aber willigte er ein, daß für diese Obligationen Zinsen vom 28. Mai 1887 ab gezahlt werden sollten,³⁾ da ja die Eisen-

1) Mit diesen Bankhäusern unterhielt die russische Regierung schon seit längerer Zeit sehr enge finanzielle Beziehungen.

2) Vgl. S. 15/16 im Bericht der Kreditkanzlei des Finanzministeriums vom 18. Juni 1888, No. 6585.

3) D. h. von dem Augenblicke, da die Garantie auf die Aktien aufhörte.

bahnen erst mit dem 1. Oktober 1889 an den Staat fallen würden. So übten die Drohungen der Holländer ihre volle Wirkung auf den Finanzminister aus. Obwohl er die Grundlosigkeit dieser Forderungen klar erkannte, hielt er es dennoch für angängig, sie zu befriedigen, und zählte in seinem Berichte an den Ministerrat noch einmal alle die Gründe auf, die für die Bewilligung sprachen, hauptsächlich aus Rücksicht auf die Sicherheit des Staatskredits, der — wie ja auch die holländischen Bankiers hervorgehoben hatten — im Falle der Ablehnung ihrer Ansprüche stark gefährdet erschien. Der Finanzminister hatte scheinbar seinen eigenen Ausspruch über diese Ansprüche vergessen, da er früher ganz offen erklärt hatte, „daß die Erfüllung oder Nichterfüllung der Forderungen keinerlei Einfluß auf den Staatskredit ausüben könne.“ Allerdings fügte er, wie zu seiner Rechtfertigung, hinzu, daß der neue Vorschlag der Aktionäre bedeutend vorteilhafter wäre, als der frühere; eine Behauptung, die nicht recht zutraf. Denn früher wollten die Aktionäre nur eine Garantie für ihr Aktienkapital auf 12 Jahre, deren Zinsfuß sich allmählich von 3 v. H. auf 1 v. H. ermäßigte, jetzt aber forderten sie eine Garantie von 1,5 v. H. auf dasselbe Kapital,¹⁾ und zwar für alle Zeiten. Andererseits konnte der Übergang dieser Eisenbahnen in die Staatsverwaltung der Reichsrentei keine besonderen Vorteile bieten, schon aus dem Grunde, weil die ganze Verwaltung auf den Linien sich in einer beispiellosen Unordnung befand und die pflichtmäßigen Zahlungen der Eisenbahnen, die doch gleichfalls auf die Regierung übergingen, so groß waren, daß der Reinertrag ihnen auch nicht annähernd entsprechen konnte. Außerdem konnte man immerhin damit rechnen, daß die Aktiengesellschaften, von dem Wunsche beseelt, auf ihre Aktien eine Dividende zu erhalten, alle Kräfte anspannen würden, um die Finanzgebarung auf den Linien zu verbessern, zumal wenn ihnen eine Garantie weiterhin nicht gewährt werden würde. In gewissem Sinne konnte so die Privatwirtschaft — gewissenhafte Staatsaufsicht vorausgesetzt — bessere Ergebnisse zeitigen, als der Staatsbetrieb. Schließlich — wenn man auch wirklich die neuen Forderungen der Aktionäre für vorteilhafter hielt, als die früheren, so bedeutete das noch nicht, daß sie unbedingt bescheidene waren und daß der Staat sie ausnahmslos befriedigen mußte. Der Regierung blieb immer noch die Möglichkeit, — und das konnte für sie ganz vorteilhaft sein — diese Bahnen anzukaufen, ihre Verwaltung mit der Staatsbahn Rjäshsk-Morshansk zu vereinigen, den Güterverkehr auf diesen Linien nach neuen Gesichtspunkten zu ordnen, unnötige Ausgabetitel zu streichen und so durch alle diese Maßnahmen den Reinertrag der in Frage kommenden

1) D. i. 3 v. H. auf die Hälfte seines Nennwertes.

Linien zu erhöhen. Aber aus diesen Betrachtungen heraus für die Aktien der anzukaufenden Linie einen hohen Ankaufspreis festsetzen zu wollen, hatte gar keinen Sinn, schon aus dem einfachen Grunde, weil diese Aktien auch nicht den geringsten Wert hatten und die Aktionäre mit jeder anderen, ihnen angebotenen Summe sehr wohl zufrieden sein mußten. In jedem Falle konnte es dem Finanzministerium nicht schwer fallen, die Aktionäre zu zwingen, die dreiprozentigen Obligationen anzunehmen, die der Kuponsteuer unterlagen, aber nicht in Metall-, sondern in Kreditvaluta. Indessen, es fehlte ihm teils an Entschlossenheit, teils an gutem Willen, auch nur diese Konzessionen zu verlangen.

Der Ministerrat erklärte sich mit den Ausführungen des Finanzministeriums einverstanden, und seine Vorlage erhielt am 21. Juni 1889 die Allerhöchste Bestätigung. Die Aktionäre der Linie Morshansk—Ssyssran erhielten für 5 515 250 Rbl. Met. ungetilgter Aktien 2 758 125 Rbl. Met. in dreiprozentigen Obligationen, und die der Linie Rjäshsk—Wjäsma für 6 857 750 Rbl. in Aktien 3 428 875 Rbl. Met. in Obligationen.¹⁾ Die Obligationen wurden im Laufe von 66 Jahren durch jährliche Ausloosungen getilgt. Zu diesem Zwecke sollten 0,497 v. H. des Nennwertes in den Tilgungsfonds abgeführt werden.²⁾ Um diese Gesamtsumme von 6 187 000 Rubel Metall wuchs die Schuldenlast der Reichsrentei; ihre jährlichen Zahlungen hierfür um 216 359 Rbl. Met. Die Linien Rjäshsk—Wjäsma und Morshansk—Ssyssran wurden im Jahre 1890 mit der schon früher vom Staate angekauften Linie Rjäshsk—Morshansk — unter der gemeinsamen Bezeichnung Ssyssran-Wjäsma — vereinigt.³⁾

Als Anlagekapital für diese Bahn wurden in

Ansatz gebracht ⁴⁾	57 338 946 Rbl. Met.
	+ 14 042 300 Rbl. Kred.

zusammen in jetziger Währung	100 050 719 Rbl.
----------------------------------------	------------------

Die jährlichen Zinszahlungen betragen	2 429 068 Rbl. Met.
	+ 704 592 Rbl. Kred.

zusammen in jetziger Währung	4 348 194 Rbl.
----------------------------------------	----------------

Einen so hohen Reinertrag konnte indessen die Bahn lange Jahre hindurch nicht herauswirtschaften, und überhaupt schien es fraglich, ob

¹⁾ Bericht der Reichskontrolle für 1897, Teil II, S. 982.

²⁾ Nachrichten der Reichskontrolle für 1896, S. 23. — Ferner Sammlung von Nachrichten über die russischen Anleihen, S. 195—198.

³⁾ Vollständige Gesetzsammlung No. 6513.

⁴⁾ Nachrichten der Reichskontrolle über die Eisenbahnen für 1890, S. 17.

der Staatsbetrieb auf ihr wirklich vorteilhafter war als der Privatbetrieb. Folgende Ziffern mögen das veranschaulichen.¹⁾

Es betrug der Reingewinn:

im Jahre 1884	} bei Betrieb durch die Privat- gesellschaften	}	. . . . .	1 176 199 Rbl.
" " 1885			. . . . .	1 945 979 "
" " 1886 ¹⁾			1 076 482 "	
" " 1887			. . . . .	3 332 630 "
" " 1888	} bei gemischtem Betrieb	}	. . . . .	1 775 716 "
" " 1889			. . . . .	1 741 177 "
" " 1890	} bei Staats- betrieb	}	. . . . .	1 551 182 "
" " 1891			. . . . .	2 017 729 "
" " 1892			(Fehlbetrag von 232 860 R.)	—	"
" " 1893			. . . . .	2 055 604 "

Späterhin wuchsen die Reinerträge allerdings, aber doch nicht in dem Grade, daß sie die jährlichen pflichtmäßigen Zahlungen decken konnten, um so weniger, als der Staat gezwungen war, neue Aufwendungen für die Verbesserung der Eisenbahnen und für die Erhöhung ihrer Leistungsfähigkeit zu machen. —

Es erschien notwendig, die Ankaufverhandlungen bei den Linien Rjäshsk—Wjasma, Rjäshsk—Morshansk, Morshansk—Ssyssran etwas eingehender zur Darstellung zu bringen, und zwar aus folgenden Gründen:

Der Beschluß des Ministerrats, in Übereinstimmung mit dem Gutachten des Finanzministers,

„man müsse die, wenn auch unbegründeten Forderungen der ausländischen Bankfirmen erfüllen, da diese damit drohten, im Falle der Weigerung den Kurs der russischen Papiere an den Börsen zu schwächen,“

konnte nur dazu dienen, die russischen Kreditoperationen von den ausländischen Bankfirmen noch abhängiger zu machen und den Grund dafür zu legen, daß späterhin noch weniger begründete Forderungen an den Staat gestellt würden, nach dem Muster, nach dem das vorliegende Übereinkommen geschlossen war. Die Forderung hatte zwar keinerlei Berechtigung, aber moralisch schien die Regierung sich verpflichtet zu fühlen, sie zu erfüllen, da sie die Aktionäre zu rechtsirrtümlichen Ansichten gebracht hatte. Die Antragsteller fordern nicht, sondern bitten nur, die Regierung möchte ihnen aus Gnade zu Hilfe kommen; wenn aber die Regierung sich weigert, so wird das auf die europäischen Geldmärkte einen sehr ungünstigen Einfluß ausüben. Das wird sich dann

¹⁾ Nachrichten der Reichskontrolle über die Eisenbahnen für 1893, S. 432—437.

zeigen in dem Sturz der russischen Wertpapiere. Die Besitzer der letzteren aber sind auf der einen Seite die unschuldigen ausländischen kleinen Kapitalisten, die durch ihr unbegrenztes Vertrauen zur russischen Regierung getäuscht worden sind, auf der anderen Seite die großen Bankfirmen, zu denen die Reichsrentei schon seit langem finanzielle Beziehungen unterhält, deren Fortdauer aber in diesem Falle in Frage gestellt wird.

Eine derartige Politik mußte die bedenklichsten Folgen haben. Die großen Bankfirmen, die ihre eigene Kraft fühlten und die Schwäche des russischen Finanzministeriums erkannten, beeilten sich, in ihrem Interesse unerhörte Vorteile daraus zu ziehen, daß ihnen die Konvertierung der russischen Anleihen übertragen wurde, die ungefähr um dieselbe Zeit begann, als die Verhandlungen über den Ankauf der Eisenbahnen Rjäshsk-Wjäsma und Morshansk-Ssyssran schwebten. Und die kleinen Kapitalisten, die da sahen, wie die Schuldverbindlichkeiten der Reichsrentei ohne jede Veranlassung zunahm und wie schwach das Finanzministerium war, wenn es sich darum handelte, die Interessen des Staates zu vertreten, mochten natürlich mit geringerer Neigung und mit größerem Risiko russische Wertpapiere erwerben. Und dabei hatte Wyschnegradski selbst zu wiederholten Malen die Ansicht vertreten: „Eines der besten Mittel, den Staatskredit zu befestigen, ist die Standhaftigkeit der Regierung bei der Verteidigung der Staatsinteressen.“

3. Ankauf der Transkaukasischen Eisenbahn. Die 980 Werst lange Linie wurde gleichfalls — noch vor Eintritt des Ankauftermins — erworben und zwar auf Grund eines besonderen Abkommens mit den Aktionären der Gesellschaft. Eigentlich durfte diese Eisenbahn — auf Grund des § 66 des Allerhöchst bestätigten Gesellschaftsstatuts vom 22. Oktober 1879 — erst am 22. Oktober 1894 angekauft werden. Grundsätzlich war die Frage des Ankaufs schon durch eine Allerhöchst bestätigte Vorlage des Ministerrats vom 11. Februar 1887 entschieden worden, weil die Mißbräuche in der Verwaltung dieser Eisenbahn von Jahr zu Jahr zunahmen, zumal da das Feld der Tätigkeit der Gesellschaft sich durch Übernahme weiterer Eisenbahn- und Hafenbauten, z. B. des Batumer Hafens, noch weiter ausdehnte. Die — aus Garantiezahlungen herrührenden — Schulden der Gesellschaft an den Staat¹⁾ betrugen 30 787 853 Rbl. Met., wobei die Darlehnsschulden und deren Zinsen nicht mitberechnet sind. Es war gar keine Aussicht, daß diese Summe jemals bezahlt werden konnte, denn, wenn auch der Reinertrag ziemlich rasch wuchs, er reichte

¹⁾ Auf Grund von Feststellungen des Finanzministeriums zu der Zeit, als die Ankaufsvorlage dem Ministerrat unterbreitet wurde.

doch nicht einmal hin, um die laufenden Jahreszinsen aufzubringen. So betrug er beispielsweise

im Jahre 1884	137 696 Rbl.,
„ „ 1885	1 054 468 „
„ „ 1886	2 870 262 „
„ „ 1887	2 815 000 „
„ „ 1888	4 482 332 „ .

Die jährlichen Zinszahlungen für das Bankapital erforderten im Jahre 1888: 3 346 852 Rbl. Met. + 1 552 108 Rbl. Kred. = 6 572 386 Rbl. in heutiger Währung.¹⁾ An nichtgetilgten Aktien waren am 1. Januar 1888 noch 55 262 Stück zu je 125 Rbl. Met. im Umlauf, die einen Gesamtwert von 6 907 750 Rbl. Met. darstellten. Von diesen Aktien gehörten 25 272 der Reichsbank, die sie vom Ministerium des Kaiserlichen Hauses im Umtausch gegen konsolidierte russische Eisenbahnobligationen erhalten hatte.²⁾ Die übrigen 29 900 Aktien befanden sich in Privathänden, hiervon 16 172 im Besitz des Ingenieurs Palaschkowsky, eines der ersten Direktoren der Gesellschaft, der diese Aktien als Entgelt für die vertragsmäßig an der Eisenbahn ausgeführten Arbeiten erworben hatte. Dadurch, daß die Reichsbank fast die Hälfte aller Aktien der Transkaukasischen Eisenbahn erworben hatte, war der Regierung scheinbar die Möglichkeit gegeben, mit der Gesellschaft zu einem denkbar günstigen Abkommen zu gelangen. Denn da die Reichsbank einen so bedeutenden Teil der Aktien besaß, so konnte die Regierung in der Generalversammlung un schwer eine Mehrheit für ihre Anträge und Vorschläge erreichen; jedenfalls war doch die Reichsbank der Hauptaktionär. In der Tat leitete die Regierung mit der Direktion der Gesellschaft Verhandlungen ein, um die Bedingungen festzustellen, unter denen die Aktien vom Staate erworben werden konnten. Die Direktion machte der Regierung den Vorschlag, den Preis der Aktien auf 193 Rbl. festzusetzen, indessen erhob hiergegen der Ingenieur Palaschkowsky — wie wir gesehen haben, der einflußreichste Aktionär — Widerspruch, indem er ausführte, daß er diesen Preis unmöglich annehmen könnte, da er die Aktien zu einem viel höheren Kurse erworben hätte. Der Finanzminister eröffnete zunächst den Aktionären, daß an eine Bezahlung der Aktien mit barem Gelde nicht gedacht werden könnte, da die hierzu erforderlichen Mittel bei der Lage des Geldmarktes auf dem Wege einer Anleihe nicht beschafft werden könnten; er stellte ihnen aber anheim, für jede fünfprozentige 125 Rbl.-Aktie eine

¹⁾ Nachrichten der Reichskontrolle vom Jahre 1888, S. 8/9; vgl. Statistisches Sammelwerk des Verkehrsministeriums, Bd. XXIII, S. 8–13, Tafel 1.

²⁾ Auf Grund eines Allerhöchsten Befehls vom 13. Februar 1887.

vierprozentige Staatsobligation zu 140 Rbl. Met. anzunehmen. Da dieser Vorschlag zweifellos große Vorteile bot, so gingen die Aktionäre auch unverzüglich darauf ein, nur der Ingenieur Palaschkowsky erklärte, daß er bei einer derartigen Abrechnung bankrott machen müsse, dieser Bankrott aber äußerst ungünstig auf den Gang verschiedener von ihm als Unternehmer auszuführender Staatsbauten einwirken würde,¹⁾ deren schnellste Beendigung im dringendsten Interesse des Staates und der Transkaukasischen Eisenbahn selbst lag. Der Finanzminister stimmte den Ausführungen des Palaschkowsky teilweise zu und machte den Vorschlag, man sollte diesem 1562000 Rbl. auszahlen, damit die vertragsmäßigen Arbeiten auf der Eisenbahnstrecke ausgeführt würden; jedoch sollten die von der Gesellschaft der Transkaukasischen Eisenbahn bereits gezahlten und noch nicht durch Arbeitsleistungen ausgeglichenen Vorschüsse von der Summe abgezogen werden.²⁾ Nach der Berechnung des Finanzministers mußte die ganze Finanzoperation folgendes Ergebnis haben: wenn man die fünfprozentigen Gesellschaftsaktien gegen vierprozentige Obligationen umtauschte, so würden sich die jährlichen Ausgaben der Regierung um 25 600 Rbl. Met. verringern. Da aber die Regierung — in diesem Falle eigentlich die Reichsbank — als Besitzerin von Aktien infolge dieses Umtauschs einen jährlichen Verlust von 8 158 Rbl. Met. erleiden würde, wozu noch 1 796 Rbl. Kuponsteuer treten würden, so könnten sich die jährlichen Ausgaben infolge des Ankaufs der Bahn nur um 15 700 Rbl. Met. = 23 550 Rbl. Kred.³⁾ ermäßigen. Rechnet man hierzu noch die 5 v. H. von der an Palaschkowsky zu zahlenden Summe — bei 1 562 000 Rbl. Kred. wären das 78 100 Rbl. Kred. — so wäre das Ergebnis der ganzen Operation eine jährliche Mehrausgabe von 54 550 Rubel Kredit.

Der Ministerrat äußerte sich in seiner Allerhöchst bestätigten Verordnung vom 20. April 1889 dahin, daß es wohl angängig sei, dem Palaschkowsky 1 562 000 Rbl. Kred. zur Verrechnung zu überweisen, hielt es jedoch für zweckdienlicher, wenn man für die noch nicht getilgten fünfprozentigen Aktien zu demselben Zinsfuß Obligationen ausgäbe, die der Kuponsteuer unterliegen sollten. Diese sollten dann im Laufe von 63 Jahren, vom Januar 1891 ab, in jährlichen Ziehungen getilgt werden. Die Zinsen der Obligationen sollten vom 24. März 1890 an berechnet werden; in den Tilgungsfonds sollten jährlich 0,2424 v. H. von der

¹⁾ So z. B. auf den Neubau der Ssuram-Bahn (Abzweigung der Linie Poti-Tiflis) und auf die Verbesserung des Hafens von Batum.

²⁾ Es waren etwa 900 000 Rbl.

³⁾ 1 Rbl. Met. = 1,50 Rbl. Kred.

Nennsumme der begebenen Obligationen (6 861 500 Rbl. Met. = 27 446 000 Francs) abgeführt werden. Mithin würden die jährlichen Zahlungen für die Obligationen 359 707 Rbl. Met. betragen. Aber außer diesen Verpflichtungen gingen auf die Reichsrentei noch andere frühere Obligationenschulden der Gesellschaft über, nämlich

1. die fünfprozentigen Obligationen vom Jahre
1867 im Nennwert von 10 590 000 Rbl. Met.,
2. die dreiprozentigen Obligationen vom Jahre
1883 in Höhe von 55 651 250 „ „ ,

im ganzen 66 241 250 Rbl. Met. mit einem jährlichen Zinsendienst von 2 446 702 Rbl. Met.¹⁾ Mit Rücksicht darauf, daß die Zahlungen für die neu begebenen Obligationen dieselben blieben, wie für die früheren Aktien, betrug die Mehrausgabe für die Reichsrentei für den Fall des Ankaufs der Eisenbahn nur 1 562 000 Rbl., die dem Palaschkowsky überwiesen wurden, d. h. zu 5 v. H. gerechnet jährlich 78 100 Rbl. Kred.;²⁾ ein ganz unbedeutender Verlust, wenn man das starke Anwachsen des Reinertrags dieser Bahn in Ansatz bringt. Hierbei waren vor allem die großen Transporte von Naphtha aus dem Gebiet von Baku nach Batum in erster Linie gewinnbringend.

Der wachsende Reinertrag wird aus folgender Tabelle ersichtlich:

Im Jahre	Reinertrag Rubel	hiervon wurden an die Reichsrentei zur Zinszahlung usw. abgeführt
		Rubel
1889 . . .	6 564 262	806 922
1890 . . .	8 187 791	2 857 644
1891 . . .	9 794 061	4 097 478
1892 . . .	9 918 136	3 954 921
1893 . . .	11 747 332	5 223 881. ³⁾

Aus diesen Ziffern ergibt sich, daß der Ankauf der Transkaukasischen Eisenbahn eine außerordentlich glückliche Operation des Finanzministeriums war, die in der Tat sehr bald glänzende Ergebnisse hatte, während doch bis dahin meist nur solche Linien angekauft worden waren, die nur geringe oder gar keine Erträge abwarfen. Es zeigte sich aber hier wie auch bei einigen anderen Eisenbahnen die Tatsache, daß die Bahn unter

¹⁾ Durch die terminmäßigen Tilgungen war die Summe im Jahre 1890 auf 63 886 886 Rbl. Met. verringert worden.

²⁾ Bericht der Reichskontrolle für 1889, S. 492/493.

³⁾ Nachrichten der Reichskontrolle über die Eisenbahnen für 1889, S. 54/55; für 1890, S. 54/55; für 1891, S. 62 ff.; für 1892, S. 72 ff.; für 1893, S. 76/77.

privatwirtschaftlicher Verwaltung sich sehr schlecht rentierte, aber von dem ersten Jahre ab, da sie in Staatsbesitz und Staatsverwaltung kam, sehr erhebliche Überschüsse ergab. Bei dem Ankauf der Bahn mußte allerdings die ganze Schuld an die Regierung in Höhe von 53 998 490 Rubel Kredit mit übernommen werden,¹⁾ aber während unter der Privatverwaltung diese Schuld von Jahr zu Jahr gewachsen war, konnten schon in den ersten 5 Jahren der staatlichen Verwaltung annähernd 17 Millionen an die Reichsrentei abgeführt werden, die zur teilweisen Schuldentilgung verwendet wurden.

4. Ankauf der Bahn Tamboff—Kosloff. Am 30. Juni 1890 kam ein Allerhöchst bestätigter Beschluß des Ministerrats zustande, nach dem die — möglicherweise auch ertragreiche — Eisenbahn von Tamboff nach Kosloff durch den Staat angekauft werden sollte.²⁾ Das Ankaufsrecht an dieser Bahn (68 Werst) bestand für den Staat schon seit dem 22. Dezember 1889 auf Grund der erteilten Konzession, so daß mit der Gesellschaft über das Ankaufsrecht nicht mehr verhandelt zu werden brauchte, sondern nur über die Höhe der Ankaufssumme. Der durchschnittliche Reinertrag in dem achtjährigen Zeitraum von 1882—1889 betrug 379 380 Rubel.³⁾ Die Aktien im Nennbetrage von 3 560 000 Rbl. Kred. und die fünfprozentigen Obligationen⁴⁾ waren von der Regierung nicht garantiert, aber den Obligationen war eine Garantie von Seiten der Semstvos von Tamboff und Kosloff zugesichert worden.⁵⁾ Die Schulden der Gesellschaft an den Staat auf Grund von gegebenen Darlehen und aufgelaufenen Zinsen betrugen bis zum Jahre 1899: 1 614 216 Rbl. Kred.⁶⁾ Für den Zinsendienst mußte die Gesellschaft mindestens aufbringen 101 667 Rbl. Metall (von Obligationen) und 69 711 Rbl. Kred. (von Darlehen), d. h. in jetziger Währung 222 211 Rbl.⁷⁾ Nun betrug die durchschnittliche Ein-

1) Es waren dies 4331 184 £ + 7591 766 Rbl. Met. + 1648 668 Rbl. Kred. In den Nachrichten der Reichskontrolle über die Eisenbahnen für 1892, S. 42, war die erste Ziffer 4331 184 auch angegeben, aber nicht als Pfund Sterling, sondern als Rubel Metall. Seit dieser Zeit war der Fehler von Jahr zu Jahr immer wiederkehrt. Dagegen finden sich die richtigen Ziffern in den Nachrichten über die Eisenbahnen für 1888, S. 22, sodann in der Beilage zu dem Rechenschaftsberichte der Reichskontrolle für 1888, S. 100. Derartige Fehler von Seiten der Reichskontrolle sind im Grunde genommen unverzeihlich. (Migulin, a. a. O., Bd. II, S. 380.)

2) Vollständige Gesetzsammlung No. 7007.

3) Nachrichten der Reichskontrolle über die Eisenbahnen für 1889, S. 152/153.

4) Mit Tilgung eigentlich $5\frac{1}{12}$ prozentigen.

5) Migulin, Russischer Staatskredit, Bd. I, S. 370.

6) Statistisches Sammelwerk des Verkehrsministeriums, Bd. 27, S. 19, Tab. I.

7) Nachrichten der Reichskontrolle über die Eisenbahnen für 1889, S. 51.

nahme 379 380 Rbl., so daß für die Aktionäre nicht mehr als 157 169 Rbl. verblieben, d. h. etwas mehr als 4,415 v. H. des Nennbetrags des Aktienkapitals. Diese Dividende konnte aber in dem Augenblick stark sinken, wenn der Wechselkurs sich verschlechterte und infolgedessen die Ausgaben für die in Metallvaluta begebenen Obligationen wuchsen. Die Einnahmen zeigten keine nennenswerte Steigerung, im Gegenteil, kurz vor dem Ankauf fielen sie sehr rasch:

	im Jahre 1887	betragen sie	481 010	Rbl.,
"	"	1888	"	" 354 070 "
"	"	1889	"	" 250 124 "

Laut § 54 des Gesellschaftsstatuts sollte die Ankaufsrente auf mindestens 5 v. H. Zinsen festgesetzt werden, dazu sollte noch die für die Konzessionsdauer erforderliche Tilgungsquote auf das ganze Gesellschaftskapital kommen.

Das Finanzministerium fand diese Ankaufsbedingungen für die Regierung unvorteilhaft und leitete mit den Aktionären Verhandlungen ein, um eine Ermäßigung der Ankaufsrente zu erreichen. Die Aktionäre ihrerseits waren zu Ermäßigungen gern bereit. Denn die Regierung, die an dem Ertrage der Bahn nicht interessiert war, (die Gesellschaftsaktien waren nicht garantiert, und um die von den Semstvos garantierten Obligationen zu verzinsen und zu tilgen, reichten die Erträge vollständig aus), mochte freiwillig ihr Ankaufsrecht nicht geltend machen und überließ den Aktionären die Papiere, die an der Börse einen sehr schwankenden Kurs hatten und häufig überhaupt nichts einbrachten. Zwischen der Regierung und den Aktionären kam ein Abkommen zustande unter folgenden Bedingungen:

1. die Regierung schreibt die ganzen bis zum Tage des Ankaufs aufgelaufenen Darlehnszinsen¹⁾ von dem Schuldkonto ab (im ganzen 975 718 Rbl.);²⁾
2. die Regierung übernimmt die Bezahlung der Zinsen und der Tilgungsquoten der Obligationen im Nennbetrage von 1 965 899 Rubel Met. (= 101 667 Rbl. Met.);
3. die Regierung übergibt den Aktionären für jede nicht getilgte Aktie im Nennbetrage von 100 Rbl. Kred. eine vierprozentige Staatsobligation, die der Kuponsteuer unterliegt und im Laufe von

1) D. h. von den Darlehen, die der Gesellschaft von der Regierung gewährt worden waren.

2) Nachrichten der Reichskontrolle über die Eisenbahnen für 1892, S. 42.

65 Jahren getilgt werden soll,¹⁾ d. h. sie übernimmt eine Schuld im Nennbetrage von 3 528 400 Rbl. Kred. mit einer jährlichen Zahlung von 153 133 Rbl. Kred.

Dafür verpflichtete sich die Gesellschaft, dem Staat die Eisenbahn frei von allen sonstigen Schulden zu übergeben, abgesehen natürlich von den laufenden Ausgaben, ferner die gesamte Ausrüstung, sowie das Reserve- und Betriebskapital (im Jahre 1889: 68 458 Rbl.).²⁾ Die Regierung übernahm somit neue Schulden im Gesamtbetrage von 6 477 248 Rbl. (in heutiger Währung) mit einem jährlichen Zinsendienst von 305 633 Rbl. Fügt man noch die Ausgaben für die Darlehnszinsen in Höhe von 69 711 Rubel hinzu (s. o.), so waren im ganzen 375 344 Rbl. Zinsen aufzubringen. Da aber der durchschnittliche Reingewinn, wie wir sahen, 379 380 Rbl. betrug, so dürfte man den Ankauf der Bahn für die Staatskasse immerhin als nicht ungünstig bezeichnen, um so mehr, als durch Vereinigung dieser Bahn mit der Staatsbahn Ssaratoff—Kosloff sich die Möglichkeit ergab, einige Ausgaben, z. B. in der Zentralverwaltung und im Betriebsdienst, zu vermindern. Die beiden Linien wurden auch auf Grund einer Allerhöchsten Kabinettsordre vom 18. August 1890³⁾ miteinander verschmolzen und erhielten die gemeinsame Bezeichnung Kosloff-Ssaratoffer Eisenbahn. Im Jahre 1892 wurde diese Eisenbahn an die Gesellschaft Rjäsan-Ural verpachtet für die verhältnismäßig niedrige Pachtsumme von jährlich 900 000 Rbl. Kred., obwohl schon im Jahre vorher (1891) der Reinertrag der Eisenbahn 1 174 664 Rbl. betrug.

(Fortsetzung folgt.)

1) Der Tilgungsquotient betrug demnach 0,34 v. H. des neuen oder $\frac{1}{12}$ v. H. des ursprünglichen Nennbetrages des Obligationenkapitals.

2) Statistisches Sammelwerk des Verkehrsministeriums, Bd. 27, S. 18, Taf. 1.

3) Vollständige Gesetzsammlung No. 7090.

Ausländische Gesetze und Verordnungen zur Bekämpfung von Ausständen und zur Schlichtung von Arbeitsstreitigkeiten im Eisenbahnbetriebe.

Die großen Eisenbahnerausstände der letzten Jahre, u. a. in den Niederlanden, in Ungarn, Italien und Rußland, sowie die sogenannte Obstruktion der italienischen und die passive Resistenz der österreichischen Eisenbahner haben gezeigt, daß unter den Eisenbahnern des Auslandes immer mehr die Neigung hervortritt, wirtschaftliche und andere Forderungen durch die Anwendung derartiger Kampfmittel, unter Verletzung des Dienstes oder des Arbeitsvertrags zu erzwingen. Um die Gesamtheit nach Möglichkeit vor den schweren Schäden zu schützen, die mit der Lahmlegung des Eisenbahnverkehrs verbunden sind, haben sich einzelne Staaten veranlaßt gesehen, strafgesetzliche Bestimmungen gegen diese Formen des wirtschaftlichen Kampfes und ihre Auswüchse einzuführen oder die schon vorhandenen zu verschärfen oder doch auf die Streikdelikte der Eisenbahnbediensteten auszudehnen; andere Staaten haben sich damit begnügt, Einrichtungen zur friedlichen Beilegung von Kollektivstreitigkeiten zwischen den Arbeitgebern und Arbeitnehmern im Eisenbahndienste zu schaffen. Im nachfolgenden soll ein Überblick über die wichtigsten hierher gehörigen gesetzlichen und anderen Maßnahmen gegeben werden. Dabei sind auch die noch in der Vorbereitung befindlichen und — zur Vervollständigung des Überblicks — auch die nicht zustande gekommenen Gesetze aus der letzten Zeit berücksichtigt worden. Da nicht überall Sonderbestimmungen zum Schutze des Eisenbahnbetriebs bestehen, erscheint es zweckmäßig, zunächst eine Übersicht über die für die Allgemeinheit geltende Rechtslage zu geben, um im Anschluß hieran darzulegen, welchen Beschränkungen das Koalitionsrecht im Interesse der Sicherung des Eisenbahnbetriebs gegen Ausstände des Personals unterworfen ist; im Zusammenhang hiermit sollen auch die Beschränkungen

des Koalitionsrechts erwähnt werden, die aus anderen Gründen des öffentlichen Wohls hervorgegangen sind oder noch angestrebt werden.

A. Die Rechtslage im allgemeinen.

Wie das Koalitionsrecht der Arbeiter in den in Betracht gezogenen Staaten gemeinhin geartet ist und wie den Auswüchsen der Koalitionsfreiheit entgegengetreten wird, ergibt sich des näheren aus dem Anhang I (S. 1068). Wenn man von Spanien absieht, wo die gesetzliche Regelung des Koalitionsrechts noch in der Schwebelage ist, besitzen die Arbeiter der in der Übersicht aufgeführten Staaten das Koalitionsrecht im heutigen Sinne. Das heißt, es ist ihnen — ebenso wie den gewerblichen Gehilfen, Gesellen und Fabrikarbeitern im Deutschen Reiche — nicht verwehrt, sich zur Erlangung günstiger Lohn- und Arbeitsbedingungen zu gemeinschaftlichem Handeln zusammenzuschließen und zur Durchsetzung ihrer Forderungen die Arbeit auf Grund gemeinsamer Verabredung niederzulegen. Durch das Strafrecht sind sie an die Einhaltung der im Arbeitsvertrage etwa ausgemachten Kündigungsfrist nicht gebunden. Eine Ausnahme hiervon machen allerdings die Arbeiter Österreichs und Ungarns, die der Gewerbegesetzgebung unterworfen sind; denn der Kontraktbruch wird nach der österreichischen Gewerbeordnung¹⁾ mit Geldstrafe bis zu 400 fl. oder mit Arrest bis zu 3 Monaten und nach dem ungarischen Gewerbegesetz mit Geldstrafe bis zu 20 fl. geahndet. Dabei ist aber zu bemerken, daß die Arbeiter der land- und forstwirtschaftlichen Betriebe, des Bergbaues, der Eisenbahnen und der Schifffahrt sowie die gewöhnlichen Tagelöhner, als der Gewerbegesetzgebung nicht unterliegend, von diesen Strafbestimmungen nicht betroffen werden²⁾. Eine Ausnahme von dem uneingeschränkten Koalitionsrecht macht auch das Gesetz des Australischen Staatenbundes vom 15. Dezember 1904, das den Streik bei Strafe von 1000 £ bei solchen gewerblichen Streitigkeiten verbietet, die sich über die Grenzen eines Einzelstaats hinaus erstrecken.

¹⁾ Daß die Bestimmung der österreichischen Gewerbeordnung über die Bestrafung des Kontraktbruchs trotz der durch das Gesetz vom 7. April 1870 geschaffenen Koalitionsfreiheit Gültigkeit hat, ist von dem k. k. obersten Gerichtshofe in einer kürzlich getroffenen Entscheidung bestätigt worden.

²⁾ Nach der in der Vorbereitung befindlichen Novelle zu dem ungarischen Gewerbegesetz sollen die Eisenbahnen künftig dem Gewerbegesetz unterliegen. In Anbetracht der im Abschnitt B erwähnten schärferen Strafen für die Dienstverweigerung (Art. 480 und 481 St. G. B.) werden die Strafen für den Kontraktbruch nach dem Gewerbegesetz für die Eisenbahnbediensteten keine sonderliche Bedeutung erhalten.

Dieses Koalitionsrecht ist aber nicht überall in gesetzlicher Form gewährleistet, so nicht in Schweden und Norwegen, wo es sich nach dem Geist der Verfassung von selbst versteht, und in Ungarn, wo sein Bestand von administrativen Maßnahmen abhängig ist; in den Vereinigten Staaten dagegen hat die Rechtsprechung die Schaffung des heutigen Koalitionsrechts zuwege gebracht, insofern, als sie sich seit dem amerikanischen Befreiungskriege allmählich von der dem englischen Recht entstammenden Auffassung freimachte, wonach die Vereinigung von Arbeitern zur Regelung ihrer Lohn- usw. Angelegenheiten als „Verschwörung“ strafbar war, — eine Auffassung, die die Gesetzgebung des Mutterlandes seitdem auch aufgegeben hat. Soweit das Koalitionsrecht in gesetzlicher Form besteht, hat man es bezeichnender Weise zumeist mit der Aufhebung älterer Bestimmungen des Strafrechts zu tun, wodurch in Verbindung mit der früher oder später zustande gekommenen Vereinsfreiheit der heutige Rechtszustand geschaffen worden ist.

Der Anhang I zeigt, daß dem Koalitionsrecht der Arbeiter fast überall besondere Gesetzesbestimmungen zur Ahndung des naheliegenden Mißbrauches der Koalitionsfreiheit gegenüberstehen. Wo es an solchen ausdrücklich gegen den Koalitionszwang und die Beeinträchtigung der Arbeitsfreiheit gerichteten Strafbestimmungen fehlt, wird man wohl auf die allgemein zur Bestrafung der Nötigung dienenden Bestimmungen zurückgehen müssen, obwohl bei den älteren Vorschriften dieser Art nicht angenommen werden kann, daß der Gesetzgeber bei ihrer Abfassung schon an die Formen von Nötigung gedacht hat, die sich erst bei den modernen Arbeitskämpfen herausgebildet haben. Schweden hat den Zweifel hierüber dadurch behoben, daß es den von der Nötigung handelnden § 22 des St. G. B. vom Jahre 1862 im Jahre 1899 auf die Nötigung bei Arbeitseinstellungen ausdehnte. Ebenso verfuhr der Kanton Zürich im April 1908 mit dem § 154 seines St. G. B. vom Jahre 1871. In den Niederlanden endlich gab man dem Art. 284 St. G. B. vom Jahre 1881 aus Anlaß des im Januar 1903 ausgebrochenen Eisenbahnerstreiks eine erweiterte Fassung, die zwar nicht ausdrücklich von der Nötigung in Streikfällen spricht, deren Zweck es aber bekanntlich ist, auch die bei Arbeitskämpfen gebräuchlichen Formen der Nötigung zu treffen. Das englische Verschwörungs- und Vermögensschutzgesetz vom 13. August 1875 endlich befaßt sich im Abschnitt 7 zwar ganz allgemein mit der strafbaren Nötigung; da es aber im wesentlichen von gewerblichen Streitigkeiten handelt, unterliegt die Anwendbarkeit der Bestimmungen des Abschnitts 7 auf den Mißbrauch des Koalitions- und Streikrechts keinem Zweifel. In den übrigen Staaten richten sich die im Anhang I mitgeteilten Strafbestimmungen gradezu gegen diesen

Mißbrauch. Alle Bestimmungen sind sich darin gleich, daß sie die Anwendung von Gewalt zur Erreichung des Koalitionszwecks, sowie die Einschüchterung und Bedrohung von Arbeitswilligen unter Strafe stellen. Außerdem richten sich diese Bestimmungen noch ausdrücklich: in Belgien gegen Beleidigungen, üble Nachrede, Arbeitsverbote und Verrufserklärungen; in Frankreich gegen Vorspiegelung falscher Tatsachen; in Großbritannien gegen Vermögensschädigung; in Großbritannien und den Niederlanden, sowie in den schweizerischen Kantonen Bern und Zürich gegen die Belästigung der Arbeitswilligen und im Kanton Basel gegen Ehrbeleidigung und Verrufserklärung. Ferner ist das Zerstören oder Untauglichmachen der Werkzeuge und Arbeitsmaschinen in Belgien unter die gleiche Strafe gestellt wie die sonstigen Eingriffe in die Freiheit der Arbeit; und in Großbritannien werden unter demselben Gesichtspunkte auch die bestraft, die den Arbeitswilligen Werkzeuge und Kleidungsstücke wegnehmen, verbergen oder die Besitzer am Gebrauche hindern. Viele dieser Bestimmungen bieten offenbar auch eine Handhabe gegen das sogenannte Streikpostenstehen, und zwar diejenigen, die von der Bedrohung, Einschüchterung oder Belästigung der Arbeitswilligen handeln, da es in der Natur der Sache liegt, daß sich die Streikposten der Regel nach nicht passiv verhalten, sondern die Arbeitswilligen in der einen oder anderen Form von der Arbeit abzuhalten versuchen und dabei mit jenen Strafbestimmungen leicht in Konflikt kommen können. Großbritannien hat übrigens das Streikpostenstehen in gewissen Grenzen gesetzlich für erlaubt erklärt; aber während das Verschwörungs- und Vermögensschutzgesetz vom 13. August 1875 sich noch darauf beschränkte, das „Warten an oder bei dem Hause oder der Örtlichkeit, woselbst eine Person wohnt oder arbeitet“, usw. „desgleichen Warten an den Zugängen zu derartigen Häusern oder Örtlichkeiten, wenn es lediglich in der Absicht der Erlangung oder Vermittlung von Nachrichten“ geschah, für zulässig zu erklären, hat das Gesetz, betreffend die Gewerkvereine und ihre gewerblichen Streitigkeiten, vom 21. Dezember 1906, die Streikposten nunmehr auch mit dem Recht ausgestattet, „eine Person friedlich zu überreden, zu arbeiten oder sich der Arbeit zu enthalten.“ Das englische Gesetz bezeichnet diese erlaubte Handlungskurzweg als friedfertiges Postenstehen (peaceful picketing).

Gegen die erwähnten Delikte werden fast überall Freiheits- oder Geldstrafen verhängt; in Belgien, Frankreich und dem Kanton Zürich können beide Strafarten zugleich angewendet werden — in Ungarn und dem Kanton Genf muß das geschehen; ebenso in Italien gegenüber den Rädelsführern und Anstiftern. In Österreich, Schweden und Spanien sind Geldstrafen ausgeschlossen; in Spa-

nien würden sie aber nach dem Zustandekommen des Gesetzentwurfs über die Grenzen des Streikrechts neben der Freiheitsstrafe zu verhängen sein. Das Strafmaß schwankt zwischen Arrest bis zu 30 Tagen nebst Geldstrafe bis zu 300 fl. in Ungarn auf der einen Seite und Gefängnis von 6 Tagen bis zu 3 Jahren nebst Geldbuße von 16 bis zu 3 000 Fres. (oder einer dieser Strafen allein) in Frankreich, sowie Gefängnis bis zu 3 Jahren nebst Geldstrafe bis zu 5 000 Lire in Italien auf der anderen Seite. Dabei muß aber berücksichtigt werden, daß in Italien die Strafe nur für die „Rädelsführer und Anstifter“ über das sonst geltende Höchstmaß von 20 Monaten Gefängnis hinausgeht. Im allgemeinen kann man sagen, daß die älteren strafgesetzlichen Bestimmungen die Eingriffe in die Freiheit der Arbeit weniger streng ahnden als die neuere Gesetzgebung, die dem Bedürfnis der Gegenwart folgend zu strengeren Strafen überging. Denn die Höchstfreiheitsstrafen betragen für den Fall von Gewalttätigkeiten und Drohungen in Italien (1889) 20 Monate für den Einzelnen und 3 Jahre für die Rädelsführer und Anstifter, in Belgien (1892) 2 Jahre, in Schweden (1899) 2 Jahre und in den Niederlanden (1903) 9 Monate; diese letzte Strafe ist zwar bedeutend niedriger als die übrigen, es muß aber berücksichtigt werden, daß die zugleich in Kraft getretenen niederländischen Strafbestimmungen gegen ausständige Beamte und insbesondere Eisenbahnbedienstete ungleich härtere Freiheitsstrafen eingeführt haben (siehe Abschnitt B).

B. Die Beschränkungen des Koalitionsrechts der Eisenbahner und anderer Bediensteten aus Gründen des öffentlichen Wohles.

Die für diesen Abschnitt in Betracht kommenden Gesetze und Verordnungen sind im Anhang II (S. 1082) abgedruckt. Dazu sei im einzelnen folgendes bemerkt:

Frankreich.

Nach dem Gesetz über die Berufsvereine (*syndicats professionnels*) vom 21. März 1884 können sich Berufsvereine ohne behördliche und polizeiliche Erlaubnis frei bilden, und zwar sollen sie sich ausschließlich auf die „Untersuchung und Wahrung ihrer wirtschaftlichen, industriellen, Handels- und landwirtschaftlichen Interessen“ beschränken; sie dürfen zu dem Zweck auch mit anderen Berufsvereinen in Verbindung treten. Auf Grund dieses Gesetzes hat sich das Personal der französischen Staats- und Privatbahnen schon vor Jahren zusammengeschlossen, ohne daß die Regierung ernstlich eingegriffen hätte. Als aber auch die Post-

bediensteten und die Volksschullehrer zur Bildung von Syndikaten übergingen, stellte die Regierung sich auf den Standpunkt, daß das Recht auf Vereinigung nach dem Gesetze vom 21. März 1884 — und damit „das Recht auf den Ausstand“ — nur dem in rein gewerblichen Betrieben des Staates beschäftigten Personal, nicht aber auch solchen Bediensteten des Staates eingeräumt werden dürfe, deren Tätigkeit im Interesse der Erhaltung und Förderung der staatlichen Gewalt oder des öffentlichen Wohles erforderlich sei; diesen Standpunkt hat die Abgeordnetenversammlung am 7. November 1905 gebilligt. Zur gesetzlichen Regelung der Angelegenheit hat die Regierung dann im März 1907 den im Anhang II mitgeteilten Gesetzentwurf (*projet de loi sur les associations de fonctionnaires*) eingebracht, der sich indessen nur mit den Beamten des Staates beschäftigt und ihnen, soweit sie demselben Dienst- oder Verwaltungszweig angehören, das Recht gibt, sich zum „Studium und zur Vertretung ihrer Standesinteressen“ auf Grund des Vereinsgesetzes vom 1. Juli 1901 zu vereinigen; derartige Fachvereine dürfen aber nur mit den Fachvereinen derselben Beamtengattung zur Wahrung ihrer gemeinsamen Interessen in Verbindung treten, so daß also ein Verband aller Staatsbahnbeamten oder auch nur ein solcher von verschiedenen Beamtenklassen unzulässig wäre. Der Schwerpunkt des Entwurfs liegt in den Bestimmungen, daß die gemeinsame Dienstverweigerung, abgesehen von den strafrechtlichen Folgen, mit Dienstentlassung bestraft wird und daß die Anstifter mit Gefängnisstrafe bis zu 6 Monaten oder einem Jahre bestraft werden, je nachdem die Verleitung zur gemeinsamen Dienstverweigerung ohne Erfolg war oder zur Unterbrechung des Dienstes geführt hat.

Es wird der Regierung nicht leicht werden, diesen Entwurf durchzusetzen, da die politischen Verhältnisse dem Streben nach einer Einschränkung des Koalitionsrechts und nach der Einführung eines besonderen Vereinsrechts der Beamten nicht günstig sein dürften. Hinzukommt, daß der Zusammenschluß der Beamtenschaft auf Grund des Gesetzes vom 21. März 1884 schon weit gediehen ist, und daß namentlich die unteren Beamten von ihrer Beamtenwürde nicht sonderlich durchdrungen zu sein scheinen und in Fühlung mit den Arbeiterverbänden stehen. So soll Ostern 1909 ein gemeinsamer Kongreß der Lehrer- und Arbeiterfachverbände stattfinden, der sich allerdings auf das neutrale Thema der Reform der Kindererziehung beschränken wird; immerhin ist auch ein Zusammenschluß solcher Verbände zu gemeinsamer Kulturarbeit nicht unbedenklich, da er sehr leicht auf das wirtschaftliche und politische Gebiet überspringen kann.

Sollte der Entwurf übrigens in der vorliegenden oder einer ähn-

lichen Fassung Gesetz werden, so würde damit im Eisenbahnwesen noch nicht allzuviel erreicht sein, da die Bestimmungen offenbar nur auf das Personal der Staatsbahnen anwendbar wären, nicht aber auch auf das der Privatbahnen, das etwa $\frac{11}{12}$ der Gesamtheit ausmacht.¹⁾

Großbritannien.

Es verdient hervorgehoben zu werden, daß man zuerst in England das Strafrecht fortgebildet hat zum Schutze des Eisenbahnbetriebs gegen vorsätzliche Pflichtverletzungen des Personals, durch die der Betrieb aufgehoben oder verhindert wird oder auch nur gestört werden könnte; und das zu einer Zeit, als das Eisenbahnwesen noch in den Anfängen seiner Entwicklung begriffen war. Durch die Eisenbahngesetze von 1840 und 1842 wird nämlich jeder Betriebsbeamte und außerdem auch jeder andere Eisenbahnbedienstete, der die Instandhaltung und Ausbesserung der Betriebsmittel zu besorgen hat, mit Gefängnis oder Haft bis zu 2 Monaten oder mit Geldstrafe bis zu 10 £ für den Fall bedroht, daß er absichtlich etwas tut oder unterläßt, „wodurch Leib oder Leben einer die Bahn passierenden oder auf der Bahn befindlichen Person oder irgend welche Anlagen der Gesellschaft gefährdet werden oder gefährdet werden könnten, oder wodurch die Fahrt von Maschinen, Wagen oder Zügen aufgehoben oder verhindert wird oder verhindert werden könnte;“ und die Polizei ist ermächtigt, die pflichtvergessenen Eisenbahner und ihre Helfershelfer ohne weiteres sofort festzunehmen, um sie dem Richter vorzuführen. Diese Gesetzesbestimmungen bilden ohne Zweifel eine wirksame Waffe zur Bekämpfung sowohl der plötzlichen Arbeitsniederlegung Einzelner oder einer Gesamtheit von Eisenbahnbediensteten als auch der unter dem Namen der Obstruktion oder der passiven Resistenz neuerdings in Aufnahme gekommenen böswilligen Lahmlegung des Eisenbahnbetriebs. In diesem Zusammenhange sei bemerkt, daß das Eisenbahnpostgesetz von 1838 solche Eisenbahnbediensteten mit Geldstrafe bis zu 20 £ bedroht, die die Beförderung von Postsendungen oder Briefbeuteln verweigern oder vernachlässigen, die vom Postamt ordnungsmäßig aufgeliefert sind; auch in dieser Bestimmung zeigt sich die Fürsorge des Gesetzgebers, die pünktliche Abwicklung des öffentlichen Verkehrsdienstes gegen Dienstverweigerungen oder andere Pflichtverletzungen des Eisenbahnpersonals zu sichern. Allerdings hat man letzthin von diesem Gesetz keinen Gebrauch gemacht, als der Leiter des bekannten Streiks auf der Taff Vale Bahn im August 1900 der Direk-

¹⁾ Einschließlich des Personals der Westbahn, deren Verstaatlichung allerdings von den gesetzgebenden Körperschaften beschlossen ist.

tion der benachbarten Barrybahn mit dem Streik drohte, falls sie noch weiterhin die Post von und nach Pontypridd befördere, und die Barrybahn sich durch diese Drohung bewegen ließ, die weitere Besorgung des Postdienstes für Pontypridd abzulehnen.

Neben den ausdrücklich zum Schutze des Eisenbahnbetriebs erlassenen Bestimmungen der Eisenbahngesetze von 1840 und 1842 enthält auch das Verschwörungs- und Vermögensschutzgesetz vom 13. August 1875 Strafbestimmungen wider den Kontraktbruch — und damit auch wider den Streik unter Verletzung des Arbeitsvertrags — und zwar unter der Voraussetzung, daß der Kontraktbruch das öffentliche Interesse zu schädigen geeignet ist. In erster Linie werden die Bediensteten der Gas- und Wasserwerke mit Gefängnis bis zu 3 Monaten, mit oder ohne Zwangsarbeit, oder mit Geldbuße bis zu 20 £ für den „vorbedachten und böswilligen“ Kontraktbruch bestraft, „wenn sie wissen oder doch wissen müssen, daß die wahrscheinliche Folge ihrer, sei es allein oder in Verbindung mit anderen begangenen Handlung die sein werde, daß die Bewohner der Stadt, des Dorfes, Fleckens oder Ortes oder einzelner Teile derselben ihrer Gas- oder Wasserzufuhr ganz oder in namhaftem Umfange verlustig gehen“. In gleicher Weise wird der „vorbedachte und böswillige“ Kontraktbruch eines jeden anderen Arbeitnehmers bestraft, „wenn er weiß oder doch wissen muß, daß die wahrscheinliche Folge seiner, sei es allein oder im Verein mit anderen begangenen Handlung die sein werde, Menschenleben zu gefährden oder jemandem ernstlichem Körperschaden zuzufügen oder wertvolle Vermögensstücke ohne Unterschied, ob unbewegliche oder bewegliche, der Zerstörung oder ernstlichem Schaden auszusetzen“.

Diese letzte Bestimmung dürfte unter Umständen auch auf den Kontraktbruch von Eisenbahnbediensteten anwendbar sein, was insofern von Belang wäre, weil sie den Kontraktbruch schärfer bestraft, als es nach den Eisenbahngesetzen von 1840 und 1842 angängig ist.

Italien.

Der Art. 181 St. G. B. vom 30. Juni 1889 bedroht zwar „die öffentlichen Angestellten, die zu dreien oder mehr nach vorangegangener Verabredung ihren Dienst ohne Erlaubnis verlassen“, mit einer Geldstrafe von 500 bis zu 3 000 Lire und der „zeitweiligen Suspendierung vom Amte“; die Anwendbarkeit dieser Bestimmung auf die Beamten der Staats- und Privatbahnen ist aber erst durch das Gesetz, betr. den Staatseisenbahnbetrieb, vom 22. April 1905 ermöglicht worden, das allen „Angestellten“ der Staatseisenbahnverwaltung und der konzessionierten Privateisenbahnen, gleichviel welches Ranges und Amtes sie

sind, den Charakter von öffentlichen Beamten beigelegt hat. Durch dieses Gesetz ist auch die — in das Gesetz, betreffend die Ordnung des Staatseisenbahnbetriebs usw., vom 7. Juli 1907 übergegangene — Bestimmung getroffen worden, daß alle Staatseisenbahnbediensteten, „die eigenmächtig den Dienst verlassen oder nicht antreten oder ihre Arbeit in einer Weise verrichten, die die Regelmäßigkeit des Dienstes stört oder unterbricht“, als entlassen angesehen werden, wenn nicht aus besonderen Gründen eine mildere Disziplinarstrafe am Platze sein sollte. Diese Bestimmung gilt nach dem zuerst genannten Gesetze (Art. 27) auch für das Personal der Privatbahnen.

Der Gesetzgeber hat also die Lehre aus den ständig wiederkehrenden Streiks der italienischen Eisenbahner und der im Februar 1905 von ihnen ins Werk gesetzten Obstruktion gezogen, wenngleich er sich mit der Einführung von Disziplinarmaßnahmen und außerdem mit der Verhängung von Geldstrafen nach Art. 181 St. G. B. begnügt hat.¹⁾

Niederlande.

Energischer ist man in den Niederlanden vorgegangen, nachdem der im Januar 1903 plötzlich ausgebrochene allgemeine Eisenbahnerausstand — bekanntlich ein „Sympathiestreik“ zugunsten der ausständigen Hafenarbeiter Amsterdams — der Regierung und dem Lande die Überzeugung aufgedrängt hatte, daß die Gesetzgebung ergänzt werden müsse, um das Land vor der Wiederkehr einer derartigen Gemeingefahr zu bewahren. Mit beachtenswerter Schnelligkeit kam die vom 11. April 1903 datierte Ergänzung und Änderung des Strafgesetzbuchs zustande, wonach unter anderem jeder Beamte und jeder Eisenbahnbedienstete in eine Gefängnisstrafe bis zu 6 Monaten oder in eine Geldstrafe bis zu 300 fl. verfällt, „der in der Absicht, in der Ausübung eines öffentlichen Dienstes oder in dem öffentlichen Eisenbahnverkehr ein Hemmnis zu verursachen oder fortbestehen zu lassen, es unterläßt oder auf befugterweise erteilten Auftrag sich weigert, eine Arbeit zu verrichten, zu der er sich ausdrücklich oder kraft des Dienstverhältnisses verpflichtet hat“. Handelt es sich hierbei um eine Verabredung von drei oder mehr Personen, so erhöht

¹⁾ Zurzeit liegt dem italienischen Parlament übrigens ein von dem Minister des Innern eingebrachter Gesetzentwurf über die Rechtsverhältnisse der Staatsbeamten vor. Der Entwurf bedroht unter anderem die Beamten mit der Strafe der Dienstentlassung für den Fall, daß sie öffentlich eine den bestehenden Staatseinrichtungen feindliche Gesinnung betätigen. Der Ministerpräsident erklärte dazu am 17. Juni d. J. in der Kammer der Abgeordneten, der Entwurf verfolge keine politischen Absichten, sondern ziele nur darauf ab, den „regelmäßigen Verlauf der öffentlichen Dienstgeschäfte“ zu sichern.

sich die Gefängnisstrafe für jeden Beteiligten bis auf 2 Jahre. Wird die beabsichtigte Hemmung des in Betracht kommenden öffentlichen Dienstes oder des öffentlichen Eisenbahnverkehrs erreicht, so beträgt die Höchststrafe im ersten Falle (Einzelverschulden) 1 Jahr und im letzten Falle (Verabredung von drei oder mehr Personen) 4 Jahre Gefängnis.

Ungarn.

Auch in Ungarn war es ein großer Eisenbahnerstreik, der Generalstreik im April 1904, der den Anstoß zum Erlaß gesetzlicher Bestimmungen zum Schutze des Eisenbahnbetriebs gegen die Streikgefahr gab, wenn gleich hier die Vervollkommnung der Gesetzgebung dem Streik nicht — wie in den Niederlanden — auf dem Fuße folgte. Zunächst handelt es sich um einen Erlaß des Handelsministers vom 28. August 1907, betreffend die Schaffung einer Eisenbahn-Dienstordnung (Pragmatik) für die Eisenbahnen Ungarns, zu deren Festsetzung der Handelsminister durch Gesetz vom 16. August 1907 ermächtigt worden ist, und die so lange gültig bleibt, bis in der Angelegenheit ein besonderes Gesetz ergeht. Nach der Dienstordnung werden sowohl die ständigen als auch die provisorischen Bediensteten strafrechtlich wie öffentliche Beamte behandelt; das heißt, sie unterliegen nunmehr den Art. 480 und 481 St. G. B., das jeden öffentlichen Beamten, der die Erfüllung seiner Amtspflicht verweigert, mit Gefängnis bis zu 3 Monaten bestraft, an deren Stelle Kerkerhaft bis zu 3 Jahren tritt, wenn die Pflichterfüllung infolge einer Verabredung zweier oder mehrerer öffentlichen Beamten verweigert wurde.¹⁾ Die Dienstordnung bestimmt ferner, daß im Kreise der Eisenbahnbediensteten Vereine jeder Art nur mit Genehmigung des Handelsministers gebildet werden dürfen, und daß den Eisenbahnern die Mitgliedschaft bei solchen Vereinen verboten ist, deren Bestrebungen vaterlands- oder volksfeindlich sind oder nach der Ansicht des Handelsministers mit den Interessen des Eisenbahndienstes nicht im Einklang stehen. „Die Teilnahme an Massenausständen oder die massenhaft sich zeigende laue Verrichtung des Dienstes zu dem Zwecke, den Verkehr zu erschweren oder ins Stocken zu bringen (passive Resistenz), sowie auch die Teilnahme an hierauf abzielenden Aufreizungen und Verabredungen“ gilt als „Dienstvergehen“

¹⁾ Im Jahre 1904 hatte der Budapester Strafgerichtshof entschieden, „daß die Angestellten der königlich ungarischen Staatsbahnen im allgemeinen nicht als Staatsbeamte anzusehen seien“, und deshalb die Führer des im April 1904 ausgebrochenen Eisenbahnerstreiks von der Anklage der Verletzung der Art. 480 und 481 St. G. B. freigesprochen.

und kann disziplinarisch mit Dienstentlassung bestraft werden. Bedienstete, die aus einem verbotenen Verein auf eine an sie ergangene Aufforderung hin innerhalb 15 Tage nicht austreten, gelten ohne weiteres Disziplinarverfahren als entlassen.

Hiernach bietet das Disziplinarrecht die geeigneten Mittel zur Bekämpfung ordnungsfeindlicher Bestrebungen unter dem Eisenbahnpersonal, während das Strafrecht die „Verweigerung der Erfüllung einer Amtspflicht“ namentlich dann unter schwere Freiheitsstrafen stellt, wenn es sich um eine Verabredung zweier oder mehrerer Eisenbahnbediensteten handelt.

Rußland.

Der Allerhöchste Erlaß vom 2./15. Dezember 1905 betont die Notwendigkeit, das Land gegen die „willkürliche, nach vorheriger Verständigung unternommene Arbeitseinstellung in den Betrieben, die für Gemeinwesen und Staat Bedeutung haben, ebenso in den Staatsbetrieben“ besser als bisher zu schützen, und setzt deshalb — bis zum Erlaß eines allgemeinen Streikgesetzes — eine Anzahl Strafbestimmungen in Kraft, um derartige Arbeitseinstellungen von den Staats- und Privateisenbahnen, sowie von allen anderen Betrieben, deren Unterbrechung oder Störung „die Sicherheit des Staates gefährdet oder die Möglichkeit allgemeiner Verarmung bietet“, fernzuhalten. Und zwar werden Angestellte und Arbeiter in Staatsbetrieben der erwähnten Art für den Fall der eigenmächtigen, vorher verabredeten Unterbrechung, Störung oder Nichtwiederaufnahme ihres Dienstes mit Haft von 3 Wochen bis zu 3 Monaten oder mit Gefängnis von 4 bis zu 16 Monaten bestraft; überdies steht es dem Gericht zu, den „Staatsangestellten“ gegenüber auf Entfernung aus dem Dienst zu erkennen. Der gleichen Gefängnisstrafe verfallen auch die nicht in staatlichen Betrieben gemeinnütziger Art streikenden Angestellten und Arbeiter, die „Schuld tragen an absichtlicher Beschädigung der diesen Betrieben oder den in denselben Arbeitenden gehörigen Gegenstände“, wenn sich die Tat nicht als schwereres Verbrechen erweist. Die Aufreizung der Angestellten und Arbeiter in gemeinnützigen Betrieben sowie überhaupt in Staatsbetrieben zum Streik wird im Falle des Erfolges mit Gefängnis von 8 bis zu 16 Monaten bestraft; der mangelnde Erfolg des Unternehmens ist nur dann strafmildernd, wenn die Aufreizung von einem außerhalb des Betriebes Stehenden ausging, und zwar beträgt die Gefängnisstrafe in solchen Fällen 2 bis 8 Monate. Wenn Streikende der hier in Betracht kommenden Betriebe die Arbeitswilligen durch Drohungen, Gewalt oder Behinderung zur Einstellung, Störung oder Nichtwiederaufnahme der Arbeit genötigt haben, so werden sie, wenn

sich ihre Tat nicht als schwereres Verbrechen erweist, mit Gefängnis von 4 bis zu 16 Monaten bestraft. Die Teilnahme an einer Verbindung, die ihre Tätigkeit auf die Aufreizung des Personals gemeinnütziger oder überhaupt staatlicher Betriebe zum Streik gerichtet hat, wird mit Festungshaft von 1 Jahr 4 Monaten bis zu 4 Jahren bestraft.

Abgesehen von diesen scharfen Strafen sind durch den kurz darauf ergangenen Allerhöchsten Erlaß vom 14./27. Dezember 1905 noch besondere Bestimmungen zum „außerordentlichen Schutz“ des Eisenbahn- und Telegraphenverkehrs gegen böswillige Betriebseinstellungen und andere Störungen getroffen worden. Sind derartige Ereignisse zu befürchten, so hat der Verkehrsminister und im Notfalle der Bahnleiter das Recht, die „außerordentlichen Schutzmaßnahmen“ anzuordnen. Die Leitung der Geschäfte geht dann in dem unter den außerordentlichen Schutz gestellten Bahngelände an einen besonderen Ausschuss über, dem außer dem Bahnleiter in der Regel der Truppenkommandeur und der Gendarmeriechef des Bezirks angehören. Der Ausschuss ist mit weitgehenden administrativen und polizeilichen sowie auch mit Strafbefugnissen ausgestattet. Gewisse Straftaten, die in der Zone des „verstärkten Schutzes“ vorkommen, unter anderem der Aufruhr und der Streik in gemeinnützigen Betrieben, sowie die Aufreizung dazu werden kriegsgerichtlich nach den für Kriegszeiten geltenden Gesetzen abgeurteilt. Die Angestellten der unter dem außerordentlichen Schutz stehenden Staats- und Privatbahnen dürfen ihre Posten nur mit Genehmigung des Ausschusses verlassen. Für eigenmächtiges Verlassen des Dienstes wie für nicht rechtzeitiges Erscheinen zum Dienste werden sie — vom Bezirksgericht — mit Gefängnis von 4 bis zu 8 Monaten bestraft.

Schweiz.

Das Bundesstrafrecht der Schweizer Eidgenossenschaft enthält keine Bestimmungen zum Schutze des Eisenbahnbetriebs gegen die Streikgefahr, auch hat man bisher keine Neigung gezeigt, solche Schutzbestimmungen zu schaffen. Jedenfalls nahm die Bundesregierung in der Sommersession 1897 der eidgenössischen Bundesversammlung eine ablehnende Haltung ein, als der Nationalrat Baldinger den Antrag einbrachte, der Bundesrat „möge die Frage prüfen, ob nicht gesetzliche Vorschriften zu erlassen seien, welche Betriebsstörungen der Eisenbahnen infolge Arbeitsausstandes der Angestellten zu verhindern geeignet wären“. Der Antragsteller begründete seine Anregung mit dem Hinweis auf die Notwendigkeit, die Störungen des Bahnbetriebs — wie sie durch den kurz vorhergegangenen Ausstand auf der Schweizerischen Nordostbahn verursacht waren — wirksam vorzubeugen. Er führte hierbei aus, daß der Streik eine Verletzung des

gesetzlich geschützten Dienstvertrags in sich schließe, und tadelte es, daß der Bundesrat seiner Zeit überhaupt „die Streikandrohung der Eisenbahner angenommen und angehört habe, da keine Behörde sich die Androhung von Maßnahmen bieten lassen dürfe, die Rechtsverletzungen in sich schlössen“. Der Chef des eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartements gab damals die Erklärung ab, daß die Bundesregierung den Antrag in der gestellten Form nicht annehmen könne. Der Antragsteller lasse vor allem die schwierige Frage offen, in welcher Weise zur Verhütung derartiger Ausstände vorgegangen werden solle; jedenfalls könne man die Frage nicht dadurch lösen, daß man etwa die Arbeiterorganisationen verbiete, die Presse der Eisenbahner beaufsichtigen und ihre Versammlungen aufheben lasse. Der Bundesrat beantrage daher in erster Linie, den Antrag abzulehnen; wenn aber etwas geschehen solle, so stelle er anheim, den Antrag etwa dahin zu fassen, daß der Bundesrat aufgefordert werde, „die Frage zu prüfen, ob nicht für Lohnstreitigkeiten zwischen Personal und Privatbahnverwaltungen zur endgültigen Beilegung der Differenzen ein Schiedsgericht zusammengesetzt werden könnte“. Nachdem schließlich die Bundesregierung ihren Eventualantrag zurückgezogen hatte, wurde der Antrag Baldinger mit der geringen Mehrheit von 59 gegen 44 Stimmen für „nicht erheblich“ erklärt.

Inzwischen scheint die Bundesregierung doch die Überzeugung gewonnen zu haben, daß etwas geschehen müsse, um den Eisenbahnbetrieb wenigstens gegen solche Streiks zu schützen, die eine allgemeine Landesgefahr bedeuten. Jedenfalls ist ihr durch die neue „Militärorganisation“ (Wehrgesetz) vom 11. Dezember 1907 ein dazu geeignetes Mittel an die Hand gegeben. Der Art. 202 bestimmt nämlich, daß der Bundesrat unter anderem die Beamten, Angestellten und Arbeiter der öffentlichen Verkehrsanstalten „im Falle eines Aufgebots zum aktiven Dienst“ den Militärgesetzen unterstellen kann. Zur Begründung dieser Bestimmung, deren Annahme in den Kreisen der Eisenbahner auf Widerstand stieß, hatte der Bundespräsident Müller in einer Volksversammlung erklärt, daß die Bundesregierung dieser Befugnis bedürfe, um die ihr durch den Art. 2 der Bundesverfassung zugewiesene Aufgabe — „Behauptung der Unabhängigkeit des Vaterlandes nach außen, Handhabung von Ruhe und Ordnung im Innern“ — erfüllen zu können. Der Bundespräsident sagte unter anderem, es sei doch klar, daß die großen Verkehrsanstalten nicht von einer Stunde auf die andere stillgelegt werden dürften, wenn Gefahr im Verzuge sei, wenn der Feind an der Grenze stehe, wenn das Aufgebot ergehe, um den Aufruhr im eigenen Lande zu bekämpfen. Es dürfe nicht so kommen, wie letzthin in Italien, daß man einfach sage: wir fahren nicht! Das wäre ein sauberer Staat, der nicht mehr imstande-

wäre, Ordnung zu schaffen, und dem man die Mittel verweigere, die Ordnung aufrecht zu erhalten. — Aus dieser Erklärung dürfte sich die Absicht der Bundesregierung ergeben, das „Aufgebot zum aktiven Dienst“ und die Unterwerfung der Eisenbahner unter die Militärgesetze zur Bekämpfung von Ausständen der Eisenbahner selbst wie auch anderer Arbeitnehmer anzuordnen, wenn das nämlich zur „Handhabung von Ruhe und Ordnung im Innern“ nötig ist; und es kann keinem Zweifel unterliegen, daß sie damit über ein wirksames Mittel zur Aufrechterhaltung oder Wiederherstellung des Eisenbahnbetriebs in Streikfällen verfügt.

Wie sich aus dem Anhang I ergibt, enthält das kantonale Strafrecht vereinzelt auch Bestimmungen gegen den Streikterrorismus. Durch die dort erwähnte, am 26. April 1908 zustande gekommene Ergänzung des St. G. B. des Kantons Zürich hat der von den Amts- oder Dienstpflichtverletzungen der öffentlichen Beamten oder Bediensteten handelnde § 224 einen Zusatz erhalten, wonach Angestellte und Arbeiter, die die Verpflichtung übernommen haben, öffentliche Betriebe des Staates oder einer Gemeinde zu bedienen, sich jenes Vergehens schuldig machen, „wenn sie vorsätzlich und rechtswidrig ihrer Dienstpflicht zuwiderhandeln und dadurch Leib oder Leben von Personen oder wertvolles öffentliches oder privates Gut gefährden.“ Die Strafe besteht in Gefängnis bis zu 3 Monaten oder Geldbuße bis zu 1 000 Fres. und je nach der Schwere des Falles auch in Dienstentlassung. Damit hat die kantonale Gesetzgebung den ersten Schritt zur Bekämpfung der Auswüchse der Koalitionsfreiheit in gemeinnützigen Betrieben getan.

Spanien.

Nach dem Art. 22 des Eisenbahnpolizeigesetzes vom 23. November 1877 werden die Eisenbahnbetriebs- und Polizeibeamten, die ihren Posten während des Dienstes verlassen, im mildesten Falle wegen Fahrlässigkeit mit strenger Haft bis zu 6 Monaten bestraft; hatte die Pflichtverletzung die Schädigung von Personen oder Sachen zur Folge, so tritt Gefängnisstrafe bis zu 6 Jahren ein. Durch Königliche Verordnung vom 15. Februar 1901 ist — in Ergänzung der Eisenbahnpolizeiordnung vom 8. September 1878 — verfügt worden, daß diese Strafbestimmung auch dann anzuwenden ist, wenn Stationsvorsteher, Telegraphisten oder Lokomotivbeamte den Dienst einstellen, ohne dies ihren Vorgesetzten mindestens 14 Tage vorher angekündigt zu haben; für die übrigen Eisenbahnbediensteten ist diese Frist auf 10 Tage herabgesetzt. Damit sind also einheitliche Kündigungsfristen eingeführt, deren Nichtbeachtung unter Freiheitsstrafen gestellt ist. Durch eine weitere Verordnung vom 16. August 1902 ist bestimmt worden, daß die Kündigung des Dienstes schriftlich und von dem Beteiligten

selbst oder von einem eigens zu diesem Zwecke in aller Form bevollmächtigten Vertreter ausgesprochen werden muß, um gültig zu sein.

Der vorläufig noch nicht erledigte „Streikgesetzentwurf“ vom 29. Oktober 1901 hält an dem Gedanken fest, eine plötzliche Arbeits-einstellung dadurch zu verhindern, daß jeder Streik eine bestimmte Zeit vorher „den Behörden“ angezeigt werden muß. Von wem die Anzeige auszugehen hat, ob von jedem Einzelnen oder von der Organisation der Arbeiter, ist in dem Entwurf nicht gesagt. Die Meldefrist beträgt für Streiks „bei Eisenbahnen, Tramways, Schiffen und sonstigen öffentlichen Betrieben“ 14 Tage und in allen anderen Fällen nur 4 Tage. Wird die Meldefrist nicht innegehalten, so werden die Führer oder Anstifter des Streiks mit strenger Haft bis zu 6 Monaten bestraft. Da alle mit dem Gesetzentwurf im Widerspruch stehenden Bestimmungen durch ihn aufgehoben werden sollen, so würden nach seinem Inkrafttreten zwar alle Eisenbahnerstreiks 14 Tage vorher anzumelden sein, bei Zuwiderhandlungen würde aber anscheinend nicht mehr jeder Einzelne strafbar sein, die Strafe trüfe vielmehr nur noch die Führer und Anstifter. Ob das tatsächlich beabsichtigt wird, kann zweifelhaft sein. Der Gesetzentwurf verbietet übrigens jeden Streik, der gemeingefährlich oder gemeinschädlich ist, so wenn durch ihn das wirtschaftliche oder industrielle Leben einer ganzen Stadt oder Landschaft gelähmt werden könnte, wenn die „Versorgung eines Ortes mit Licht, Waren oder anderen unentbehrlichen Genußmitteln und Bedarfsgegenständen“ gefährdet würde oder das Leben einer oder mehrerer Personen in Gefahr gebracht werden könnte. Zuwiderhandlungen sollen aber auch in diesen Fällen nicht an allen Teilnehmern des Streiks, sondern nur an den Führern und Anstiftern, und zwar ebenfalls mit strenger Haft bis zu 6 Monaten, geahndet werden.

Vereinigte Staaten von Amerika.

Es sind keine bundesgesetzlichen Bestimmungen vorhanden, die gegen den Streik im Eisenbahnbetriebe oder in anderen zu öffentlichen oder gemeinnützigen Zwecken bestimmten Anstalten gerichtet wären; indessen bestehen in den meisten Staaten gewisse Bestimmungen zum Schutz des innerstaatlichen Eisenbahnbetriebs. Sie beschränken sich aber, wie das als Beispiel mitgeteilte Gesetz von Kansas vom Jahre 1889 zeigt, zumeist darauf, die Lokomotivbeamten, die ihre Lokomotive zugunsten einer Abrede vorsätzlich und böswillig an einer anderen als der dafür bestimmten Stelle verlassen, in eine Geldstrafe von 20 bis zu 100 \$ und in eine Gefängnisstrafe von 20 bis zu 90 Tagen zu nehmen; die Strafe ist also nur dann verwirkt, wenn das Per-

sonal die Lokomotive unter Umständen im Stiche läßt, die eine Betriebsstörung wahrscheinlich machen. Im übrigen bedroht das Gesetz von Kansas jedermann mit Geldstrafe von 20 bis zu 200 \$ und mit Gefängnisstrafe von 20 bis zu 90 Tagen, der allein oder im Verein mit anderen den Eisenbahnbetrieb „durch irgend eine Handlung oder durch Einschüchterung“ vorsätzlich und böswillig stört oder verhindert. Die Einstellung des Dienstes ist hiernach an und für sich straffrei; sie wird erst dadurch zum Vergehen, daß durch irgend eine Handlung oder durch Einschüchterung des Personals oder der Bahnleiter die Absicht verfolgt wird, den Eisenbahnbetrieb auf rechtswidrige Weise zu unterbrechen.

Dagegen bedroht das ebenfalls mitgeteilte Gesetz des Staates New Jersey, betreffend die Eisenbahnbediensteten, jeden Eisenbahner, der an einem Streik teilnimmt oder ihn unterstützt, mit Geldstrafe von 100 bis zu 500 \$ oder Gefängnis bis zu 6 Monaten; die Behinderung arbeitswilliger Eisenbahnbediensteten an der Erfüllung ihrer Pflichten oder die sonstige Unterstützung eines Eisenbahnerstreiks wird mit Geldstrafe bis zu 500 \$ oder mit Gefängnisstrafe bis zu einem Jahre geahndet.

Kanada.

Das Gesetz vom 22. März 1907 (siehe Anhang III), das die Verhütung und Beilegung von Streiks und Aussperrungen in allen Betrieben bezweckt, die das öffentliche Interesse berühren, und das ausdrücklich auch auf den Eisenbahnbetrieb ausgedehnt ist, macht die Anrufung des Einigungsamtes bei Arbeitsstreitigkeiten in diesen Betrieben obligatorisch. Es ist deshalb den Beteiligten verboten, vor dem Abschluß der Einigungsverhandlungen in den Streik einzutreten; Zuwiderhandlungen werden nach Abschnitt 56 des Gesetzes an jedem Teilnehmer an dem Streik und für jeden Tag oder Teil eines Tages, während dessen er streikt, mit einer Geldbuße von 10 bis zu 50 \$ geahndet. Wer zu einem ungesetzlichen Streik aufreizt, verfällt in eine Geldstrafe von 50 bis zu 1 000 \$. Die Bestimmungen sind, wie leicht ersichtlich, nur getroffen, um leichtfertigen Arbeitseinstellungen vorzubeugen und das vorgeschriebene Einigungsverfahren möglichst wirksam zu machen; die endgültige Aufhebung des Streikrechts der Eisenbahnbediensteten usw. ist aber damit nicht verknüpft.

Argentinien.

Die Regierung hat dem Parlament am 13. Juni 1907 einen Gesetzentwurf „zur Bekämpfung der Streiks in öffentlichen Betrieben, die vom Staate selbst verwaltet oder geregelt sind“, vorgelegt. Nach dem Entwurf soll den Angestellten und Arbeitern, die zum Betriebspersonal

solcher Betriebe gehören, der Charakter von Staatsbeamten beigelegt werden; wer von ihnen, gemeinsam mit anderen und ohne gesetzlichen Grund, die Weiterarbeit in dem Betriebe, dem er zugeteilt ist, verweigert oder ihn verläßt oder sich weigert, seinen Dienst wieder aufzunehmen oder fortzuführen, wird entlassen, abgesehen von den etwaigen strafrechtlichen Folgen seines Verhaltens. Die Beamten und Angestellten, die andere durch Wort, Schrift oder Drohungen veranlaßt haben, einen öffentlichen Betrieb im Stiche zu lassen oder zu stören, werden mit Haft von einer Woche bis zu 3 Monaten bestraft, oder aber mit einer solchen von 3 Monaten bis zu einem Jahr, wenn die Unterbrechung oder Störung des Betriebs wirklich eingetreten ist, oder wenn der Schuldige sich dabei seiner ihm aus seiner amtlichen Stellung zukommenden Machtbefugnisse bedient hat. (Nach Victor Leo, die Frage des Streikrechts in öffentlichen Betrieben. Archiv für Sozialwissenschaft und Sozialpolitik. XXVII. Band S. 136 ff.)

Viktoria.

Den Angestellten der Eisenbahnen Viktorias, die sämtlich im Eigentum der Kolonie stehen und von ihr betrieben werden, war es durch die Dienstordnung verboten, sich politischen Vereinigungen anzuschließen. Die Regierung verlangte deshalb im Jahre 1903, als die Fachvereine der Eisenbahnbediensteten sich dem Zentralverbande der Trades Unions (Arbeitergewerkschaften) anschlossen, daß diese Verbindung wieder gelöst werde, und drohte den Leitern der Vereine die Entlassung an für den Fall, daß der Anordnung nicht bis zu einem bestimmten Zeitpunkt entsprochen werde. Das Personal antwortete darauf in der Nacht vom 8. zum 9. Mai 1903 mit dem Generalausstand, der so pünktlich einsetzte, daß das Personal die Züge zur vereinbarten Stunde (Mitternacht) verließ, wo sie sich gerade befanden, sogar mitten auf freiem Felde. Die Regierung nahm gegen die Streikenden eine feste Haltung an und brachte einen Gesetzentwurf zur Unterdrückung des Ausstandes ein, der den Kontraktbruch der Eisenbahnbediensteten zur Herbeiführung von Streiks mit 100 £ Geldstrafe oder einem Jahr Gefängnis geahndet wissen wollte, den ausständigen Eisenbahnern die Pensionsansprüche aberkannte und sie von der Wiederanstellung im Eisenbahndienste dauernd ausschloß. Jede Einwirkung auf die arbeitswilligen Eisenbahner sollte verboten sein, ebenso das Sammeln und Verteilen von Streikgeldern sowie die Aufmunterung zum Streik; selbst die Drucker derartiger Aufforderungen sollten wegen Vergehens bestraft werden. Die Versammlung von mehr als drei Ausständigen war als ungesetzlich bezeichnet, und der Polizei sollte das Recht zustehen, jeden Teilnehmer an einer solchen Versammlung, der sich auf die polizeiliche Aufforderung hin nicht sofort

entfernte, ohne weiteres in Haft zu nehmen. — Dieser für ein demokratisches Gemeinwesen wegen der Schärfe seiner Bestimmungen bemerkenswerte Gesetzentwurf wurde von der Regierung zurückgezogen, da der Streik bald nach der Einbringung der Vorlage im Parlament mit der Niederlage des Personals endete. Die Regierung setzte aber das im Anhang II abgedruckte Gesetz durch, das die Teilnahme der Eisenbahner an diesem Ausstande mit der Dienstentlassung und dem Verlust des Pensionsanspruchs ahndete und zu dem Zweck rückwirkende Kraft vom 9. Mai 1903 ab erhielt. Mit seinen Strafbestimmungen spricht es den Eisenbahnern das Recht auf den Ausstand unter Verletzung des Dienstvertrags ab.

* * *

Überblickt man den im Anhang II nachgewiesenen Stand der Gesetzgebung des Auslandes, so fällt zunächst auf, daß es in Österreich, Schweden und Norwegen an Bestimmungen fehlt, die den Eisenbahnbetrieb gegen den Kontraktbruch oder andere die Stetigkeit des Betriebs störende Pflichtverletzungen des Personals zu sichern vermöchten und daß die schweizerische Bundesgesetzgebung sowie die Bundesgesetzgebung der Vereinigten Staaten von Amerika denselben Mangel aufweisen. Während aber in der Schweiz auch die kantonale Gesetzgebung auf diesem Gebiete fast gänzlich versagt, läßt die einzelstaatliche Gesetzgebung Nordamerikas dem Eisenbahnbetrieb, wenn auch nicht durchgängig, so doch in den meisten Staaten, ihren Schutz angeeignet. Freilich beschränkt sie sich zumeist auf die Bestrafung des Lokomotivpersonals, das seine Lokomotive plötzlich „zugunsten einer Abrede“ im Stiche läßt, und ahndet außerdem nur noch die von einem Einzelnen oder mehreren Personen unternommenen „Handlungen und Einschüchterungen“, die auf eine böswillige Störung oder Unterbrechung des Eisenbahnbetriebs abzielen; die Niederlegung der Arbeit fällt aber an und für sich nicht unter Strafe.

Die in Betracht kommenden Gesetze der übrigen Staaten zeichnen sich, wie nicht anders zu erwarten, durch mancherlei Verschiedenheiten sowohl in der Begrenzung des Kreises der strafbaren Handlungen als auch der Strafarten und der Höhe der Strafen aus. Da diese Gesetze, mit Ausnahme der englischen, der neuesten Zeit angehören oder doch — wie die gegen die Pflichtverletzungen öffentlicher Beamten gerichteten strafgesetzlichen Bestimmungen Italiens und Ungarns — erst in der letzten Zeit auf die Eisenbahnbediensteten ausgedehnt worden sind, so muß der Grund für diese Verschiedenheiten vornehmlich in den in den einzelnen Ländern herrschenden politischen Systemen und Anschauungen

gesucht werden. Um diese Verschiedenheiten, soweit sie die Eisenbahnen berühren, kurz zu beleuchten, sei darauf hingewiesen, daß Großbritannien die vorsätzlichen oder fahrlässigen Pflichtverletzungen der Eisenbahnbetriebsbeamten und aller anderen Eisenbahnbediensteten, die mit der Instandhaltung und Ausbesserung der Betriebsmittel zu tun haben, mit Gefängnis- oder Haftstrafe (bis zu 2 Monaten) oder mit Geldstrafe (bis zu 10 £) ahndet, wenn das Tun oder Lassen des Einzelnen geeignet ist, Betriebsstörungen hervorzurufen, Menschenleben zu gefährden oder Beschädigungen der Eisenbahnanlagen zu verursachen; ob ein gemeinsames Vorgehen des Personals vorliegt oder nicht, ist nach dem Wortlaut des Gesetzes ohne Belang. Die ein Menschenalter später entstandene Bestimmung des Kantons Zürich ahndet die vorsätzlichen und rechtswidrigen Pflichtverletzungen der Beamten und Arbeiter der Bundesbahnen und der etwa in Gemeindebesitz befindlichen Bahnen, also nicht auch diejenigen von Privatbahnbediensteten, mit Gefängnisstrafe oder Geldbuße (bis zu 1 000 Frcs.), sofern dadurch Leib oder Leben von Personen oder wertvolles öffentliches oder privates Gut gefährdet wird; auch hier ist demnach die Tragweite der Pflichtverletzungen für die Strafbarkeit entscheidend, während die Frage des gemeinsamen Handelns des Personals ebenfalls ausscheidet. Im Gegensatz hierzu will der französische Gesetzentwurf nur die gemeinsame Dienstverweigerung der Staatseisenbahnbeamten, und zwar nur dieser und nicht auch der Privatbahnbeamten, treffen; die Strafe besteht aber nur in der Dienstentlassung und wird unabhängig von dem Erfolg der Handlungsweise verhängt. Die Freiheitsstrafe soll dagegen nur diejenigen Beamten treffen, die auf die gemeinsame Dienstverweigerung hingearbeitet haben; sie beträgt für den einfachen Versuch bis zu 6 Monaten Gefängnis und steigt im Falle des Erfolges bis zu einem Jahre. Auch Italien ahndet das „Verlassen des Dienstes“ strafrechtlich nur dann, wenn es von drei oder mehr Bediensteten auf Grund einer Verabredung unternommen ist; und zwar wird nur Geldstrafe (von 500 bis zu 3 000 Lire) verhängt. Daneben bedroht die italienische Eisenbahngesetzgebung alle Bediensteten mit der Dienstentlassung, „die den Dienst eigenmächtig verlassen oder nicht antreten, oder ihre Arbeit in einer Weise verrichten, die die Regelmäßigkeit des Dienstes stört oder unterbricht“; bei der disziplinarischen Ahndung solcher Pflichtverletzungen scheidet also das Kriterium des gemeinsamen Handelns wiederum aus. Auch in Ungarn ist die disziplinarische Ahndung der Pflichtverletzungen der Eisenbahnbediensteten unabhängig von der strafrechtlichen Verfolgung, und zwar vorläufig im Wege der Verordnung, geregelt. Hier tritt aber wieder das Moment des Kollektivvergehens in den Vordergrund, da „die Teilnahme an Massenausständen oder die massenhaft sich zeigende laue

Verrichtung des Dienstes (passive Resistenz)“ mit der Dienstentlassung bestraft wird. Im Gegensatz zu den bisher erwähnten Strafgesetzen zeichnet sich die ungarische Strafgesetzgebung dadurch aus, daß sie einen Unterschied zwischen der vereinzelt Dienstverweigerung und der von zwei oder mehr Eisenbahnbediensteten gemeinsam unternommenen Dienstverweigerung macht; während nämlich jene nur mit Gefängnis (bis zu 3 Monaten) bestraft wird, zieht diese die Kerkerstrafe (bis zu 3 Jahren) nach sich. Denselben Unterschied macht die niederländische Strafgesetzgebung, nur daß sie in dem Falle des Einzelvergehens neben der Gefängnisstrafe (bis zu 6 Monaten) auch Geldstrafe (bis zu 300 fl.) gelten läßt; überdies ist die Strafe für die gemeinsame Pflichtverletzung — von drei und mehr Eisenbahnbediensteten — milder als in Ungarn, sie beträgt nämlich höchstens 2 Jahre Gefängnis, so lange die Absicht der Störung des Eisenbahnbetriebs nicht erreicht wird. Wird diese Absicht aber erreicht, dann sind die Strafen härter als in Ungarn, da sie im Falle des Einzelvergehens — unter Ausschluß der Geldstrafe — bis zu einem Jahre und im Falle des Gesamtvergehens bis zu 4 Jahren Gefängnis steigen. Weniger hart sind die Freiheitsstrafen gegen streikende Beamte und Arbeiter der Staatsbahnen in Rußland, da sie sich zwischen Haftstrafe von 3 Wochen bis zu 3 Monaten und Gefängnisstrafe von 4 bis zu 16 Monaten bewegen; die gleiche Gefängnisstrafe tritt gegen streikende Privatbahnbedienstete merkwürdigerweise nur dann ein, wenn sie „Schuld tragen an absichtlicher Beschädigung“ des Eigentums der Eisenbahnen oder ihrer Bediensteten. Die Aufreizung der Eisenbahnbediensteten zum Streik wird nicht nur, wie es der französische Gesetzentwurf will, bestraft, wenn sie von einem Eisenbahnbediensteten ausgeht, vielmehr ist die Strafandrohung — Gefängnis von 8 bis zu 16 Monaten — gegen jedermann gerichtet; die Strafe ermäßigt sich übrigens auf 2 bis 8 Monate, wenn die Aufreizung erfolglos war. Die russische Gesetzgebung macht damit denselben Unterschied zwischen dem bloßen Versuch und dem Erfolg, wie der französische Entwurf, sie macht ihn aber nur zugunsten der nicht zum Eisenbahnpersonal gehörigen Schuldigen. Spanien nimmt insofern eine Sonderstellung ein, als es durch Königliche Verordnung Kündigungsfristen für die Eisenbahnbediensteten eingeführt hat und die Zulässigkeit von Arbeitseinstellungen an die Einhaltung dieser Fristen bindet. Der Zuwiderhandelnde macht sich also des Kontraktbruchs schuldig, er wird aber nicht für dieses Vergehen bestraft, sondern nach dem Eisenbahnpolizeigesetz wie diejenigen Eisenbahnbetriebs- und Polizeibeamten behandelt, „die ihren Posten während des Dienstes verlassen“; er verfällt deshalb, wenn seine Handlungsweise ohne schädliche Folgen für Personen und Sachen war,

wegen Fahrlässigkeit in strenge Haftstrafe bis zu 6 Monaten, sonst aber in Gefängnisstrafe bis zu 6 Jahren. Eigentümlich ist die Gesetzgebung Kanadas, die den Ausstand im Eisenbahnbetriebe nur dann, und zwar mit Geldstrafe von 10 bis zu 50 \$ an jedem Teilnehmer und für jeden Tag des Ausstandes — und mit einer solchen von 50 bis zu 1 000 \$ an den Urhebern — ahndet, wenn der Ausstand oder die Verleitung dazu während des — obligatorischen — Einigungsverfahrens betätigt wird.

Wie verschieden die hier behandelte Gesetzgebung des Auslandes aber auch in ihren Mitteln und Wegen sein mag, so hat sie doch überall dasselbe Ziel: sie will im Interesse des allgemeinen Wohles verhindern, daß der öffentliche Eisenbahnbetrieb durch das in Verfolgung von Sonderinteressen handelnde Personal lahmgelegt werde. Sie betont damit, hier mehr dort weniger energisch, den unentbehrlichen Grundsatz aller Staatsweisheit, daß sich die Sonderinteressen dem Gemeinwohl unterordnen müssen.

C. Einigungs- und Schiedsverfahren bei Arbeits- und Lohnstreitigkeiten im Eisenbahnbetriebe.

Es würde zu weit führen, wenn man hier die mannigfachen gesetzlichen Einrichtungen berücksichtigen wollte, die im Auslande ganz allgemein — ohne besondere Beziehung auf den Eisenbahnbetrieb — zur gütlichen Beilegung von Kollektivstreitigkeiten zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern getroffen sind. Hiervon kann umsomehr abgesehen werden, als bereits das Reichs-Arbeitsblatt in den Aufsätzen „Organe für Einigung und Schiedsspruch in Arbeitsstreitigkeiten im Deutschen Reich und im Auslande“ (Jahrgang 1905 S. 212 ff.) und „Neue Einrichtungen und Bestrebungen auf dem Gebiete des gewerblichen Einigungswesens und der Streikverhütung in der Schweiz“ (Jahrgang 1907 S. 553 ff.) einen umfassenden Überblick über die Angelegenheit gegeben hat, der durch den Abdruck des schwedischen Gesetzes, betreffend die Vermittlung bei Arbeitsstreitigkeiten, vom 31. Dezember 1906, (Jahrgang 1907 S. 467 f.) und die Besprechung des kanadischen Gesetzes, betreffend die Vorbeugung und Beilegung von Streiks und Aussperrungen in Bergwerksbetrieben und Industrien, die das öffentliche Interesse berühren, (Industrial Disputes Investigation Act) vom 22. März 1907 (Jahrgang 1908 S. 142 f.) ergänzt worden ist.¹⁾ Hier sind deshalb — im Anhang III (S. 1098) — nur die

¹⁾ Siehe auch die Artikel „Arbeitskammern im Auslande“ in der Sozialen Praxis vom 29. September 1904 und „Die Frage des Streikrechts in öffentlichen Betrieben“ in dem Archiv für Sozialwissenschaft und Sozialpolitik. XXVII. Band. Juli 1908. S. 136 ff.

Gesetze mitgeteilt worden, die sich lediglich oder vorwiegend auf Arbeitsstreitigkeiten im Eisenbahnbetriebe beziehen, (Vereinigte Staaten, Kanada und Argentinien) oder ausdrücklich auf sie ausgedehnt sind (Australischer Staatenbund).

Ohne näher auf die Einzelheiten dieser Gesetze einzugehen, sei darauf hingewiesen, daß das Gesetz der Vereinigten Staaten und die kanadischen Gesetze die Schlichtung der Streitigkeiten einem von Fall zu Fall zu berufenden aus drei Personen bestehenden Schiedsgericht übertragen, in das die streitenden Parteien je einen Vertrauensmann entsenden, die das dritte Mitglied des Schiedsgerichts zu wählen haben. Dagegen ist durch das Gesetz des Australischen Staatenbundes eine besondere Behörde geschaffen, der die Aufgabe zufällt, die friedliche Einigung der Parteien herbeizuführen. Während aber die Entscheidung des Schiedsgerichts in den Vereinigten Staaten für die Parteien bindend ist, hat der Schiedsspruch in Kanada nur im Falle der vorherigen Anerkennung durch die Parteien Gültigkeit, während der australische „Bundesgerichtshof für Vermittlung und Schiedssprechung“ befugt ist, den Schiedsspruch in Form eines Urteils zu fällen, wenn die Parteien sich nicht binnen einer „vernünftigen Frist“ gütlich einigen; auch ist er in der Lage, seinen Urteilen durch die Androhung von erheblichen Geldstrafen (bis zu 1 000 £) Nachdruck zu verleihen. Der Wortlaut des argentinischen Gesetzentwurfes ist nicht bekannt; seine Bestimmungen decken sich aber nach der im Anhang III mitgeteilten Inhaltsangabe im wesentlichen mit den erwähnten Bestimmungen der Vereinigten Staaten.

Wie sich aus dem Anhang ergibt, sind es nur Staatsgebilde der neuen Welt, die die Sicherung des Eisenbahnbetriebs gegen Ausstände des Personals durch Schaffung von Schiedsgerichten anstreben, während der Abschnitt B zeigt, daß die Staaten der alten Welt die Straf- und die Disziplinalgesetzgebung anzuwenden pflegen, um den Ausständen des Personals im Interesse des gemeinen Wohls zu begegnen. Gegen die Einführung von Schiedsgerichten im Eisenbahnbetrieb hat sich der italienische Minister der öffentlichen Arbeiten noch jüngst, am 6. Dezember 1907, in der Deputiertenkammer folgendermaßen geäußert: „Ich halte den Wunsch, die zwischen der Eisenbahnverwaltung und ihren Angestellten schwebenden Fragen durch ein Schiedsgericht zu entscheiden, für unannehmbar. Was den Staatsbetrieb anbetrifft, so besteht das Schiedsgericht schon in gewisser Form, denn in letzter Linie hat doch das Parlament über die Arbeitsbedingungen der Staatsbahnbeamten zu entscheiden. Die betreffenden Beschlüsse der gesetzgebenden Körperschaft könnten nicht durch die irgend eines anderen

Schiedsgerichts ersetzt werden, ohne dem Parlament sein Ansehen zu nehmen. Dem Schiedsgericht würde sonst, ohne ihm irgend eine Verantwortung aufzuerlegen, das Recht eingeräumt, die Höhe der öffentlichen Ausgaben und damit auch der öffentlichen Lasten zu bestimmen. Dieser Gedankengang scheint weniger anwendbar auf die privaten Bahnen, wenn der Staat nicht dem Personal eine billige Behandlung zugesichert hat. In diesem Falle scheint das Streikverbot nicht durch die Gegenleistung der zugesicherten billigen Behandlung aufgewogen. Es empfiehlt sich dann beim Ausbruch einer Krise die Einsetzung eines Schiedsgerichts . . .“ (Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen vom 28. Dezember 1907.) Abgesehen von den Erwägungen staatsrechtlicher Natur, die hier gegen die Einführung von Schiedsgerichten zur Schlichtung von Streitigkeiten zwischen dem Personal und der Verwaltung von Staatsbahnen geltend gemacht werden, kann es auch aus disziplinarischen Gründen nicht zulässig sein, der mit dem Ausstände, als einem rechtswidrigen Mittel, drohenden Beamten- oder Arbeiterschaft eines staatlichen Betriebs im schiedsgerichtlichen Verfahren die Stellung eines gleichberechtigten Kontrahenten einzuräumen. Das würde, zumal in den monarchisch regierten Staaten, ein Bruch mit der althergebrachten Dienstzucht sein; deshalb ist nicht anzunehmen, daß der Grundsatz der schiedsgerichtlichen Beilegung von Kollektivstreitigkeiten wenigstens im Staatseisenbahnbetrieb Europas sobald zur Geltung kommen wird.

Anders verhält es sich freilich mit den europäischen Staaten, in denen die Eisenbahnen mehr oder weniger im Privatbesitz und Privatbetriebe sind. Für private Erwerbsgesellschaften sind die besonderen Rücksichten, von denen sich die Staatsbahnen in dieser Frage leiten lassen müssen, nicht von gleicher Bedeutung; sie werden deshalb aus Zweckmäßigkeitsgründen nicht immer abgeneigt sein, den Wünschen des Personals nach der Einführung des Einigungs- und schiedsgerichtlichen Verfahrens zu entsprechen, wenn sie hoffen dürfen, auf diese Weise ernsthaften Zerwürfnissen mit dem Personal aus dem Wege zu gehen.

In dieser Beziehung erscheint besonders beachtenswert der Vorgang, der sich im vorigen Jahre in England abgespielt hat, da es sich hier um ein Abkommen zwischen den großen Eisenbahngesellschaften und ihrem Personal handelt, das unter Mitwirkung der Aufsichtsbehörde, des Handelsamts, zustande gekommen ist. Das Abkommen bedeutet den Abschluß der Streitigkeiten, die im vorigen Jahr zwischen den Eisenbahngesellschaften und dem größten Gewerksverein der Eisenbahner, dem Eisenbahnerverband (Amalgamated Society of Railway Servants), ausgebrochen waren. Ursprünglich handelte es sich nur um das Verlangen des Personals nach Erhöhung der Löhne und Abkürzung der Arbeits-

zeiten. Als aber die Eisenbahngesellschaften jede Verhandlung mit dem diese Forderung vertretenden Eisenbahnverband ablehnten und sich nur auf unmittelbare Verhandlungen mit dem beteiligten Personal einlassen wollten, spitzte sich die Angelegenheit zu einer Machfrage zwischen den Gesellschaften und dem Eisenbahnverband zu. Der Verband drohte nämlich mit dem allgemeinen Ausstand seiner Mitglieder (damals annähernd 100 000), um seine Anerkennung als berufener Vertreter des Personals in Lohn- und anderen auf das Dienstverhältnis bezüglichen Fragen durchzusetzen; bei der Abstimmung über die Ausstandsfrage erklärten sich auch rund 77 000 von 88 000 an der Abstimmung beteiligten Mitgliedern für die allgemeine Arbeitseinstellung. Nunmehr griff die Regierung ein und führte am 26. November 1907 eine friedliche Einigung der Parteien herbei, die unter der Leitung des Präsidenten des Handelsamts den im Anhang III abgedruckten Vertrag über die Einrichtung eines Einigungs- und Schiedsgerichtsverfahrens abschlossen. Dem Vertrag traten alsbald auch der Verband der Lokomotivführer und Heizer (etwa 16 000 Mitglieder) und der Allgemeine Verband der Eisenbahnarbeiter (etwa 7 000 Mitglieder) bei. Wie das Abkommen zeigt, haben die Gewerksvereine die Forderung, von den Eisenbahngesellschaften als Vertreter ihrer Mitglieder anerkannt zu werden, nicht durchgesetzt. Immerhin wird ihr Einfluß auf die Wahl der Arbeitervertreter in den Einigungs- und Zentraleinigungsämtern groß genug sein, um den Gewerksvereinen eine hinlängliche Vertretung in ihnen zu sichern. Wenn die Eisenbahngesellschaften hiernach auch in der eigentlichen Streitfrage nicht nachgegeben haben, so dürfte das in den nächsten 6 Jahren unkündbare Abkommen ihnen doch keine unbedingte Gewähr für die Aufrechterhaltung geordneter Zustände unter ihrem Personal bieten. Denn einmal ist der einzelne Bedienstete durch das Abkommen in keiner Weise gebunden und zum andern können die durch das Abkommen verpflichteten Gewerksvereine seit dem Erlaß des Gesetzes über gewerbliche Streitigkeiten, vom 21. Dezember 1906, nicht mehr zur Verantwortung gezogen werden, wenn sie ihre Mitglieder oder Dritte zur Arbeitseinstellung verleiten.¹⁾ Abgesehen hiervon bleibt abzuwarten, wie sich das Abkommen bewähren wird.

Schließlich sei noch erwähnt, daß die Vereinigung der schwedi-

1) § 4¹ des Gesetzes vom 21. Dezember 1906 lautet: „Eine Klage gegen einen Berufsverein von Arbeitern oder Arbeitgebern oder gegen Mitglieder oder gegen Beamte eines solchen Vereins, die sich gegen diese selbst und alle übrigen Vereinsmitglieder wegen einer ungesetzlichen Handlung (tortious act) richtet, die angeblich durch oder für den Berufsverein begangen worden ist, soll von keinem Gerichtshof zugelassen werden“.

schen Privatbahnunternehmer mit dem schwedischen Eisenbahnerverband nach längeren Verhandlungen anfangs 1907 ein Abkommen über die Einführung eines Einigungs- und Schiedsverfahrens bei Arbeitsstreitigkeiten im Eisenbahnbetriebe getroffen hat. Das Abkommen bestimmt, daß bei derartigen Streitigkeiten zunächst Vergleichsverhandlungen zwischen den unmittelbar beteiligten Arbeitgebern und Arbeitnehmern gepflogen werden sollen. An diesen Verhandlungen können Vertreter der beiden Organisationen teilnehmen; jedenfalls muß das geschehen, wenn es sich um Lohnfragen handelt. Können sich die Parteien nicht gütlich einigen, so tritt das Bezirkseinigungsamt in Tätigkeit, deren 3 in Stockholm, Malmö und Göteborg bestehen. Kommt auch hier eine Einigung nicht zustande, so geht die Sache an das als höchste Instanz eingesetzte Eisenbahnschiedsgericht in Stockholm. Die Einigungsämter und das Schiedsgericht bestehen zu gleichen Teilen aus Vertretern der Privatunternehmer und des Eisenbahnerverbands; an ihrer Seite steht ein von ihnen gewählter Vorsitzender. Das Abkommen geht also weiter, als das erwähnte Gesetz, betreffend die Vermittlung bei Arbeitsstreitigkeiten, vom 31. Dezember 1906, das sich auf die amtliche Vermittlung und Anbahnung von Vergleichsverhandlungen beschränkt, aber keine einigungsamtlichen und schiedsgerichtlichen Einrichtungen für Arbeitsstreitigkeiten geschaffen hat.

Röhling.

(Zu Seite 1044.)

Anhang I.

Ursprung und Umfang des Koalitionsrechts der Arbeiter	Strafrechtlicher Schutz gegen den Mißbrauch des Koalitionsrechts, insbesondere Bestimmungen zum Schutz der Arbeitswilligen (mit Ausschluß der ganz allgemein gegen Nötigung gerichteten Vorschriften)	Bemerkungen
<p>Nach Art. 20 der Verfassung von 1831 haben zwar alle Belgier das Recht der Vereinsbildung; das Koalitionsrecht besitzen sie aber erst seit der durch Gesetz vom 31. Mai 1866 erfolgten Aufhebung der Art. 414 bis 416 des französischen Strafgesetzbuches von 1810, an deren Stelle der Art. 310 des belgischen Strafgesetzbuchs von 1867 trat. (Siehe Sp. 2.)</p>	<p>1. Belgien.</p> <p>Art. 310 St. G. B. von 1867 in der Fassung vom 30. Mai 1892.</p> <p>Mit Gefängnis von 1 Monat bis zu 2 Jahren und mit Geldstrafe von 50 bis zu 1000 Frs. oder mit einer dieser Strafen allein wird jeder belegt, der in der Absicht, die Erhöhung oder Herabsetzung der Löhne zu erzwingen oder die freie Ausübung des Berufes oder der Arbeit zu beeinträchtigen, sich Gewalttätigkeiten, Beleidigungen, Drohungen, üble Nachrede, Arbeitsverbote oder Verrufserklärungen gegen Arbeitgeber oder Arbeiter zuschulden kommen läßt</p> <p>Dieselbe Strafe trifft diejenigen, die sich eines Eingriffs in die Freiheit der Arbeitgeber oder der Arbeiter schuldig machen, sei es durch Zusammenrotten in der Nähe der Arbeitsstätten oder der Wohnungen der Arbeitsleiter, durch Einschüchterung der Arbeiter, die zur Arbeit gehen oder von ihr kommen, durch Herbeiführung von Ruhestörungen in der Nähe der Arbeitsstätten oder der Arbeiterwohnungen, durch Niederreißen der Einfriedigungen der Arbeitsplätze, der Wohnungen oder der Grundstücke der Arbeiter, durch Zerstören oder Untauglichmachen der zur Arbeit erforderlichen Werkzeuge, Instrumente, Maschinen oder Geräte.</p>	

2. Frankreich.

Das Gesetz vom 25. Mai 1864 schuf die Grundlagen der heutigen Koalitionsfreiheit, indem es den Art. 414 bis 416 St. G. B. von 1810 die in den Sp. 2 und 3 nachgewiesene Fassung gab.

Das Gesetz über die Berufsvereine (syndicats professionnels) vom 21. März 1884 hob das Gesetz vom 14./27. Juni 1791¹⁾ und den Art. 416 St. G. B.²⁾ auf, sodaß die Bildung von Berufsvereinen und Verbänden, die bis dahin stillschweigend geduldet wurden, nunmehr auf gesetzlicher Grundlage vor sich gehen konnte.

Art. 414 St. G. B. Mit Gefängnis von 6 Tagen bis zu 3 Jahren und Geldstrafe von 16 bis zu 3000 Frs. oder mit einer dieser Strafen allein wird jeder bestraft, der durch Gewalt, Tätlichkeiten, Drohungen oder Vorspiegelung falscher Tatsachen die gemeinsame Einstellung der Arbeit zum Zwecke der Erhöhung oder Herabsetzung der Löhne oder der Beeinträchtigung der Arbeitsfreiheit herbeiführt oder aufrecht erhält, herbeizuführen oder aufrecht zu erhalten versucht.

Art. 415 St. G. B. Wenn die durch den vorhergehenden Artikel mit Strafe bedrohten Handlungen die Folge eines verabredeten Planes sind, können die Schuldigen auf 2 bis 5 Jahre unter Polizeiaufsicht gestellt werden.

(Art. 416 St. G. B. siehe Sp. 3.)

Die Abschaffung der Art. 414 und 415 wird von den beteiligten Kreisen schon lange gefordert. Die Regierung hat deshalb dem Parlament im Januar 1907 einen Gesetzentwurf über die Aufhebung dieser Strafbestimmungen vorgelegt, der der Kommission für Justizreform überwiesen worden ist.

3. Großbritannien.

a) Gewerkevereinsgesetz (Trades Unions Act) vom 29. Juni 1871. (Reichs-Arbeitsblatt 1905 S. 239.)

Abschnitt II. Die Zwecke eines Gewerkevereins sollen allein deshalb, weil sie eine

Verschö- und Vermögensschutzgesetz vom 13. August 1875.

Abschnitt VII. Wer in der Absicht, eine andere Person zur Begehung oder Unterlassung einer Handlung zu zwingen, die die fragliche

¹⁾ Das Gesetz vom 14./27. Juni 1791 bestimmte:

Art. 1. Da die Abschaffung aller Körperschaften von Bürgern desselben Standes und Berufes eine der Grundlagen der Verfassung bildet, ist es verboten, sie tatsächlich unter irgend einem Vorwande oder in irgend einer Form wieder herzustellen.

Art. 2. Die Bürger ein und desselben Standes, . . . die Arbeiter und Gehilfen in irgend einem Handwerk dürfen, wenn sie sich versammeln, . . . keine Beschlüsse fassen und keine Entscheidungen noch Bestimmungen über ihre gemeinsamen, vermeintlichen Interessen treffen.

²⁾ Art. 416 St. G. B. lautete: „Mit Gefängnis von 6 Tagen bis zu 3 Monaten und mit einer Geldstrafe von 16 bis zu 300 Frs. oder nur mit einer dieser beiden Strafen können alle Handwerker (ouvriers), Arbeitgeber und Gewerbetreibenden bestraft werden, die mit Hilfe von Strafen, Verboten, Xchtungen, Untersagungen auf Grund eines verabredeten Planes die freie Ausübung des Gewerbes oder der Arbeit beeinträchtigen.“
(Z. 1 und 2 nach dem Reichs-Arbeitsblatt 1905 S. 247.)

Gesetzübergewerbliche Streitigkeiten vom 21. Dezember 1906.

Abschnitt V3. In diesem Gesetz sowie in dem Verschö-

Ursprung und Umfang des Koalitionsrechts der Arbeiter	Strafrechtlicher Schutz gegen den Mißbrauch des Koalitionsrechts, insbesondere Bestimmungen zum Schutz der Arbeitswilligen (mit Ausschluß der ganz allgemein gegen Nötigung gerichteten Vorschriften)	Bemerkungen
<p>Einschränkung der Gewerbefreiheit bedeuten, nicht als ungesetzliche in dem Sinne gelten, daß sich Mitglieder eines solchen Gewerkevereins dadurch einer strafrechtlichen Verfolgung wegen Verschwörung oder sonstiger Vergehen aussetzen.</p> <p>b) Verschwörungs- u. Vermögensschutzgesetz (Conspiracy and Protection of Property Act) vom 13. August 1875. (Reichs-Arbeitsblatt 1905 S. 245.)</p> <p>Abschn. III. Eine Verabredung oder Vereinigung zweier Personen oder mehr, um in bezug auf oder zur Förderung von gewerblichen Streitigkeiten Handlungen irgend welcher Art zu begehen oder begehen zu lassen, soll dann als Verschwörung nicht verfolgbar sein, wenn die Handlung, falls sie von einem Einzelnen begangen wird, nicht als Verbrechen strafbar ist.</p> <p>c) Gesetz über gewerbliche Streitigkeiten (Trade Disputes Act) vom 21. Dezember 1906. (Reichs-Arbeitsblatt 1907 S. 150.)</p> <p>Abschn. II¹. Einer oder mehreren Personen, die für sich selbst oder für einen Gewerkeverein . . . in bezug auf oder zur Förderung einer gewerblichen Streitigkeit handeln, soll es gesetzlich erlaubt sein, sich an oder nahe bei einem Hause oder Platze, wo eine Person wohnt oder arbeitet oder beschäftigt</p>	<p>Person zu begeben oder zu unterlassen ein gesetzliches Recht hat, unrechtmäßiger Weise und ohne dazu gesetzlich ermächtigt zu sein:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. einer solchen Person, deren Ehefrau oder Kindern gegenüber Gewalt braucht oder sie einschüchtert oder ihr Vermögen schädigt; oder 2. ihr unablässig von Ort zu Ort folgt; oder 3. Werkzeuge, Kleidungsstücke, die jener Person gehören oder von ihr gebraucht werden, verbirgt, ihr wegnimmt oder sie am Gebrauch hindert; oder 4. das Haus oder sonstige Örtlichkeiten, wo eine solche Person wohnt oder arbeitet oder Geschäfte betreibt oder zufälligerweise sich aufhält, oder die Zugänge zu solchen Häusern oder Örtlichkeiten bewacht oder besetzt hält; oder 5. einer solchen Person mit zwei oder mehreren anderen Personen auf ungehörige Weise in oder auf Straßen oder Wegen folgt, <p>soll . . . entweder einer Geldbuße von nicht mehr als 20 £ oder einer Gefängnisstrafe von höchstens 3 Monaten, mit oder ohne Zwangsarbeit, unterliegen.</p>	<p>rungs- und Vermögensschutzgesetz vom 13. August 1875 bedeutet der Ausdruck „gewerbliche Streitigkeit“ jede Streitigkeit zwischen Arbeitgeber und Arbeitern . . . die mit der Beschäftigung oder Nichtbeschäftigung, den Arbeitsbedingungen oder den Arbeitsverhältnissen irgend einer Person zusammenhängt, und der Ausdruck „Arbeitgeber“ bedeutet alle im Gewerbe oder in der Industrie beschäftigten Personen, ob sie von dem Arbeitgeber, mit dem der Streitfall entstanden ist, beschäftigt werden oder nicht.</p>

oder sich zufällig befindet, aufzuhalten, wenn dies lediglich zu dem Zwecke geschieht, in friedlicher Weise Nachrichten zu erhalten oder mitzuteilen oder eine Person friedlich zu überreden, zu arbeiten oder sich der Arbeit zu enthalten.

Die Vereinsfreiheit ist gesetzlich nicht gewährleistet; doch wird die Bildung von Vereinen, die nicht gegen die Gesetze verstoßen, stillschweigend zugelassen.

Unter der Herrschaft des „älteren St. G. B. waren Koalitionen zum Zwecke der Lohnerhöhung verboten;¹⁾ jetzt unterliegt das Koalitionsrecht einer solchen Beschränkung nicht mehr.

4. Italien.

St. G. B. vom 30. Juni 1889.

Art. 165. Wer auf irgend eine Weise durch Gewalt oder Drohung die Freiheit eines Anderen in seinem Gewerbe- oder Handelsbetriebe beschränkt oder hindert, wird mit Gefängnis bis zu 20 Monaten und mit Geldstrafe von 100 bis zu 3000 Lire bestraft.

Art. 166. Wer durch Gewalt oder Drohung eine Arbeitsunterbrechung oder -einstellung herbeiführt oder deren Fortdauer bewirkt, um Arbeitern oder Arbeitgebern oder Unternehmern eine Herabsetzung oder Erhöhung von Löhnen oder sonstige gemeinsam verabredete Arbeitsbedingungen aufzunötigen, wird mit Gefängnis bis zu 20 Monaten bestraft.

Art. 167. Die Rädelsführer oder die Anstifter zu den in den vorstehenden Artikeln bezeichneten Handlungen werden mit Gefängnis von 3 Monaten bis zu 3 Jahren und mit Geldstrafe von 500 bis zu 5000 Lire bestraft.

5. Niederlande.

St. G. B. Art. 426 bis. (Gesetz vom 11. April 1903 zur Ergänzung und Änderung des St. G. B.)

Wer widerrechtlich auf einem öffentlichen Wege einen Anderen an seiner

1) Die im Jahre 1889 außer Kraft getretene Bestimmung lautet: „Jede Verständigung der Arbeiter untereinander zu dem Zwecke, ohne vernünftigen Grund die Arbeit einzustellen, zu verhindern oder Lohnsteigerungen herbeizuführen, wird mit Gefängnis bis zu 3 Monaten bestraft.“

Bei der aus Anlaß des Eisenbahnerstreiks im Jahre 1903 vorgenommenen Ergänzung und Änderung des St. G. B. durch das Gesetz vom 11. April 1903 hat der Art. 284 folgenden

Strafrechtlicher Schutz gegen den Mißbrauch des Koalitionsrechts, insbesondere Bestimmungen zum Schutz der Arbeitswilligen (mit Ausschluß der ganz allgemein gegen Nötigung gerichteten Vorschriften)

Ursprung und Umfang des Koalitionsrechts der Arbeiter

Gesetz vom 22. April 1855, das u. a. die die Vereinsbildung beschränkenden Art. 291 bis 294 des französischen St. G. B. von 1810 aufhob. Die Koalitionsfreiheit wurde aber erst durch das Gesetz vom 12. April 1872 geschaffen, das die Art. 414 bis 416 a. a. O. beseitigte.

freien Bewegung hindert oder sich mit einem oder mehreren Anderen einer Person gegen ihren ausdrücklich ausgesprochenen Willen fortgesetzt aufdrängt oder ihr auf hinderliche Weise fortgesetzt folgt, wird mit Haft bis zu 1 Monat oder mit Geldstrafe bis zu 100 fl. bestraft.

(Reichs-Arbeitsblatt 1905 S. 214.)

Bemerkungen

Wortlaut erhalten: „Mit Gefängnis bis zu 9 Monaten oder Geldstrafe bis zu 300 fl. wird bestraft;

1. Wer einen Anderen durch Gewalt oder durch eine andere Tätlichkeit oder durch Drohung mit Gewalt oder irgend einer anderen Tätlichkeit, sei es gegen diesen Anderen, sei es gegen diesen Dritten, widerrechtlich nötigt, etwas zu tun, zu unterlassen oder zu dulden;

2. Wer einen Anderen durch Drohung, Beleidigung oder Schmähschrift nötigt, etwas zu tun, zu unterlassen oder zu dulden.

In dem unter Z. 2 bezeichneten Falle wird das Verbrechen nur auf Antrag desjenigen, gegen denes verübt worden ist, verfolgt.“ (Reichs-Arbeitsblatt 1905 S. 214.)

6. Norwegen.

[Ein von der Regierung im Jahre 1903 verfaßter, Gesetzentwurf über eingetragene Berufsvereine, sowie Vermittlung und Schiedsgerichte bei Arbeitsstreitigkeiten* ist nicht in Kraft getreten. Er wollte den eingetragenen Berufsvereinen die Pflicht zur Anrufung von Schiedsgerichten bei Arbeitsstreitigkeiten auferlegen und enthielt die Bestimmung, daß keine Partei die Einstellung der

Die norwegische Verfassung von 1814 enthält keine Bestimmung über die Vereinsfreiheit, ebensowenig die spätere Gesetzgebung. Tatsächlich ist aber die Vereins- und Koalitionsfreiheit keiner besonderen Beschränkung unterworfen.

Arbeit auf Grund des Konfliktes beschließen dürfte, so lange das schiedsrichterliche Verfahren nicht als gescheitert anzusehen sei. Ebenso sollte die etwaige Niederlegung der Arbeit im Falle der Anrufung des Schiedsgerichts sofort rückgängig gemacht werden. Für Zuwiderhandlungen war Geldstrafe oder Haft bis zu 3 Monaten angedroht.]

7. Österreich.

§ 3 des Gesetzes vom 7. April 1870 (siehe Sp. 1).

Wer, um das Zustandekommen, die Verbreitung oder die zwangsweise Durchführung einer der im § 2 bezeichneten Verabredungen zu bewirken, Arbeitgeber oder Arbeitnehmer an der Ausführung ihres freien Entschlusses, Arbeit zu geben oder zu nehmen, durch Mittel der Einschüchterung oder Gewalt hindert oder zu hindern versucht, ist, sofern seine Handlung nicht unter eine strengere Bestimmung des Strafgesetzes fällt, einer Übertretung schuldig und von dem Gerichte mit Arrest von 8 Tagen bis zu 3 Monaten zu bestrafen.

Koalitionen der Arbeitgeber und Arbeiter waren durch die §§ 479 bis 481¹⁾ St. G. B. vom 27. Mai 1852 verboten. Dieses Verbot ist durch § 1 des Gesetzes vom 7. April 1870 in betreff der Verabredung von Arbeitgebern oder Arbeitnehmern zur Erzwingung von Arbeitsbedingungen usw. aufgehoben worden, sodaß seitdem Koalitionsfreiheit besteht.

§ 2 dieses Gesetzes lautet: „Verabredungen von Arbeitgebern (Gewerbsleuten, Dienstgebern, Leitern von Fabriks-, Bergbau-, Hüttenwerks-, landwirtschaftlichen oder anderen Arbeitsunternehmungen), welche bezwecken, mittelst Einstellung des Betriebes oder Entlassung von Arbeitern diesen eine Lohnverringerung oder überhaupt ungünstigere Arbeitsbedingungen aufzuerlegen; sowie Verabredungen von Arbeitnehmern (Gesellen, Gehilfen, Bediensteten oder sonstigen Arbeitern um Lohn), welche bezwecken, mittelst gemeinschaftlicher Einstellung der Arbeit von den Arbeitgebern höheren Lohn oder überhaupt günstigere Arbeitsbedingungen zu erzwingen; endlich alle Vereinbarungen zur Unterstützung derjenigen, welche bei den erwähnten Verabredungen ausharren, oder zur Benachteiligung derjenigen,

¹⁾ §§ 479 u. 480 St. G. B. bestrafen die Koalitionen der Arbeitgeber.

§ 481 lautet: „Verabredungen von Berg- und Hüttenarbeitern, Handwerksgelesen, Hilfsleuten der im § 479 erwähnten Arbeitgeber (Gewerbsleute, Fabriks- oder Arbeitsunternehmer), von Lehrlingen, Dienstboten oder überhaupt von Arbeitern, um sich durch gemeinschaftliche Weigerung, zu arbeiten, oder durch andere Mittel einen höheren Tage- oder Wochenlohn oder andere Bedingungen von ihren Arbeitgebern zu erzwingen, sind Übertretungen und an den Rädelsführern mit verschärfstem Arrest von 8 Tagen bis zu 3 Monaten zu bestrafen; auch sind dieselben, je nachdem sie Inländer oder Ausländer sind, aus dem Kronlande oder dem ganzen Reich abzuschaffen.“

Ursprung und Umfang des Koalitionsrechts der Arbeiter	Strafrechtlicher Schutz gegen den Mißbrauch des Koalitionsrechts, insbesondere Bestimmungen zum Schutz der Arbeitswilligen (mit Ausschluß der ganz allgemein gegen Nötigung gerichteten Vorschriften)	Bemerkungen
<p>welche sich davon lossagen, haben keine rechtliche Wirkung.^a</p> <p>Diese zivilrechtliche Einschränkung des Koalitionsrechts ist gegenüber seiner strafrechtlichen Freigabe ohne einschneidende Bedeutung.</p> <p>Indessen besteht, soweit die Gewerbeordnung vom 20. Dezember 1859 gültig ist, folgende auf dem § 85 der Novelle vom 8. März 1885 beruhende Einschränkung des Koalitionsrechts: „Wenn ein Hilfsarbeiter den Gewerbsinhaber ohne gesetzlich zulässigen</p> <p>(Fortsetzung in Sp. 2.)</p>	<p>(Fortsetzung von Sp. 1.)</p> <p>Grund vorzeitig verläßt, so macht er sich einer Übertretung der Gewerbeordnung schuldig und ist nach den Bestimmungen der letzteren zu bestrafen. . . .“ Als Strafen für den Kontraktbruch kommt hiernach Geldstrafe bis zu 400 fl. oder Arrest bis zu 3 Monaten in Betracht. Das Strafverbot verliert aber dadurch an Bedeutung, daß die Gewerbeordnung für land- und forstwirtschaftliche Betriebe, den Bergbau, den Eisenbahn-, Dampfschiff- und Seeschiffahrtsbetrieb, sowie für Tagelöhner keine Gültigkeit hat.</p>	
<p>Das Vereinsrecht ist nicht gesetzlich, sondern im Verwaltungswege — durch Verordnungen des Ministeriums des Innern — geregelt; dementsprechend entbehrt auch das Koalitionsrecht der gesetzlichen Regelung. Indessen erkennt ein Erlaß des Handelsministeriums vom 22. Oktober 1904 an, daß die „Bestrebungen der Arbeiter nach vorteilhafteren Arbeitsbedingungen nicht verhindert oder beschränkt werden können und dürfen,“ und daß auch „kollektive Arbeits-einstellungen auf Grund gemeinsamer Verabredung“ nicht zu beanstanden seien, sofern hierbei Gesetzesverletzungen vermieden wurden und die durch den Arbeitsvertrag be-</p>	<p>§ 164 des Gewerbegesetzes entspricht dem § 3 des österreichischen Gesetzes vom 7. April 1870, nur daß er „Drohungen oder Tätlichkeiten“ als strafbar bezeichnet und daß die Strafe in „Geldbuße bis zu 300 fl. und Arrest bis zur Dauer von 30 Tagen“ besteht.</p>	<p>1) § 159 des Gewerbegesetzes vom 18./21. Mai 1884 lautet: „Den Gehilfen oder Fabrikarbeiter, der seine Arbeit rechtswidrig im Stiche läßt, kann die Gewerbebehörde zurückbringen lassen und zur Erfüllung seiner Verpflichtung anhalten, und ist derselbe überdies mit einer Geldbuße bis 20 fl. zu bestrafen.“</p>
<p>8. Ungarn.</p>		

(Fortsetzung von Sp. 1.)

stimmte Kündigungsfrist eingehalten werde. Sollte die gemeinsame Einstellung der Arbeit unter Außerlassung der Kündigungsfrist vor sich gehen, so käme der § 159¹⁾ des Gewerbegesetzes vom 18./21. Mai 1884 zur Anwendung. Diese Bestimmung müsse selbstverständlich jedem einzelnen Arbeiter gegenüber geltend gemacht werden, so wie es auch bei jedem Arbeiter besonders zu beurteilen sei, ob er sich gegen den Arbeitsvertrag vergangen habe. Ein „Massenverfahren“ finde daher in solchen Fällen nicht statt. — Hieraus ergibt sich, daß dem Streik der Arbeiter unter Verletzung des Arbeitsvertrages nur die von Fall zu Fall besonders festzusetzende Geldstrafe wegen Kontraktbruches entgegensteht. Die Bedeutung dieser Strafbestimmung wird noch dadurch vermindert, daß das ungarische Ge-

(Fortsetzung in Sp. 2.)

Vereins- und Koalitionsfreiheit sind zwar nicht ausdrücklich gewährleistet, sie gelten aber nach dem Geist der Verfassung als selbstverständlich.

(Ein Gesetzentwurf der Regierung, betr. die Bestrafung des Kontraktbruches der Arbeiter, der für den Kontraktbruch Geld- oder Gefängnisstrafe vorsah, ist im Jahre 1905 von der ersten Kammer angenommen, von der zweiten Kammer aber verworfen worden.)

werbegesetz — wie die österreichische Gewerbeordnung — nur einen beschränkten Geltungsbereich hat und u. a. auf die Land- und Forstwirtschaft, den Bergbau, das Hüttenwesen, die Eisenbahn-, Dampfschiffahrts- und Kanalisierungsunternehmungen nicht anwendbar ist.

§ 162 des Gewerbegesetzes bestimmt fast übereinstimmend mit dem Wortlaut des § 2 des österreichischen Gesetzes vom 7. April 1870, daß die dort näher bezeichneten Verabredungen der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer „keine rechtliche Wirkung“ haben.

9. Schweden.

St. G. B. von 1862 in der Fassung vom 10. Juli 1899.

§ 22. Wer einen Anderen widerrechtlich oder unter Mißbrauch seines Rechtes durch Gewalt oder durch Bedrohung zu einer Handlung, Duldung oder Unterlassung nötigt, wird mit Zuchthaus bis zu 2 Jahren bestraft, sofern die Handlung nicht nach besonderen Vorschriften mit höherer Strafe bedroht ist.

Diese Bestimmung findet auch auf denjenigen Anwendung, der versucht, einen Anderen zur Teilnahme an einer Arbeitseinstellung zu drängen oder ihn an der Rückkehr zur Arbeit oder an der Übernahme angebotener Arbeit zu hindern.¹⁾

¹⁾ Nach § 24 St. G. B. tritt die Strafverfolgung auf Grund des § 22 nur auf Antrag ein, es sei denn, daß jemand durch die strafbare Handlung zur Beteiligung an einer Arbeitseinstellung genötigt oder an der Wiederaufnahme der Arbeit oder der Übernahme einer ihm angebotenen Beschäftigung gehindert worden ist; der bloße Versuch wird also auch im Falle des § 22 Abs. 2 nur auf Antrag verfolgt.

Ursprung und Umfang
des Koalitionsrechts der Arbeiter

Strafrechtlicher Schutz gegen den Mißbrauch
des Koalitionsrechts, insbesondere
Bestimmungen zum Schutz der Arbeitswilligen
(mit Ausschluß der ganz allgemein
gegen Nötigung gerichteten Vorschriften)

Bemerkungen

Art. 56 der Bundesverfassung vom 29. Mai 1874 bestimmt, wie schon Art. 46 derjenigen von 1848: „Die Bürger haben das Recht, Vereine zu bilden, sofern solche weder in ihrem Zwecke noch in den dafür bestimmten Mitteln rechtswidrig oder staatsgefährlich sind. Über den Mißbrauch dieses Rechtes trifft die Kantonalgesetzgebung die erforderlichen Bestimmungen.“

Eine Einschränkung des Koalitionsrechtes hat diese Vorschrift nirgends zur Folge gehabt, indessen enthält das kantonale Strafrecht vereinzelt Bestimmungen gegen den Koalitionszwang und zum Schutze der Arbeitswilligen.

10. Schweiz.

Polizeistrafbuch des Kantons
Basel-Stadt von 1872.

Art. 164. Wer Andere durch Zwang, Drohung, Ehrbeleidigung oder Verrufserklärung bestimmt oder zu bestimmen versucht, an Verabredungen zum behuf Erlangung günstigerer Lohn- oder Arbeitsbedingungen, besonders durch Einstellung der Arbeit oder Entlassung von Arbeitern teilzunehmen, ebenso, wer durch solche Mittel Andere hindert oder zu hindern versucht, von solchen Verbindungen zurückzutreten, wird mit Haft (bis zu 6 Wochen bestraft.¹⁾)

Art. 106 St. G. B. des Kantons Genf von 1874.

Der gleichen Strafe (nämlich Gefängnis von 6 Tagen bis zu 6 Monaten und Geldbuße von 80 bis zu 500 Frs.) unterliegt, wer durch Gewalt oder Drohungen die freie Ausübung der gewerblichen Tätigkeit oder der Arbeit der Unternehmer oder der Arbeiter beeinträchtigt.

Art. 234 St. G. B. des Kantons Tessin von 1873 enthält eine ähnliche Bestimmung.

Das Gesetz des Kantons Bern, betr. die Errichtung von Einnigungsgämtern und Maßnahmen gegen Streiks, vom 28. Februar 1908²⁾ bestraft die Einschüchterung

(Fortsetzung in Sp. 1.)

¹⁾ Im Jahre 1907 hat die Sozialdemokratie im Wege des Initiativbegehrens den Versuch gemacht, diese Strafbestimmung zu beseitigen. Der Große Rat des Kantons erklärte aber das Initiativbegehren mit großer Mehrheit für „unerheblich“ und in der Volksabstimmung wurde es mit rund 7500 gegen 3000 Stimmen verworfen.

²⁾ Das Gesetz ist aus Anlaß des Schreinerstreiks in Bern im Jahre 1906 entstanden, während dessen die Regierung sich genötigt sah, den kleinen Belagerungszustand zu verhängen.

Bei der Volksabstimmung ist es mit rund 35000 gegen 23000 Stimmen (bei Beteiligung von 40% der Stimmberechtigten) angenommen worden.

³⁾ Die gesperrt gedruckten Stellen sind neu. Die Ergänzung des St. G. B. ist auf Grund eines Initiativbegehrens der Züricher Bürgerschaft erfolgt, die sich zu ihrem Vorgehen durch die Ausschreitungen

(Fortsetzung von Sp. 2.)

rung, Ehrbeleidigung und Belästigung von Arbeitswilligen gelegentlich eines Streiks mit Geldstrafe bis zu 100 Frs. oder Gefängnis bis zu 60 Tagen. Ausländer können ausgewiesen werden. (Der gleichen Strafe verfällt auch derjenige, der Andere durch Drohungen oder Tathlichkeiten von der Teilnahme an einem Streik abhält.)

St. G. B. des Kantons Zürich von 1871, in der Fassung vom 26. April 1908.³⁾

§ 79. Wer vorsätzlich zur Begehung einer durch das Strafgesetzbuch mit Zuchthaus oder Arbeitshaus bedrohten Handlung . . . öffentlich auffodert, soll, auch wenn die Aufforderung keine Folgen hatte, zu Gefängnis bis zu 1 Jahr mit oder ohne Geldbuße oder nur zu der letzteren allein verurteilt werden. . . .

(Fortsetzung in Sp. 2.)

(Fortsetzung von Sp. 1.)

§ 87. Wer in die Wohnung, in die dazu gehörende eingefriedigte Umgebung, in den Geschäftsraum, Werkplatz oder Bau- oder eines Anderen widerrechtlich eindringt, oder trotz der Aufforderung, sich zu entfernen, darin verweilt, . . . wird wegen Störung des Hausfriedens mit Gefängnis oder Buße bestraft.

§ 154. (Bestraft die Nötigung mit „Gefängnis, verbunden mit Buße bis zu 2000 Frs., oder mit der letzteren allein.“)

Derselben Strafe unterliegt, wer ohne Recht oder mit Überschreitung seines Rechtes, durch körperliche Gewalt, Drohung oder ernstliche Belästigung⁴⁾ jemanden von der Ausübung seines Berufes abhält oder abzuhalten versucht.

§§ 224/225. (Pflichtverletzungen von Angestellten und Arbeitern in öffentlichen Staats- und Gemeindebetrieben) siehe Anhang II.

11. Spanien.

Art. 556 St. G. B. bestimmt ferner, daß diejenigen, die bei der Verfolgung der a. a. O. (siehe Sp. 1) verpönten Ziele Gewalt oder Drohungen anwenden, stets mit der Höchststrafe von 6 Monaten strenger Haft belegt werden sollen, wenn sie nicht nach anderen Bestimmungen eine schwerere Strafe wirkt haben.

Streikgesetzentwurf von 1901 (siehe auch Sp. 1).

Art. 6. Wer die Arbeit der freiwillig an die Stelle von Streikenden getretenen Arbeiter auf irgend eine Weise zu hindern versucht, macht sich des Vergehens des Zwanges schuldig und verfällt gemäß Art. 510 St. G. B. in Strafe (strenge Haft von 1 bis zu 6 Mo-

anlässlich des Züricher Maurerstreiks im April 1906 veranlaßt sah.

§ 79 bedrohte bisher nur die Aufforderung zum Aufruhr und zur „Widersetzung“ gegen amtliche Verfügungen; nunmehr sind alle Aufforderungen zur Begehung einer strafbaren Tat überhaupt unter Strafe gestellt.

⁴⁾ Der Begriff der ernstlichen Belästigung ist an dieser Stelle neu.

Nach Art. 13 der Verfassung vom 30. Juni 1876 haben alle Spanier das Recht, „zur Erreichung der Zwecke des menschlichen Lebens“ Vereine zu gründen. Das Vereinsrecht ist durch Gesetz vom 30. Juni 1887 geregelt. Als unerlaubt gelten u. a. Vereine, die ihrem Ziel oder den Umständen nach der öffentlichen Moral zuwiderlaufen. Nach der Rechtsprechung des höchsten Gerichtshofes fallen Vereine, die die Anarchie oder den Kollektivismus bezwecken, nicht unter den Art. 13 der Verfassung, da solche Ziele nach natürlichen Gesetzen mit den Zwecken des menschlichen Lebens unvereinbar seien.

Nach Art. 556 St. G. B. vom 18. Juni 1870 wird zudem die Vereinigung zum

Ursprung und Umfang des Koalitionsrechts der Arbeiter	Strafrechtlicher Schutz gegen den Mißbrauch des Koalitionsrechts, insbesondere Bestimmungen zum Schutz der Arbeitswilligen (mit Ausschluß der ganz allgemein gegen Nötigung gerichteten Vorschriften)	Bemerkungen
<p>Zwecke mißbräuchlicher Steigerung oder Herabsetzung der Arbeitslöhne oder mißbräuchlicher Regelung der Arbeitsbedingungen mit strenger Haft von 1 bis zu 6 Monaten bestraft. Gegen die Leiter und Anstifter wird stets das Höchstmaß dieser Strafe verhängt.</p> <p>Ein aus dem Jahre 1901 stammender Regierungsentwurf eines sogenannten Streikgesetzes, durch das Art. 556 St. G. B. aufgehoben und das Koalitionsrecht sowie das Recht auf den Streik in beschränktem Grade gewährleistet werden sollte, ist bis jetzt nicht in Kraft getreten.</p> <p>(Textauszug siehe Anhang II.)</p>	<p>naten und 125 bis 1250 Pesetas Geldstrafe). Der gleichen Strafe verfällt der Arbeitgeber, der durch irgend welchen Zwang den Arbeiter zur Annahme anderer Arbeitsbedingungen nötigen will, als zwischen beiden Teilen vereinbart waren.</p> <p>(Bulletin des Internationalen Arbeitsamts 1902 S. 79)</p>	
<p>Unter der Herrschaft des englischen Rechtes galt der Zusammenschluß von Arbeitern zum Zwecke der Regelung ihres Arbeitsverhältnisses als „Verschwörung“; die Teilnehmer an solchen Vereinigungen setzten sich demgemäß der strafrechtlichen Verfolgung aus. Seit dem Befreiungskriege haben sich die Gerichtshöfe aber allmählich zu der Auffassung bekannt, daß Vereinigungen von Lohnarbeitern zur Erlangung höherer Löhne oder zu irgend einem anderen gesetzlich erlaubten Zwecke zulässig sind, sofern sie nur mit erlaubten Mitteln er-</p>	<p>Die Freiheit des Arbeitsvertrages steht unter dem Schutze der einzelstaatlichen Gesetzgebung; es muß deshalb von einem näheren Eingehen auf die Angelegenheit abgesehen werden, doch soll an einem Beispiel neueren Datums gezeigt werden, wie dieser Schutz geartet ist.</p> <p>Gesetz des Staates Alabama vom 26. September 1908, betr. Boykotts, schwarze Listen usw.</p> <p>§ 1. Es ist unstatthaft, daß sich zwei oder mehr Personen zusammenschließen zu dem</p>	<p>12. Vereinigte Staaten von Nordamerika.</p>

beiten und insbesondere Gewalttätigkeiten, Drohungen und betrügerische Handlungen vermeiden. Unter diesen Voraussetzungen sind die Arbeiter bei Arbeitsstreitigkeiten auch dann zur gemeinsamen Niederlegung der Arbeit berechtigt, wenn der Unternehmer dadurch großen Schaden erleidet, es sei denn, daß die Niederlegung der Arbeit so geschieht, daß eine leistungsfähige und böswillige Schädigung des Eigentums oder Bedrohung des Lebens des Unternehmers die Folge ist, so daß der Streik als „Verschwörung“ beurteilt werden muß. (Nach J. H. Ralston, Die Rechtslage der Gewerkschaften in den Vereinigten Staaten, Archiv für Sozialwissenschaft und Sozialpolitik, 1906 S. 477.)

Durch Bundesgesetz vom 1. Juni 1898 ist für den zwischenstaatlichen Verkehr auf Eisenbahnen und Wasserstraßen unter anderem (§ 8) bestimmt, daß die Statuten der Gewerkschaften, wenn diese die Rechtsfähigkeit auf Grund des Bundesgesetzes vom 29. Juni 1886 erwerben wollen, die Bestimmung enthalten müssen, daß die Mitgliedschaft für jeden erlischt, der während eines Streiks, einer Aussperrung oder eines Boykotts gegen Personen oder Eigentum gewalttätig vorgeht oder dazu aufgeizt oder Andere durch Gewalt, Drohungen oder Einschüchterung von der Arbeit abzuhalten versucht.

Die weitere Bestimmung dieses Gesetzes (§ 10), wonach es — im zwischenstaatlichen Verkehr — bei Strafe von 100 bis zu 1000 Dollars für jeden einzelnen Fall verboten ist, die Beschäftigung eines Arbeiters davon abhängig zu machen, daß er keiner Arbeitervereinigung angehört oder seine Mitgliedschaft bei einer derartigen Vereinigung auf-

Zwecke, eine oder mehrere Personen, Firmen oder Korporationen an der Ausübung eines gesetzlich gestatteten Geschäftes im Staate Alabama zu hindern oder sich in ihre Tätigkeit einzumischen.

§ 2. Es ist unstatthaft, sich Betriebsstätten solcher Personen oder Vereinigungen mit der Absicht zu nahen, andere zu beeinflussen, daß sie keine Geschäfte mit ihnen machen, nicht von ihnen kaufen oder an sie verkaufen ebenso wie es unstatthaft ist, Posten vor einer Betriebsstätte aufzustellen, um dadurch eine gesetzlich zulässige Tätigkeit zu stören oder zu verhindern. Die Bestimmungen beziehen sich jedoch nicht auf geschäftliche Maßnahmen gegen Konkurrenzunternehmen.

§ 3. Es ist unstatthaft, Boykott-, Verrufs-, Schwindel- oder sonstige verleumderische Erklärungen zu drucken oder in Umlauf zu setzen, sowie öffentlich zu erklären, daß ein Boykott oder Verruf besteht, bestanden hat oder beabsichtigt ist gegen Personen oder Korporationen, die eine gesetzlich gestattete Beschäftigung ausüben; . . .

§ 4. Es ist unstatthaft, durch Anwendung von Gewalt, Drohungen oder sonstigen Zwangsmitteln eine Person zu hindern, eine ihr zusagende, gesetzlich zulässige Tätigkeit zu übernehmen.

§ 5. Es ist unstatthaft, daß Personen oder Vereinigungen schwarze Listen aufstellen oder anderen Vereinigungen von ihnen aufgestellte schwarze Listen überweisen oder irgend welche anderen Mittel gebrauchen, um jemand zu hindern, Beschäftigung zu finden.

Übertretungen dieses Gesetzes werden mit Geldstrafe von 50 bis zu 500 Dollars oder

Strafrechtlicher Schutz gegen den Mißbrauch des Koalitionsrechts, insbesondere Bestimmungen zum Schutz der Arbeitswilligen (mit Anschluß der ganz allgemein gegen Nötigung gerichteten Vorschriften)

Bemerkungen

Ursprung und Umfang des Koalitionsrechts der Arbeiter

gibt, — ist durch eine Entscheidung des obersten Gerichtshofs der Vereinigten Staaten vom 23. Januar 1908, als mit den Grundsätzen der Verfassung im Widerspruch stehend, für ungültig erklärt worden. In der Begründung des Urteils ist unter anderem gesagt, daß Eigentum und persönliche Freiheit durch die Verfassung geschützt seien; wie jeder über seine Arbeitskraft selbständig verfügen könne, so sei auch jeder, der Arbeitskräfte suche, berechtigt, sie unter den ihm zuzusagenden Bedingungen zu verlangen. Dem Recht des Arbeiters, den ihm nicht passenden Dienst zu verlassen, entspreche zweifellos das Recht des Arbeitgebers, aus jedem ihm gutdünkenden Grunde auf die Dienste eines Arbeiters zu verzichten. — Das Urteil bedeutet die Aufhebung der den Arbeitgebern im zwisehenstaatlichen Verkehr seit dem Jahre 1808 auferlegten Beschränkung des Kündigungsrechts gegenüber ihren Arbeitern und gibt ihnen wieder die Freiheit, Arbeiter, die einer ihnen nicht genehmen Arbeiterorganisation angehören, zu entlassen oder von der Annahme auszuschließen.

Für die Verkehrsanstalten, deren Betrieb nicht über die Grenzen eines Bundesstaates hinausgeht, und für alle nicht zum Verkehrs-gewerbe gehörenden Arbeitgeber kam die nun für ungültig erklärte Bestimmung überhaupt nicht in Betracht. Das Koalitionsrecht der von

mit Gefängnis und Zwangsarbeit bis zu 60 Tagen bestraft.

(Reichs-Arbeitsblatt 1904 S. 629.)

Besondere gesetzliche Bestimmungen zum Schutz der Arbeitswilligen gegen Einschüchterung, Gewalt usw. bestehen in 24 Staaten und Territorien. Besondere Gesetze gegen den Boykott haben außer Alabama u. a. die Staaten Colorado, Illinois und Wisconsin erlassen; außerdem sind auch die Strafbestimmungen gegen „Verschwörungen“, die sowohl in dem common law wie in der einzelstaatlichen Gesetzgebung enthalten sind, auf Boykotts anwendbar.

Der Boykott seitens der Gewerkschaften im zwischenstaatlichen Handel und Verkehr ist durch eine Entscheidung des Obersten Gerichtshofes von Columbia vom 3. Februar 1908 als ein Verstoß gegen das Sherman Antitrust-Gesetz bezeichnet worden. Nach § 7 dieses Gesetzes ist jede Vereinigung (Trust) zum Zwecke der Verhinderung oder Beschränkung des zwischenstaatlichen Handels verboten; für die Schädigungen, die durch sie entstehen, hat sie den dreifachen Betrag als Schadensersatz zu leisten. Da die durch jene Gerichtsentcheidung als Trusts charakterisierten amerikanischen Arbeitervereinigungen zumeist über ein ansehnliches Vermögen verfügen, dürfte die Anwendung dieser

Gesetzesbestimmung gegen sie sich als wirksame Waffe gegen den über die Grenzen eines Einzelstaates hinausgreifenden Boykott erweisen.

13. Australischer Staatenbund. ¹⁾

Nach dem Gesetz, betr. Vermittlung und Schiedssprechung zur Verhütung und Schlichtung gewerblicher Streitigkeiten, die sich über die Grenzen eines Einzelstaates hinaus erstrecken, vom 15. Dezember 1904, ist den Arbeitgebern bei Strafe von 20 £ verboten, einen Arbeiter lediglich deshalb zu entlassen, weil er einer Arbeitervereinigung angehört. Andererseits ist es bei Strafe von 1000 £ verboten, wegen einer gewerblichen Streitigkeit „irgend etwas wie einen Streik oder eine Aussperrung zu unternehmen oder fortzusetzen.“ Das Gesetz regelt auch das Recht der „Organisationen“ der Arbeiter und der Arbeitgeber. (Textauszug siehe Anhang III.)

¹⁾ Wegen der einzelstaatlichen Gesetzgebung Neu-Südwales, Südaustralien und Westaustralien siehe u. a. „Die Frage des Streikrechts in öffentlichen Betrieben.“
(Archiv für Sozialwissenschaft und Sozialpolitik, XXVII. Band Seite 143/4); Neuseeland siehe hierunter.)

14. Neuseeland.

Einer neueren Zeitungsnachricht zufolge hat die Regierung anfangs Juli 1908 dem Parlament eine Novelle zum Schiedsgerichtsgesetz ¹⁾ vorgelegt, die folgende Geldstrafen vorsieht: Alle in einen Streik eintretenden Arbeiter werden mit je 200 £ bestraft; für jede folgende Streikwoche erhöht sich die Strafe um 20 £. Für Aussperrungen beträgt die Geldstrafe 4000 £ und für jede weitere Aussperrungswoche 1000 £. — Näheres ließ sich über den Gesetzentwurf noch nicht ermitteln. (Siehe auch Anhang II.)

¹⁾ Durch das Gesetz sind für die Arbeiter, die Berufsvereinen angehören, obligatorische Schiedsgerichte geschaffen, die mit der Befugnis ausgerüstet sind, ihre Entscheidungen für rechtsverbindlich zu erklären und die Parteien bei Vermeidung hoher Geldstrafen zur Anerkennung und Unterwerfung unter den Schiedsspruch zu zwingen. Das Nähere über dieses Gesetz siehe Reichs-Arbeitsblatt 1905 S. 221.

Frankreich.

(Auszug.)

Entwurf eines Gesetzes über die Beamtenvereinigungen (aus 1907).

Art. 1. Als Beamte, die diesem Gesetz unterworfen sind, gelten alle Personen, die als Vertreter der öffentlichen Gewalt der vom Staate für die Verrichtung eines öffentlichen Dienstes dauernd bestellten Beamtenschaft angehören.

Art. 2. Die Zivilbeamten, mit Ausnahme der Polizeibeamten, dürfen sich ungehindert zum Studium und zur Vertretung ihrer Standesinteressen vereinigen. Die Vereine dürfen nur unter Beamten desselben Ministeriums oder desselben Verwaltungszweiges gebildet werden und unterliegen den Bestimmungen des Vereinsgesetzes vom 1. Juli 1901.¹⁾

Art. 3. Nach vorheriger Verständigung ihrer Vorgesetzten dürfen die Vereine ihre Gesuche unmittelbar dem Verwaltungschef und dem Minister vortragen. Sie genießen die Rechte einer juristischen Person.

Art. 4. Die Beamtenfachvereine dürfen nur mit gleichen Fachvereinen zur Wahrung ihrer gemeinsamen Interessen in Verbindung treten. Sie sind dabei den Vorschriften im Art. 5 Abs. 2 und 3 des Gesetzes vom 21. März 1884 über die Berufsvereine unterworfen.²⁾

Art. 6. Ein Beamter, der gemeinsam mit anderen und trotz ausdrücklicher Aufforderung ohne berechtigten Grund die Erfüllung seiner Amtspflicht verweigert, wird, abgesehen von den strafrechtlichen Folgen, mit Dienstentlassung bestraft. Ein Beamter, der durch Wort, Schrift oder Drohungen andere zur gemeinsamen Dienstverweigerung verleitet, um die Ausübung des Dienstes zu unterbrechen oder zu verhindern, wird mit Gefängnis von 6 Tagen bis zu 6 Monaten bestraft.

War die Aufforderung von Erfolg oder hat der Anstifter seinen amtlichen Einfluß geltend gemacht, um Untergebene zur Verweigerung des Dienstes zu verleiten, so kann die Strafe bis zu 1 Jahr gesteigert werden. Neben der Freiheitsstrafe wird auf Unfähigkeit zur Bekleidung öffentlicher Ämter auf die Dauer von 1 bis zu 10 Jahren erkannt.

Art. 7. Zuwiderhandlungen gegen die Art. 2 und 4 dieses Gesetzes werden mit Geldstrafen von 16 bis zu 200 Frcs. und im Rückfalle mit der doppelten Summe geahndet.

1) Nach dem Gesetz vom 1. Juli 1901 können Vereine ohne besondere Ermächtigung und ohne vorherige Anzeige gegründet werden; nur solche Vereine sind verboten, die gegen das Gesetz oder die guten Sitten verstoßen oder gegen die Unverletzlichkeit des Staates oder der Regierungsform gerichtet sind.

2) Danach sind die Namen der Berufsvereine, aus denen sich der Verband zusammensetzt, dem zuständigen Bürgermeisteramt anzuzeigen. Der Verband darf weder Grundbesitz erwerben, noch ist er rechtsfähig.

Großbritannien.

Artikel 13 des Eisenbahngesetzes von 1840.

Jeder Beamte oder Leiter einer Eisenbahngesellschaft oder jeder ordnungsmäßig angestellte Polizeibeamte und alle von ihnen etwa zu ihrem Beistand herbeigerufenen Personen dürfen Maschinenführer, Schaffner, Portiers oder andere Bedienstete der Gesellschaft, die gegen die Satzungen, Vorschriften oder Anordnungen der Gesellschaft verstoßen oder vorsätzlich, fahrlässig oder absichtlich etwas tun oder unterlassen, wodurch Leib oder Leben einer die Bahn passierenden oder auf der Bahn befindlichen Person oder irgend welche Anlagen der Gesellschaft gefährdet werden oder gefährdet werden könnten, oder wodurch die Fahrt von Maschinen, Wagen oder Zügen aufgehalten oder verhindert wird oder verhindert werden könnte, — festnehmen und in Gewahrsam behalten und sie, sowie solche Personen, die jenen hierbei mit Rat oder Tat Beistand geleistet haben, einem örtlich zuständigen Friedensrichter lediglich auf Grund dieses Gesetzes ohne eine besondere Ermächtigung vorführen.

Personen, die sich ein solches Vergehen zu schulden kommen lassen sowie diejenigen, die ihnen dabei mit Rat oder Tat beistehen, können, wenn sie überführt werden, nach dem Ermessen des Friedensrichters zu Gefängnis oder Haft bis zu 2 Monaten oder zu einer Geldstrafe bis zu 10 £ verurteilt werden.

Der

Artikel 17 des Eisenbahngesetzes von 1842

dehnt die vorstehenden Bestimmungen auf Wagenführer und andere Personen aus, die den Eisenbahnbetrieb leiten oder die Betriebsmittel instandhalten oder ausbessern.

Die Verurteilung darf nur auf eidliche Aussage eines oder mehrerer glaubwürdigen Zeugen hin erfolgen.

Das

Eisenbahnpostgesetz von 1838

bedroht mit Geldstrafe bis zu 20 £ jeden Eisenbahnbediensteten, der die Beförderung von Postsendungen oder Briefbeuteln, die vom Postamt ordnungsmäßig aufgeliefert werden, verweigert oder vernachlässigt.

Verschwürungs- und Vermögensschutz-Gesetz vom 13. August 1875.

Abschnitt IV. Wenn jemand, der sich im Dienste einer Gemeindebehörde oder Gesellschaft oder eines Unternehmers befindet, denen gesetzlich oder sonstwie die Verpflichtung zur Versorgung einer Stadt, eines Dorfes, Fleckens oder Ortes oder einzelner Teile von solchen mit Gas oder Wasser obliegt, den Dienstvertrag mit jener Behörde, Gesellschaft oder dem Unternehmer vorbedachter und böswilliger Weise bricht, — obwohl er weiß oder doch wissen muß, daß die wahrscheinliche Folge seiner, gleichviel ob allein oder im Verein mit anderen begangenen Handlung die sein werde, daß die Bewohner der Stadt, des Dorfes, Fleckens oder Ortes oder einzelner Teile von ihnen ihrer Gas- oder Wasserzufuhr ganz oder in namhaftem Umfange verlustig gehen, — so soll derselbe, . . . einer Geldstrafe von nicht mehr als 20 £ oder einer Gefängnisstrafe von nicht mehr als 3 Monaten, mit oder ohne Zwangsarbeit, unterliegen.

Abschnitt V. Wenn jemand einen Dienst- oder Lohnvertrag in vorbedachter und böswilliger Weise bricht, — obwohl er weiß oder doch wissen

muß, daß die wahrscheinliche Folge seiner, gleichviel ob allein oder im Verein mit anderen begangenen Handlung die sein werde, Menschenleben zu gefährden oder jemandem ernstlichen Körperschaden zuzufügen oder wertvolle Vermögensstücke (ohne Unterschied, ob unbewegliche oder bewegliche) der Zerstörung oder ernstlichem Schaden auszusetzen, — so soll derselbe . . . einer Geldbuße von nicht mehr als 20 £ oder einer Gefängnisstrafe von nicht mehr als 3 Monaten, mit oder ohne Zwangsarbeit, unterliegen. (Nach dem Reichs-Arbeitsblatt 1905 S. 245.)

Italien.

Art. 181 St. G. B. vom 30. Juni 1889.

Die öffentlichen Angestellten, die zu Dreien oder mehr, nach vorangegangener Verabredung, ihren Dienst ohne Erlaubnis verlassen, werden mit einer Geldbuße von 500 bis zu 3000 Lire und der zeitweiligen Enthebung vom Amte bestraft.

Gesetz, betr. den Staatseisenbahnbetrieb, vom 22. April 1905.

Art. 18. Alle Angestellten der Staatseisenbahnverwaltung, von denen im vorstehenden Artikel die Rede ist,¹⁾ gleichviel welches Ranges und Amtes, werden für öffentliche Beamte erklärt.

Alle die eigenmächtig den Dienst verlassen oder nicht antreten oder ihre Arbeit in einer Weise verrichten, welche die Regelmäßigkeit des Dienstes stört oder unterbricht, werden als entlassen angesehen und durch andere ersetzt.

Der Generaldirektor kann jedoch nach Anhörung des Verwaltungsausschusses, unter Berücksichtigung der individuellen Eigenschaften und der besonderen Verantwortung des Einzelnen, anstatt der Entlassung eine Disziplinarstrafe verhängen.

Art. 27. Der erste Absatz des Art. 18 ist auch auf die Angestellten der konzessionierten Privateisenbahnunternehmungen anwendbar. Auf diese finden auch die übrigen Bestimmungen des Artikels Anwendung, soweit in den Reglements entsprechende Vorschriften fehlen und die Einrichtungen des Unternehmens dem Personal eine gleiche Behandlung sichern.²⁾

(Archiv für Eisenbahnwesen 1905 S. 1070 und 1073.)

Art. 56 des Gesetzes, betr. die Ordnung des Staatsbetriebes auf den nicht dem Privatbetrieb überlassenen Eisenbahnen, vom 7. Juli 1907.

Alle Bediensteten der Staatseisenbahnen, welches auch ihr Rang und ihre Beschäftigung sein mögen, werden als öffentliche Beamte angesehen.

¹⁾ D. h., das Personal der am 1. Juli 1905 verstaatlichten Eisenbahnen.

²⁾ Durch Gesetz vom 30. Juli 1906 ist den Privateisenbahnen, die von der Verstaatlichung unberührt geblieben sind, die Verpflichtung auferlegt worden, die Normen für eine gleichmäßige und gerechte Behandlung des Personals dem Minister der öffentlichen Arbeiten vorzulegen, ungeachtet daß die Disziplinarstrafen und die Förmlichkeiten für ihre Anwendung die gleichen sind wie bei den Staatsbahnen. Die Prüfung dieser Normen ist durch Verordnung vom 22. November 1906 einer besonderen Kommission übertragen worden. (Vgl. Archiv für Sozialwissenschaft und Sozialpolitik. XXVII. Band S. 156/7.)

Unbeschadet der in den bestehenden Gesetzen vorgesehenen strafrechtlichen Ahndung werden die Bediensteten, die absichtlich vom Dienste fernbleiben oder ihren Dienst nicht übernehmen oder dahin wirken, daß die Regelmäßigkeit und Ordnung des Betriebes unterbrochen oder gestört werden, als entlassen angesehen und ihre Stellen anders besetzt.

Der Generaldirektor kann jedoch auf Grund eines zustimmenden Beschlusses des Verwaltungsrats unter Berücksichtigung der besonderen Verhältnisse und der Verantwortlichkeit des Einzelnen anstelle dessen die zeitweilige Entfernung vom Amte, die Hinausschiebung der Gehalts- oder Lohnerhöhung oder die Versetzung in ein niedrigeres Amt verfügen.

(Archiv für Eisenbahnwesen 1908 S. 293.)

Niederlande.

Gesetz vom 11. April 1903 zur Ergänzung und Änderung des St. G. B. von 1881.

Art. 2. Nach dem Art. 358 des St. G. B. werden drei neue Artikel folgenden Inhalts eingeschaltet:

Art. 358 bis. Der Beamte oder irgend eine im öffentlichen Eisenbahnverkehr dauernd oder vorübergehend angestellte Person, die nicht zum Personal einer ausschließlich mit beschränkter Fahrgeschwindigkeit betriebenen Eisenbahn gehört, der oder die in der Absicht, in der Ausübung eines öffentlichen Dienstes oder in dem öffentlichen Eisenbahnverkehr ein Hemmnis zu verursachen oder fortbestehen zu lassen, es unterläßt oder auf befugterweise erteilten Auftrag sich weigert, eine Arbeit zu verrichten, zu der er oder sie sich ausdrücklich oder kraft des Dienstverhältnisses verpflichtet hat, wird mit Gefängnis bis zu 6 Monaten oder mit Geldstrafe bis zu 300 fl. bestraft.

Art. 358 ter. Wenn 3 oder mehr Personen infolge einer Verschwörung das im vorigen Artikel bezeichnete Vergehen verüben, so werden die Schuldigen sowie die Anführer oder Anstifter der Verschwörung mit Gefängnis bis zu 2 Jahren bestraft.

Art. 358 quater. Wenn die im Art. 358 bis bezeichnete Absicht erreicht wird, wird auf Gefängnisstrafe erkannt: im Falle des Art. 358 bis bis zu 1 Jahr und im Falle des Art. 358 ter bis zu 4 Jahren.

Art. 380 St. G. B. lautet wie folgt: . . . bei Verurteilung wegen eines der in den Art. 358 bis, 358 ter und 358 quater bezeichneten Vergehen kann auf Entziehung der im Art. 28 No. 1 bis 3 ausgesprochenen Rechte erkannt werden.

(Nach dem Reichs-Arbeitsblatt 1905 S. 214.)

Ungarn.

Strafgesetzbuch über Verbrechen und Vergehen von 1878.

Art. 480. Derjenige öffentliche Beamte, der die Erfüllung seiner Amtspflicht verweigert, macht sich des Vergehens des Mißbrauchs der Amtsgewalt schuldig und ist mit Gefängnis bis zu 3 Monaten zu bestrafen.

Art. 481. Die Verweigerung der Erfüllung einer Amtspflicht bildet ein Verbrechen und ist mit Kerker bis zu 3 Jahren zu bestrafen, wenn die Pflicht-

erfüllung infolge einer Verabredung zweier oder mehrerer öffentlichen Beamten verweigert wurde.

Erlaß des Handelsministers vom 28. August 1907, betr. die Eisenbahn-Dienstordnung (Pragmatik) für die Eisenbahnen Ungarns.

In dem Gesetzartikel XLIX vom 16. August 1907 wird der Handelsminister angewiesen, im Verordnungswege über die Bedingungen der Verwendung von Bediensteten bei den auf ungarischem Gebiet betriebenen Maschinenbahnen für den allgemeinen Verkehr sowie auch über die Dienstordnung für sämtliche öffentlichen Maschinen (Lokomotiv) -bahnen — ihren Verhältnissen angemessen — Verfügung zu treffen. Auf Grund dieser Ermächtigung hat der Handelsminister die oben bezeichnete Eisenbahndienstordnung erlassen.

§ 1 bestimmt, daß sich die vorliegende Dienstordnung auf sämtliche, in den Ländern der ungarischen Krone in Betrieb befindlichen, dem öffentlichen Verkehr dienenden Maschinenbahnen und deren Bedienstete erstreckt.

§ 2 teilt das Personal der Eisenbahnen in ständige und provisorische Bedienstete:

Sowohl die ständigen als auch die provisorischen Bediensteten werden strafgesetzlich wie öffentliche Beamte behandelt.

§ 29. Im Kreise der Bediensteten darf ein Verein — hierunter sind auch die im § 25 erwähnten Wohlfahrtseinrichtungen, Wohltätigkeitsvereine und Genossenschaften verstanden — nur mit vorhergehender Genehmigung des Handelsministers gegründet werden. Der Entwurf der Satzungen jedes Vereins ist durch Vermittlung der zuständigen Eisenbahndirektion, die sich gutachtlich zu äußern hat, dem Handelsminister zur Genehmigung vorzulegen. Der Handelsminister genehmigt die Satzungen im Einvernehmen mit dem Minister des Innern, in Kroatien-Slavonien im Einvernehmen mit dem Statthalter. Die Satzungen solcher Vereine, deren Wirkungskreis sich nur auf das Gebiet Kroatien-Slavoniens erstreckt, genehmigt der Statthalter im Einvernehmen mit dem Handelsminister. Dem Handelsminister steht das Oberaufsichtsrecht zur Wahrung der Interessen der Eisenbahnverwaltung gegenüber jedem solchen Vereine zu, und er ist berechtigt, sie, wenn sie in einer den Satzungen nicht entsprechenden Richtung wirken, im Einvernehmen mit dem Minister des Innern, in Kroatien-Slavonien mit dem Statthalter, aufzulösen. Vereine, deren Satzungen vom Statthalter genehmigt werden, werden von diesem im Einvernehmen mit dem Handelsminister aufgelöst. Die Bediensteten dürfen nicht Mitglieder solcher Vereine sein, deren Bestrebungen vaterlands- oder volksfeindlich oder nach Ansicht des Handelsministers mit den Interessen des Eisenbahndienstes nicht vereinbar sind.

§ 33. Unter Disziplinarstrafe fallende Dienstvergehen sind insbesondere: . . .

3. Teilnahme an Massenausständen oder die massenhaft sich zeigende laue Verrichtung des Dienstes zu dem Zwecke, den Verkehr zu erschweren oder ins Stocken zu bringen (passive Resistenz), sowie auch die Teilnahme an hierauf abzielenden Aufreizungen und Verabredungen: . . .
5. Beeinflussung oder Beschränkung eines Bediensteten in der gemäß § 28 gesicherten freien Ausübung seiner politischen Rechte;
6. die Beeinflussung eines Bediensteten durch Drohung oder Gewalt zu dem Zwecke, ihn zum Eintritt in einen Verein oder zum Austritt aus einem solchen zu veranlassen.

§ 34. Die Entlassung der Bediensteten kann als Disziplinarstrafe nur in folgenden Fällen ausgesprochen werden: . . .

2. wenn er . . . eine unter den § 33 Punkt 3 . . . fallende Handlung begeht; . . .

In den §§ 51—54 sind die Bestimmungen über die Auflösung des Dienstverhältnisses enthalten. Ohne jedes weitere Verfahren ist von Amts wegen — im Sinne des § 54 — aus der Personalliste zu streichen: . . .

2. jeder Beamte oder Bedienstete mit Jahresgehalt, der sich ohne Erlaubnis vom Dienst entfernt und trotz einer an ihn ergangenen Aufforderung innerhalb 3 Tage nach erfolgter Zustellung sein Fernbleiben nicht rechtfertigt oder zur Dienstleistung nicht erscheint. Wenn die Aufforderung nicht zustellbar ist, so ist der Bedienstete im Wege der für die Bekanntmachung der dienstlichen Verordnungen bei den einzelnen Eisenbahnen gebräuchlichen Weise aufzufordern, sich zu melden, und es gilt dann der Tag der Veröffentlichung der Aufforderung als Zustellungstag;

3. alle unter 2 nicht angeführten Bediensteten, die — ohne Erlaubnis — 3 Tage vom Dienst fernbleiben;

4. Bedienstete, die aus einem verbotenen Verein, auf eine an sie ergangene Aufforderung hin, innerhalb 15 Tage nicht austreten.

Die auf Grund dieser Bestimmungen erfolgte Streichung aus der Personalliste hat hinsichtlich der Rechte und Ansprüche der Bediensteten dieselbe Rechtswirkung, wie eine im Disziplinarwege erfolgte Entlassung. . . .

§ 58. Diese Dienstordnung tritt sogleich in Kraft und bleibt so lange gültig, bis in dieser Angelegenheit ein besonderes Gesetz ergeht.

(Archiv für Eisenbahnwesen 1908 S. 230.)

Rußland.

Allerhöchster Ukas an die Exekutionsbehörde des Senates (Streikgesetz) vom 2./15. Dezember 1905.

Die willkürliche, nach vorheriger Verständigung unternommene Arbeitseinstellung in den Betrieben, die für Gemeinwesen und Staat Bedeutung haben, ebenso in den Staatsbetrieben, bildet eine Existenzgefahr für die Ruhe und Ordnung.

Die auf diese Weise ausgebrochenen Streiks erschüttern die vitalsten Interessen des Landes und bedrohen die Bevölkerung mit verderblichen Folgen. Deswegen erkannten Wir die Notwendigkeit, Regeln aufzustellen über die Bestrafung der gefährlichsten Teilnehmer am Streike.

Wir erachten es für geboten, die über den genannten Gegenstand vom Ministerrate ausgearbeiteten Vorschriften, nach ihrer Bestätigung im Staatsrate, vorher und bis zum Erlaß eines allgemeinen Streikgesetzes in Kraft zu setzen. Infolgedessen verordnen Wir

I. In Ergänzung und Abänderung der gegenwärtigen Gesetzgebung:

1. Personen, die Schuld tragen an der Aufreizung von Angestellten oder Arbeitern bei den Eisenbahnen (staatlichen und privaten) oder den zur allgemeinen Benutzung bestimmten Telephoneinrichtungen, abgesehen

von den staatlichen, oder überhaupt in einem Betriebe, dessen Unterbrechung oder Störung die Sicherheit des Staates gefährdet oder die Möglichkeit allgemeiner Verarmung im Gefolge hat, zur eigenmächtigen, vorher verabredeten Unterbrechung, Störung oder Nichtwiederaufnahme der Arbeit werden, wenn eine solche Unterbrechung, Störung oder Nichtwiederaufnahme die Folge war, mit Gefängnis von 8 Monaten bis zu 1 Jahr und 4 Monaten bestraft.

Wurde eine solche Aufreizung von einer Person unternommen, die nicht im Betriebe als Angestellter oder Arbeiter tätig war, und erfolgte keine Unterbrechung, Störung oder Nichtwiederaufnahme der Arbeit, so wird der Schuldige mit Gefängnis von 2 bis zu 8 Monaten bestraft.

2. Angestellte und Arbeiter in den im Art. 1 angeführten Betrieben, die infolge eigenmächtiger und nach vorheriger Abmachung erfolgter Niederlegung, Hinderung oder Nichtwiederaufnahme der Arbeit Schuld tragen an absichtlicher Beschädigung der diesen Betrieben oder den in denselben Arbeitenden gehörigen Gegenstände, werden, wenn ihre Tat sich nicht als schwereres Verbrechen erweist, mit Gefängnis von 4 Monaten bis zu 1 Jahr und 4 Monaten bestraft.

3. Diejenigen Angestellten in den im Art. 1 angeführten Betrieben, die die Rechte von Staatsbeamten genießen und ebenso die Angestellten, die in Staatsbetrieben im Lohnverhältnis beschäftigt sind, die sich der eigenmächtigen, vorher verabredeten Unterbrechung, Störung oder Nichtwiederaufnahme der Ausführung ihrer Dienstpflichten schuldig machen, werden mit Haft von 3 Wochen bis zu 3 Monaten oder Gefängnis von 4 Monaten bis zu 1 Jahr und 4 Monaten bestraft.

Überdies ist das Gericht befugt, in den Fällen, wo der Schuldige die Rechte eines Staatsbeamten genießt, neben der Haft oder der Gefängnisstrafe auch auf Entfernung aus dem Dienste zu erkennen.

4. Wer sich der Aufreizung der im Art. 3 angeführten Personen zur eigenmächtigen, vorher verabredeten Unterbrechung, Störung oder Nichtwiederaufnahme der Arbeit oder Ausführung der Dienstpflichten schuldig macht, wird, wenn eine solche Unterbrechung, Störung oder Nichtwiederaufnahme erfolgt ist, mit Gefängnis von 8 Monaten bis zu 1 Jahr und 4 Monaten bestraft.

Ist eine solche Aufreizung von einer Person unternommen, die nicht in dem Betriebe oder dem Unternehmen beschäftigt ist (Art. 3), und erfolgte keine Unterbrechung, Störung oder Nichtwiederaufnahme der Ausführung der Dienstpflichten, so wird der Schuldige mit Gefängnis von 2 bis zu 8 Monaten bestraft.

Überdies ist das Gericht befugt, in den Fällen, wo der Schuldige die Rechte eines Staatsbeamten genießt, neben der Haft- oder Gefängnisstrafe auf Entfernung aus dem Dienste zu erkennen.

5. Angestellte und Arbeiter in den im Art. 1 angeführten Betrieben, die eigenmächtig, nach vorheriger Verabredung, die Arbeit unterbrochen und Angestellte oder Arbeiter in diesen Betrieben durch Drohungen, Gewalt oder durch Behinderung zur Einstellung, Störung oder Nichtwiederaufnahme der Arbeit genötigt haben, werden, wenn ihre Tat sich

nicht als schwereres Verbrechen erweist, mit Gefängnis von 4 Monaten bis zu 1 Jahr und 4 Monaten bestraft.

In diese Strafe verfallen auch diejenigen, die eigenmächtig, nach vorheriger Verabredung, die Ausübung ihrer im Art. 3 genannten Dienstpflichten unterbrechen, sofern sie andere in denselben Betrieben Angestellte und Arbeitende durch Drohungen, Gewalt oder Behinderung zur Niederlegung, Störung oder Nichtwiederaufnahme der Ausübung ihrer Dienstpflichten genötigt haben, wenn ihre Tat nicht ein schwereres Verbrechen darstellt.

Überdies ist das Gericht befugt, in den Fällen, wo der Schuldige zu der Zahl der die Rechte von Staatsangestellten genießenden Personen gehört, neben der Gefängnisstrafe auf Entfernung aus dem Dienste zu erkennen.

6. Wer sich der Teilnahme an einer Verbindung schuldig macht, die ihre Tätigkeit auf die Aufreizung der Angestellten und Arbeiter der im Art. 1 angeführten Betriebe zur eigenmächtigen Niederlegung, Störung oder Nichtwiederaufnahme der Arbeit — nach vorher getroffener Verabredung — richtet, wird mit Festungshaft von 1 Jahr und 4 Monaten bis zu 4 Jahren — und nach Art. 50 des Strafgesetzes mit Aberkennung einiger besonderer persönlicher und erworbener Rechte und Auszeichnungen bestraft.

In dieselbe Strafe verfallen diejenigen, die sich der Teilnahme an einer Verbindung, deren Tätigkeit auf die Aufreizung der Angestellten (Art. 3) zur Niederlegung, Störung oder Nichtwiederaufnahme der Dienstpflichten gerichtet ist, schuldig machen.

7. Die Verfolgung wegen der in den Art. 3, 4 und 5 (Abs. 2) bezeichneten Vergehen ist nach den Berichten der vorgesetzten Behörden der Beschuldigten einzuleiten und nach der allgemeinen Strafprozeßordnung durchzuführen. Den Vorgesetzten der Angeschuldigten steht es im Falle der Anregung einer gerichtlichen Verfolgung zu, den Art. 1100 der Strafprozeßordnung anzuwenden. Es hängt von den Vorgesetzten ab, die Schuldigen innerhalb der vom Gesetze (Strafgesetzbuch, Art. 69 Anmerkung) vorgeschriebenen Grenzen ohne Einleitung einer gerichtlichen Verfolgung zu bestrafen.
8. Die Aburteilung der in diesem (I.) Teile berührten Vergehen fällt in die Zuständigkeit der Kreisgerichte.
9. Den Personen, die eigenmächtig die Arbeit oder die Ausübung ihrer Dienstpflichten in den in den Art. 1 und 3 angeführten Betrieben und Unternehmungen unterbrochen haben, wird das vereinbarte Gehalt oder der Tagelohn für die ganze Dauer der Arbeitseinstellung einbehalten.

II. [Aufhebung älterer Bestimmungen.]

- III. [Vorschriften über die Unterstützung der vom Streik betroffenen Angestellten und Arbeiter der Staatsunternehmungen und der Staats- oder Privateisenbahnen sowie ihrer Familienmitglieder.]

(Bulletin des Internationalen Arbeitsamts 1906 S. 38.)

Allerhöchster Erlaß an den Leitenden Senat vom 14./27. Dezember 1905.

Die anhaltenden Wirren und Unruhen rufen gefährliche Unordnungen auf den Eisenbahnen hervor und ziehen Störungen in ihrem ununterbrochenen und regelmäßigen Verkehr nach sich, sowie auch Störungen im eisenbahn-telegraphischen Verkehr. Eine so beunruhigende Lage der Dinge verpflichtet dazu, zur Sicherung dieses Verkehrs auf den Eisenbahnlينien des Reichs außerordentliche Maßnahmen zu treffen.

Infolgedessen befehlen Wir, zur Sicherstellung des ununterbrochenen und regelmäßigen Verkehrs auf den Eisenbahnen des Reichs nachstehende außerordentlichen Schutzmaßregeln einzuführen.

Art. I. Im Falle, daß eine Betriebseinstellung oder Unordnungen im Eisenbahnverkehr und im Telegraphenverkehr der Eisenbahnen zu befürchten sind, steht dem Verkehrsminister das Recht zu, auf einzelnen Linien der Eisenbahnen des Reichs oder auf einzelnen Strecken derselben außerordentliche Schutzmaßnahmen zu treffen, auf Grundlagen, die in diesem Erlaß festgesetzt sind, worüber dem Minister des Innern jedesmal Anzeige zu machen ist.

Art. II. Im Falle dringender Notwendigkeit steht das Recht der Anwendung außerordentlicher Schutzmaßnahmen auf einer Bahn oder einer Strecke derselben dem Leiter dieser Bahn zu, wovon dem Verkehrsminister Meldung zu machen ist und die Generalgouverneure und Gouverneure der Ortschaften, in denen sich die Eisenbahnen oder Teile derselben befinden, in Kenntnis zu setzen sind.

Art. III. Mit der Verhängung des Kriegszustandes über die Ortschaft, in der sich die Bahn befindet, treten auf dieser Bahn oder auf ihrer Strecke außerdem noch gleichzeitig diese Vorschriften in Kraft.

Art. IV. Sobald die außerordentlichen Maßnahmen getroffen worden sind, wird die Bahn oder ihre Strecke der Leitung eines besonderen Ausschusses bei der Bahnverwaltung unterstellt, unter dem Vorsitz des Chefs oder Leiters dieser Bahn oder des Leiters des Truppentransports und des Chefs der Gendarmerieverwaltung.

Anm. An Stelle der beiden letzten Mitglieder können von der ihnen unmittelbar vorgesetzten Behörde auch andere Personen ernannt werden.

Art. V. Zu den Verpflichtungen des Ausschusses gehört innerhalb der Enteignungszone: die Wahrung der äußeren Ordnung, des ununterbrochenen und regelmäßigen Betriebes der Bahn und aller Bahneinrichtungen sowie die Aufsicht über die erforderliche Erfüllung aller Verpflichtungen durch das Bahnpersonal. Die Leitung des technischen, wirtschaftlichen und administrativen Dienstes der Bahn verbleibt in den Händen des Chefs oder Leiters der Bahn unter seiner vollen Verantwortung.

Art. VI. Dem Ausschuss werden zur Erfüllung der ihm auferlegten Verpflichtungen folgende Rechte gewährt:

1. Verordnungen zur Verhütung öffentlicher Ruhestörung innerhalb der Enteignungszone der Bahn sowie in Sachen des Eisenbahndienstes und in Ausführung des „Bahnpolizeireglements“ (Abt. III des Allgemeinen Russ. Eisenbahnstatuts, G.-S. Bd. XII, Teil 1) zu erlassen;
2. wegen Übertretung dieser Bestimmungen Strafen zu verhängen, die eine Haft von 3 Monaten oder eine Geldstrafe von 500 Rbl. nicht übersteigen;

3. aus eigener Machtvollkommenheit Personen, die sich eine Verletzung der auf Grund des Punktes 1 dieses Artikels erlassenen Bestimmungen haben zu schulden kommen lassen, den im Punkt 2 genannten Strafen zu unterwerfen;
4. nach vorheriger öffentlicher Ankündigung die Prozesse wegen Verbrechen und Vergehen, die in Beziehung zum Eisenbahndienste stehen und keine höheren Strafen nach sich ziehen, als sie im Punkt 2 dieses Artikels angegeben sind (Strafgesetzbuch Art. 1084 Teil 2, Strafreglement Art. 30¹, 76, 76¹, 76² und 76³), im Verwaltungswege entscheiden zu lassen;
5. jegliche Versammlungen innerhalb der Enteignungszone zu verbieten;
6. jegliche Handels- und Industrieanlagen innerhalb der Enteignungszone auf eine bestimmte Zeit oder für die Dauer der außerordentlichen Schutzmaßregeln zu schließen;
7. innerhalb der Enteignungszone den Verkauf von Druckerzeugnissen jeglicher Art zu verbieten;
8. die Eisenbahnbeamten, darunter auch die im Staatsdienste stehenden, aus dem Dienste zu entlassen;
9. einzelne Personen, sowohl Privatpersonen als auch Beamte, mit Ausnahme der in der Ausübung ihrer dienstlichen Obliegenheiten befindlichen Justizbeamten, aus der Enteignungszone auszuweisen, wobei, sobald es sich um Beamte handelt, ihren direkten Vorgesetzten jedesmal sofort Mitteilung zu machen ist;
10. einzelne Personen aus der Enteignungszone auszuweisen und die Ortspolizei davon in Kenntnis zu setzen;
11. die Hilfe der Truppen in Anspruch zu nehmen, nach Maßgabe der Rechte, die nach Punkt 5 des Anhanges zum Art. 316 des zweiten Bandes der Gesetzsammlung den Gouverneuren eingeräumt sind;
12. aus den Angestellten der Eisenbahn eine bewaffnete Schutzwache mit besonders anzugebenden Rechten und Machtvollkommenheiten zu errichten. Hinsichtlich der Anwendung von Waffen hat sich die Schutzwache von den am 31. Januar 1900 Allerhöchst bestätigten Bestimmungen leiten zu lassen, durch die die Anwendung der Waffen durch die Wächter der Transkaspibahn bei der Ausübung ihrer Dienstpflichten geregelt wird (G.-S. 1900 No. 42 Art. 804). Nach dem Aufhören des außerordentlichen Zustandes wird die Schutzwache unverzüglich aufgelöst, und die den Angestellten übergebenen Waffen werden von ihnen ausgeliefert.

Art. VII. Eisenbahnen von großer Ausdehnung können für den Fall der Anwendung außerordentlicher Schutzmaßnahmen auf der ganzen Linie oder einem bedeutenden Teil derselben durch Verfügung des Ausschusses der Bahnverwaltung in einzelne Strecken geteilt werden, auf denen örtliche (Bezirks-) Ausschüsse zu bilden sind, die nach den Anordnungen des Ausschusses der Eisenbahn (Art. IV) vorzugehen haben.

Art. VIII. Mit der Verhängung des Kriegszustandes oder des Zustandes außerordentlichen Schutzes über ein Gebiet, in dem sich eine Eisenbahn befindet, wird der Ausschuß dieser Eisenbahn dem örtlichen Generalgouverneur oder der Person unterstellt, die die Rechte des obersten Leiters ausübt.

Art. IX. Sämtliche Angestellten der Staats- und Privatbahnen, auf denen außerordentliche Schutzmaßregeln getroffen sind, haben nicht das Recht, ohne Genehmigung des Ausschusses ihre Posten zu verlassen.

Art. X. Für eigenmächtiges Verlassen des Dienstes oder für nicht rechtzeitiges Erscheinen im Dienst, ohne begründete Veranlassung, werden die Schuldigen auf gerichtlichem Wege mit Gefängnis von 4 bis zu 8 Monaten bestraft.

Art. XI. Die im Art. X erwähnten Vergehen gehören in allgemeiner kriminalrechtlicher Beziehung vor das Bezirksgericht.

Art. XII. In der Enteignungszone der Eisenbahnen, für die außerordentliche Schutzmaßregeln getroffen sind, unterstehen Zivilpersonen dem Kriegsgericht und werden nach den für Kriegszeiten vorgeschriebenen Gesetzen bestraft:

1. für Aufruhr gegen die oberste Staatsgewalt und Landesverrat;
2. für Veranstaltung von Streiks, wie sie im Streikgesetz vom 2. Dezember 1905 vorgesehen sind und für Aufreizung zu solchen; . . .

Art. XIII. Die Untersuchung und Urteilsfällung in Sachen der im Art. XII aufgezählten Vergehen erfolgt durch die Militärgerichte nach dem in Abt. IV des Militärstrafgesetzbuchs vom Jahre 1869 (Bd. XXIV, Ausg. 3) festgestellten Reglement, jedoch mit der Maßgabe, daß auf Personen, die sich des bewaffneten Widerstandes gegen die Obrigkeit oder des Überfalls auf Militär- und Gendarmeriepersonen, sowie auf jegliche Beamte während deren Dienstausbübung oder aber in Verfolg ihrer dienstlichen Tätigkeit schuldig gemacht haben, sofern diese Verbrechen von Mord, Mordversuch, Verwundungen, sonstigen körperlichen Schädigungen, schwerer Mißhandlung oder Brandstiftungen begleitet waren, die im Art. 279 des Militärstrafgesetzbuchs vorgesehenen Strafen angewandt werden.

Art. XIV. Bei der Anwendung der außerordentlichen Schutzmaßregeln sind die Offiziere des Gendarmeriekorps ermächtigt, Anordnungen zu treffen: 1. über die zeitweilige, nicht länger als 2 Wochen dauernde Verhaftung aller Personen, die im begründeten Verdacht der Begehung von Staatsverbrechen oder der Störung des regelmäßigen und ununterbrochenen Eisenbahn- und Telegraphenverkehrs und ebenso auch der Zugehörigkeit zu gesetzwidrigen Vereinigungen stehen, und 2. über die jederzeitige Vornahme von Haussuchungen in jeglichen Räumen ohne Ausnahme.

Art. XV. Beschwerden über die Anordnungen des Ausschusses können dem Verkehrsminister innerhalb einer zweiwöchigen Frist vom Tage des Erlasses der Anordnungen an gerechnet eingereicht werden und werden nach Einvernehmen mit dem Minister des Innern oder den betreffenden Ressortchefs entschieden.

Die Einreichung einer Beschwerde hält die Ausführung der Verfügung nicht auf.

Art. XVI. Die Wirksamkeit der auf der Eisenbahn ergriffenen außerordentlichen Schutzmaßregeln wird durch Anordnung des Verkehrsministers aufgehoben.

Art. XVII. Zur Vereinheitlichung der Tätigkeit und zum Zwecke des Zusammenwirkens der Ausschüsse auf den Eisenbahnlinien, sowie zum Erlaß von Anordnungen an diese Ausschüsse wird beim Verkehrsministerium ein Hauptausschuß zum Schutze der Eisenbahnen, bestehend aus dem Chef der Eisenbahnverwaltung, dem Chef der Verwaltung des militärischen Verkehrswesens und dem Stabschef des Gendarmeriekorps, errichtet.

(Nach der St. Petersburger Zeitung vom 21. Dezember 1905.)
3. Januar 1906.)

Schweiz.

St. G. B. des Kantons Zürich von 1871 in der Fassung vom 26. April 1908.

§ 224. Ein öffentlicher Beamter oder Bediensteter, der seiner Amts- oder Dienstpflicht zuwiderhandelt, um sich oder einem Anderen einen rechtswidrigen Vorteil zu verschaffen oder jemandem einen Schaden zuzufügen, macht sich des Vergehens der Amts- oder Dienstpflichtverletzung schuldig.

Des gleichen Vergehens machen sich schuldig Angestellte und Arbeiter, die die Pflicht übernommen haben, öffentliche Betriebe des Staates oder von Gemeinden zu bedienen, wenn sie vorsätzlich und rechtswidrig ihrer Dienstpflicht zuwiderhandeln und dadurch Leib oder Leben von Personen oder wertvolles öffentliches oder privates Gut gefährden.

§ 225. Die Strafe besteht in Einstellung im Amte, in Gefängnis oder Buße bis zu 1000 Fres. In den schwersten Fällen kann auf Amts- oder Dienstentsetzung bzw. auf Entlassung aus dem Dienste, in ganz geringen Fällen auf bloße Buße erkannt werden.

(Die gesperrt gedruckten Stellen sind durch das Gesetz vom 26. April 1908 hinzugefügt worden.)

Spanien.

Königliche Verordnung vom 15. Februar 1901.

Art. 1. Die Angestellten, Bediensteten und Arbeiter der Eisenbahngesellschaften haben, wenn sie aus irgend einem Grunde den Dienst einstellen, ihrem unmittelbaren Vorgesetzten oder dem sich als ihren Vertreter gehörig ausweisenden Angestellten die jenen gehörigen Schriftstücke, Werkzeuge und Sachen jeder Art sofort auszuliefern.

Sie haben ferner die Wohnungen, die sie in den Baulichkeiten der Gesellschaften innehaben, sofort zu räumen.

Auf die gegen die vorstehenden Vorschriften Verstößenden finden die Bestimmungen des Art. 23 des Eisenbahnpolizeigesetzes Anwendung, und um sie zu deren Befolgung anzuhalten, können die Gesellschaften den Beistand der Behörden und der Polizei in Anspruch nehmen, die ihnen solchen ohne Verzug zu gewähren haben.

Art. 2. Im Sinne des Art. 22 des Eisenbahnpolizeigesetzes sind als Leute, die ihren Posten während des Dienstes verlassen — es sei denn, daß die Anweisungen der Gesellschaften für den inneren Dienst oder die zwischen der Gesellschaft und ihren Bediensteten bestehenden Verträge das Gegenteil bestimmen — die Maschinisten, Heizer, Telegraphisten und Stationsvorstände anzusehen, die den Dienst bei den Gesellschaften niederlegen, ohne sie wenigstens 14 Tage vorher von ihrer Absicht in Kenntnis gesetzt zu haben; ferner alle übrigen Bediensteten, die die Arbeit niederlegen, ohne ihre Absicht 10 Tage vorher angekündigt zu haben. . . .

Art. 3. Die Bestimmungen dieser Königlichen Verordnung sind als eine Vervollständigung der Eisenbahnpolizeiordnung vom 8. September 1878 und als Teil derselben anzusehen

Königliche Verordnung vom 16. August 1902.

Der Art. 2 der Königlichen Verordnung vom 15. Februar 1901 bestimmt, daß die Bediensteten der Eisenbahngesellschaften, wenn sie den ihnen anvertrauten Dienst verlassen wollen, vorher schriftlich von ihrer Absicht Anzeige zu erstatten haben, damit sie nicht in Strafe verfallen . . .

Es unterliegt keinem Zweifel, daß diese schriftliche Anzeige von dem Beteiligten oder einer Person ausgehen muß, die ihn auf Grund ausdrücklichen oder schriftlichen Auftrags vertritt, wodurch jener den freien Entschluß bekundet, seinen Dienst im gegebenen Fall und unter bestimmten Umständen verlassen zu wollen. . . .

Wer sich als Vertreter der Angestellten der Eisenbahnen ausgibt, um die Arbeitseinstellung anzukündigen, hat sich nach Maßgabe des Bürgerlichen Gesetzbuchs dazu beauftragen zu lassen und dabei zu berücksichtigen, daß nach den Bestimmungen des erwähnten Gesetzbuchs eine allgemeine Vollmacht nicht dazu berechtigt, den Beschluß eines Ausstandes oder die Niederlegung des Dienstes vertretungsweise anzukündigen, ohne daß sie den besonderen Fall angibt, in dem von ihr Gebrauch gemacht werden soll.

Infolgedessen hat der König . . . zu bestimmen geruht, daß die schriftliche Anzeige, auf die sich der Art. 2 der Verordnung vom 15. Februar 1901 bezieht, von dem Beteiligten selbst oder von demjenigen zu erstatten ist, der ihn auf Grund einer für den Fall und die besonderen Umstände erteilten Vollmacht oder eines gleichwertigen Auftrags vertritt.

Eisenbahnpolizeigesetz vom 23. November 1877.

Art. 22. Die gleichen Strafen werden den Lokomotivbeamten, Schaffnern, Bremsern, Bahnhofsvorstehern, Telegraphisten sowie den übrigen Eisenbahnbetriebs- und Polizeibeamten auferlegt, die ihren Posten während des Dienstes verlassen. Falls jedoch Personen oder Sachen dadurch Schaden erleiden, werden die Schuldigen mit Gefängnis bestraft.

(Das heißt, sie werden im leichteren Falle wegen Fahrlässigkeit mit strenger Haft bis zu 6 Monaten und im schwereren Falle mit Gefängnis von 6 Monaten bis zu 6 Jahren bestraft.)

Art. 23. Wer sich den in der Ausübung ihres Dienstes handelnden Bahnbeamten widersetzt, wird mit den Strafen belegt, die das Strafgesetzbuch für diejenigen vorsieht, die den Vertretern der Obrigkeit Widerstand leisten.

(Das heißt, er wird nach Art. 265 St. G. B. mit strenger Haft von 1 bis zu 6 Monaten und Geldbuße von 125 bis zu 1250 Pesetas bestraft. Bei Anwendung von Gewalt oder ernstlicher Bedrohung tritt nach Art. 264 St. G. B. im einfachsten Falle Gefängnisstrafe von 6 Monaten bis zu 4 Jahren 2 Monaten und Geldstrafe von 150 bis 1500 Pesetas ein; geschah der Widerstand mit bewaffneter Hand oder waren die des gewalttätigen Widerstandes Schuldigen öffentliche Beamte, so wird Gefängnisstrafe von 2 Jahren 4 Monaten bis zu 8 Jahren und Geldstrafe von 250 bis zu 2500 Pesetas verhängt.)

Entwurf eines Gesetzes, betr. den Streik, vom 29. Oktober 1901.

Art. 1. Streiks zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen sind unter folgenden Bedingungen erlaubt:

1. daß sie den Behörden vorher angezeigt werden, und zwar 14 Tage vorher, wenn es sich um Angestellte bei Eisenbahnen, Straßenbahnen, Schiffen und sonstigen öffentlichen Betrieben handelt, und 4 Tage vorher bei Fabriken, Werkstätten und sonstigen Anlagen der Privatindustrie;
2. daß gegen die Arbeitswilligen keinerlei Gewalt, Drohung oder Chikane angewendet wird.

Art. 2. In folgenden Fällen sind Streiks verboten und sollen von den Behörden mit allen ihnen zur Verfügung stehenden Mitteln verhütet werden:

1. wenn der Natur des Streiks nach das wirtschaftliche oder industrielle Leben einer ganzen Stadt oder Landschaft gelähmt werden könnte;
2. wenn dadurch die Versorgung eines Ortes mit Licht, Waren oder anderen Bedürfnissen ersten Ranges gefährdet würde;
3. wenn durch den Streik das Leben einer oder mehrerer Personen in Gefahr gebracht werden könnte;
4. wenn dadurch die Verpflegung der Kranken oder der Insassen der Wohltätigkeitsanstalten gefährdet würde;
5. wenn der Streik den Ausbruch einer Epidemie herbeiführen könnte;
6. wenn er nicht rechtzeitig innerhalb der im Art. 1 angegebenen Fristen zur Kenntnis der Behörden gelangt.

Art. 7. Die Führer oder Anstifter von Streiks oder Vereinigungen, die im Art. 2 aufgeführt sind, werden mit strenger Haft¹⁾ bestraft, und wenn sie der Arbeit oder Industrie der Örtlichkeit, wo der Streik ausgebrochen, fremd sind, soll immer das höchste Strafmaß ausgesprochen werden.

(Nach dem Bulletin des Internationalen Arbeitsamts 1902 S. 79.)

Vereinigte Staaten von Amerika.

Gesetzbuch von Kansas von 1889.²⁾

§ 2480. Ein Lokomotivbeamter, der seine Lokomotive zugunsten einer Abrede vorsätzlich oder böswillig an einer anderen als der dafür bestimmten Stelle verläßt, wird in eine Geldstrafe von 20 bis zu 100 Dollars und in eine Gefängnisstrafe von 20 bis zu 90 Tagen genommen.

§ 2481. Personen, die durch irgend eine Handlung oder durch Einschüchterung die regelmäßige Verrichtung und Leitung der Geschäfte einer Eisenbahngesellschaft . . . im Staate, außer im ordentlichen Rechtswege, oder den regelmäßigen Lauf der Lokomotiven, Güter- oder Personenzüge einer solchen Gesellschaft . . . vorsätzlich und böswillig unterbrechen oder verhindern, werden . . . in eine Geldstrafe von 20 bis zu 200 Dollars und in eine Gefängnisstrafe von 20 bis zu 90 Tagen genommen.

¹⁾ Strenge Haft von 1 bis zu 6 Monaten.

²⁾ Mitgeteilt als Beispiel für gleiche oder ähnliche Gesetzesbestimmungen in den Staaten Arizona, Arkansas, Connecticut, Delaware, Idaho, Illinois, Indiana, Kentucky, Maine, Minnesota, Mississippi, Montana, Nebraska, Nevada, New Hampshire, North Dakota, Oregon, Pennsylvania, Virginia, Washington, West Virginia und Wisconsin.

§ 2482. Zwei oder mehr Personen, die sich vorsätzlich und böswillig mit einander verbinden oder verschwören, um durch irgend eine Handlung oder durch Einschüchterung die regelmäßige Verrichtung und Leitung der Geschäfte einer Eisenbahngesellschaft oder den regelmäßigen Lauf der Lokomotiven, Güter- oder Personenzüge einer Eisenbahngesellschaft . . . , außer im ordentlichen Rechtswege, zu stören oder zu verhindern, werden . . . in eine Geldstrafe von 20 bis zu 200 Dollars und in eine Gefängnisstrafe von 20 bis zu 90 Tagen genommen.

§ 2483. Diese Paragraphen sind nicht auf diejenigen anwendbar, die die Beschäftigung bei einer Eisenbahngesellschaft freiwillig aufgeben, gleichviel ob das auf Grund einer Verabredung oder sonstwie geschieht, ausgenommen den Fall des § 2480.

Gesetz des Staates New Jersey, betr. die Eisenbahnbediensteten.

(Kurze Inhaltsangabe.)

§ 62. Eisenbahner, die streiken oder einen Streik unterstützen, unterliegen einer Geldstrafe von 100 bis zu 500 Dollars oder einer Gefängnisstrafe bis zu 6 Monaten.

§ 63. Personen, die zur Unterstützung eines Streiks Eisenbahner an der Ausübung ihrer Pflicht hindern, den Gang der Züge stören, Materialien der Bahngesellschaften beschädigen oder Eisenbahner durch irgendwelche Angebote zum Verlassen ihrer Stellung zu bewegen suchen, unterliegen einer Geldstrafe bis zu 500 Dollars oder Gefängnisstrafe bis zu 1 Jahre.

(Nach dem Bulletin des Internationalen Arbeitsamts 1904 S. 32.)

Argentinien (s. S. 1058).

Viktorien.

Gesetz vom 22. Mai 1903, betr. den Streik der Eisenbahngestellten.

I. (Bezeichnung des Gesetzes.)

II. Jede im Eisenbahndienst fest oder als überzähliger Beamter angestellte Person, die des Streiks wegen ihren Verpflichtungen nicht nachkommt, soll als am Streik beteiligt und als Streikender betrachtet werden.

III. 1. Von jedem Beamten oder Angestellten im Eisenbahndienst, der sich am Streik beteiligt, wird ohne Entlassungsbefehl durch die Kommission angenommen, daß er im Augenblick seiner Beteiligung aufhört, Beamter oder Angestellter im Eisenbahndienst zu sein. Zugleich verwirkt er seine Anrechte auf Pension, Gratifikation, Entschädigung oder Ruhegehalt und alle mit seiner früheren Stellung als Beamter oder Angestellter im Eisenbahndienst verbundenen Rechte oder Privilegien. . . .

2. (Ausnahmen hiervon nach dem Ermessen der Kommission mit Einwilligung des Staatsrats.)

IV. 1. Um die durch die Entlassung von am Streik beteiligten Beamten und Angestellten und durch Anwendung dieses Gesetzes leer gewordenen Stellen rasch wieder zu besetzen, können die Kommissare mit Einwilligung des Staats-

rats und trotz gegenteiliger Bestimmungen der Eisenbahngesetze für die freigewordenen Stellen Personen ernennen, die gemäß einer zu Bewerbungen für Lokomotivführer- und Heizerstellen auffordernden, am 8. Mai 1903 . . . erlassenen Bekanntmachung angestellt worden und nach Ansicht des Kommissars den Anforderungen ihrer neuen Stellung gewachsen sind.

2 bis 4. . . .

5. Zur Durchführung dieses Paragraphen dürfen Personen für jede Klasse oder Stellung in jede derart freigewordene Stellung befördert werden, ungeachtet ihrer vorherigen Stellung, ihres Lebens- oder Dienstalters.

V. Kein Prozeß soll gegen die Kommission, deren Beamte oder Angestellte in ihrer Eigenschaft als Personen- oder Güterbeförderer vor einem Gerichtshofe wegen eines Verlustes, Schadens oder einer Verzögerung anhängig gemacht und entschieden werden, wenn diese Kommissare, Beamte oder Angestellten ihre aus Verträgen oder anderen Abmachungen erwachsenen Pflichten nicht erfüllten infolge oder wegen des Streiks, der Pflichtversäumnis von streikenden Beamten oder Angestellten der Kommission, oder infolge von Handlungen von Streikenden oder von Personen, die mit Streikenden gemeinsame Sache machen und den Streik fördern oder verlängern.

VI. Von diesem Gesetz wird angenommen, es sei mit dem 9. Mai 1903¹⁾ in Kraft getreten; es bleibt, andere Beschlüsse des Parlaments vorbehalten, in Kraft bis zum Schlusse der nächstfolgenden Parlamentssession. Die Aufhebung dieses Gesetzes soll aber seine vorherige Wirksamkeit oder die Gültigkeit einer in Übereinstimmung mit diesem Gesetz getroffenen Abmachung nicht beeinflussen; auch Ernennungen oder Beförderungen werden dadurch nicht ungültig, noch dürfen durch dieses Gesetz verbotene Prozesse dann aufgenommen werden.

(Nach dem Bulletin des Internationalen Arbeitsamts 1903 S. 398.)

Neuseeland.

Der anfangs Juli 1908 von der Regierung dem Parlament vorgelegte Entwurf einer Novelle zum Schiedsgerichtsgesetz (siehe Anhang I) sieht neben den ganz allgemein gegen streikende Arbeiter gerichteten Geldstrafen besondere Strafen dieser Art gegen die streikenden Arbeiter der für das allgemeine Wohl unentbehrlichen Betriebe (Bäckereien, Schlächtereien, Gasfabriken, Kohlengruben und Eisenbahnen) vor. Die Geldstrafen sollen den Arbeitern durch die Arbeitgeber an den Löhnen abgezogen werden.

Ob die Strafen nur bei solchen Streiks eintreten sollen, die während des obligatorischen Schiedsgerichtsverfahrens angezettelt werden, oder ob sie gegen jeden Streik gerichtet sind, läßt sich aus den vorliegenden Meldungen nicht erkennen. Die Aufnahme der Strafbestimmungen in das Schiedsgerichtsgesetz läßt aber vermuten, daß ersteres der Fall ist. (Vgl. das eine gleiche Bestimmung enthaltende kanadische Gesetz vom 22. März 1907 im Anhang III.)

1) Das heißt, dem Zeitpunkt des Beginns des Eisenbahnerausstandes, gegen den das Gesetz gerichtet ist.

Vereinigte Staaten von Amerika.

**Gesetz, betr. die Frachtführer im zwischenstaatlichen Verkehr und ihre Bediensteten,
vom 1. Juni 1898. (Auszug.)**

§ 1. Das Gesetz gilt für den zwischenstaatlichen Personen- und Güterverkehr auf den Eisenbahnen und Wasserwegen. Schiffskapitäne und ihre Mannschaft fallen nicht darunter. Zu den Eisenbahnen gehören auch die Brücken und Fähren. Unter Bediensteten ist das in irgend einer Eigenschaft beim Zugverkehr beteiligte Personal, mit Ausnahme desjenigen der Straßenbahnen, verstanden.

§ 2. Streitigkeiten zwischen den Frachtführern und ihren Bediensteten in bezug auf die Löhne, die Arbeitszeit und die Arbeitsbedingungen, die eine ernsthafte Störung des Verkehrs herbeiführen oder befürchten lassen, sollen auf Anrufen einer Partei von dem Präsidenten des Bundesverkehrsamts und dem Commissioner of Labor auf gütlichem Wege geschlichtet werden. Gelingt dies nicht, so sollen diese Vermittler bestrebt sein, die Beilegung des Streits im schiedsrichterlichen Verfahren zu veranlassen.

§ 3. Das zu dem Zweck zu bildende Schiedsgericht besteht aus drei Mitgliedern, und zwar wird ein Mitglied von dem Arbeitgeber bestimmt. Das zweite Mitglied wird von der Arbeiterorganisation ernannt, zu der die beteiligten Bediensteten ganz oder überwiegend gehören; betrifft die Streitigkeit mehrere Bedienstetenklassen mit gesonderten Organisationen, so sollen diese sich über den zu ernennenden Schiedsrichter gütlich einigen. Ist die Mehrzahl der beteiligten Bediensteten überhaupt nicht an eine Arbeiterorganisation angeschlossen, so können sie einen Ausschuß wählen, der das Recht hat, den Schiedsrichter der Arbeiterpartei zu bestimmen. Die beiden so gewählten Schiedsrichter ernennen den dritten; geschieht das nicht binnen 5 Tagen seit ihrer ersten Zusammenkunft, so wird der dritte Schiedsrichter durch die beiden im § 2 erwähnten Vermittler bestellt. Das Schiedsgericht trifft seine Entscheidungen mit Stimmenmehrheit. Die Bedingungen für den Schiedsspruch sind schriftlich niederzulegen und von den Parteien, d. h. von dem Arbeitgeber und der die Arbeiterschaft vertretenden „Organisation“, zu unterzeichnen.

Für das Verfahren gelten folgende Vorschriften:

1. Das Schiedsgericht beginnt seine Tätigkeit binnen 10 Tagen seit der Bestellung des dritten Schiedsrichters und soll seine Entscheidung binnen 30 Tagen — von dem gleichen Zeitpunkt ab gerechnet — treffen. Während des Schiedsverfahrens soll das Arbeitsverhältnis unverändert bleiben;
2. der Schiedsspruch hat die Kraft und Wirkung einer bill of exceptions; er wird gerichtlich (bei dem Bezirksgericht) eingetragen und soll bindend und endgültig sein, außer im Falle eines Rechtsirrtums;
3. die Parteien sind verpflichtet, den Schiedsspruch redlich zu befolgen, und können dazu nötigenfalls gezwungen werden, soweit es in der Gewalt des Billigkeitsgerichtshofs (court of equity), d. h. des Schiedsgerichts, liegt;
4. die mit dem Schiedsspruch unzufriedenen Bediensteten dürfen auf Grund dessen die Beschäftigung bei dem Unternehmer frühestens drei Monate

nach dem Zustandekommen des Schiedsspruchs und erst nach 30tägiger schriftlicher Kündigung verlassen. Die gleiche Beschränkung ist dem mit dem Schiedsspruch unzufriedenen Unternehmer bei der Entlassung seiner Bediensteten auferlegt;

5. der Schiedsspruch bleibt ein Jahr in Geltung; während dieser Zeit kann über denselben Gegenstand zwischen denselben Parteien kein neues Schiedsverfahren eingeleitet werden, außer nach § 4. Bedienstete, die der oder den an dem Schiedsverfahren beteiligten Arbeiterorganisationen nicht angehören, unterliegen dem Schiedsspruche nur in dem Falle, daß sie ihre schriftliche Einwilligung zur Teilnahme an dem Schiedsverfahren gegeben haben.

§ 4. Der Schiedsspruch tritt 10 Tage nach seiner Eintragung bei dem Bezirksgericht in Kraft, wenn nicht während dieser Zeit Einwendungen gegen seine Rechtsgültigkeit von einer der Parteien gemacht werden; in diesem Falle erhält er erst dann Gültigkeit, wenn die Einwände entweder von dem Bezirksgericht oder dem Berufungsgericht endgültig beseitigt sind.

Zehn Tage nach der Entscheidung des Bezirksgerichts auf derartige Einwände wird der Schiedsspruch rechtskräftig, wenn nicht von einer der Parteien Berufung bei dem Bezirksberufungsgericht eingelegt wird. Die Entscheidung dieses Gerichts ist endgültig.

§ 5. Das Schiedsgericht hat das Recht der Zeugenvernehmung, der Eidesabnahme, der Einforderung aller zur Sache gehörigen Bücher und Schriftstücke und kann die Hilfe der ordentlichen Gerichte anrufen, um seine hierauf bezüglichen Verfügungen durchzusetzen.

§ 6. Jede im Schiedsverfahren zustande gekommene Einigung ist von den Parteien vor einem öffentlichen Notar anzuerkennen; eine Abschrift des Übereinkommens wird dem Präsidenten des Bundesverkehrsamts übersandt, der berechtigt ist, das Schiedsgericht binnen 15 Tagen nach dem Zustandekommen der Einigung nochmals zu berufen, wenn er das zur Klärung der Angelegenheit für nötig hält.

§ 7. So lange das Schiedsverfahren schwebt, darf der Arbeitgeber die an dem Verfahren beteiligten Bediensteten nicht entlassen, außer wegen Untauglichkeit, ungesetzlichen oder pflichtwidrigen Verhaltens. Die Arbeiterorganisation darf keinen Streik gegen den Dienstherrn veranlassen, die Bediensteten dürfen einen solchen weder unternehmen noch unterstützen. Beide Teile dürfen das Dienstverhältnis während eines dreimonatigen Zeitraums nach Fällung des Schiedsspruchs nicht ohne 30tägige schriftliche Kündigung lösen, es sei denn, daß für den Dienstherrn die erwähnten Gründe oder für den Bediensteten gerechte Ursachen vorliegen. Die Arbeiterorganisation darf weder etwas anderes anordnen noch vorschlagen. Jede Verletzung dieses Paragraphen verpflichtet den Zuwiderhandelnden zum Schadensersatz. Der Arbeitgeber darf aber die Zahl seiner Arbeiter vermindern, wenn das aus geschäftlichen Rücksichten geboten ist.

§ 8. Eingetragene Vereine müssen in ihre Satzungen die Bestimmung aufnehmen, daß Mitglieder, die sich während eines Streiks, einer Aussperrung oder eines Boykotts Gewalttätigkeiten zuschulden kommen lassen oder zu solchen aufreizen, oder andere durch Gewalt, Drohungen oder Einschüchterung am Arbeiten zu verhindern suchen, die Mitgliedschaft verlieren. Die Mitglieder solcher

Vereine sind für deren Handlungen nicht persönlich haftbar, noch haften die Vereine für Gesetzesverletzungen ihrer Mitglieder.

§ 9. Enthält Schutzbestimmungen für das Personal der in Konkurs geratenen Eisenbahnen.

§ 10.¹⁾ [Setzt Strafen von mindestens 100 und höchstens 1000 \$ für jeden Fall fest, in dem ein Unternehmer oder sein Beauftragter von einem Arbeiter oder Arbeitssuchenden als Bedingung für die Beschäftigung fordert, daß er einer Arbeitervereinigung nicht beitrifft oder aus einer solchen austritt; ferner für den Fall, daß einem Bediensteten wegen der Zugehörigkeit zu einer Arbeitervereinigung die Entlassung angedroht oder eine ungerechte Behandlung zuteil wird. Die gleiche Strafe tritt ein, wenn der Versuch gemacht oder die Abrede getroffen wird, einen entlassenen oder ausgeschiedenen Bediensteten an der Erlangung einer Beschäftigung zu verhindern. Ein derartiges Verhalten gilt als Vergehen (misdemeanor); die darauf gesetzte Strafe wird von den ordentlichen Gerichten verhängt.]

§ 11. Betrifft die Tagesvergütung der Schiedsrichter und den Ersatz ihrer Reisekosten und sonstigen baren Auslagen.

§ 12. Das Gesetz tritt an die Stelle desjenigen vom 1. Oktober 1888.

Kanada.

Gesetz vom 10. Juli 1903 zur Bellegung von Streitigkeiten im Eisenbahnbetriebe.

1. Bezeichnung des Gesetzes. (The Railway Labour Disputes Act.)
2. Begriffsbestimmung der Bezeichnungen dieses Gesetzes, sofern sich nicht aus dem Zusammenhang etwas anderes ergibt: . . .

d) . . . „Bahnangestellte“ sind alle Personen, die bei dem Betriebe irgend einer durch Dampf, Elektrizität oder andere bewegende Kraft betriebenen, vom Parlamente von Kanada oder einer Provinzialbehörde konzessionierten Bahn angestellt oder beschäftigt sind. . . .

3. Wenn zwischen Bahnverwaltung und Bahnangestellten Streitigkeiten entstehen, die nach Ansicht des Ministers²⁾ von den Parteien nicht zufriedenstellend geschlichtet werden können, so daß auf Grund der bestehenden Meinungsverschiedenheiten eine Aussperrung oder ein Streik bei der Bahn zu gewärtigen ist, der den bestimmten, regelmäßigen Transport und Verkehr von Postsendungen, Reisenden und Frachtgütern unterbrechen und die Sicherheit des Zug- und Wagenpersonals gefährden würde, kann der Minister auf Ansuchen einer der streitenden Parteien oder irgend einer Gemeinde, die von dem Konflikt direkt betroffen wird, oder aus eigener Machtvollkommenheit eine Untersuchung einleiten lassen und zu diesem Zweck einen Schlichtungs- und Vermittlungsausschuß durch Handschreiben berufen, der aus drei Personen zusammengesetzt sein soll, von denen die Bahnverwaltung und die Bahnangestellten je eine Person zu wählen haben, während die dritte Person von den zwei zuerst gewählten (als

¹⁾ § 10 ist durch gerichtliche Entscheidung vom 23. Januar 1908 für verfassungswidrig erklärt worden; s. Anhang I.

²⁾ d. h. des Chefs des Arbeitsministeriums.

Vertreter der beiden Parteien) bestimmt wird, falls sie sich über dieselbe einigen können. Der Minister soll jeder Partei eine schriftliche Aufforderung für die Wahl eines Ausschußmitgliedes zustellen, mit der Angabe des Termins — spätestens nach Verlauf von 5 Tagen, — an dem die Wahl erfolgt sein muß. Wenn bewiesen wird, daß die eine oder andere Partei sich geweigert oder es versäumt hat, ein Mitglied in den Ausschuß zu wählen, kann der Minister oder Staatsrat je nach dem Falle ein Mitglied statt der Partei, die die Wahl verweigert oder versäumt hat, wählen. Wenn die beiden gewählten Ausschußmitglieder die Wahl des dritten Ausschußmitgliedes nicht zustande bringen, kann ebenfalls der Minister oder der Staatsrat je nach dem Falle diese Wahl vornehmen.

4. Der Vermittlungsausschuß ist verpflichtet, durch Zuspruch und Einigungsbemühungen eine Schlichtung der Streitigkeiten auf gütlichem Wege und zur Zufriedenheit beider Parteien herbeizuführen und von dem Gang dieser Unterhandlungen dem Minister Bericht zu erstatten.

5. Für den Fall, daß der Vermittlungsausschuß keinen gütlichen Ausgleich durch seine Einigungsbemühungen zu erreichen vermag, kann der Minister die Angelegenheit an das unter den Bestimmungen dieses Gesetzes aufgeführte Schiedsgericht verweisen.

a) Unter Zustimmung beider Parteien kann der Vermittlungsausschuss als Schiedsgericht tätig sein.

b) Nimmt die eine oder andere Partei Anstoß daran, ihren Vertreter in dem Einigungsausschuß als Mitglied des Schiedsgerichts anzuerkennen, oder daran, daß der Vorsitzende des Ausschusses in das Schiedsgericht gewählt wird, so sollen neue Vertreter für das Schiedsgericht ernannt werden an Stelle des oder der Mitglieder des Einigungsausschusses, an denen Anstoß genommen wurde, und zwar in der gleichen Weise, wie die Mitglieder des Ausschusses gewählt wurden.

Das so gewählte Schiedsgericht soll durch Unterschrift und Siegel des Ministers bestätigt werden.

6. (Ersatz von Mitgliedern im Todesfalle usw.)

7. (Besondere Bestimmungen für mehrere Bahnlinien.)

8. Das dritte Mitglied des Vermittlungsausschusses hat den Vorsitz zu führen.

9. In Schiedsgerichtsällen sollen die Ermittlungen und Beschlüsse der Mehrheit als einstimmige des Schiedsgerichts gelten. Im Falle der Abwesenheit eines Mitglieds sollen die beiden anderen nicht zur Verhandlung schreiten, bevor es erwiesen ist, daß der dritte Schiedsrichter zu der Sitzung zu einer Zeit einberufen wurde, die sein Erscheinen ermöglichte.

10. Sofort nach der Ernennung soll das Schiedsgericht vom Vorsitzenden zusammenberufen werden und in der Art, die ihm am geeignetsten dünkt, eine gründliche, sorgfältige und gewissenhafte Untersuchung aller Tatsachen und Nebenumstände vornehmen, die die Zwistigkeiten herbeiführten oder nährten. Ferner soll es prüfen, welche Mittel bei der einen oder bei beiden Parteien angewandt oder empfohlen werden können, um ein Ende der Streitigkeiten herbeizuführen und eine Wiederholung zu vermeiden, und soll dem Minister möglichst bald einen schriftlichen Bericht vorlegen, der die verschiedenen Verhandlungen und die vom Schiedsgericht vorgenommenen Schritte zur vollen und wahren Er-

gründung der Tatsachen und Nebenumstände klarlegt, und das Ergebnis dieser Untersuchungen, die Ursache der Streitigkeiten sowie die Vorschläge des Schiedsgerichts für deren Beseitigung und die Verhinderung von Wiederholungen erörtert.

11. Der Minister soll den Bericht sofort im Bureau des Ministeriums eintragen lassen und Abschriften davon jeder Partei, den vorher erwähnten Gemeindebehörden und den Vertretern der in Kanada erscheinenden Zeitungen, die sich darum bewerben, kostenlos zugehen lassen; alle anderen Personen können Abschrift gegen Zahlung der Herstellungskosten erhalten.

12. Zur Unterrichtung des Parlaments und der Öffentlichkeit soll der Bericht ohne Verzug in der „Labour Gazette“ erscheinen und in den Jahresbericht des Arbeitsministeriums an den Statthalter aufgenommen werden.

13. Das Schiedsgericht hat die Befugnis, zum Zweck der Untersuchung Zeugen vorzuladen und zu beeidigen oder zu feierlicher Bekräftigung ihrer Aussagen durch Handschlag zu veranlassen, . . . Das Schiedsgericht hat ferner Befugnis zur Einforderung aller Schriftstücke, die es zur vollen Erforschung des Tatbestandes als notwendig erachtet, und hat auch das Recht, die Anwesenheit der Zeugen zu erzwingen, wie bei jedem gerichtlichen Verfahren in Zivilprozessen; aber kein Zeuge soll verpflichtet sein, sich einem Verhör zu unterziehen, bei dem er sich durch seine Aussagen einer gerichtlichen Verfolgung aussetzen würde.

14 bis 19. (Weitere Befugnisse des Schiedsgerichts zur Zeugenladung, Form der Vorladungen, Einsichtnahme in die vorgelegten Bücher und Schriftstücke, Tagegelder und Reisekosten der Mitglieder der Vermittlungsausschüsse und Schiedsgerichte, Unterzeichnung des Berichts an den Minister, Recht des Schiedsgerichts auf die Ausschließung von Rechtsanwälten der Parteien.)

20. Kein Gerichtshof . . . soll die Macht oder das Recht haben, irgend einen Bericht des besagten Schiedsgerichts oder des besagten Vermittlungsausschusses einzusehen, einzufordern oder als Beweismittel entgegenzunehmen, oder Aussagen und Unterhandlungen, die vor diesem Schiedsgericht oder diesem Ausschuss stattfanden, für irgend einen Zweck zu verwerten, der gegen eine der Personen oder Gesellschaften gerichtet ist, ausgenommen bei Fällen einer Anklage wegen Meineids.

21. Wo die Streitigkeiten . . . auf eine ganze Gesellschaft von Arbeitgebern oder Unternehmern Bezug haben, ist es nicht erforderlich, daß sie sämtlich bei den Verhandlungen zugegen sind. Es genügt, wenn sich die Gesellschaft von einem durch die Mehrheit gewählten Ausschuss oder durch bevollmächtigte Vertreter, die aber keine Advokaten oder Anwälte sein dürfen, vertreten läßt.

22. (Schutz der Schiedsrichter gegen Beleidigungen und vorsätzliche Unterbrechung der Verhandlungen.)

23. Es ist dem Ermessen des Schiedsgerichts anheimgestellt, seine Verhandlungen öffentlich oder geheim abzuhalten.

24. (Befugnis des Ministers zur Abänderung verschiedener Bestimmungen des Gesetzes im Wege der Verordnung.)

(Nach dem Bulletin des Internationalen Arbeitsamts, 1903 S. 394.)

Gesetz vom 22. März 1907 zum Zwecke der Verhütung und Beilegung von Streiks und Aussperrungen in Bergwerksbetrieben und Industrien, die das öffentliche Interesse berühren.

(Industrial Disputes Investigation Act.)

Die grundlegenden Bestimmungen des Gesetzes sind in den Abschnitten 5 und 56 enthalten, nach denen erstens in jedem Streitfalle das Einigungsverfahren angerufen werden muß und zweitens die Erklärung eines Streiks oder einer Aussperrung vor den oder während der Verhandlungen des Einigungsamts unter Strafe gestellt wird.

Arbeitsstreitigkeiten in Eisenbahnbetrieben, die dem Titel des Gesetzes nach ebenfalls unter dasselbe fallen würden, genießen insofern eine besondere Behandlung, als es den dabei beteiligten Parteien freigestellt wird, eine Schlichtung ihrer Streitigkeiten entweder auf Grund dieses Gesetzes oder auf Grund der Railway Labour Disputes Act von 1903 nachzusuchen. Man kam damit Wünschen der Organisation entgegen, die sich für die Beibehaltung des letzteren Verfahrens aussprachen. Die Bestimmungen des Abschnitts 56, betreffend die Strafbarkeit von Streiks oder Aussperrungen, bleiben dadurch jedoch unberührt.

Die Ausführung des Gesetzes liegt in den Händen des Arbeitsministers, dem ein von ihm zu ernennender Registrar of Boards of Conciliation and Investigation unterstellt ist. Die Errichtung des Amts hat innerhalb 15 Tage nach Antrag zu geschehen. Es besteht aus drei Mitgliedern, die der Minister ernannt, und zwar wird ein Mitglied von den Arbeitgebern, das zweite von den Arbeitnehmern vorgeschlagen. Die so gewählten Mitglieder einigen sich ihrerseits auf das dritte Mitglied. Die Vorschläge können gleichzeitig mit dem Antrag auf Einsetzung des Amts eingereicht werden und müssen spätestens fünf Tage nach einer Aufforderung durch den Minister erfolgen. Anderenfalls ernannt der Minister die ersten beiden Mitglieder und, falls diese fünf Tage nach ihrer Ernennung keinen geeigneten Vorschlag gemacht haben, auch das dritte (den Vorsitzenden).

Das Amt ist verpflichtet, alles zu tun, was es für richtig und geeignet hält, um eine friedliche Beilegung des Streitfalls herbeizuführen. Wird das Ziel erreicht, so ist eine Niederschrift darüber aufzunehmen. Die getroffene Vereinbarung, die darin niederzulegen ist, erhält mit Einwilligung beider Parteien bindende Kraft. Wird eine Einigung der Parteien nicht erzielt, so berichtet das Amt dem Minister, macht gleichzeitig Vorschläge zur Regelung der Angelegenheit und setzt gegebenenfalls den Termin fest, an dem diese Vorschläge in Kraft treten, und den Zeitraum, für den sie gelten sollen. Ein Bericht der Minderheit ist gleichzeitig mit ersterem einzureichen.

Das Amt hat die Befugnis, ihm ungeeignet scheinende Sachen zurückzuweisen, Zeugenvernehmungen anzustellen, Einsicht in Bücher und Papiere zu nehmen und Sachverständige hinzuzuziehen. Die Parteien werden vor dem Amt durch drei oder weniger als drei bestimmte Personen vertreten. Rechtsanwälte können mit Zustimmung der an dem Streit beteiligten Parteien und mit Genehmigung des Amts zugelassen werden.

Wichtig ist die Bestimmung des Gesetzes, nach der sowohl Arbeitgeber als Arbeitnehmer jede beabsichtigte Veränderung der Arbeitsbedingungen hinsichtlich des Arbeitslohns und der Arbeitszeit mindestens 30 Tage vorher anzuzeigen haben.

Auf die Erklärung von Streiks oder Aussperrungen vor Abschluß der Schiedsverhandlungen sind Strafen von 100 bis zu 1 000 Dollars für Arbeitgeber und von 10 bis zu 50 Dollars für Arbeitnehmer festgesetzt, und zwar für jeden Tag oder Teil eines Tages, an dem ein Streik oder eine Aussperrung stattfindet. Personen, die die Parteien zur Erklärung von ungesetzlichen Streiks oder Aussperrungen aufreizen oder überreden, verfallen einer Strafe von 50 bis zu 1 000 Dollars.

Der Abschnitt 63 des Gesetzes enthält Bestimmungen über die Anwendung der Industrial Disputes Investigation Act auch bei Arbeitsstreitigkeiten, bei denen die Voraussetzung der Bedrohung öffentlicher Interessen nicht gegeben ist. Nötig ist dazu das beiderseitige Einverständnis der an einer solchen Arbeitsstreitigkeit beteiligten Parteien.

Das Gesetz stellt also in dieser Form die Grundzüge für ein obligatorisches Einigungs- und Schiedsverfahren für alle Fälle auf, in denen in irgend einer Weise Interessen der Öffentlichkeit in Mitleidenschaft gezogen werden, ohne einen bestimmten Anhalt für das Vorhandensein dieser Voraussetzung zu geben, und macht in allen anderen Fällen die Benutzung des vorgeschriebenen Schlichtungsverfahrens von dem freien Willen der Parteien abhängig.

(Nach dem Reichs-Arbeitsblatt 1908 S. 142.)

Argentinien.

Gesetzentwurf vom 1. Juni 1907, betr. das Schiedsgerichtsverfahren bei Arbeitsstreitigkeiten im öffentlichen Verkehrswesen.

Der Entwurf setzt das Schiedsgerichtsverfahren zwangsweise ein bei Streiks, die im öffentlichen Verkehrsgewerbe zu Wasser und zu Lande ausbrechen. Wenn in solchen Betrieben ein Streit ausbricht, der den öffentlichen Verkehr bedroht, so hat der Vorsitzende des staatlichen Arbeitsamts auf Anrufen einer der beiden Parteien oder auf die Aufforderung des Ministeriums des Innern hin vermittelnd einzugreifen. Wenn seine Vermittlung nicht ausreicht, so kann er anordnen, daß die Sache einem Schiedsgericht unterworfen wird. Für das Schiedsgericht hat der von dem Streitfall betroffene Betrieb einen Vertreter zu entsenden, den zweiten Vertreter stellt die am stärksten beteiligte Arbeiterberufsorganisation. Diese beiden Schiedsrichter wählen den dritten; können sie sich über die Person des Dritten nicht einigen, so wird er vom Vorsitzenden des Arbeitsamts ernannt. Wird der von dem Schiedsgericht mit Stimmenmehrheit gefaßte Schiedsspruch von den Parteien nicht anerkannt, so dürfen die Angestellten trotzdem in den nächsten drei Monaten ohne vorherige einmonatliche Kündigung den Dienst nicht verlassen, noch darf der Betriebsinhaber sie in der gleichen Zeit ohne einmonatliche Kündigung entlassen. Der Schiedsspruch gilt für ein Jahr nach seiner Verkündung; in dieser Zeit soll dieselbe Sache unter denselben Parteien nicht nochmals verhandelt werden. Der Rekurs ist nur wegen Nichtigkeit bei der Bundeskammer zulässig. Während des Schiedsverfahrens muß der bisherige Zustand aufrecht erhalten bleiben. Entlassungen dürfen nur wegen Unfähigkeit, Verbrechens oder schuldhafter Vernachlässigung der Dienstpflichten stattfinden; umgekehrt dürfen die Arbeiter während dieser Zeit nicht streiken.

Die Nichtbeachtung dieser Vorschrift zieht eine Geldstrafe von 50 bis zu 500 Pesos für jeden Arbeiter nach sich.

Hat die Betriebsverwaltung ihre Verpflichtungen gegen das Personal vollständig erfüllt und kommt es trotzdem zum Streik oder Boykott, so gilt dieser vorbehaltlich der dahingehenden Erklärung der Regierung als höhere Gewalt. Um den Betrieb während des Schiedsverfahrens wiederherzustellen oder aufrecht zu erhalten, kann die Regierung eingreifen und die Maßregeln anordnen, die nötig sind, um die Ursachen des Streites zu beseitigen und den Entscheidungen des Schiedsgerichts Beachtung zu erzwingen.

Der Gesetzentwurf enthält noch eine sehr wichtige Bestimmung: Bei Strafen von 100 bis zu 1000 Pesos ist es den Unternehmern der Verkehrsbetriebe untersagt, ihren Angestellten und Arbeitern das Koalitionsrecht zu verwehren. Demgegenüber wiederum wird den als rechtsfähig anerkannten Berufsorganisationen der Arbeitnehmer die Rechtsfähigkeit entzogen, wenn sie sich während eines Streiks, einer Aussperrung oder eines Boykotts Gewalttätigkeiten oder Drohungen gegen Personen oder Sachen zuschulden kommen lassen. (Nach der Sozialen Praxis vom 19. Dezember 1907 und dem Archiv für Sozialwissenschaft und Sozialpolitik. XXVIII. Band, S. 152/3.)

Australischer Staatenbund.¹⁾

Gesetz, betr. Vermittlung und Schiedssprechung zur Verhütung und Schlichtung gewerblicher Streitigkeiten, die sich über die Grenzen eines Einzelstaates hinaus erstrecken, vom 15. Dezember 1904.

§ 4. b) . . . Unter den Begriff „gewerbliche Streitigkeit“ fallen auch alle Streitigkeiten, betreffend die Beschäftigung bei Staatseisenbahnen . . .²⁾

¹⁾ Wegen der einzelstaatlichen Gesetzgebung Australiens siehe den Artikel „Schiedsgerichte und Lohnausschüsse in Australien“ von Robert Schachner. (Archiv für Sozialwissenschaft und Sozialpolitik Bd. XXVII S. 205 ff.)

²⁾ Über die Stellung der Staatseisenbahnbediensteten in der einzelstaatlichen Gesetzgebung Australiens über das Schiedsgerichtsverfahren findet sich bei Schachner a. a. O. folgende Auslassung: „Neuseeland gibt über die Angestellten der staatlichen Eisenbahnen nur eine beschränkte Schiedssprechung. Diese findet ihre Grenze in dem Gehaltsregulativ, das in dem Government Railways Department Classification Act niedergelegt ist. (Es sind darin Minimal- und Maximalgehalt der einzelnen Arbeitergruppen festgestellt). Die Anrufung der Versöhnungsausschüsse ist diesen Staatsbediensteten untersagt. Der Grund dieser Beschränkung der Wirkung des Gesetzes ist ein staatsrechtlicher: wo das Parlament . . . gesprochen hat, soll kein Gerichtshof Abänderungsmacht haben; denn in der Tat ist das Schiedsgericht keine entscheidunggebende, rechtssprechende, sondern rechtschaffende Einrichtung gleich dem Parlament. Gleichlautend damit ist das Gesetz Westaustraliens, während Neusüdwales ausdrücklich die Staatsangestellten den in privaten Betrieben Beschäftigten gleichstellt“ Dasselbe geschieht im vorliegenden Gesetz.

§ 6. 1. Keine Person oder Organisation darf wegen einer gewerblichen Streitigkeit irgend etwas wie eine Aussperrung oder einen Streik unternehmen oder eine Aussperrung oder einen Streik fortsetzen. Strafe: 1000 £.

3. Dieser Paragraph findet keine Anwendung auf Handlungen, von denen bewiesen ist, daß sie aus gutem Grunde unabhängig von der gewerblichen Streitigkeit unternommen wurden; die Beweisführung fällt dem Angeklagten zur Last . .

§ 8. Jede Arbeitgeber- oder Arbeitnehmerorganisation, die zur Durchsetzung der Forderungen von Arbeitgebern oder Arbeitnehmern ihren Mitgliedern befiehlt, Arbeit nicht anzubieten oder nicht anzunehmen, soll als einer Aussperrung oder eines Streiks schuldig erachtet werden.

§ 9. 1. Kein Arbeitgeber darf einen Arbeiter allein aus dem Grunde aus seiner Stelle entlassen, weil der Arbeiter Beamter oder Mitglied einer Organisation ist . . . Strafe: 20 £.

§ 10. 1. Kein Arbeitnehmer darf die Arbeit im Dienste eines Arbeitgebers allein aus dem Grunde aufgeben, weil der Arbeitgeber Beamter oder Mitglied einer Organisation ist . . . Strafe 20 £.

§ 11. Es wird ein Bundesgerichtshof für Vermittlung und Schiedsprechung eingesetzt, der ein Berufungsgerichtshof sein und aus einem Präsidenten bestehen soll.

§ 12. 1. Der Vorsitzende wird vom Statthalter aus den Richtern des Obergerichtshofs ernannt . . .

§ 16. Der Vorsitzende hat die Pflicht, sich zu allen Zeiten mit allen gesetzlichen Mitteln und Wegen zu bemühen, die Parteien gewerblicher Streitigkeiten zu versöhnen und gewerbliche Streitigkeiten zu verhüten und zu schlichten, gleichviel ob diese vor den Gerichtshof gebracht sind oder nicht, und zwar in allen Fällen, wo seine Vermittlung im öffentlichen Interesse erwünscht erscheint.

§ 20. Vernimmt der Gerichtshof, daß eine einzelstaatliche Gewerbebehörde eine gewerbliche Streitigkeit behandelt oder zu behandeln im Begriff ist, so kann er . . . anordnen, daß diese Behörde sich nicht mit der Streitigkeit beschäftigt. Darauf unterbricht diese Behörde ihr Verfahren in der Streitsache, die dann vom Gerichtshofe weiter behandelt wird.

§ 24. 2. Ist binnen einer vernünftigen Frist keine Vereinbarung zwischen den Parteien zustande gekommen, und hat der Vorsitzende dies beglaubigt, so soll der Gerichtshof die Streitigkeit durch ein Urteil entscheiden.

§ 28. 1. Das Urteil . . . bleibt, Abänderungen durch den Gerichtshof vorbehalten, während der im Urteil festgesetzten Dauer, jedoch nicht länger als fünf Jahre vom Tage des Urteils an, in Kraft.

2. Nach Ablauf der so festgesetzten Frist bleibt das Urteil, wenn der Gerichtshof nichts anderes verfügt, in Kraft, bis ein neues Urteil gefällt worden ist.

§ 29. Das Urteil des Gerichtshofs bindet:

- a) alle Parteien in der gewerblichen Streitsache, die vor dem Gerichtshof erschienen oder vertreten sind;
- b) alle Parteien, die aufgefordert sind, vor dem Gerichtshof als Parteien in der Streitsache zu erscheinen, einerlei ob sie auf diese Aufforderung hin erschienen sind oder nicht, es sei denn, daß der Gerichtshof der Ansicht ist, sie seien unrichtigerweise vor ihm als Parteien geladen worden;

c) alle Organisationen und Personen, von denen der Gerichtshof zu beliebiger Zeit erklärt, daß das Urteil sie als allgemeine Regel binden soll; und

d) alle Mitglieder der durch das Urteil gebundenen Organisationen.

§ 30. Wenn das Gesetz eines Einzelstaats, ein Urteil, ein Erlaß oder Entscheidung einer einzelstaatlichen Gewerbebehörde mit einem gesetzmäßig gefällten Urteil oder Erlaß des Gerichtshofs unvereinbar ist, so gehen diese vor und jene sind insoweit hinfällig.

§ 31. 1. Kein Urteil des Gerichtshofs kann von einem anderen Gerichtshofe aus irgend einem Grunde angegriffen, nachgeprüft, aufgehoben oder in Frage gestellt, noch kann Berufung dagegen eingelegt werden.

§ 32 bis 43. (Besondere Vollmachten des Gerichtshofs und des Vorsitzenden.)

U. a. hat der Gerichtshof das Recht, „nach Maßgabe der Untersuchung oder der Entscheidung Verfügungen zu erlassen, Urteile zu fällen oder Anordnungen zu treffen, und für Übertretung oder Nichtbeachtung von Bestimmungen solcher Verfügungen oder Urteile Höchststrafen festzusetzen“ (bis zu 1000 £).

§ 44. 1. Wenn eine durch eine Verfügung oder ein Urteil gebundene Organisation oder Einzelperson sich der Übertretung oder Nichtbeachtung der Bestimmungen der Verfügung oder des Urteils schuldig gemacht hat, so können die Strafen, die zu bestimmen der Gerichtshof Vollmacht hat, von jedem Gerichtshof in beschleunigtem Verfahren . . . verhängt werden.

2. Diese Strafen können eingeklagt werden durch

a) den Registrator¹⁾ oder

b) jede Organisation, die oder deren Mitglieder alle oder zum Teil durch die Übertretung oder Nichtbeachtung geschädigt worden sind;

c) jedes Mitglied einer Organisation, das durch die Übertretung oder Nichtbeachtung geschädigt worden ist.

§ 45. Wenn der Gerichtshof oder irgend ein Gericht in beschleunigtem Verfahren für Übertretung oder Nichtbeachtung von Bestimmungen einer Verfügung oder eines Urteils eine Strafe verhängt, so kann er verfügen, daß die Strafe ganz oder teilweise in den Consolidated Revenue Fund eingezahlt oder an irgend eine in der Verfügung genau bezeichnete Organisation oder Einzelperson abgeführt werde.

§ 46. Wenn der Gerichtshof . . . eine Strafe verhängt oder die Vergütung von Kosten oder Auslagen verfügt hat, so kann eine vom Registrator unterschriebene, den zu bezahlenden Betrag und die Organisationen und Personen, von denen oder an die der Betrag zu zahlen ist, genau bezeichnende Bescheinigung bei jedem Bundes- oder einzelstaatlichen Gericht . . . hinterlegt werden, die dann in jeder Beziehung als ein endgültiges Urteil des betreffenden Gerichts vollziehbar ist. Stehen jedoch zwei oder mehr Gläubiger auf der Bescheinigung, so darf jeder Gläubiger selbständig die Vollziehung der Bescheinigung auf dem Wege der Pfändung herbeiführen, wie wenn unabhängige, besondere Urteile vorlägen.

§ 47. 1. Um einer Verfügung oder einem Urteil Wirksamkeit zu verschaffen, kann gegen das Eigentum einer Organisation oder gegen Eigentum, an dem eine

1) d. h. den vom Statthalter ernannten „Gewerberegistrator“.

Organisation mit Gewinn beteiligt ist, . . . mit der Pfändung vorgegangen werden . . .

3. Wenn das Eigentum einer Organisation, gegen die mit Pfändung vorgegangen ist, nicht ausreicht, um die Vollziehung einer Verfügung oder eines Urteils im ganzen Umfange zu gewährleisten, so sind die Mitglieder der Organisation bis zur Höhe der im § 38c festgesetzten Höchststrafen (höchstens 1000 £ im ganzen und nicht mehr als 10 £ für jedes Mitglied) für den Ausfall haftbar.

§ 48. Auf Anrufen einer im Urteil genannten Partei kann der Gerichtshof eine Verfügung von der Natur eines Mandats oder eines verschärften Befehls erlassen, um dem Urteil bei Geld- oder Gefängnisstrafe Wirksamkeit zu verschaffen oder seine Übertretung zu verhindern. Niemand, den die Verfügung betrifft, darf, nachdem er von ihr schriftlich Kunde erhalten hat, sich in der Tat oder durch Unterlassung einer Zuwiderhandlung gegen das Urteil schuldig machen. In diesem Paragraphen bedeutet „Urteil“ auch „Verfügung“. Strafe: 100 £ oder 3 Monate Gefängnis.

§ 49. Niemand soll sich vorsätzlich bei der Befolgung von Verfügungen oder Urteilen eine Versäumnis zuschulden kommen lassen. Strafe 20 £.

§ 50. Wer einer Zuwiderhandlung gegen Teil II dieses Gesetzes¹⁾ oder einer vorsätzlichen Versäumnis bei der Befolgung eines Urteils schuldig befunden worden ist, soll, wenn der Gerichtshof nach eigenem Gutdünken so verfügt, außer zu der für das Vergehen verhängten Strafe, ein für allemal zu einer oder mehreren der folgenden Rechtsnachteile verurteilt sein:

- a) er soll den Anspruch auf alle Rechte, Vorrechte, Wohltaten oder Vorteile des vorliegenden Gesetzes verlieren . . . ;
- b) er soll nicht mehr Mitglied oder Beamter einer Organisation oder einer Vereinigung, die eine Organisation oder einen Teil derselben bildet, bleiben können. Er verliert die Befähigung, Mitglied oder Beamter einer Organisation oder einer solchen Vereinigung zu werden;
- c) er verliert alle bestehenden oder erwachsenden Anrechte auf Zahlungen aus dem Fonds einer Organisation oder einer Vereinigung, die eine Organisation oder einen Teil derselben bildet. Die Annahme einer Zahlung durch ihn oder die Erlegung einer Zahlung an ihn durch eine Person oder Organisation oder durch eine solche Vereinigung ist ein Vergehen gegen dieses Gesetz. Strafe 20 £.

Der Gerichtshof kann jedoch jederzeit nach eigenem Gutdünken diese Rechtsnachteile alle oder teilweise aufheben, wenn dem Anschein nach die Zuwiderhandlung oder die vorsätzliche Versäumnis genügend gestraft worden ist und für die wirksame Anwendung des Gesetzes daraus kein Nachteil entsteht.

§§ 51 bis 54. (Registraturen und Registratoren.)

§ 55. 1. Folgende Vereinigungen können unter Befolgung der vorgeschriebenen Bedingungen und auf die vorgeschriebene Weise zu Organisationen werden:

- a) jede Vereinigung von Arbeitgebern in oder in Verbindung mit einem Gewerbe, die in den sechs dem Gesuche um Registrierung voran-

¹⁾ d. h. §§ 6 bis 10, betr. Verhütung von Ausständen und Streiks infolge gewerblicher Streitigkeiten.

gegangenen Monaten zusammen im Durchschnitt eines Monats nicht weniger als 100 Arbeiter in dem betreffenden Gewerbe beschäftigt haben; und

- b) jede Vereinigung von nicht weniger als 100 Arbeitnehmern in oder in Verbindung mit einem Gewerbe.

Jedoch soll keine Organisation Anspruch darauf haben, vom Gerichtshof als der Vorzugsbehandlung würdig erklärt zu werden, wenn und solange ihre Satzungen oder andere verbindliche Beschlüsse die Verwendung ihrer Fonds zu politischen Zwecken gestatten oder von den Mitgliedern Handlungen politischen Charakters verlangen.

§ 58. Jede auf Grund dieses Gesetzes eingetragene Organisation bildet im Sinne dieses Gesetzes eine juristische Person . . .

§ 62. Auf Vorschlag des Präsidenten hin kann der Statthalter in einer Proklamation erklären, daß dieses Gesetz auf eine bestimmte Vereinigung Anwendung finden soll. Darauf gilt diese Vereinigung für die in der Proklamation verordneten oder sonst vorgeschriebenen Zwecke des Gesetzes als Organisation und wird zu einer solchen.¹⁾

§ 65. Jede Organisation ist berechtigt:

- a) dem Gerichtshof gewerbliche Streitigkeiten, an denen sie beteiligt ist, zu unterbreiten;
- b) sich vor dem Gerichtshof bei der Untersuchung und Entscheidung einer gewerblichen Streitigkeit, an der sie beteiligt ist, vertreten zu lassen.

§ 66. Jede Organisation kann für die Zwecke dieses Gesetzes unter ihrem eingetragenen oder sonstigen Namen belangen oder belangt oder verfolgt werden.

§ 72. Jede Organisation hat nach Vorschrift dem Registrator ein Verzeichnis ihrer Mitglieder, ihre Rechnungen und ihre Satzungsänderungen mitzutellen. Strafe: 2 £ für jede Woche der Verzögerung.

§ 73. Eine Organisation kann zur Verhütung von gewerblichen Streitigkeiten durch Vermittlung und Schiedssprechung mit einer anderen Organisation oder Person eine gewerbliche Vereinbarung abschließen.

§ 76. Von jeder gewerblichen Vereinbarung soll binnen 50 Tagen nach ihrem Abschluß eine Abschrift im Bureau des Gewerberegistrators . . . niedergelegt werden.

§ 78. 1. Eine durch eine gewerbliche Vereinbarung gebundene Organisation oder Person verfällt für die Übertretung oder Nichtbeachtung einer Bestimmung der Vereinbarung einer Strafe, die den in der Vereinbarung bestimmten Betrag nicht übersteigen darf; wenn jedoch kein Betrag bestimmt ist, einer Strafe, die bei einer Organisation 500 £, bei einem Arbeitgeber 250 £ und bei einem Arbeitnehmer 10 £ nicht übersteigen darf.

2. Solche Strafen können auf die gleiche Weise eingeklagt und eingetrieben werden, wie die Strafen für Übertretung oder Nichtbeachtung einer Verfügung oder eines Urteils des Gerichtshofs.

§§ 82 bis 92. Verschiedenes, z. B. Schutz des Gerichtshofs gegen Beleidigung.

¹⁾ Im Gegensatz zu den „eingetragenen“ Organisationen werden diese „proklamierte“ genannt.

gungen; Strafen bei Nichterscheinen vor dem Gerichtshof oder Verweigerung der Eidesleistung u. dgl.

(Nach der Übersetzung im Bulletin des Internationalen Arbeitsamts 1905 S. 460.)

Großbritannien.

Abkommen, betr. die Einrichtung eines Einigungs- und Schiedsgerichtsverfahrens.

London, den 6. November 1907.

I. Erklärung der Eisenbahngesellschaften.

Die unterzeichneten Vertreter der unter II aufgeführten Eisenbahngesellschaften erklären sich bereit, ein Einigungs- und Schiedsgerichtsverfahren zur Beseitigung von Meinungsverschiedenheiten über die Höhe der Löhne und die Dauer der Arbeitszeit des Personals nach Maßgabe der unter IV vereinbarten Grundsätze anzunehmen.

Sie sind ferner bereit, die übrigen Eisenbahngesellschaften zum Beitritt zu diesem Abkommen zu veranlassen. Der Beitritt ist innerhalb der nächsten drei Monate jederzeit zulässig.

(Unterschriften, unter Gegenzeichnung der Vertreter des Handelsamts.)

II. Verzeichnis der beteiligten Eisenbahngesellschaften.

Caledonian-, Great Central-, Great Eastern-, Great Northern-, Great Western-, Lancashire and Yorkshire-, London and North Western-, London and South Western-, London-Brighton and South Coast-, Midland- und South Eastern and Chatam-Eisenbahngesellschaft.

III. Erklärung der Vertreter des Eisenbahnverbandes.

Die unterzeichneten Vertreter des Eisenbahnverbandes (Amalgamated Society of Railway Servants) nehmen — soweit ihre Mitglieder in Frage kommen — die Bedingungen des vorliegenden Vertrags über das Einigungs- und Schiedsgerichtsverfahren, so wie sie heute im Handelsamt durch die Vertreter der Eisenbahngesellschaften unterzeichnet worden sind, an.

(Unterschriften, unter Gegenzeichnung der Vertreter des Handelsamts.)

IV. Grundzüge des Abkommens über das Einigungs- und Schiedsgerichtsverfahren.

Hauptbestimmungen.

1. Es werden bei jeder Eisenbahngesellschaft, die mit diesem Abkommen einverstanden ist, Ausschüsse (Einigungsämter) zur Prüfung der Fragen gebildet, die ihnen über die Höhe der Löhne und die Dauer der Arbeitszeit des Personals vorgelegt werden, sofern diese Fragen auf dem gewöhnlichen Wege der Verhandlungen zwischen dem Personal und seinen Vorgesetzten nicht haben erledigt werden können;
2. Zur Bildung der Ausschüsse wird das Personal dienstklassenweise in eine angemessene Zahl von Gruppen eingeteilt; nötigenfalls wird auch das Bahngelände der Gesellschaft in mehrere Wahlbezirke zerlegt.
3. Die einzelnen Gruppen wählen aus ihrer Mitte für jeden Wahlbezirk

einen oder mehrere Vertreter; diese Vertreter des Personals bilden die „Arbeiterpartei“ des Ausschusses unter Ziff. 1, der daneben noch aus den von der Gesellschaft bestellten Mitgliedern besteht. Die Befugnis des Ausschusses, über die Bemessung der Löhne und der Arbeitszeiten zu verhandeln, beschränkt sich auf die durch den Ausschuß vertretene Personalgruppe.

4. Die Wahlen finden zum erstenmal nach dem in diesem Abkommen festgesetzten und für die Folge nach einem von den Ausschüssen selbst zu bestimmenden Verfahren statt.
5. Bei jeder Gesellschaft wird ferner ein Zentraleinigungsamt gebildet, das aus Abgeordneten der Arbeiterpartei der Gruppenausschüsse und aus den von der Gesellschaft bestellten Mitgliedern besteht. Vor das Zentraleinigungsamt werden auf Antrag einer Partei diejenigen Streitigkeiten gebracht, über die in den Gruppenausschüssen eine Einigung nicht erzielt werden konnte.
6. Kommt auch in dem Zentraleinigungsamt eine Einigung nicht zustande oder leistet die Gesellschaft oder das Personal dem Beschluß des Einigungs- oder Zentraleinigungsamts keine Folge, so tritt das schiedsgerichtliche Verfahren ein. Und zwar bezeichnen beide Parteien der Einigungsstelle einen gemeinsamen Schiedsrichter; können sie sich über die Wahl eines solchen nicht einigen, so wird er von dem Sprecher des Unterhauses und dem Präsidenten des Berufungshofs in Zivilsachen (Master of the Rolls) oder — wenn einer von beiden verhindert ist — von einem von ihnen bestimmt. Die Entscheidung des Schiedsrichters ist für beide Teile bindend.

Dauer des Abkommens.

Das Abkommen ist für die nächsten 6 Jahre unkündbar und kann dann von jeder Partei durch zwölfmonatige Kündigung aufgehoben werden.

Auslegung des Abkommens.

Streitigkeiten über die Auslegung des Abkommens sollen von dem Handelsamt oder auf Antrag einer Partei von dem Präsidenten des Berufungshofs in Zivilsachen entschieden werden.

Einrichtung der Einigungsämter.

Zunächst werden für die wichtigeren Personalgruppen Ausschüsse (Einigungsämter) gebildet. Die folgenden Gruppen sollen lediglich als Beispiele in Vorschlag gebracht werden:

1. Lokomotivführer, Heizer und Putzer;
2. Signalwärter, Weichensteller u. dgl.;
3. (usw.)

In dieser Einteilung können Veränderungen vorgenommen werden; auch soll, soweit möglich, die Einreihung von solchen Bedienstetengruppen vorgesehen werden, die bei der einen oder anderen Dienstgruppe im Tagelohn beschäftigt werden.

Wünscht das Personal einer Dienstgruppe, die nicht von Anfang an in einem der Ausschüsse vertreten ist, an dem Einigungsverfahren beteiligt zu werden, so

hat es sich an das Zentraleinigungsamt zu wenden; dieses wird das Personal, im Falle daß ein Bedürfnis dazu anerkannt wird, einem der vorhandenen Ausschüsse zuweisen oder die Bildung eines besonderen Ausschusses anordnen.

Es ist wünschenswert, daß möglichst wenig Wahlbezirke gebildet werden (für gewöhnlich nicht mehr als 4, keinesfalls aber mehr als 6), damit für jeden Bezirk und jede Gruppe statt nur eines Personalvertreters zwei gewählt werden können. Auf diese Weise kann eine angemessene Zusammensetzung der Arbeiterpartei der Ausschüsse erzielt werden (z. B. wäre dann in der ersten Gruppe für jeden Bezirk für einen Lokomotivführer und einen Heizer Platz), ohne daß die Mitgliederzahl der Ausschüsse unverhältnismäßig groß wird.

Die Amtsperiode der Ausschüsse dauert drei Jahre. Abgänge infolge von Tod usw. sind durch Nachwahlen zu ersetzen.

Vorschriften für die erstmalige Wahl der Ausschußmitglieder.

1. Die Verhandlungen über die Benennung der für die Ausschüsse in Vorschlag gebrachten Kandidaten, die übrigens unter den mindestens 20 Jahre alten Bediensteten auszuwählen sind, sind dem Handelsamt vorzulegen.
2. Dieses hat sich davon zu überzeugen, daß die Papiere in Ordnung sind, und hat die Stimmzettel vorzubereiten und soweit herzurichten, daß sie bei den Erwachsenen (d. h. mindestens 20 Jahre alten) Bediensteten zu einem bestimmten Zahltag in Umlauf gesetzt werden können.
3. Das Handelsamt erhält und zählt die abgegebenen Stimmzettel und läßt sich von der Gesellschaft auch eine Liste der von ihr für die verschiedenen Personalgruppen in Aussicht genommenen Vertreter vorlegen.¹⁾ Das Wahlergebnis ist möglichst schnell bekannt zu machen.

Verfahren der Einigungsämter.

Jede Partei des Einigungsamts wählt ihren eigenen Vorsitzenden. Das Einigungsamt tritt auf Verlangen einer Partei nach 14tägiger Ansage zusammen. Im August und September sollen keine Sitzungen stattfinden. Die Einberufung zu den Sitzungen erfolgt durch den Schriftführer, dessen Ernennung durch beide Parteien gemeinsam erfolgt; ist eine Einigung über die Person des Schriftführers nicht zustande gekommen, so wird ein Angestellter der Gesellschaft zum Schriftführeramt berufen. Mit der Einberufung erhalten die Ausschußmitglieder Kenntnis von den Gegenständen der Verhandlung; über Gegenstände, die nicht zur Beratung gestellt sind, darf nur mit Zustimmung beider Parteien verhandelt werden. Jede Partei stimmt für sich ab; gültige Beschlüsse können nur bei dem Einverständnis beider Parteien gefaßt werden.

Bevor es zur Verhandlung über einen Antrag auf Änderung der Lohnsätze und Arbeitszeit des Personals kommt, muß festgestellt sein, daß die Änderung auf dem gewöhnlichen Wege bei den zuständigen Beamten der Gesellschaft angeregt worden ist. Die Entschliebung der Gesellschaft auf solche Gesuche soll dem Personal so schnell wie möglich, spätestens binnen 2 Monaten, mitgeteilt werden. Entspricht die Entscheidung nicht den Wünschen des Personals oder erfolgt sie nicht rechtzeitig, so können die Antragsteller das Einigungsamt

¹⁾ Es ist erwünscht, daß wenigstens einer der Vertreter der Gesellschaft in jeder Gruppe ein Direktor ist.

anrufen, das nunmehr sofort zur Prüfung der Angelegenheit zusammentritt. Die Monate August und September scheiden hierbei aus.

Beschlüsse des Einigungsamts, die eine Mehrausgabe bedingen, sind dem Verwaltungsrat der Gesellschaft mitzuteilen, der in seiner nächsten Sitzung sich darüber schlüssig zu machen hat, ob er den Beschluß annehmen will. Wenn diese Sitzung binnen einer Woche stattfindet, so ist die Angelegenheit in der nächstfolgenden Sitzung zu erledigen; geschieht dies nicht, so soll die Angelegenheit sogleich im schiedsrichterlichen Verfahren entschieden werden.

Ein von einem Einigungsamt angenommener Vorschlag, der eine Herabsetzung der Löhne bezweckt, ist dem beteiligten Personal mitzuteilen; lehnt dieses den Vorschlag binnen Monatsfrist ab, so ist die Angelegenheit ebenfalls im schiedsrichterlichen Verfahren auszutragen. Nach der Entscheidung des Schiedsrichters darf der Fall vor dem Einigungsamt ein Jahr lang nicht wieder erörtert werden.

Wenn ein Gruppenausschuß in einer ihm vorliegenden Frage zu keiner Einigung gelangt, so ist die Angelegenheit auf Verlangen einer Partei dem Zentral-einigungsamt zu unterbreiten; einigt sich auch dieses nicht, so ist auf Verlangen einer Partei sofort das schiedsrichterliche Verfahren einzuleiten.

Das Verfahren vor dem Schiedsrichter wird von diesem selbst bestimmt, ebenso der Zeitraum, während dessen sein Urteil bindend sein soll.

Kosten des Verfahrens.

Wenn keine anderen Abmachungen getroffen werden, sollen die Kosten der Einigungsämter und des schiedsrichterlichen Verfahrens von der Gesellschaft und dem Personal zu gleichen Teilen getragen werden. Zur Vereinfachung und Verbilligung des Verfahrens soll die Inanspruchnahme von Rechtsanwälten unzulässig sein.

V. Beitrittserklärung des Verbandes der Lokomotivführer und Heizer.

Wir, der vereinigte Gesamtverband der Lokomotivführer und Heizer (Associated Society of Locomotive Engineers and Firemen) nehmen unsererseits die Abmachungen an, die das Handelsamt heute herbeigeführt hat

(Unterschriften.)

VI. Beitrittserklärung des Allgemeinen Verbandes der Eisenbahnarbeiter.

Ich, der Vertreter des Allgemeinen Verbandes der Eisenbahnarbeiter (General Railway Workers' Union), trete den Abmachungen bei, die das Handelsamt heute herbeigeführt hat.

(Unterschrift.)

(Nach den Übersetzungen im Reichs-Arbeitsblatt 1907 S. 1225 ff. und in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen vom 13. November 1907 S. 1350/1.)

Die russischen Eisenbahnen im Jahre 1905.¹⁾

Der vorliegende 89. Band des statistischen Sammelwerks, das die statistische und kartographische Abteilung des Ministeriums der Verkehrsanstalten alljährlich erscheinen läßt, unterscheidet sich äußerlich und inhaltlich nicht unerheblich von seinen Vorgängern.

Äußerlich ist er viel weniger stark, und die Ausstattung ist weniger luxuriös. Inhaltlich ist die altgewohnte Anordnung der Tabellen einer neuen gewichen, die neben mancherlei zweifellosen Vorzügen sehr empfindliche Nachteile mit sich bringt.

Um zunächst auf die Vorzüge hinzuweisen, so müssen als solche ohne Einschränkung anerkannt werden, zunächst, daß die Bahnen von örtlicher Bedeutung aus dem allgemeinen Tabellenwerke ausgeschieden und in einer besonderen Tabelle einheitlich bearbeitet worden sind. Es ist jetzt also möglich, durch das Studium der Tabelle XIII ein vollständiges und übersichtliches Bild von diesen Bahnen zu gewinnen, deren Aufgabe ja doch wesentlich von der der Hauptbahnen abweicht, die daher auch eine erheblich andere Verwaltung und Beurteilung ihrer Betriebsleistungen für sich in Anspruch nehmen müssen und können. Übrigens hat es den Anschein, als sei der Maßstab, nach dem die Bahnen denen von „allgemeiner Bedeutung“ oder von „örtlicher Bedeutung“ zugeteilt worden sind, kein ganz feststehender. So finden sich unter den Bahnen von „örtlicher Bedeutung“ z. B. die Bahnen der „I. Gesellschaft für Zufuhrbahnen“ mit einer Gesamtausdehnung von 1 153 Werst (= 1 230 km), mit einer bewegten Gütermenge von 65 Millionen Pud (= 1 065 000 t) und unter den 13 einzelnen, der Gesellschaft gehörenden Bahnen solche bis zu 205 Werst (= 218 km). Ebenso kann hier die Livländische Zufuhrbahn Walk—Stockmannshof, 196 Werst (= 209 km) lang, angeführt werden. Es fragt sich, ob solche Bahnen ihrem Charakter nach noch zu den Bahnen von „örtlicher Bedeutung“ gerechnet werden können, wengleich sie schmalspurig erbaut sind und sich selbst als „Zufuhrbahnen“ bezeichnen.

¹⁾ Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1907, S. 1139 ff.: Die russischen Eisenbahnen im Jahre 1904 nebst einigen Bemerkungen über die Sibirische und Transbaikalbahn während des russisch-japanischen Krieges.

Demgegenüber führt der Bericht unter den Bahnen von „allgemeiner Bedeutung“ z. B. bei der Transkaukasusbahn 87 Werst und bei der Kursk-Charkow-Ssewastopoler Bahn 30 Werst Schmalspurbahnen auf, die sich zusammen auf 6 einzelne Zufuhrbahnen verteilen, also recht eigentlich Bahnen von „örtlicher Bedeutung“ sind. Der Bericht läßt also in dieser Beziehung noch die notwendige einheitliche Behandlung des Stoffes vermissen. Es fehlt hier offenbar die scharfe kritische Beurteilung darüber, wo die einzelnen Bahnen unterzubringen sind, nämlich bei den Bahnen von „allgemeiner Bedeutung“ oder von „örtlicher Bedeutung“. Hierfür kann aber natürlich weder die Spurweite noch die Stelle, von der aus eine solche Bahn verwaltet wird, maßgebend sein, vielmehr einzig und allein die Aufgabe, die die Bahn zu lösen bestimmt ist.

Als ein fernerer Vorteil kann hier angeführt werden, daß es gelungen ist, auf einer Seite die sämtlichen Bahnen von „allgemeiner Bedeutung“ und zwar sowohl die Staats- als auch die Privatbahnen unterzubringen. Hierdurch ist das für das Lesen eines solchen statistischen Werkes sehr wertvolle Übersichten des Gesamtergebnisses erreicht worden. Ebenso wird dem Leser aber auch ermöglicht, die einzelnen Hauptabschnitte (Staatsbahn und Privatbahn) miteinander und mit dem Gesamtergebnis leicht zu vergleichen. Das ist ein sehr großer Vorzug, der aber leider — wie später gezeigt werden soll — durch einen sehr viel größeren Nachteil erkauft worden ist.

Eine sehr wertvolle und interessante Erweiterung und Vervollständigung des statistischen Stoffes hat das Werk durch die Hinzufügung der Beilagen zu den Tabellen III A und C erfahren, enthaltend Angaben über die durchschnittliche Anzahl Lokomotiven und Güterwagen, die den einzelnen Eisenbahnen im Jahr 1905 zur Verfügung standen.

Die nachstehend Aufzeichnung (S. 1116) gibt an, wieviele von den Lokomotiven, die den einzelnen Bahnen zur Verfügung standen, im Jahre 1905 in den Werkstätten teils sich in Reparatur befanden, teils als reparaturbedürftig warten mußten, bis für sie in den Werkstätten Platz vorhanden war, und wieviele im Betriebe keine Verwendung fanden, und zwar durchschnittlich auf einen Tag berechnet.

Die Aufzeichnung bietet eine schon lange vermißte, sehr notwendige Vervollständigung der sonst von der statistischen Abteilung des Ministeriums der Verkehrsanstalten bereits mitgeteilten Zahlen über den Bestand, die Art usw. der Lokomotiven (Tab. III A). Jetzt wird auch mitgeteilt, wie viel Lokomotiven an einem Tage durchschnittlich im Betriebe nicht Verwendung finden konnten, weil nicht genügend Beförderungsmengen vorhanden waren oder wie es im Kopf der Tabelle heißt: „auf Stillager wegen nicht Vorhandenseins von Arbeit“.

		es waren Lokomotiven			
		überhaupt vorhanden (ein- schließ- lich der ange- mieteten)	davon befanden sich		mithin für den Betrieb einer Werst Bahnlänge verfügbar
			in den Werk- stätten (zur Re- paratur usw.)	ohne Ver- wendung für den Betrieb	
	Auf allen Staats- u. Privatbahnen	17 401	8 283	508	0,21
1	Baltische und Pleskau—Riga	307	65	13	0,21
2	Bjelgorod—Ssumy	13	1	2	0,06
3	Warschau—Wien	354	48	46	0,36
4	Wladikawkas	818	128	15	0,26
5	Jekaterinen	1 266	192	54	0,0
6	Transkaukasus	586	99	—	0,26
7	Kursk—Charkow—Ssewastopol	732	141	55	0,37
8	Libau—Romny	439	70	25	0,20
9	Lodz	26	8	4	0,20
10	Moskau—Brest	535	98	29	0,23
11	Moskau—Windau—Rybinsk	378	68	8	0,11
12	Moskau—Kasan	442	59	8	0,17
13	Moskau—Kiew—Woronesh	434	66	11	0,15
14	Moskau—Kursk	316	52	9	0,36
	Moskau—Nishny-Nowgorod	273	35	3	0,31
15	Moskau—Jaroslawl	298	59	12	0,11
16	Niko'al	729	95	35	0,31
17	Perm	340	57	1	0,12
18	Poljessje	349	55	5	0,14
19	Weichsel	571	89	15	0,22
20	Riga—Orel	546	88	2	0,33
21	Rjasan—Uralsk	812	140	46	0,16
22	Ssamara—Slatoust	628	98	—	0,40
23	St. Petersburg—Warschau	597	110	30	0,26
24	Ssyssran—Wjasma	472	92	13	0,25
25	Charkow—Niko'ajew	497	77	8	0,28
26	Südost	810	134	—	0,20
27	Südwest	1 343	266	15	0,20
28	Transbaikal	764	249	12	0,30
29	Sibirische	928	272	—	0,19
30	Mittelasiatische	543	210	—	0,14
31	Ussuri	118	33	37	0,06
32	Taschkent	127	36	—	0,08

(Fortsetzung des Textes von S. 1115.)

Aus letzterem Grunde haben auf sämtlichen Bahnen Rußlands 508 Lokomotiven täglich Stillager gehabt oder 2,92 v. H. aller dem Betriebe zur Verfügung gewesenen Lokomotiven.

Größer ist die Zahl der Lokomotiven, die in den Werkstätten sich befanden. Es waren dies 3 283 Stück oder 18,36 v. H. Diese Zahlen geben die Anzahl der Lokomotiven an, die täglich im Durchschnitt dem Betriebe entzogen und in den Werkstätten vorhanden waren. Die Verhältniszahl erscheint sehr hoch, und es wäre daher erwünscht gewesen, wenn eine Anmerkung darüber Aufklärung gebracht hätte, ob der große Reparaturbestand an Lokomotiven etwa noch eine Folge des Krieges ist. Eine kurze Andeutung wäre namentlich auch deswegen durchaus angebracht gewesen, weil diese sehr lehrreichen Angaben in dem vorliegenden Bande zum ersten Male erscheinen, also aus einer Vergleichung mit früheren Jahrgängen Schlüsse nicht gezogen werden können.

Hier sei nur noch darauf hingewiesen, daß von den vorbezeichneten Gesamtzahlen an Lokomotiven, geteilt nach

	Staatsbahnen	Privatbahnen
sich in den Werkstätten befanden	2 631	652
d. h. v. H.	19,76	16,06
ohne Verwendung standen	368	140
d. h. v. H.	2,76	3,42.

Hieraus darf man vielleicht zu dem Schlusse kommen, daß der Krieg in Bezug auf den Reparaturstand doch noch eine erhebliche Rolle spielt, weil die Staatsbahnen eine besonders hohe Verhältniszahl aufweisen. Als eine Folge dieser hohen Verhältniszahl erscheint die nächste, die die Lokomotiven angibt, die keine Verwendung finden konnten, und die erheblich geringer ist, als diejenige bei den Privatbahnen. Es haben die Privatbahnen offenbar schwerer unter der Ungunst der Verhältnisse, die auf Handel und Verkehr seit dem Kriege lasten, zu tragen.

An dieser Stelle möchte ich im besonderen auf die Tabelle auf S. 1135—1137 aufmerksam machen. Sie enthält Angaben — Durchschnittswerte für einen Monat — über die Güterwagen, die dem Betrieb zur Verfügung standen, und über ihre Verwendung. Der Leser findet in dieser Tabelle zum ersten Male amtliche Angaben zur Beurteilung des Wertes des in Rußland bestehenden Systems des Austausches von Wagen gegen Wagen, wo zwei selbständig verwaltete Bahnen zusammenstoßen, ohne Rücksicht darauf, daß es z. B. Staatsbahnen sind, die ja doch eine einheitliche Oberleitung haben, wenn auch die einzelnen Bahnnetze örtlich besonders verwaltet werden. Die Folgen dieses Systems treten in der Zusammenstellung (S. 1135—1137) klar und deutlich hervor. Während in jedem Monat durchschnittlich 38 355 Wagen (Spalte 3) ange-

mietet werden müssen, stehen andererseits in derselben Zeit 8 513 Wagen (Spalte 12) unbenutzt da, weil angeblich kein Bedarf vorhanden ist. Dazu kommt die auffallende Erscheinung, daß eine Anzahl Bahnen, z. B. Rjäsan-Uralsk, Ssamara-Slatoust, Moskau-Kiew-Woronesh, Perm, Süd-West usw. sehr erhebliche Mengen Wagen anmieten mußten (Sp. 3) und dennoch über eine große Anzahl Wagen verfügten, für die sie keine Verwendung im Betriebe hatten (Sp. 12). Es ist dies doch wohl ein deutliches Zeichen dafür, daß ein Ausgleich zwischen Bestand und Bedarf unter den Bahnen nicht stattgefunden hat, wohl auch nicht stattfinden konnte, weil unter den Bahnen ein Naturalaustausch stattfindet und eine Zahlung in Geld für schuldig gebliebene Wagen eintritt, selbst unter Bahnen, die nicht nur einheitlich von einer Zentralstelle aus, wie die Staatsbahnen, geleitet werden, sondern auch dem Staat gehören.

Ein erster Versuch, dieser offenbaren Vergeudung an Geld und rollendem Material zu steuern, scheint mit Hilfe der sogenannten „Rayon-Komitees“ gemacht zu sein. Diesen ist zur Aufgabe gestellt worden, die Güterbewegung so zu leiten, daß sie sich der Leistungsfähigkeit der einzelnen Bahnen und Bahngruppen anpaßt. Dazu gehört natürlich nicht nur die richtige Bemessung der Durchlaßfähigkeit der einzelnen Bahnen, sondern auch die Möglichkeit, die aufgegebenen Güter verladen zu können. Hierzu sind aber Wagen nötig. Man darf daher wohl mit einigem Recht annehmen, daß die „Rayon-Komitees“ auch schon die Wagenverteilung in den Bereich ihrer Betätigung gezogen haben oder aber nächstens werden ziehen müssen, wenn sie ihrer Hauptaufgabe, zur glatten Abwicklung des Güterverkehrs mitzuwirken, gerecht werden wollen. Wie sehr die Bahnen zurzeit noch auf Selbsthilfe angewiesen sind, ergibt sich aus einer Vergleichung der beiden Sp. 4 und 7 der Tabelle auf S. 1135—1137. Wenn sich auch im großen und ganzen die Gesamtzahlen das Gleichgewicht halten — übrigens sollten sich diese Zahlen, wenn sie richtig wären, genau decken — so ist doch im einzelnen eine sehr große Verschiedenheit zu beobachten. Es tritt hier das Recht des glücklichen Besitzers deutlich hervor. Jede Bahn behält, was sie im Augenblick grade gebraucht, und kann das auch mit gutem Recht tun, wenn sie der Nachbarbahn nur die Zahlung leistet, die vorschriftsmäßig und wie vereinbart für jeden im Austausch nicht übergebenen Wagen fällig geworden ist.

Ein wunderbares Durcheinander ergibt sich aber, wenn man die Spalten 3, 4, 6 und 7 untereinander in Beziehung setzt. Während z. B. (Sp. 6) die Bahnen Jekaterinen, Kursk-Charkow-Ssewastopol, Moskau-Kursk, Perm, Poljessje, Ssamara-Slatoust, Ssysran-Wjäsma, Süd-Ost, Süd-West, Sibirische usw. als Vermieter sehr namhafter Mengen von Güterwagen erscheinen, sind sie andererseits (Sp. 3) wiederum gezwungen,

ähnlich große, teilweise sogar eine sehr viel größere Anzahl Wagen anzumieten, um den Betrieb mit seinem Bedarf an Wagen zu befriedigen. Nun kommt aber ferner noch hinzu, daß einzelne von diesen Bahnen, so die Jekaterinen, Perm, Ssamara-Slatoust, Süd-Ost-, Süd-Westbahnen usw. eine große Anzahl Wagen aufstellen mußten, weil der Betrieb keine Verwendung für sie hatte. Diese Bahnen mieten also Wagen, weil ihr Wagenpark nicht ausreicht, vermieten Wagen, weil sie für sie keine Verwendung haben und stellen endlich Wagen auf, weil sie über den Überschuß an Betriebsmitteln nicht anders verfügen können. Dieses bunte Durcheinander sollte doch dazu führen, einen Wechsel im System zu begründen. Alles dieses ist offenbar eine unausbleibliche Folge davon, daß ein einheitlicher, gemeinschaftlicher Wagenpark in Rußland fehlt. Daß eine solche Organisation in Rußland, bei seiner Ausdehnung und den gänzlich verschiedenen Verhältnissen in Europa, dem Kaukasus und Asien, keine leichte Aufgabe ist, mag zugegeben werden, ebenso, daß sich nicht ohne weiteres westeuropäische Vorbilder und Einrichtungen auf russische Verhältnisse übertragen lassen können, aber trotz alledem würde doch dem Eisenbahnwesen ein sehr großer Dienst damit geleistet werden, wenn eine glückliche Lösung dieser großen und schwierigen Frage gefunden werden würde. Alle die vorgeschilderten Verhältnisse würden übrigens aller Wahrscheinlichkeit nach einen Teil des krassen und auffälligen einbüßen, wenn an Stelle der Durchschnittswerte für ganze Monate die tatsächlichen Werte für jeden einzelnen Monat des Jahres bekannt gegeben werden könnten, weil dann die Zahlen voraussichtlich in einem günstigeren Lichte erscheinen würden. Unter keinen Umständen aber könnte das Gesamturteil über das zurzeit beobachtete Verfahren erheblich anders lauten, weil das Gesamtergebnis nicht geändert werden kann. Endlich sei noch auf den außerordentlich großen Umfang hingewiesen, in dem Güterwagen ihrem eigentlichen Zweck entzogen werden. So befanden sich in den Werkstätten (Sp. 10) 28 982 Wagen oder 7,69 v. H., für Krankenwagen und andere besondere Zwecke (Sp. 9) 10 235 Wagen oder 2,72 v. H. usw.

Falsch ist es aber jedenfalls, die Zahlen der Spalten 6–12 zusammenzuzählen und zu sagen, „auf allen Staats- und Privatbahnen“ waren für den Betrieb nicht verwendbar (Sp. 13) 141 780 Wagen. Ein solches Zusammenzählen ist bei den einzelnen Bahnen wohl angängig und kann daher dort auch vorgenommen werden, weil dadurch für die Lage der einzelnen Bahn ein Urteil über ihre Leistungsfähigkeit mit ermöglicht wird, für die Gesamtheit der Bahnen trifft das aber nicht zu, denn die Wagen, die von der Permbahn vermietet werden, werden auf der Nikolai-bahn im Betrieb gebraucht — es geschieht also das Gegenteil von dem,

was im Kopf der Tabelle gesagt ist — ebenso verhält es sich mit den Wagen, die in Sp. 7 und 8 aufgeführt sind. Wird diesen Ausführungen zugestimmt, dann ergibt es sich von selbst, daß man keine Rechnung wie $\text{Sp. 5--13} = 14$ vornehmen darf, denn das Ergebnis, „auf allen Staats- und Privatbahnen“ standen dem Betriebe 312 777 Wagen zur Verfügung, ist ganz falsch, dagegen geben die übrigen Zahlen dieser Spalte wohl einen richtigen Maßstab zur Beurteilung dessen ab, über wie viel Wagen die betreffende Bahn im Betriebe verfügen kann.

So willkommen die Ergänzung des Tabellenwerkes durch die ausführlicheren Angaben über die Verwendung der Lokomotiven und Güterwagen ist, so empfindlich vermißt wird die Tabelle (III A): „Lokomotiven, die sich am Ende des Jahres 1905 auf den Bahnen befanden mit näherer Bezeichnung der Anzahl, der Bestimmung, der Art der Heizung und des Systems der Bremsen“. Diese Tabelle hat bereits im Jahrgang 1904 Aufnahme gefunden, so daß man den Band 85 zur Hand nehmen muß, wenn man sich im Laufe des Studiums des Bandes 89, der im übrigen das Jahr 1905 vollständig behandelt, über den Bestand usw. an Lokomotiven unterrichten will. Das ist ein Mangel. Außerdem gehört natürlich eine so wichtige Tabelle, wie die über die Lokomotiven für 1905, nicht in den Band hinein, der sonst ausschließlich Nachrichten über das Jahr 1904 bringt und auf seiner Titelseite dies auch ausdrücklich verspricht.

Es ist schon vorher angedeutet worden, daß die größere Übersichtlichkeit des gesamten Tabellenwerkes ein Vorzug des Bandes 89 ist, daß dieser Vorteil aber nur durch einen sehr viel größeren Nachteil erreicht worden ist. Dieser Nachteil muß darin erblickt werden, daß die Staatsbahnen allesamt in einem Abschnitt behandelt werden, ohne Rücksicht auf ihre geographische Lage. Nun ist es aber einleuchtend, daß es bei einem Lande von der Ausdehnung des russischen Reiches außerordentlich bedenklich sein muß, so verschiedene Verhältnisse, wie sie in Europa und Asien, vielleicht sogar auch im Kaukasus obwalten, denen sich der Eisenbahnbetrieb anpassen muß und die ihrerseits bestimmend auf ihn einwirken, so miteinander zu verschmelzen, daß aus den Betriebsergebnissen Durchschnittszahlen gebildet werden. Eine Folge dieses neuesten Vorgehens ist es natürlich, daß die Vergleichsreihen unterbrochen sind, weil früher die Staatsbahnen in Europa von denjenigen in Asien gesondert behandelt worden sind. Nachdem sie jetzt gemeinsam in einem Abschnitt erscheinen und aus allen Staatsbahnen für die Betriebsergebnisse eine Schlußsumme gebildet wird, verschieben sich alle Betriebsergebnisse zuungunsten der Staatseisenbahnen, weil die zurzeit noch gänzlich unrentablen asiatischen Bahnen die an und für sich auch schon nicht glänzenden Betriebsergebnisse der in Europa und im Kaukasus

liegenden Staatsbahnen, die bisher zusammen behandelt worden sind, noch schlechter erscheinen lassen. Das kann ja auch gar nicht anders sein, wenn man in dem Bericht über das Jahr 1905 findet, daß von den sämtlichen Staatsbahnen vier einen Zuschuß zur Deckung der Ausgaben im Betrage von 42 043 047 Rbl. beanspruchten und davon auf die in Asien gelegenen Transbaikal-, Sibirische- und Ussuribahn 37 812 754 Rbl. kommen. Je größer das Eisenbahnnetz in Asien aber wird, desto größer wird voraussichtlich in den ersten zehn und mehr Jahren nach der Betriebseröffnung auch der Ausfall werden, und desto weniger werden die Durchschnittszahlen, die aus dem gesamten Staatseisenbahnbetrieb gefunden werden, einen Anhalt für eine zutreffende Beurteilung der Verhältnisse geben. Man denke nur an den Einfluß, den z. B. die Amurbahn mit ihren Einnahmeausfällen und übermäßig hohen Betriebskosten auf die Durchschnittszahlen, wie sie jetzt gebildet werden, ausüben muß. Die Aufgaben der Bahnen in Europa und Asien sind gar nicht die gleichen, deswegen wird auch schon bei den Unternehmungen in Asien auf Jahre hinaus mit einem Betriebsverlust gerechnet, während das in der Regel für das europäische Rußland doch nicht geschieht.

Ebenso ist eine Gegenüberstellung der Ergebnisse des Staatsbahnbetriebs in Rußland und den übrigen europäischen Kulturstaaten ziemlich unmöglich gemacht, weil die russischen Staatseisenbahnen europäische und asiatische Verhältnisse in einer Zahl erscheinen lassen, man also ganz ungleichartige Größen miteinander in Beziehung setzen müßte. Letzteres wäre ein unmittelbarer, erheblicher Nachteil für die Zentralinstanzen in Rußland, denen die Möglichkeit genommen wäre, die Früchte aus der mühevollen Arbeit, die mit der Zusammenstellung und Verarbeitung des umfangreichen Zahlenmaterials, wie es bereits in einer langen Reihe von Jahren zusammengetragen worden ist, zu ernten. Das gleiche bezieht sich aber auch auf alle Interessenten, die aus einem Vergleich nicht nur zu theoretischen Betrachtungen, sondern auch zu praktischer Belehrung kommen wollen, um daraus Hinweise zu gewinnen, ob und an welcher Stelle die bessernde Hand angelegt werden kann. Alles das ist aber natürlich nur in dem Falle möglich, daß vergleichbare Größen einander gegenübergestellt werden können. Bisher war dies angängig. Bleibt die Anordnung aber, wie sie für den Band 89 zum ersten Male gewählt worden ist, bestehen, so wird leider in Zukunft auf derartige Gegenüberstellungen verzichtet werden müssen, was in mancherlei Beziehung bedauerlich wäre.

Nach diesen kurzen Hinweisen, zu denen die anderweite Gruppierung des Zahlenmaterials Anlaß gab, möge nunmehr die übliche Berichterstattung in ihr Recht treten.

In den letzten beiden Jahrzehnten hat sich das russische Eisenbahnnetz im allgemeinen wie folgt entwickelt:

Am Schlusse des Jahres	umfaßte das gesamte russische Eisenbahnnetz Werst (= 1067 m)	Davon kamen auf die				Das Staatsbahn- netz wuchs um Werst
		Privat-		Staats-		
		Eisenbahnen				
		Werst	%	Werst	%	
1885 . .	24 003	21 102	87,8	2 901	12,2	2 863
1890 . .	27 238	19 231	70,6	8 007	29,4	5 082
1895 . .	33 105 (1 343)	12 702	38,4	20 403	61,6	12 396
1900 . .	50 007 (7 103)	15 929	31,8	34 078	68,2	13 675
1903 . .	55 329 (7 813)	18 472	33,4	36 857	66,6	224
1904 . .	56 614 (7 870)	19 079	33,7	37 535	66,3	678
1905 . .	58 101 (9 364)	19 198	33,0	38 903	67,0	1 368
1906 . .	60 456 (11 894)	19 400	32,1	41 056	67,9	2 153

Im Jahr 1906 sind die nachfolgend verzeichneten Haupt- und Nebenbahnen, sowie die gleichfalls aufgeführten zweiten Gleise für den Betrieb eröffnet worden:

A. neue Eisenbahnlinien und Zweigbahnen sind dem regelmäßigen Betrieb übergeben worden:

a) Staatsbahnen:

	Länge Werst:	Eröffnet am:
im europäischen Rußland (ohne Finnland):		
1. Obuchowo—Wologda (Nordbahn)	550	1. Januar
2. Swanka—Gostopolje („)	12	15. April
3. Andrejewzy—Ssjedlez (Weichselbahn)	176	25. „
4. Staryja Dorogi—Werchutino (Libau-Romnybahn).	18	20. Septbr.
5. Wologda—Wjätka (Nordbahn)	594	1. Dezbr.

zusammen 1 350 = 1 440 km.

im asiatischen Rußland:

1. Kubek—Taschkent (Taschkenter Bahn)	790	1. April
-------------------------------------------------	-----	----------

insgesamt Staatsbahnen 2 140 = 2 284 km.

b) Privatbahnen:

im europäischen Rußland:

1. Goroblagodatskaja—Nedeshdinski Fabrik (Bogoslower Bahn)	182	1. Septbr.
---------------------------------------------------------------	-----	------------

im asiatischen Rußland: keine

Staats- und Privateisenbahnen insgesamt 2 322 = 2 477 km.

Außerdem sind noch 33 Werst (= 35 km) Anschlußgleise erbaut worden und zwar 13 Werst (= 14 km) an Staatsbahnen, die für den all-

¹⁾ Die () Zahlen betreffen die Eisenbahnen im asiatischen Rußland.

gemeinen Verkehr bestimmt sind, und 20 Werst (= 21 km) an Privatbahnen, die ausschließlich dem Privatverkehr vorbehalten worden sind.

B. Auf bereits im Betriebe befindlichen Bahnen wurden zweite Gleise erbaut:

a) auf Staatsbahnen:

im europäischen Rußland:

	Länge Werst:	Eröffnet am:
1. Ssuchednew—Sagnansk (Weichselbahn)	18	2. Januar
2. Andrejewzy—Ssjedlez („)	176	25. April
3. Skarshisko—Ssuchodnew („)	8	1. Juli
4. Sagnansk—Kjelzy („)	15	1. „
5. Malkin—Warschau (Nord-Westbahn)	78	5. Oktober
6. Ssinelnikowo—Alexandrowsk (Südbahnen)	71	14. „
7. Makoschino—Bachmatsch (Libau-Romnybahn)	45	15. „
8. Kjelzy—Slawkow (Weichselbahn)	133	15. Novbr.
zusammen	544 = 581 km.	

im asiatischen Rußland: keine.

b) auf Privatbahnen: keine.

Am Schluß des Jahres 1906 waren im Bau begriffen:

A. für Rechnung der Staatseisenbahnverwaltung:

im europäischen Rußland:

1. Jekaterinenbahn:

Schirokowo—Zweigbahn (für den Güterverkehr, Mai 1902)¹⁾ 2 Werst

2. Libau—Romnybahn:

Werchutino—Mrjetschje 10 „

3. Permbahn:

Zweigbahn zum Hafen am Wjätkafluß¹⁾ 4 „

4. Süd-Ostbahnen:

Teilstrecke von der Werst 135 der Linie Chazepetowka—Swjerewo bis zur Station Lichaja 16 „

Zweigbahn von Bairak (Haltestelle der Kursk-Charkow-Ssewastopoler Bahn) zur Station Gorlowka 3 „

5. Bologoje-Polotzker Bahn:

Teilstrecke Bologoje—Ostaschkow (Mai 1906)¹⁾ 101 „

„ Ostaschkow—Polotzk (Güterverkehr Mai, Personenverkehr Juni)¹⁾ 328 „

6. Zweite Jekaterinenbahn:

die Brücke über den Dnjepr (Teilstrecke Kitschkass—Alexandrowsk)

¹⁾ Seit dem angegebenen Zeitpunkte für den zeitweiligen Verkehr eröffnet.

7. Moskauer Ringbahn:	
Ringbahn der Stadt Moskau	51 Werst
die Verbindungsbahnen	63 "
8. Perm-Jekaterinburger Bahn:	
Perm—Jekaterinburg	367 "
9. Polotzk-Ssjedlezer Bahn:	
Polotzk—Jekaman (doppelgleisig)	3 "
Jekaman—Andrejewzy (doppelgleisig; Oktober 1906) ¹⁾	405 "
Zweigbahnen bei den Stationen Bologoje, Welikije, Luki, Newel, Molodetschno, Mosty, Wolkowysk und Poletzk zusammen	20 "
Grodno—Mesty	58 "
10. Cherson-Nikolajewsker Bahn:	
Cherson—Nikolajewsk	60 "

zusammen 1 456 Werst
= 1 553 km

im asiatischen Rußland:

1. Sibirische Bahn:	
Sima—Polowina	137 Werst
2. Ssutschan-Kohlenbahn:	
von der Werst 30 zur Station Kongous, Station der Ussuribahn	75 "
von Kongous-Ssutschan (schmalspurig 0,851 saschen) Station der Ussuribahn	35 "
3. Uluchanlu-Dshulphaer Bahn:	
Uluchanlu—Nachitschewan (August 1905) ¹⁾	135 "
Nachitschewan—Dshulpha (November 1906) ¹⁾	43 "
<hr/>	
zusammen 425 Werst = 453 km.	

B. Für Rechnung von Privatgesellschaften:

im europäischen Rußland:

1. Warschau-Wiener Bahn:	
Anschlußgleis zur Kohlengrube Ignati (schmalspurig) .	9 Werst
von der Station Sombkowizy-Ssontschow (schmalspurig)	20 "
2. Moskau-Kasaner Bahn:	
Zweigbahn von Kindjakowka zum Hafen Ssimbirsk (Güterverkehr, Dezember 1900) ¹⁾	8 "
3. Moskau-Kiew-Woronesheser Bahn:	
Nawlja—Sepnowo (Sseredina Buda)	74 "
Chutor Michailowski—Tereschtschinskaja	42 "

¹⁾ Seit dem angegebenen Zeitpunkte für den zeitweiligen Verkehr eröffnet.

4. Gesellschaft für den Bau und Betrieb von Zufuhrbahnen im Weichselgebiet:	
Warschau—Ridimin (schmalspurig; August 1899) ¹⁾ . . .	18 Werst
5. St. Petersburg-Ssestrorjezker Bahn:	
von der Kolonnaer Chaussee—Flügow Perewlok (April 1904) ¹⁾	2 "
von Flügow Perewlok—Botkinstraße	3 "
6. Rjäsan-Uralsker Bahn:	
Teilstrecke Krasnikutt bis zur Ausweichestelle No. 16 (November 1906) ¹⁾	479 "
Ausweichestelle No. 16—Astrachan	38 "
Zweigbahn zum Hafen am Fluß Busan	2 "
7. Bogoslowsker Bahn:	
Zweigbahn zur Werchne-Turinsker Fabrik	2 "
	zusammen 697 Werst
im asiatischen Rußland:	
keine	
	insgesamt im europäischen und asiatischen Rußland 697 Werst = 743 km.

C. Für Rechnung der Militärverwaltung:	
Kowel—Wladimir Wolynski (17. August 1906) ¹⁾ . . .	55 Werst
Bersmein-Phirjusa-Phirjusaer Zufuhrweg (schmalspurig; 15. April 1906)	21 "
	zusammen 76 Werst = 81 km.

D. im Großfürstentum Finnland:	
a) für Rechnung des Großfürstentums:	
Elisenwar—Punkachar (Oktober 1906) ¹⁾	51 Werst
Punkachar—Neuschlot	26 "
b) für Rechnung Privater:	
Kjumi zur Fabrik Karchula (Mai 1900; schmalspurig) .	5 "
	zusammen 82 Werst = 87 km.

Es waren also überhaupt im Russischen Reiche im Bau 2 771 Werst
= 2 956 km.

Von diesen 2 771 Werst waren am 1. Januar 1907 1 657 Werst
= 1 767 km für den zeitweiligen Verkehr eröffnet worden.

¹⁾ Seit dem angegebenen Zeitpunkt für den zeitweiligen Verkehr eröffnet.

Stellt man das zahlenmäßige Ergebnis gegenüber, so findet man folgendes:

	1902	1903	1904	1905	1906
	Werst (= 1067 m)				
1. Dem Verkehr wurden übergeben neue Strecken:					
a) Staatsbahnen	856	—	567	107	1350
{ in Europa	—	25	—	1136	790
{ in Asien.					
b) Privatbahnen in Europa . .	159	640	600	105	182
c) im Großfürstentum Finnland	92	200	165	—	—
2. Zweite Gleise wurden gelegt:					
a) auf Staatsbahnen	18	91	50	119	544
{ in Europa	—	—	—	6	—
{ in Asien.					
b) „ Privatbahnen in Europa	—	108	—	7	—
c) im Großfürstentum Finnland	8	29	8	—	—
3. Im Bau begriffene neue Linien: für Rechnung:					
a) des Staates	2573	3044	2734	2839	1456
{ in Europa	2000	1989	2036	1097	425
{ in Asien.					
b) von Privatgesellschaften in Europa	1432	1091	1034	922	697
c) der Militärverwaltung	—	—	—	—	76
d) des Großfürstentums Finnland	290	170	82	82	82
4. Chinesische Ostbahn	2374	—	—	—	—

Daraus ergibt sich, daß die staatliche Bautätigkeit seit 1903 rapid zurückgegangen ist, nämlich

1903	von 5 033 Werst
1904	auf 4 770 „
1905	„ 3 936 „
1906 gar	„ 1 881 „ !

Das bedeutet einen Rückgang um 62,6 v. H.

Wenn man sich dagegen nach der Anzahl von Plänen, und häufig schon bis ins einzelne ausgearbeiteten Plänen, wie sie die Fach- und Tageszeitungen fortgehend in großer Zahl bringen, ein Bild von der Bautätigkeit machen wollte, so käme man unwillkürlich zu der Annahme, daß in Rußland an allen Ecken und Enden rüstig am Ausbau des Eisenbahnnetzes gearbeitet wird. Diese Auffassung wird aber gründlich zunichte gemacht, wenn man die vorstehende Aufstellung liest. Kaum ein

Drittel von dem, was vom Staate noch im Jahre 1903 unternommen wurde, wird im Jahr 1906 noch zu leisten beabsichtigt. Zudem findet ein Ausgleich durch die private Bautätigkeit nicht statt, wenngleich der Rückgang hier nicht so groß ist. Dieser auffallend geringen Bautätigkeit gegenüber regt sich aber der Wunsch nach neuen Verkehrswegen überall. Je weniger günstig die Lage von Handel und Industrie ist, desto größer ist der Wunsch, mit Hilfe guter und billiger Absatzmöglichkeiten den Wettbewerb aufrecht erhalten zu können. Diesem Bedürfnis wird zurzeit in Rußland sehr wenig Rechnung getragen, offenbar kann sich der Riese noch nicht von den schweren Schlägen erholen, die ihn im Osten seines großen Reichs getroffen haben. Ob unter diesen Umständen nicht doch diejenigen Recht behalten werden, die ihre Stimme gegen den Bau der Amurbahn erhoben haben, muß die Zukunft lehren. Eines ist aber wohl gewiß, daß Rußland neben den Milliarden für den fernen Osten kaum ebensoviel Geld für den Ausbau des europäischen Eisenbahnnetzes finden wird. Das Vorgehen beim geplanten Bau der Nord-Donetzbahn zeigt auch schon, daß man in Rußland wieder den Bau von Privatbahnen unter staatlicher Garantie zu unterstützen bereit ist. Damit kehrt man aber anscheinend wieder zu dem System, das vor etwa 20 Jahren verlassen wurde, zurück.

Ob damit dem Eisenbahnbau neuer Anstoß zuteil werden wird, läßt sich zurzeit schwer übersehen, denn auch mit Hilfe der staatlichen Garantie kann Geld leicht nur beschafft werden, wenn der Kredit fest steht, den der garantierende Staat in Anspruch nimmt. Soweit die Bedingungen für die Geldgewährung bei der Nord-Donetzbahn bekannt geworden sind, kann man unmöglich behaupten, daß die staatliche Garantie eine billige Geldbeschaffung ermöglicht hat.

1. Betriebsmittel und deren Leistungen.

Im Jahre 1905 waren in Rußland (außer Finnland, das im folgenden nicht berücksichtigt wird) Eisenbahnen vorhanden:

am Schlusse des Jahres	1896	1904	1905
	W e r s t		
die Länge der im Betrieb gewesenen Eisenbahnen	56 614	35 276	58 101
davon waren:			
zweigleisig	10 643	7 573	11 350
in Staatsbetrieb	37 535	22 827	38 903
„ Privatverwaltung	19 079	12 449	19 198

Auf diesen Bahnen fanden sich die nachfolgend verzeichneten Betriebsmittel:

Es waren vorhanden	am Schlusse des Jahres					
	1897 ¹⁾		1904		1905	
	im ganzen	auf 1 Werst	im ganzen	auf 1 Werst	im ganzen	auf 1 Werst
Lokomotiven	9 200	0,23	16 299	0,238	17 247	0,236
davon waren:						
Personenzuglokomotiven . . .	1 942	—	2 996	—	3 477	—
Lokomotiven für Personen- und Güterzugdienst						
Güterzuglokomotiven:						
3 achsige	3 310	—	3 744	—	3 693	—
4 "	3 442	—	8 731	—	8 565	—
5 "	170	—	—	—	581	—
6 "	70	—	—	—	352	—
andere Lokomotiven (Fairlie-lokomotiven usw.)	—	—	250	—	—	—
Tenderlokomotiven (Stationsdienst)	286	—	578	—	579	—
Von den überhaupt im Betriebe befindlichen Lokomotiven befanden sich:						
auf Staatsbahnen	—	—	12 056	—	12 977	—
auf Privatbahnen (ohne Bahnen örtlicher Bedeutung) . . .	—	—	4 001	0,235	4 029	0,236

Es waren vorhanden	am Schlusse des Jahres					
	1896		1904		1905	
	im ganzen	auf 1 Werst	im ganzen	auf 1 Werst	im ganzen	auf 1 Werst
Personenwagen	10 075	—	17 793	—	18 660	—
diese hatten Achsen . . .	30 900	0,23	56 804	1,04	59 804	1,08
davon waren, ausschließl. der Reservewagen:						
2 achsige Personenwagen . .	1 230	—	3 532	—	3 522	—
3 " "	6 752	—	7 307	—	7 740	—
4 " "	1 897	—	6 954	—	7 398	—
Sitzplätze	370 688	—	625 553	—	651 506	—

¹⁾ Über den Bestand an Lokomotiven für 1896 fehlen amtliche Zahlen.

Es waren vorhanden	am Schlusse des Jahres					
	1896		1904		1905	
	im ganzen	auf 1 Werst	im ganzen	auf 1 Werst	im ganzen	auf 1 Werst
Gepäckwagen	195 195	—	1 781	—	1 868	—
Güterwagen			362 345	—	1) 387 805	—
diese hatten Achsen . .	398 031	11,80	736 529	13,57	786 917	14,15
Tragfähigkeit der Güterwagen Pud	135 118 472	—	262 693 780	—	291 235 906	—
durchschn. Tragfähigkeit eines Güterwagens Pud	692,22	—	724,73	—	753	—
Postwagen	361	—	623	—	650	—

Die Güterwagen ordnet der Bericht dieses Mal auch nach ihrer Tragfähigkeit, dabei ergibt sich, daß vorhanden waren mit einer Tragfähigkeit

		auf den Staatsbahnen	auf den Privatbahnen	überhaupt	v. H.
bis 610	Pud (= 9 992 kg)	4 409	1 561	5 970	1,53
zu 610	" (= 9 992 ")	16 241	7 724	23 965	6,14
von 610— 750	" (= 9 992 — 12 285 ")	3 470	5 453	8 923	2,28
zu 750	" (= 12 285 ")	228 516	79 844	308 360	78,93
von 750— 900	" (= 12 285 — 14 742 ")	10 009	5 112	15 121	3,97
zu 900	" (= 14 742 ")	18 316	5 489	23 805	6,09
von 900—2000	" (= 14 742 — 32 760 ")	2 953	1 590	4 543	1,16

Danach ist der Güterwagen von 750 Pud Tragfähigkeit als der Normalwagen der russischen Eisenbahnen anzusehen.

Demgegenüber lassen sich für Deutschland die nachfolgenden Angaben machen, hier gab es:

	1903	auf 1 km	1904	auf 1 km	1905	auf 1 km
Lokomotiven	20 845	3,93	21 418	3,96	22 006	4,01
Personenwagen	42 143	—	43 394	—	44 924	—
diese hatten:						
Achsen	103 636	1,995	108 525	2,019	104 184	2,124
Sitz- und Stehplätze . .	1 944 635	—	2 020 593	—	2 103 646	—
Gepäck- und Güterwagen .	427 790	—	436 769	—	453 520	—
diese hatten Achsen .	871 840	16,49	891 348	16,53	926 062	16,91
Tragfähigkeit der Güterwagen t	5 327 928	—	5 498 819	—	5 788 492	—
Postwagen	2 361	—	2 351	—	2 467	—

1) Außerdem noch 2882 Reservewagen mit 6 010 Achsen.

Über die Leistungen der Betriebsmittel gibt nachstehende Tabelle Auskunft:

Leistungen der Betriebsmittel	1896	1904	1905
Zahl der gefahrenen Züge	1 785 489	3 701 434	3 615 612
diese Züge haben durchfahren Werst	190 160 693	346 156 858	341 334 436
Durchschnittlich kamen auf 1 Werst Bahnlänge geleistete Zugwerst:			
im Jahre	5 729	6 431	6 139
in 24 Stunden	15,69	17,67	17,00
Von allen Lokomotiven zusammen wurden gefahren Werst	266 047 731	481 821 953	488 036 991
Von dieser Gesamtleistung der Loko- motiven kamen auf:			
a) Verkehrszüge von großer und mitt- lerer Fahrgeschwindigkeit Werst	71 913 042	128 985 747	126 728 594
%	27,03	27,18	25,96
b) Verkehrszüge von geringer Fahr- geschwindigkeit. Werst	125 310 439	203 186 456	189 929 305
%	47,10	43,34	38,92
c) Militärzüge Werst	1 583 087	26 366 801	41 750 092
%	0,60	5,46	8,53
d) Dienstzüge Werst	6 583 244	12 451 560	11 535 000
%	2,47	2,58	2,36
im ganzen auf Züge Werst	205 389 812	370 990 564	369 948 991
%	77,20	79,00	75,77
davon wurden mit 2 Lokomotiven ge- fahren Werst	15 229 119	24 561 749	28 809 022
Ferner:			
a) ohne Züge, leertahrend Werst	10 283 138	21 751 705	24 026 494
b) im Reservedienst "	4 155 795	5 754 513	5 303 669
c) beim Rangierdienst "	46 218 986	83 325 176	88 757 837
überhaupt a + b + c "	60 657 919	110 831 396	118 088 000
%	22,80	22,99	22,71
Von sämtlichen Wagen wurden ge- leistet in Taus. Achsw.	10 819 074	19 514 485	18 900 322
Im Durchschnitt wurden über 1 Werst Bahnlänge gefahren im Jahre Achsen	346 876	363 620	344 010
Von der Gesamtzahl der geleisteten Wagenachswerst kamen:			
auf die Personen- und Postwagen %	17	19	22
" " Gepäck- und Güterwagen "	83	81	78

Leistungen der Betriebsmittel	1896	1904	1905
An Wagenachsen kamen im Mittel:			
auf einen Verkehrszug von großer und mittlerer Fahrgeschwindigkeit . .	33,14	32,97	32,60
auf einen Verkehrszug von geringer Fahrgeschwindigkeit	71,71	69,37	68,37
auf einen Militärzug	62,41	65,34	63,38
„ „ Dienstzug	30,27	—	—
„ sonstige Züge	50,51	51,72	60,72
durchschnittlich auf einen Zug . . .	56,80	56,37	55,37

Für Deutschland lassen sich die folgenden Zahlen gegenüberstellen:

	1896	1904	1905
1. gefahrene Züge Zahl	9 475 484	12 831 530	13 798 429
2. auf 1 km Betriebslänge kamen Züge im Jahre „	8 345	10 554	10 931
3. auf 1 km Betriebslänge kamen Züge in 24 Stunden „	22,86	28,92	29,93
4. von sämtlichen Zügen wurden Wagenachskm geleistet in Tausenden und zwar:	15 336 414	21 362 995	22 782 105
a) von den Personen- und Postwagen „	3 621 761	5 562 855	5 952 031
b) von den Gepäck- und Güterwagen in Tausenden	11 714 653	15 800 140	16 830 075
5. Wagenachsen kamen auf einen Güterzug durchschnittlich . . Anz.	72	65	66

Über die verhältnismäßig schnell fortschreitende Ausrüstung der Lokomotiven und Wagen mit durchgehender Bremsvorrichtung geben die nachfolgenden Aufzeichnungen im einzelnen nähere Auskunft:

Stand am Schlusse des Jahres		Lokomotiven					
		vor- handen	mit durchgehenden Bremsen sind ausgerüstet				
			über- haupt	davon nach den Systemen			
			Westing- house	Hardy	anderen		
Gesamtzahl ¹⁾		1902	14 326	4 168	3 643	215	310
		1904	15 811	7 636	6 694	32	910
		1905	16 732	9 898	8 814	—	1 084
davon besitzen die Bahnen:							
1	Baltische und Pleskau—Riga . .	Staat	308	215	213	—	2
2	Bjelgorod—Saumy	Privat	12	—	—	—	—
3	Warschau—Wien	"	360	265	29	—	236
4	Wladikawkas	"	816	448	310	—	138
5	Jekaterinen	Staat	1 296	1 131	1 128	—	3
6	Transkaukasus	"	559	482	482	—	—
7	Kursk—Charkow—Ssewastopol .	"	740	388	388	—	—
8	Ltbau—Romny	"	453	266	266	—	—
9	Lodz	Privat	6	6	6	—	—
10	Moskau—Brest	Staat	553	290	290	—	—
11	Moskau—Windau—Rybinsk . .	Privat	346	267	105	—	162
12	Moskau—Kasan	"	421	273	88	—	185
13	Moskau—Kiew—Woronesh . . .	"	386	215	157	—	58
14	Moskau—Kursk	Staat	323	239	239	—	—
	Moskau—Nishny-Nowgorod . .	"	277	182	182	—	—
15	Moskau—Jaroslawl	"	267	201	201	—	—
16	Nikolai	"	728	465	465	—	—
17	Perm	"	292	93	93	—	—
18	Poljessje	"	354	187	187	—	—
19	Weichsel	"	584	252	252	—	—
20	Riga—Orel	"	565	310	308	—	2
21	Rjäsan—Uralsk	Privat	753	234	169	—	65
22	Ssamara—Slatoust	Staat	516	304	304	—	—
23	St. Petersburg—Warschau . . .	"	614	359	270	—	89
24	Ssyssran—Wjäsma	"	457	217	209	—	8
25	Charkow—Nikolajew	"	492	447	447	—	—
26	Südost	Privat	775	155	85	—	70
27	Südwest	Staat	1 402	802	736	—	66
28	Transbaikal	"	263	92	92	—	—
29	Sibirische	"	1 022	800	800	—	—
30	Mittelasiatische	"	557	184	184	—	—
31	Ussuri	"	118	68	68	—	—
32	Taschkent	"	117	61	61	—	—

¹⁾ Nicht aufgenommen sind die Bahnen von örtlicher Bedeutung und die schmalspurigen Bahnen, mit Ausnahme der Warschau-Wiener Bahn.

Stand am Schlusse des Jahres		Personenwagen					
		vor- handen	mit Achsen	mit durchgehenden Bremsen ausgerüstet			
				Anzahl	mit ge- bremsten Achsen	außerdem nur mit Leitungs- röhren versehen	
Gesamtzahl		1902	16 239	51 931	10 726	34 718	4 988
		1904	17 505	55 849	12 658	40 837	5 763
		1905	16 362	58 809	13 953	45 300	4 470
davon besitzen die Bahnen:							
1	Baltische und Pleskau—Riga	Staat	641	2 048	479	1 340	168
2	Bjelgorod—Ssumy	Privat	14	54	17	63	—
3	Warschau—Wien	„	558	1 749	454	1 505	280
4	Wladikawkas	„	655	1 966	627	1 796	102
5	Jekaterinen	Staat	727	2 169	438	1 272	366
6	Transkaukasus	„	500	1 508	419	1 857	65
7	Kursk—Charkow—Ssewastopol	„	796	2 710	693	2 144	203
8	Libau—Romny	„	364	1 189	334	930	76
9	Lodz	Privat	65	176	15	44	—
10	Moskau—Brest	Staat	578	1 938	475	1 674	170
11	Moskau—Windau—Rybinsk	Privat	455	1 532	444	1 374	58
12	Moskau—Kasan	„	470	1 499	414	1 026	166
13	Moskau—Kiew—Woronesh	„	436	1 545	284	932	73
14	Moskau—Kursk	Staat	646	2 308	578	2 161	172
14	Moskau—Nishny-Nowgorod	„	337	1 021	206	610	180
15	Moskau—Jaroslawl	„	405	1 369	348	1 020	92
16	Nikolai	„	1 006	3 864	1 138	4 230	7
17	Perm	„	394	1 226	119	438	85
18	Poljessje	„	331	978	237	764	84
19	Welchsel	„	619	2 080	496	1 733	212
20	Riga—Orel	„	609	1 985	470	1 342	139
21	Rjasan—Uralsk	Privat	571	1 990	554	1 912	161
22	Ssamara—Slatoust	Staat	825	2 226	289	1 014	226
23	St. Petersburg—Warschau	„	745	2 541	736	2 188	—
24	Saysaran—Wjasma	„	481	1 511	391	1 327	147
25	Charkow—Nikolajew	„	549	1 782	381	1 390	184
26	Südost	Privat	968	2 967	410	1 320	346
27	Südwest	Staat	1 327	4 173	961	2 804	453
28	Transbaikal	„	500	1 385	347	1 388	172
29	Sibirische	„	1 150	3 244	764	2 665	—
30	Mittelasiatische	„	356	998	136	416	16
31	Ussuri	„	153	479	145	489	30
32	Taschkent	„	182	599	154	552	37

Stand am Schlusse des Jahres		Güterwagen					
		vor- handen in Tausenden	mit Achsen	davon mit durch- gehenden Brem- sen ausgerüstet Anzahl	mit ge- bremsten Achsen	außer- dem nur mit Leitungs- röhren versehen	
Gesamtzahl ¹⁾		1902	332,0	675,6	4 016	8 250	1 651
		1903	348,6	705,9	5 913	12 658	5 057
		1904	359,0	726,7	7 712	16 143	8 933
davon besitzen die Bahnen:							
1	Baltische und Pleskau—Riga	Staat	4 182	8 391	14	28	79
2	Bjelgorod—Ssumy	Privat	380	760	80	160	—
3	Warschau—Wien	"	12 856	26 071	21	42	137
4	Wladikawkas	"	16 162	33 713	19	38	16
5	Jekaterinen	Staat	31 162	64 896	74	148	245
6	Transkaukasus	"	13 593	28 224	6 149	12 900	3 602
7	Kursk—Charkow—Ssewastopol	"	19 312	38 656	5 002	10 004	69
8	Libau—Romny	"	10 644	21 294	20	40	61
9	Lodz	Privat	970	1 940	—	—	—
10	Moskau—Brest	Staat	7 047	14 894	89	178	20
11	Moskau—Windau—Rybinsk	Privat	10 749	21 516	28	56	91
12	Moskau—Kasan	"	13 333	26 946	47	134	731
13	Moskau—Kiew—Woronesh	"	7 793	15 611	1 133	2 266	—
14	Moskau—Kursk	Staat	7 234	14 518	84	168	151
	Moskau—Nishny-Nowgorod	"	7 937	15 880	33	66	48
15	Moskau—Jaroslawl	"	5 975	11 969	23	46	66
16	Nikolai	"	20 095	40 400	47	94	—
17	Perm	"	5 924	11 863	67	134	17
18	Poljessje	"	7 848	15 696	—	—	3
19	Weichsel	"	13 468	26 948	1 104	2 208	57
20	Riga—Orel	"	12 820	25 798	25	50	39
21	Rjasan—Uralsk	Privat	20 366	40 733	6	12	24
22	Ssamara—Slatoust	Staat	14 452	29 711	21	46	63
23	St. Petersburg—Warschau	"	9 902	19 856	128	274	375
24	Ssysran—Wjasma	"	10 516	21 034	17	34	38
25	Charkow—Nikolajew	"	12 041	24 093	2	4	—
26	Südost	Privat	21 318	42 642	—	—	—
27	Südwest	Staat	28 484	57 039	346	716	539
28	Transbaikal	"	6 745	13 490	2 110	4 220	3 443
29	Sibirische	"	18 076	36 998	543	1 400	788
30	Mittelasiatische	"	8 157	16 333	1 789	3 592	—
31	Ussuri	"	2 653	5 306	44	88	1 028
32	Taschkent	"	2 327	4 646	—	—	—

Über die Verwendung der Güterwagen gibt zum ersten Male eine Tabelle Auskunft, der die nachfolgenden Angaben entnommen werden können. Die Zahlen sind Durchschnittswerte, berechnet auf einen Monat (vgl. S. 1117 unten).

1		2	3	4	5
Laufende Nummer	Es waren Güterwagen vorhanden:				
	eigene	angemietete	im Austausch gebliebene	demnach überhaupt	
	auf allen Staats- und Privatbahnen	376 990	38 355	39 212	454 557
1	Baltische und Pleskau—Riga . .	4 126	—	110	4 236
2	Bjelgorod—Ssumy	378	—	12	390
3	Warschau—Wien	12 818	58	2 681	15 557
4	Wladikawkas	14 924	—	—	14 924
5	Jekaterinen	29 439	1 637	—	31 076
6	Transkaukasus	13 620	—	69	13 689
7	Kursk—Charkow—Ssewastopol .	19 770	1 047	891	21 708
8	Libau—Romny	10 640	69	363	11 072
9	Lodz	960	—	134	1 094
10	Moskau—Brest	7 044	—	421	7 465
11	Moskau—Windau—Rybinsk . .	10 976	123	123	11 222
12	Moskau—Kasan	13 002	33	1 128	14 163
13	Moskau—Kiew—Woronesh . . .	7 846	331	820	9 097
14	Moskau—Kursk	7 010	735	433	8 178
14	Moskau—Nishny-Nowgorod . .	7 652	32	696	8 380
15	Moskau—Jaroslawl	6 979	—	129	7 108
16	Nikolai	17 915	166	185	18 260
17	Perm	5 998	603	350	6 951
18	Poljessje	7 711	343	298	8 352
19	Weichsel	13 471	—	370	13 841
20	Riga—Orel	12 798	—	53	12 851
21	Rjasan—Uralsk	21 670	374	9 511	31 555
22	Ssamara—Slatoust	11 976	4 310	3 106	19 392
23	St. Petersburg—Warschau . . .	10 226	375	54	10 655
24	Ssyssran—Wjasma	10 473	3 247	185	13 905
25	Charkow—Nikolajew	11 745	70	71	11 886
26	Südost	21 261	1 424	7 720	30 405
27	Südwest	28 557	1 669	600	30 826
28	Transbaikal	5 763	6 001	3 162	14 926
29	Sibirische	16 458	15 320	5 537	37 315
30	Mittelasiatische	8 551	—	—	8 551
31	Ussuri	2 653	—	—	2 653
32	Taschkent	1 998	394	—	2 392

Laufende Nummer	1	6	7	8	9
		Es fanden Wagen			
		an fremde Bahnen vermietet	von fremden Bahnen im Austausch schuldig geblieben	beladen von der Nachbarbahn zur Weiterbeförderung nicht übernommen	zu Krankenwagen und zu anderen, nicht Betriebszwecken eingerichtet
	auf allen Staats- und Privatbahnen	45 750	40 462	5 854	10 235
1	Baltische und Pleskau—Riga . . .	557	54	—	8
2	Bjelgorod—Ssumy	33	13	7	2
3	Warschau—Wien	—	1 897	—	77
4	Wladikawkas	421	1 544	—	217
5	Jekaterinen	2 607	4 327	—	1 100
6	Transkaukasus	155	—	—	181
7	Kursk—Charkow—Ssewastopol .	3 381	1 840	—	657
8	Libau—Romny	2 034	479	—	853
9	Lodz	—	—	—	7
10	Moskau—Brest	1 275	156	—	93
11	Moskau—Windau—Rybinsk . .	588	103	13	419
12	Moskau—Kasan	260	306	—	881
13	Moskau—Kiew—Woronesh . . .	384	58	—	84
14	Moskau—Kursk	2 511	345	240	—
	Moskau—Nishny-Nowgorod . .	588	234	230	—
15	Moskau—Jaroslawl	1 145	—	—	43
16	Nikolai	2 898	212	200	35
17	Perm	289	538	—	57
18	Poljessje	1 003	103	—	55
19	Weichsel	698	322	—	1 280
20	Riga—Orel	2 183	365	76	172
21	Rjäsan—Uralsk	394	9 498	1 012	132
22	Ssamara—Slatoust	1 535	201	—	1 496
23	St. Petersburg—Warschau . . .	5	1 261	853	484
24	Ssysran—Wjäsma	1 815	3 445	364	—
25	Charkow—Nikolajew	1 420	658	—	—
26	Südost	629	9 245	—	244
27	Südwest	8 502	1 052	173	126
28	Transbaikal	486	—	—	1 263
29	Sibirische	5 052	1 495	2 696	98
30	Mittelasiatische	2 848	—	—	158
31	Ussuri	—	2	20	56
32	Taschkent	104	709	—	7

10	11	12	13	14	15
keine Verwendung weil				Somit standen dem Betrieb zur Verfügung	
in den Werkstätten befindlich	auf Neubau- strecken befindlich	für sie kein Bedarf vorhanden war	zusammen	überhaupt	auf eine Werst Betriebs- länge
28 989	—	8 513	141 780	312 777	5,69
401	—	50	1 070	3 166	3,35
1	—	18	74	316	2,15
962	—	331	3 267	12 290	17,48
700	—	—	2 882	12 042	5,16
1 892	—	433	10 359	20 717	7,57
742	—	—	1 078	12 611	8,22
1 537	—	—	7 865	14 343	8,57
781	21	64	4 232	6 840	5,56
56	—	179	242	852	11,50
797	—	29	2 350	5 115	5,00
840	112	37	2 112	9 100	8,57
863	—	—	2 310	11 853	5,73
375	152	767	1 770	7 327	3,13
421	—	—	3 517	4 661	9,23
427	—	—	1 479	6 901	13,07
623	—	—	1 811	5 297	5,90
1 930	—	—	5 275	12 985	14,22
313	—	441	1 638	5 313	2,57
687	—	67	1 915	6 437	4,47
590	244	145	3 279	10 562	6,19
897	—	—	3 693	9 158	6,27
1 419	821	1 075	14 351	17 204	4,77
1 312	—	1 439	5 983	13 409	10,93
1 296	—	—	3 899	6 756	4,40
505	594	—	6 723	7 182	5,44
822	—	—	2 900	8 986	6,63
1 592	—	259	11 969	18 436	5,63
1 638	—	741	12 235	18 591	4,51
1 449	—	—	3 198	11 723	6,99
1 955	—	206	11 502	25 813	7,30
785	—	1 050	4 841	3 710	1,57
164	—	1 040	1 232	1 371	1,64
179	—	142	1 141	1 251	1,37

Von den am Ende 1905 auf den Bahnen vorhandenen 18 660 Personen- und 650 Postwagen kommen auf:

Wagen	davon auf								
	überhaupt			Staatsbahnen			Privatbahnen		
	1903	1904	1905	1903	1904	1905	1903	1904	1905
kaiserliche Wagen	124	82	67	121	81	65	3	1	2
Salon-, Direktionswag. Wagen:	759	873	924	655	756	783	104	117	141
I. Klasse	1 317	1 374	1 422	987	1 015	1 053	330	359	369
I. und II. Klasse	1 029	1 122	1 152	705	760	782	324	362	370
II. Klasse	2 586	2 745	2 965	1 984	2 093	2 295	602	652	670
II. und III. Klasse	326	337	336	262	273	271	64	64	65
III. Klasse	7 709	8 052	8 582	5 682	5 942	6 422	2 027	2 110	2 160
I., II. u. III. Klasse	15	13	—	8	6	—	7	7	—
IV. Klasse	2 132	2 481	2 450	1 708	2 036	2 005	424	445	445
Außerdem Wagen:									
zur Reserve	314	317	326	120	123	132	194	194	194
für Gefangene	440	446	479	339	343	375	101	103	104
„ Sanitätszwecke	257	268	283	200	210	243	57	58	40
„ Postbeförderung	590	623	650	386	422	449	204	201	201

In diesen Wagen waren Sitzplätze vorhanden und zwar in der

		I.	II.	III.	IV.	Arre- stanten- wagen	Sanitäts- wagen (Betten)
		K l a s s e					
überhaupt	1903	39 644	105 811	362 511	80 181	16 850	866
	1904	41 771	113 533	376 736	93 513	17 219	710
	1905	42 877	119 533	398 703	90 905	18 412	610
davon:							
auf den Staatsbahnen	1903	28 603	78 248	263 625	62 803	13 263	652
	1904	29 618	82 197	273 738	75 285	13 498	588
	1905	30 468	86 879	294 036	72 677	14 641	488
auf den Privatbahnen	1903	11 041	27 563	98 886	17 378	3 587	214
	1904	12 153	31 336	102 998	18 228	3 721	122
	1905	12 409	32 142	104 667	18 228	3 771	122

Von dem gesamten Güterwagenpark waren:

	überhaupt					
	1903		1904		1905	
bedeckte Güterwagen . . .	234 394	237 926	257 375			
halbhohe „ . . .	18 241	17 532	17 434			
Plattformwagen	59 491	57 999	61 446			
Spezialwagen:						
Kesselwagen	22 564	23 347	25 317			
Rollböcke	2 804	4 686	2 970			
Wagen:						
für Langholz	5 096	6 429	6 397			
„ Pulver usw.	505	549	540			
zum Viehtransport . . .	1 223	1 328	1 290			
für andere Güter	8 448	12 549	15 036			

	davon auf					
	Staatsbahnen			Privatbahnen		
	1903	1904	1905	1903	1904	1905
bedeckte Güterwagen . .	171 028	173 815	189 431	63 366	64 111	67 944
halbhohe „	11 323	10 285	10 192	7 118	7 247	7 242
Plattformwagen	42 319	43 819	46 493	14 172	14 180	14 953
Spezialwagen:						
Kesselwagen	11 744	12 253	13 738	10 820	11 094	11 579
Rollböcke	2 483	4 358	2 642	321	328	328
Wagen:						
für Langholz	4 214	5 522	5 490	882	907	907
„ Pulver usw.	424	468	458	81	81	82
zum Viehtransport . . .	388	497	460	835	831	830
für andere Güter	7 162	10 937	13 287	1 286	1 612	1 749

Für Deutschland können die nachstehenden Zahlen mitgeteilt werden. Es waren vorhanden:

	überhaupt		
	1903	1904	1905
bedeckte Güterwagen . .	122 027	125 493	134 763
offene „	295 388	300 580	307 611

davon auf	Staatsbahnen			Privatbahnen		
	1903	1904	1905	1903	1904	1905
bedeckte Güterwagen . . .	116 194	119 084	128 349	5 833	6 414	6 414
offene „ . . .	284 989	290 227	297 270	10 399	10 353	10 341

Endlich sei kurz angeführt, daß den russischen Eisenbahnen ein Güterwagen im Durchschnitt kostete:

	Rubel	ergibt zum Kurse von 2,16 <i>M</i> <i>M</i>
überhaupt	1902 = 1 320	2 851
	1903 = 1 299	2 806
	1904 = 1 266	2 734
und zwar: den Staatsbahnen in Europa .	1902 = 1 248	2 696
	1903 = 1 247	2 694
	1904 = 1 246	2 692
den Staatsbahnen in Asien ¹⁾ .	1902 = 1 381	2 983
	1903 = 1 400	3 024
	1904 = 1 387	2 996
den Privatbahnen	1902 = 1 463	3 160
	1903 = 1 387	2 996
	1904 = 1 377	2 974

2. Heizmaterial der Lokomotiven.

Für die im Betrieb befindlichen Lokomotiven (vgl. S. 1116) ist an Heizmaterial gebraucht worden:

	1903	1904	1905
	in Tausenden Pud (1 Pud = 16,33 kg)		
Anthrazit	1 922	1 904	2 011
Steinkohlen	210 111	210 111	280 096
Briketts	451	134	41
Koks	1	—	—
Torf	346	490	745
Naphtha und Naphtharückstände	107 899	114 705	103 349
	in Tausenden Kubikfaden (1 Kubikfaden = 9,712 Kubikmeter)		
Holz	466	478	538
von dem vorbezeichneten Holz sind zum Anheizen der Loko- motiven im allgemeinen ver- wendet	29	32	35

¹⁾ Auf der mittelasiatischen Bahn steht ein Güterwagen zu Buch mit 1 579 Rubel (à 2,16 = 3 411 *M*).

Davon verwendeten die:

	Staatsbahnen			Privatbahnen		
	1903	1904	1905	1903	1904	1905
	in Tausenden Pud					
Anthrazit	74	—	—	1 848	1 904	2 011
Steinkohlen	186 719	200 446	235 685	23 391	39 335	44 311
Briketts	—	1	—	451	132	41
Koks	1	—	—	—	—	—
Torf	1	3	—	346	477	745
Naphtha und Naphtha- rückstände	58 537	64 507	60 538	49 361	50 198	42 812
	in Tausenden Kubikfaden					
Holz	368	395	430	97	84	108
von dem vorbezeich- neten Holz sind zum Anheizen der Loko- motiven verwendet .	25	27	30	5	5	5

Für Beschaffung des Heizmaterials wurden aufgewendet von den Bahnen in:

	in Tausenden Rubel					
	(1 Rubel = 2,16 <i>off</i>)					
Anthrazit	6	—	—	170	167	178
Steinkohlen	19 402	20 292	24 021	3 770	4 587	5 080
Briketts	—	—	—	90	29	11
Koks	—	—	—	—	—	—
Torf	—	2	—	35	47	69
Naphtha und Naphtha- rückstände	10 006	11 128	13 567	7 509	7 710	9 224
Holz	5 772	6 081	7 796	1 320	1 104	1 494
	oder in Kopeken (1 Kopeke = 2,16 <i>off</i>) für ein Pud (= 16,38 kg)					
Anthrazit	8	—	—	9	8	9
Steinkohlen	10	10	10	16	10	10
Naphtha und Naphtha- rückstände	17	17	22	15	15	22
	für 1 Kubikfaden (= 9,712 cbm)					
Holz	1 837	1 541	1 817	1 358	1 316	1 386

Für je 1 000 Lokomotivwerst wurden gebraucht:

Jahr	Staatsbahnen			Privatbahnen		
	Anthrazit und Steinkohlen	Naphtha u. Naphtharückstände	Holz	Anthrazit und Steinkohlen	Naphtha u. Naphtharückstände	Holz
	in Pud (= 16,38 kg)		in Kubikfaden (= 9,712 cbm)	in Pud (= 16,38 kg)		in Kubikfaden (= 9,712 cbm)
1903	1)	—	—	793	647	8,26
1904	909	749	7,26	1 103	650	8,36
1905	1 118	613	6,91	1 145	640	7,95

Was das Verhältnis des Heizwertes der einzelnen Heizmaterialien in Beziehung zu einem Kubikfaden Holz (d. h. gemischtes, Birken- und Kiefernholz) anlangt, so gibt der Bericht die folgenden Zahlen an, die besonders für das Jahr 1904 festgestellt worden sind.

Ein Kubikfaden Holz ist danach gleichwertig:

1902	1903	1904	1905	
70	70	71	70	Pud Naphtha und Naphtharückständen,
96	95	100	98	„ Briketts,
102	116	101	99	„ Koks,
107	106	106	106	„ Donezanthrazit,
101	100	109	109	„ englischer Kohle,
110	110	109	113	„ Donezkohle,
120	120	125	122	„ Uralsteinkohle,
130	129	129	129	„ polnischer Steinkohle,
129	125	133	129	„ schlesischer Steinkohle,
150	150	150	137	„ Tkwibul- (Kaukasus-) Steinkohle,
190	181	179	182	„ Moskauer Steinkohle,
229	224	222	225	„ Torf.

Russische Kohle wurde bezogen aus dem:

	1902	1903	1904	1905
	in Tausenden Pud (1 Pud = 16,38 kg)			
1. Donezgebiet:				
a) Anthrazit	11 346	10 627	10 750	11 187
b) Steinkohlen	145 808	155 724	168 097	173 071

1) Bei den Staatsbahnen fehlen die Angaben.

	1902	1903	1904	1905
	in Tausenden Pud (1 Pud = 16,38 kg)			
2. Moskauer Gebiet	6 357	6 453	6 925	6 909
3. Uralgebiet	13 757	12 642	17 094	18 233
4. Kubangebiet	29 262	33 279	50 130	siehe No. 7
5. Tkwibulgebiet	924	993	1 178	1 117
6. Polen	38 708	41 557	42 686	36 933
7. andere russische Bezugsquellen	—	—	—	77 255

Von den Gesamtausgaben des Betriebs kommen auf das Heizmaterial der Lokomotiven:

	im europäischen Rußland	im asiatischen Rußland
1903	43 682 233 Rbl. = 11,0 v. H.	4 398 347 Rbl. = 8,0 v. H.,
1904	41 947 462 „ = 11,0 „	6 198 480 „ = 8,0 „
1905	61 439 231 Rbl. = 7,11 v. H.	

3. Verkehr.

a) Über die Entwicklung des Personenverkehrs (ausschließlich des Verkehrs auf den Bahnen örtlicher Bedeutung) läßt sich folgendes mitteilen:

Jahr	Beförderte Personen in Tausenden	Durchfahrene Personen- werste	Durchschnittlich durchfuhr eine Person Werst (= 1067 m)	Jede Personen- wagenachse war durchschnittlich be- setzt mit Personen	Die vorhandenen Plätze sind ausgenutzt mit %
1896	68 348	8 065 261	118,00	4,67	38,53
1904	128 491	17 529 486	136,43	4,80	39,90
1905	122 431	18 244 814	149,02	4,81	40,64

Dagegen in Deutschland:

		Personenkm	Personenkm		
1903	957 948	22 508 046	23,49	4,69	—
1904	1 029 772	23 834 979	23,14	4,64	—
1905	1 115 978	25 632 074	22,97	4,66	—

Von diesen, auf sämtlichen Bahnen Rußlands beförderten Personen kommen auf die in Europa und Asien gelegenen Bahnen:

Jahr	Von den beförderten Personen kamen mit bezahlten Fahrkarten auf die				Vereinnahmt wurden 1)			
	I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	IV. Kl.	überhaupt Rubel (= 2,16 <i>Al</i>)	für die Werst Bahn- länge Rubel	von einem Rei- senden Kopeken (= 2,16 <i>Al</i>)	für eine Per- sonen- werst Kopeken
	in Tausenden							
1896	963	6 482	49 328	3 797	65 942 121	1 986,81	96,45	0,82
1904	1 457	13 053	94 679	8 825	105 873 402	1 973	89,71	0,82
1905	1 280	12 546	87 463	8 326	101 330 276	1 844	92,23	0,94

Demgegenüber wurden auf deutschen Bahnen befördert:

1903	3 422	85 107	530 922	323 833	588 997 293	11 447	0,62	2,62
1904	3 656	91 991	570 189	349 192	616 624 998	11 760	0,60	2,59
1905	3 901	99 046	613 486	384 499	660 890 297	12 375	0,59	2,58

Auf Fahrkarten zu ermäßigten Preisen und auf Freifahrtscheine wurden befördert:

	1896	1904	1905
	Anzahl		
a) Militär	4 266 490	9 704 522	11 841 964
b) Gefangene	459 560	506 705	465 811
c) Inhaber von Freifahrtscheinen	2 856 917	Angaben fehlen	
d) Viehbegleiter	195 443	265 349	258 178

b) Der Güterverkehr hat sich (1904 und 1905 einschließlich des Verkehrs auf den asiatischen Bahnen), wie folgt, entwickelt:

Jahr	Be- förderte Pud (16,38 kg) in Tausenden	Durch- fahrene Pud- werste	Durch- schnitt- lich ist 1 Pud be- fördert Werst (1067 m)	Die Trag- fähigkeit eines Güter- wagens ist aus- genutzt mit %	Auf 1 Wagen- achse kommen Pud (16,38 kg)	Vereinnahmt			
						über- haupt in Tau- senden Rubel (= 2,16 <i>Al</i>)	auf 1 Werst Kopeken (= 2,16 <i>Al</i>)	für 1 Pud Kopeken (= 2,16 <i>Al</i>)	für 1 Pud- werst Kopeken (= 2,16 <i>Al</i>)
1896	6 145 098	1 429 739 008	232,65	47,42	161,88	313 867	9 457	5,11	0,0270
1904	11 038 965	2 728 818 910	247,90	49,23	177,51	559 759	10 431	5,01	0,0205
1905	10 297 513	2 580 894 838	250,63	47,47	176,12	615 387	11 069	5,97	0,0238

1) Einschließlich der Personen, die zu ermäßigten Fahrpreisen und auf Militärfahrkarten befördert wurden.

In der vorstehend aufgeführten Gesamttransportmenge der Güter finden sich Gepäck, Stückgüter (einschließlich Eilgüter) und Vieh durch die folgenden Zahlen vertreten:

	im Jahre		
	1896	1904	1905
Gepäck Pud	13 950 926	20 808 772	21 383 850
Stückgüter (einschließl. Eilgüter) . „	38 912 887	Angaben fehlen	
Hunde Stück	77 862	138 221	129 105
Rindvieh „	1 863 814	3 175 681	2 975 588
Pferde „	202 591	416 731	354 040
Militärpferde „	196 832	1 071 940	962 853
Andere Tiere „	1 516 729	2 222 485	1 979 280
Militärgut Pud	16 331 088	138 137 401	196 606 753
Dienstgut „	903 594 302	2 154 921 895	1 942 358 218

Für Deutschland finden wir folgende Zahlenangaben:

	im Jahre		
	1896/97	1904	1905
Beförderte Tonnen . . . in Tausenden	270 628	387 518	422 453
Durchfahrene Tonnenkm „	26 672 089	38 780 373	41 936 250
Durchschnittlich ist 1 Tonne befördert km	98,56	100,07	99,17
Die Tragfähigkeit eines Güterwagens ist ausgenutzt mit . . . %	—	44,64	44,79
Auf eine beladene Wagenachse kommen t	3,82	4,12	4,18
Vereinnahmt wurden:			
überhaupt in Tausenden . . . „	1 041 790	1 429 042	1 539 163
auf 1 km „	22 718	26 761	28 294
„ 1 tkm „	3,91	3,69	3,64

4. Anlagekapital¹⁾ der Staats- und Privatbahnen.

	Zu Ende des Jahres		
	1903	1904	1905
	Rubel in Tausenden		
Aktien im Nennbetrage von	116 098	115 798	115 798
Obligationen im Nennbetrage von	4 152 145	4 218 021	4 186 074
zusammen Grund- und Ergänzungskapital in Aktien und Obligationen	4 268 243	4 338 819	4 301 872
Hierzu treten:			
a) die in das Grundkapital nicht eingerechneten, von der Regierung gezahlten Baudarlehen	1 316 853	1 381 185	1 595 578
b) Ausgaben, die auf die Betriebsausgaben der Eisenbahnen verrechnet wurden	82 381	83 307	—
c) Ausgaben, die aus dem Reserve- und Erneuerungsfonds und anderen Kapitalien der Bahnen bestritten sind	—	—	—
zusammen	5 667 477	5 798 311	5 897 450
Bei dem angegebenen Anlagekapital war der Staat in folgender Weise beteiligt:			
a) die Bürgschaft für Verzinsung und Tilgung war übernommen:			
für Aktien im Betrage von	33 498	33 498	33 498
für Obligationen im Betrage von	1 156 062	1 207 504	1 175 557
b) in den Händen der Regierung verbliebene (konsolidierte) Obligationen	2 914 017	2 929 636	2 929 636
c) Baudarlehen vom Staate	1 316 853	1 381 185	1 595 578
d) vom Staate gewährte, nicht rückzahlbare Unterstützungen	12 532	12 532	—
zusammen	5 432 962	5 564 355	5 734 269

1) Für den Bau der Bahnen in Asien ist von den vorstehend bezeichneten Kapitalien bis zum Schluß des Jahres 1904 verausgabt für die:

Sibirische Bahn	211 664 317 Rbl. oder für 1 Werst Bahnlänge 67 159 Rbl.
Transbaikal-Bahn	178 360 102 " " " 1 " " 106 230 "
Ussuri-Bahn	54 473 866 " " " 1 " " 65 160 "
Mittelasiatische Bahn	157 731 574 " " " 1 " " 66 469 "
Taschkenter Bahn	100 666 656 " " " 1 " " 77 496 "

Aus diesen Zahlungen, zuzüglich der Verzugszinsen, die die Eisenbahngesellschaften dem Staate zu zahlen haben, ist die Schuld allmählich angewachsen auf:

	Ende des Jahres		
	1903	1904	1905
	Kreditrubel in Tausenden		
a) für die von der Regierung auf Grund der Zinsbürgschaft geleisteten, von den Gesellschaften nicht zurückgezahlten Zinszahlungen für Aktien	31 317	37 601	42 478
b) für Verzinsung der in Händen der Regierung verbliebenen (konsolidierten) Obligationen	52 200	51 201	49 161
c) hierzu die von der Regierung den Gesellschaften gewährten Vorschüsse für Beschaffung von Bau- und Betriebsbedürfnissen	3 049	3 152	3 243
d) nicht gezahlte Pächte für überlassene Staatsbahnlinien	19 424	22 515	25 236
Gesamtbetrag der Schuld	106 080	114 469	120 118
Angeführt kann noch werden, daß die Privat-eisenbahngesellschaften verschiedene Rücklagen angesammelt haben, die am Schlusse des Jahres betragen:			
1. Betriebsfonds	31 389	32 778	33 539
2. Reserve- und Erneuerungsfonds	4 849	4 944	3 855
3. verschiedene Fonds, als Pensions-, Invaliden- usw.	35 296	38 654	—

5. Finanzielle Ergebnisse.

	1896	1904	1905
Roheinnahme (nach Abzug der auf dem Personen-, Gepäck- und Eilgutverkehr lastenden Staatssteuer):			
im ganzen Rubel	420 873 000	710 753 734	715 962 234
für 1 Werst Bahnlänge durchschnittlich „	12 681	13 244	13 031
„ 1 Zugwerst Kopek.	221	205	210
„ 1 Wagenachswerst „	3,59	3,61	3,58

	1896	1904	1905
Betriebsausgabe:			
im ganzen Rubel	244 140 000	493 638 752	552 893 222
für 1 Werst Bahnlänge durch- schnittlich "	7 356	9 198	10 063
„ 1 Zugwerst Kopek.	128	143	162
„ 1 Wagenachswerst "	2,26	2,53	2,93
Verhältnis der Betriebsausgabe zur Roheinnahme %			
	58,01	72	77
Überschuß:			
im ganzen Rubel	176 733 000	217 114 982	163 069 047
für 1 Werst Bahnlänge durch- schnittlich "	5 325	3 479	2 968

Schr bedenklich sind die Änderungen, die in dem Bande 89 im besonderen bei den Roheinnahmen der Vorjahre, also bis 1904 vorgenommen worden sind. Kleinere Änderungen sind in den Berichten fast alljährlich vorgekommen, ohne daß sie jedoch einen solchen Umfang hatten, daß dadurch die Spezialberechnungen (auf 1 Werst Bahnlänge, 1 Zugwerst usw.) berührt wurden. In diesem Jahrgange ist das aber anders. Die Einnahmen für das Jahr 1904 sind nachträglich um 30 402 501 Rbl. erhöht worden. Ein derartig hoher Betrag ändert natürlich alle Einzelausrechnungen. Auch die Betriebsausgaben sind geändert worden.

Es sind daher die Zahlen entsprechend berichtigt worden und zwar nur in den beiden vorstehenden Zusammenstellungen, die das Endergebnis des Betriebs aller Bahnen (ohne Zufuhrbahnen) enthalten. In allen übrigen Ausrechnungen und Zusammenstellungen sind schon die höheren Zahlen bei der Zusammenrechnung der Betriebsergebnisse der Staatsbahnen in Europa und Asien von der statistischen Abteilung in Rechnung gezogen worden.

	1903	1904	1905
a) Staatsbahnverwaltung:			
Roheinnahmen:			
im ganzen Rubel	479 506 811	501 719 255	512 418 855
für 1 Werst Bahnlänge durchschnittlich "	18 525	13 534	13 490
Betriebsausgaben:			
im ganzen "	332 843 449	363 648 353	416 034 246
für 1 Werst Bahnlänge durchschnittlich "	9 074	9 810	40 953
für 1 Zugwerst Kopek.	—	142	164
„ 1 Wagenachswerst "	—	2,56	2,79
Verhältnis der Betriebsausgaben zu den Roheinnahmen %	69	72	83
Überschuß:			
im ganzen Rubel	146 663 362	138 070 902	96 384 609
für 1 Werst Bahnlänge durchschnittlich "	3 181	3 721	2 537
b) Privatbahnverwaltung:			
Roheinnahmen:			
im ganzen Rubel	199 838 152	209 034 479	203 543 379
für 1 Werst Bahnlänge durchschnittlich "	12 301	12 595	12 004
Betriebsausgaben:			
im ganzen "	125 111 580	129 990 399	136 858 976
für 1 Werst Bahnlänge durchschnittlich "	7 624	7 833	8 070
für 1 Zugwerst Kopek.	143	144	157
„ 1 Wagenachswerst "	2,6	2,44	2,76
Verhältnis der Betriebsausgaben zu den Roheinnahmen %	63	62	68
Überschuß:			
im ganzen Rubel	74 726 572	79 044 080	66 684 403
für 1 Werst Bahnlänge durchschnittlich "	5 677	4 762	3 943

Nach Deckung der Zinsen des Anlagekapitals usw. ergab sich:

für das Jahr 1903 ein Überschuß von	5 949 487 Rbl.,
„ „ „ 1904 „ „ „	8 960 597 „
„ „ „ 1905 „ „ „	5 177 451 „

	Jahr	davon kommen auf die				
		Mittel- asiatische Bahn	Sibirische Bahn	Trans- baikal- Bahn	Ussuri- Bahn	Taschkent- Bahn
Betriebsausgaben:						
im ganzen . . . Rbl.	1903	11 919 598	26 197 680	12 197 680	4 600 549	—
	1904	13 117 698	36 370 715	25 088 563	4 858 432	—
	1905	13 108 131	46 072 166	54 119 818	5 617 643	3 781 353
für 1 Werst Bahn- länge durchschnitt- lich Rbl.	1903	5 046	8 317	8 551	5 556	—
	1904	5 557	11 590	16 838	5 812	—
	1905	5 552	14 682	34 059	6 718	4 962
für 1 Zugwerst . Kop.	1903	136	183	225	274	—
	1904	137	149	307	293	—
	1905	164	160	381	234	176
für 1 Wagenachs- werst Kop.	1903	2,38	2,55	7,38	6,31	—
	1904	2,38	2,44	5,01	6,85	—
	1905	3,38	2,51	6,21	4,78	3,76
Verhältnis der Betriebs- ausgaben zu den Roh- einnahmen . . . %						
	1903	77	107	133	176	—
	1904	74	172	425	225	—
	1905	93	101	280	195	88
Überschuß:						
im ganzen . . . Rbl.	1903	3 538 114	- 1739924	- 5909639	1 988 232	—
	1904	4 598 556	15234642	19180927	2 696 066	—
	1905	1 010 484	- 312 896	- 34768170	- 2 731 688	562 104
für 1 Werst Bahn- länge durchschnitt- lich Rbl.	1903	1 498	- 553	- 4 115	- 2 401	—
	1904	1 948	- 4 855	- 12 860	- 3 225	—
	1905	426	- 99	- 21 908	- 3 267	690

Nach Deckung der Zinsen des Anlagekapitals usw. ergab sich:

für das Jahr 1903 ein Ausfall von . . .	26 104 955 Rbl.,
„ „ „ 1904 „ „ „ . . .	56 153 490 „
„ „ „ 1905 „ „ „ . . .	64 173 477 „ .

Der erzielte Überschuß des gesamten Eisenbahnnetzes hat, wie folgt, Verwendung gefunden:

	1903	1904	1905
	Rubel (= 2,16 M)		
1. zu außerordentlichen Arbeiten und Beschaffungen, Einlagen in die Reservefonds, Belohnungen an Bedienstete u. dgl.	4 923 158	5 189 077	3 134 011
2. zu Zahlungen für das Grundkapital (Garantie usw.) und zu Vorschüssen für Rechnung des Obligationenkapitals . .	173 851 038	185 012 242	179 570 198
3. zu Zahlungen an die Reichskasse und zwar:			
a) für Abtragung von Schulden, die aus der Zinsbürgschaft herrühren . . .	3 164 999	5 149 197	435 505
b) für Anteile des Staates an den Einnahmen der Privatbahnen	2 430 576	2 665 139	—
4. zur Zahlung von Dividenden über die Zinsbürgschaft hinaus und ohne Rücksicht auf diese (hierin einbegriffen die Überschüsse der Staatsbahnen) . . .	46 262 042	28 781 148	21 972 345

Von der gesamten vorangegebenen Roheinnahme entstammen:

	1903	1904	1905
dem Personenverkehr:			
im ganzen Rubel	120 765 828	120 591 776	120 745 828
für 1 Werst Bahnlänge "	2 282	—	—
in Proz. der Gesamteinnahme %	17,78	17,72	17,6
dem Güterverkehr:			
im ganzen Rubel	502 917 423	500 442 449	516 330 903
für 1 Werst Bahnlänge "	8 557	8 350	7 632
in Proz. der Gesamteinnahme %	74,03	73,56	76,34
Im Durchschnitt wurde eingenommen:			
für 1 beförderten Reisenden . Kopek.	91,84	89,71	92,23
" 1 Personenwerst "	0,90	0,92	0,94
" 1 Pud befördertes Frachtgut "	5,37	5,27	5,29
" 1 Pudwerst "	1/47	1/49	1/47

Von den Ausgaben des gesamten Eisenbahnnetzes kamen auf:

	1903	1904	1905
Zentralverwaltung und örtliche Betriebsverwaltung:			
im ganzen Rubel	60 165 533	62 399 624	64 640 661
auf 1 Werst "	1 137	1 163	1 163
in Proz. der Gesamtausgabe. %	14,11	14,07	12,73
Bahnunterhaltung und Bewachung:			
im ganzen Rubel	100 192 496	103 760 470	111 403 139
auf 1 Werst "	1 893	1 933	2 026
in Proz. der Gesamtausgabe. %	23,99	23,39	21,94
Zugbeförderungsdienst und Betriebsmitteldienst:			
im ganzen Rubel	172 072 759	184 333 522	223 211 200
auf 1 Werst "	3 251	3 435	4 060
in Proz. der Gesamtausgabe. %	41,22	41,55	43,95
Verkehrs- und Telegraphendienst:			
im ganzen Rubel	85 096 901	93 135 184	108 599 187
auf 1 Werst "	1 608	1 735	1 975
in Proz. der Gesamtausgabe. %	20,38	20,99	21,38

Teilt man auch hier die Ausgaben nach Staats- und Privatbahnverwaltung, so findet man:

a) Staatsbahnverwaltung:

	1903	1904	1905
Zentralverwaltung und örtliche Betriebsverwaltung:			
im ganzen Rubel	41 788 336	43 283 161	45 244 757
auf 1 Werst "	1 139	1 168	1 168
in Proz. der Gesamtausgabe. %	13,82	13,40	11,88
Bahnunterhaltung und Bewachung:			
im ganzen Rubel	73 275 858	75 602 088	83 197 562
auf 1 Werst "	1 998	2 039	2 188
in Proz. der Gesamtausgabe. %	24,29	23,41	21,35

	1903	1904	1905
Zugbeförderungs- und Betriebsmitteldienst:			
im ganzen Rubel	125 930 469	136 531 916	170 918 963
auf 1 Werst "	3 406	3 683	4 469
in Proz. der Gesamtausgabe. %	41,60	42,26	44,89
Verkehrs- und Telegraphendienst:			
im ganzen Rubel	61 270 621	67 595 382	81 376 639
auf 1 Werst "	1 671	1 823	2 140
in Proz. der Gesamtausgabe. %	20,28	20,92	21,37

b) Privatbahnverwaltung:

	1903	1904	1905
Zentralverwaltung und örtliche Betriebsverwaltung:			
im ganzen Rubel	18 377 198	19 116 464	19 395 904
auf 1 Werst "	1 120	1 152	1 144
in Proz. der Gesamtausgabe. %	15,94	15,85	15,26
Bahnunterhaltung und Bewachung:			
im ganzen Rubel	26 916 637	28 158 382	28 205 577
auf 1 Werst "	1 640	1 437	1 663
in Proz. der Gesamtausgabe. %	23,35	23,35	22,11
Zugbeförderungs- und Betriebsmitteldienst:			
im ganzen Rubel	46 142 290	47 801 606	52 292 237
auf 1 Werst "	2 812	2 880	3 084
in Proz. der Gesamtausgabe. %	40,04	39,69	40,98
Verkehrs- und Telegraphendienst:			
im ganzen Rubel	23 826 281	25 539 802	27 222 548
auf 1 Werst "	1 452	1 539	1 605
in Proz. der Gesamtausgabe. %	20,67	21,18	21,42

c) Staatsbahnverwaltung in Asien:

	Jahr	davon kamen auf die				
		Mittel- asiatische Bahn	Sibirische Bahn	Trans- baikal- Bahn	Ussuri- Bahn	Taschkent- Bahn
Zentralverwaltung und örtliche Betriebs- verwaltung . Rbl.	1903	1 514 378	2 806 712	1 480 580	706 602	—
	1904	1 582 085	2 908 872	1 625 321	784 140	—
	1905	1 639 015	3 117 156	2 648 177	799 020	502 331
auf 1 Werst . . . "	1903	641	894	1 031	853	—
	1904	671	927	1 091	938	—
	1905	694	993	1 667	956	659
in Prozenten der Ge- samtausgabe . %	1903	15,17	12,60	15,12	17,24	—
	1904	14,43	9,23	11,13	18,27	—
	1905	14,30	6,34	5,97	16,24	14,64
Bahnunterhaltung und Bewachung . Rbl.	1903	2 975 710	5 172 710	2 766 499	1 351 627	—
	1904	2 747 245	6 565 612	2 925 567	1 405 401	—
	1905	2 973 433	10 273 000	5 682 050	1 473 807	1 000 335
auf 1 Werst . . . "	1903	1 260	1 648	1 927	1 632	—
	1904	1 164	2 092	1 963	1 681	—
	1905	1 259	3 274	3 576	1 763	1 313
in Prozenten der Ge- samtausgabe . %	1903	29,32	23,23	28,26	32,98	—
	1904	25,02	20,53	20,00	32,74	—
	1905	26,30	22,56	12,76	29,26	29,15
Zugbeförderungs- und Betriebsmittel- dienst . . . Rbl.	1903	3 945 145	10 353 058	3 574 572	1 263 528	—
	1904	4 885 500	17 010 303	6 411 708	1 322 810	—
	1905	4 956 772	25 631 125	25 653 453	1 773 771	1 211 772
auf 1 Werst . . . "	1903	1 670	3 299	2 489	1 526	—
	1904	2 069	5 421	4 323	1 582	—
	1905	2 099	8 168	16 165	2 121	1 589
in Prozenten der Ge- samtausgabe . %	1903	39,53	46,49	36,51	30,83	—
	1904	44,50	53,96	44,13	30,82	—
	1905	43,95	56,28	57,62	41,06	35,32
Verkehrs- und Tele- graphendienst Rbl.	1903	1 544 307	3 939 685	1 969 091	776 634	—
	1904	1 763 648	5 038 763	3 604 897	779 881	—
	1905	1 734 858	6 523 064	10 534 563	872 477	716 715
auf 1 Werst . . . "	1903	654	1 255	1 371	938	—
	1904	747	1 606	2 419	933	—
	1905	735	2 079	6 567	1 044	941
in Prozenten der Ge- samtausgabe . %	1903	15,43	17,68	20,11	18,95	—
	1904	16,06	15,38	21,70	18,17	—
	1905	15,33	14,32	23,66	17,74	20,89

Es betragen somit die Kosten der Verwaltung und Unterhaltung der Bahnen:

	1903	1904	1905
	R u b e l		
überhaupt	417 527 689	443 628 801	507 854 187
für 1 Werst Bahnlänge	7 899	8 266	9 238
„ 100 Zugwerst	127	128	149
„ 1000 Achswerst	22,93	22,73	26,87
und getrennt nach Staats- und Privatbahnen:			
überhaupt	Staatsbahnen:		
	a) in Europa	256 124 441	261 620 794
	b) „ Asien	46 140 843	61 391 753
	Privatbahnen	115 262 406	120 616 254
			380 737 921
für 1 Werst Bahnlänge	Staatsbahnen:		
	a) in Europa	8 858	8 946
	b) „ Asien	5 943	7 846
	Privatbahnen	7 023	7 268
			10 015
für 100 Zugwerst	Staatsbahnen:		
	a) in Europa	124	124
	b) „ Asien	136	140
	Privatbahnen	132	133
			150
für 1000 Achswerst	Staatsbahnen:		
	a) in Europa	22,39	22,51
	b) „ Asien	27,97	23,87
	Privatbahnen	22,53	22,66
			27,33
			25,59

6. Unfälle.

Die Zahl der Betriebsunfälle und solcher Unfälle, in deren Folge Menschen verletzt oder getötet worden sind, betrug (einschließlich der asiatischen Bahnen, aber ausschließlich der Bahnen von örtlicher Bedeutung) im Jahre 1905 im ganzen 18 608 (gegen 16 613 im Jahre 1904), und zwar kamen hiervon:

	1903	1904	1905
1. auf Entgleisungen	1384	1344	1585
2. „ Zusammenstöße	971	1058	1270
3. „ andere Betriebsereignisse . . .	2887	2507	2594
4. „ Unglücksfälle beim Betrieb, ohne daß ein Eisenbahnunglück vorkam	4792	5205	5887
5. „ Unglücksfälle außerhalb des Eisenbahnbetriebs	519	485	550
6. „ Unglücksfälle in den Werkstätten, Güterböden usw.	5105	4640	5001
7. „ Unfälle auf dem Gelände der Eisenbahn, die keine direkte Be- ziehung zum Betrieb haben . .	1271	1374	1721

Von der Gesamtzahl von Unglücksfällen kamen 11 336 (gegen 10 114 im Jahre 1904) auf Ereignisse, die unmittelbar mit dem Betrieb im Zusammenhang standen, während 7 272 (gegen 6 499 im Jahre 1904) Fälle sich in den Werkstätten, auf den Güterböden usw. zutrugen.

Im einzelnen läßt sich zu den Unfällen anführen, daß von den Entgleisungen vorkamen:

	1903	1904	1905
auf der freien Strecke	367	318	414
„ den Stationen	967	1026	1171
darunter war die Veranlassung:			
falsche Stellung der Weichen	438	479	462
„ „ „ Drehscheibe	4	4	—
Bruch einer Schiene	22	20	23
„ „ Achse	78	91	141
„ eines Radreifens	44	42	32
ungenügende Herstellung und Unter- haltung des Oberbaues	61	50	39
ungenügende Herstellung und Unter- haltung des Bahnkörpers und der Kunstbauten	7	7	7
fehlerhafte Weichen und Herzstücke	19	21	33

	1903	1904	1905
und zwar kamen von den Entgleisungen:			
a) auf Züge	763	745	935
b) „ einzelne Wagen und Maschinen beim Verschieben	571	598	650
Hierbei ist ein Schaden entstanden an dem Eigentum:			
der Eisenbahnen Rubel	881 940	667 236	776 130
von Privatpersonen „	11 915	62 016	36 617

Zusammenstöße fanden statt	1903	1904	1905
auf freier Strecke	66	64	95
„ Bahnhöfen	905	994	1 175
darunter war die Veranlassung:			
falsche Anordnungen des Stationspersonals	100	127	159
falsche Stellung der Weichen	155	166	207
Nichtbeachten der gegebenen Signale	73	105	109
nicht rechtzeitiges Bewegen des Zuges	52	66	67
Unvollkommenheit der Signalvorrichtung	—	47	—
übermäßig schnelle Einfahrt in die Station	15	9	28
und zwar kamen von den Zusammenstößen:			
a) auf Züge	449	531	704
b) „ einzelne Wagen und Maschinen beim Verschieben	522	527	566
Hierbei wurde ein Schaden verursacht an dem Eigentum:			
der Eisenbahnen Rubel	737 162	839 519	1 371 446
von Privatpersonen „	54 826	58 676	24 676

Andere Ereignisse, die mit dem Eisenbahnbetrieb im Zusammenhang stehen, fanden statt:

	1903	1904	1905
auf der freien Strecke	2 047	2 095	2 149
„ den Bahnhöfen	340	412	445
darunter war die Veranlassung:			
Überfahren einer Draisine	87	74	95
„ von Fuhrwerken	280	292	281
„ „ Rindvieh	580	625	553

	1903	1904	1905
Auffahren auf Gegenstände, die verbrecherischerweise auf die Schienen gelegt waren	105	79	94
Feuer im Zuge	66	112	156
Kesselexplosion	1	—	1
Achsbruch	94	74	82
Radreifenbruch	76	73	63
Zerreißen des Zuges	403	495	518
Hierbei wurde ein Schaden verursacht an dem Eigentum:			
der Eisenbahnen Rubel	71 035	86 569	100 343
von Privatpersonen "	28 166	30 336	51 336

Die sämtlichen 11 336 Unfälle, die in einem direkten Zusammenhang mit dem Betrieb standen, haben einen Schaden verursacht:

	1903	1904	1905
an dem Eigentum der Eisenbahnen . Rubel	1 690 137	1 593 324	2 247 919
" " " von Privatpersonen "	94 907	151 028	112 817

Über die Folgen der Unfälle kann noch berichtet werden:

	1896		1904		1905	
	ge-tötet	ver-letzt	ge-tötet	ver-letzt	ge-tötet	ver-letzt
Reisende wurden bei Bewegung der Züge	62	362	163	875	311	1562
davon bei Entgleisungen	20	138	10	78	63	228
" " Zusammenstößen			7	87	56	476
" " anderer Veranlassung			146	710	192	858
davon:						
ohne eigenes Verschulden	20	150	17	177	120	742
infolge eigener Schuld oder Unvorsichtigkeit	42	212	146	698	191	820
Es kamen auf:						
1 000 000 beförderte Reisende	0,90	5,30	1,27	6,31	2,51	12,70
1 000 000 Personenwerst	0,003	0,045	0,0096	0,0517	0,0170	0,0856
1 000 000 Zugwerst	0,33	1,90	0,47	2,53	0,91	4,57
1 000 000 Personenzugwerst	—	—	1,23	6,63	2,30	11,53

	1896		1904		1905	
	ge- tötet	ver- letzt	ge- tötet	ver- letzt	ge- tötet	ver- letzt
Eisenbahnbeamte u. Arbeiter						
wurden.	310	1 178	555	2 352	583	2 814
davon bei Entgleisungen . . .	8	84	10	78	27	207
„ „ Zusammenstößen . . .	8	118	12	219	19	219
„ beim Rangieren	84	397	128	811	154	918
„ bei anderer Veranlassung	210	579	405	1 244	383	1 221
davon:						
ohne eigenes Verschulden. . .	27	239	97	630	109	1 068
infolge eigener Schuld oder Un- vorsichtigkeit	283	939	458	1 722	474	1 746
Es kommen verunglückte Eisen- bahnbeamte und Arbeiter:						
auf 1 000 000 Zugwerst	1,63	6,19	1,60	6,79	1,71	8,25
„ 1 000 000 Lokomotivwerst. .	1,26	4,77	1,23	5,21	1,29	6,21
Unter den verunglückten Bedien- steten befanden sich:						
Lokomotivführer, Gehilfen der- selben und Heizer	21	168	26	403	37	576
Zugführer und Schaffner . . .	31	255	64	455	117	648
Weichensteller	34	124	44	226	46	241
beim Rangieren beschäftigte Per- sonen (Zugsteller und Wagen- schieber)	22	132	49	341	53	413
Bahnwärter	72	67	134	129	120	91
sonstige Bedienstete	130	432	238	798	210	845
Privatpersonen	531	641	1 112	1 269	1 217	1 480
davon:						
ohne eigenes Verschulden . .	27	33	37	59	40	77
durch eigene Schuld oder Un- vorsichtigkeit	504	608	1 075	1 210	1 177	1 403
Auf 1 000 000 Zugwerst kommen verunglückte sonstige Per- sonen.	2,79	3,37	3,21	3,67	3,57	4,34
Unter den verunglückten son- stigen Personen befanden sich Selbstmörder und solche, die Selbstmord versuchten. . . .	98	27	197	37	173	37

7. Beamte und Arbeiter.

	Beamte und ständige Arbeiter (von 1898 an einschl. asiatische Bahnen)					
	Z a h l			an Gehalt, Nebenbezügen und Lohn gezahlter Betrag Rubel (= 2,16 M)		
	1896	1904	1905	1896	1904	1905
Zentralverwaltung . .	8 048	14 914	14 913	7 065 718	12 708 627	12 790 564
Örtliche allgemeine Verwaltung	14 363	29 252	30 642	8 721 848	18 006 561	19 266 124
zusammen	22 411	44 166	45 555	15 787 566	30 715 188	32 056 688
Bahnunterhaltungs- u. Bewachungsdienst .	89 034	129 335	134 047	16 430 904	29 281 430	31 060 152
Telegraphendienst . .	} 92 058	174 358	186 831	32 644 782	65 355 868	72 476 902
Verkehrsdienst						
Zugförderungs- und Be- triebsmitteldienst .	39 161	76 096	76 300	22 977 010	46 517 078	47 016 186
im ganzen	242 664	423 955	442 733	87 840 262	171 869 564	182 609 931
auf 1 Werst	7,35	7,39	7,39	2 623	3 199	3 321
	T a g e a r b e i t e r (von 1898 an einschl. asiatische Bahnen)					
	Z a h l			an Lohn gezahlter Betrag R u b e l		
	1896	1904	1905	1896	1904	1905
Zentralverwaltung . .	41	315	210	12 978	37 215	30 992
Örtliche allgemeine Verwaltung	1 870	7 692	10 716	314 035	1 647 322	2 042 975
zusammen	1 911	8 007	10 926	327 013	1 684 537	2 073 967
Bahnunterhaltungs- u. Bewachungsdienst .	61 075	127 256	134 474	9 727 649	23 191 369	26 712 929
Telegraphendienst . .	} 10 502	13 634	15 730	1 773 358	2 282 172	2 920 735
Verkehrsdienst						
Zugförderungs- und Be- triebsmitteldienst .	74 942	139 071	147 334	22 806 686	45 354 130	56 594 419
im ganzen	148 430	287 968	308 461	34 634 706	72 512 208	88 302 050
auf 1 Werst	4,43	5,37	5,61	1 035	1 351	1 606

	Zusammen Beamte und Arbeiter					
	Zahl			gezahlter Betrag Rubel		
	1896	1904	1905	1896	1904	1905
Zentralverwaltung . .	8 089	15 229	15 123	7 078 696	12 745 842	12 821 556
Örtliche allgemeine Verwaltung . . .	16 233	36 944	41 358	9 035 883	19 653 883	21 309 096
zusammen . . .	24 322	52 173	56 481	16 114 579	32 399 725	34 130 655
Bahnunterhaltungs- u. Bewachungsdienst .	150 109	256 591	268 521	26 158 553	52 472 799	57 773 081
Telegraphendienst . .	102 560	187 992	202 561	34 418 140	67 638 040	75 397 640
Verkehrsdienst . . .						
Zugförderungs- und Be- triebsmitteldienst .	114 103	215 167	223 634	45 783 696	91 871 208	103 610 605
im ganzen . . .	391 094	711 923	751 197	122 474 968	244 381 772	270 911 981
auf 1 Werst . . .	11,68	13,26	13,66	3 472	4 550	4 928

a) Staatsbahnverwaltung in Europa:

	1903	1904	1905
Beamte und ständige Arbeiter	252 289	257 966	259 984
deren Gehalt nebst Neben- bezügen und Lohn . . . Rubel	101 187 173	102 157 083	102 072 139
Tagearbeiter	157 655	164 263	170 188
Lohn Rubel	39 459 359	40 874 169	42 477 495
Anzahl der Personen:			
im ganzen	409 944	422 229	430 172
auf 1 Werst	14,18	14,41	14,68
Betrag der Gehälter und Löhne:			
im ganzen Rubel	140 646 532	143 031 252	144 549 634
auf 1 Werst „	4 864	4 884	4 927

b) Staatsbahnverwaltung in Asien:

	1903	1904	1905
Beamte und ständige Arbeiter	41 905	54 322	63 412
deren Gehalt nebst Neben- bezügen und Lohn . . . Rubel	20 738 977	24 246 238	32 031 850
Tagearbeiter	35 190	50 797	62 073
Lohn Rubel	9 436 114	14 370 294	24 190 049
Anzahl der Personen:			
im ganzen	77 095	105 119	125 485
auf 1 Werst	9,93	13,43	13,44
Betrag der Gehälter und Löhne:			
im ganzen Rubel	30 175 091	38 616 532	56 221 899
auf 1 Werst "	3 887	4 935	6 022

c) Privatbahnverwaltung (ausschl. der Bahnen von örtlicher Bedeutung):

	1903	1904	1905
Beamte und ständige Arbeiter	112 710	111 666	119 337
deren Gehalt nebst Neben- bezügen und Lohn . . . Rubel	44 015 733	45 466 243	48 505 945
Tagearbeiter	69 296	72 908	76 203
Lohn Rubel	16 494 396	17 267 745	18 634 505
Anzahl der Personen:			
im ganzen	182 006	184 574	195 540
auf 1 Werst	11,20	11,12	11,53
Betrag der Gehälter und Löhne:			
im ganzen Rubel	60 510 129	62 733 988	67 140 450
auf 1 Werst "	3 725	3 780	3 971

Dr. Mertens.

Die Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen im Jahre 1907 im Vergleich zu der in den Jahren 1904, 1905 und 1906.

Von C. Thamer.

Im Anschluß an die bisherigen Veröffentlichungen (vergl. zuletzt Jahrgang 1907 S. 1331 ff.) werden hiermit die hauptsächlichsten Ergebnisse der Statistik der Güterbewegung auf den deutschen Eisenbahnen für das Jahr 1907 im Vergleich mit den drei Vorjahren dargestellt. Eine wesentliche Veränderung in dem Geltungsbereich der Statistik ist im Jahre 1907, abgesehen von dem Hinzutritt einiger Neubaustrecken und Nebenbahnen, nicht eingetreten.

1. Gesamtverkehr.

	1904	1905	1906	1907
	T o n n e n			
Der gesamte Güterverkehr umfaßte	298 421 575	316 511 307	344 223 864	359 152 174
Hiervon kamen auf den Verkehr:				
im Inland	254 639 495	273 155 023	295 547 649	306 485 727
mit dem Ausland	43 782 080	43 356 284	48 676 215	52 666 447
Von dem Inlandsverkehr blieben im engeren Lokalverkehr der einzelnen Verkehrsbezirke . .	102 911 866	113 651 950	122 502 899	126 796 287
und wurden im gegenseitigen Austausch der Verkehrsbezirke befördert	151 727 629	159 503 073	173 044 750	179 689 440
Vom Auslandsverkehr kamen:				
auf den direkten Verkehr zwischen Deutschland und dem Ausland	40 397 930	42 411 874	47 573 283	51 361 595

	1904	1905	1906	1907
	T o n n e n			
auf die Durchfuhr von Ausland zu Ausland	3 384 150	1) 944 410	1) 1 102 932	1) 1 304 852
Aus Deutschland ausgeführt wurden	23 475 331	24 584 955	28 442 093	30 355 776
Nach Deutschland eingeführt wurden	16 922 599	17 826 919	19 131 190	21 005 819
Bei Berücksichtigung des Umstandes, daß der Verkehr mit den Seehäfen zu einem großen Teil den Verkehr mit dem überseeischen Ausland darstellt, und daß der hier nachgewiesene Empfang mit der Eisenbahn sich vielfach als Ausfuhr aus Deutschland, der Versand mit der Eisenbahn sich als Einfuhr nach Deutschland charakterisiert, beträgt:				
der Wechselverkehr zwischen den deutschen Verkehrsbezirken (ohne die Seehäfen)	135 545 621	140 425 527	154 696 518	160 237 023
der Verkehr der deutschen Verkehrsbezirke (ohne die Seehäfen) mit dem Ausland (mit den Seehäfen):				
in der Ausfuhr:				
a) Versand des deutschen Binnenlandes nach dem Ausland	22 847 199	24 009 385	27 759 280	29 594 036
b) Empfang der Seehäfen aus dem deutschen Binnenland	9 387 586	9 110 951	10 596 589	10 768 346
zusammen	32 234 785	33 120 336	38 355 869	40 362 382
in der Einfuhr:				
a) Empfang des deutschen Binnenlandes aus dem Ausland	16 043 499	16 950 062	18 055 957	19 957 221
b) Versand der Seehäfen nach dem deutschen Binnenland	6 794 422	9 966 595	7 751 648	8 684 071
zusammen	22 837 921	26 916 657	25 807 605	28 641 292
die Durchfuhr von Ausland zu Ausland, sowie zwischen dem Ausland und den deutschen Seehäfen:				
a) Durchfuhr von Ausland zu Ausland	3 384 150	1) 944 410	1) 1 102 932	1) 1 304 852
b) Versand der Seehäfen nach dem Ausland	628 132	575 570	642 813	761 740
c) Empfang der Seehäfen aus dem Ausland	879 100	876 857	1 075 233	1 048 598
zusammen	4 891 382	2 396 837	2 820 978	3 115 190

1) Siehe Anmerkung auf S. 1165.

Soweit es ausführbar war, sind auf den folgenden Tabellen nach den Angaben des Kaiserlichen Statistischen Amtes Flächeninhalt, Bevölkerung und Länge der Eisenbahnstrecken der einzelnen Verkehrsbezirke ermittelt worden. Die Längenangaben für das Jahr 1907 sind der vom Reichs-Eisenbahn-Amt für 1906 aufgestellten Eisenbahnstatistik entnommen, unter Hinzurechnung des Zugangs nach dem Unterschied der Längen in den ebenfalls vom Reichs-Eisenbahn-Amt und von der Generaldirektion der königlich bayerischen Staatseisenbahnen aufgestellten Zusammenstellungen der Betriebseinnahmen; sie beziehen sich je nach dem Ablauf des Rechnungsjahres der einzelnen Bahnen auf den 31. März oder den 31. Dezember 1907.

Bei der Ermittlung des Gesamtverkehrs ist davon ausgegangen, daß dazu für jeden Bezirk 1. der Verkehr innerhalb des Bezirks, 2. der Versand über seine Grenzen hinaus und 3. die Einfuhr (Empfang) in den Bezirk zu rechnen ist. Bei den einzelnen Verkehrsbezirken ist daher der Versand und der Empfang im Verkehr mit den übrigen deutschen Verkehrsbezirken zum Gesamtverkehr gerechnet, während für ganz Deutschland diese Mengen sich als Verkehr im Bezirk darstellen, und daher nur der Versand oder der Empfang eingerechnet worden ist. Um jedoch den für die einzelnen Verkehrsbezirke berechneten Verhältniszahlen solche für ganz Deutschland gegenüberzustellen, die auf gleicher Grundlage berechnet und deshalb als Durchschnittszahlen zu betrachten sind, ist in der nachstehenden Nachweisung für Deutschland überhaupt in den oberen Zahlen der Versand und Empfang mitberücksichtigt. Die obere Reihe der Verhältniszahlen für Deutschland stellt den Verhältniszahlen der Verkehrsbezirke gegenüber den Durchschnitt dar.

Den Verhältniszahlen in Spalte 9, 13, 41, 45, 49 für 1907 ist in der Spalte Ordnungszahl die Ziffer beigesezt, die die einzelnen Provinzen und Verkehrsbezirke bei Ordnung von der kleinsten zur größten Zahl erhalten. Die Ziffern über dem Durchschnitt sind schräg gedruckt.

¹⁾ (Gehört zu S. 1164 oben.) Bis zum Jahre 1904 (einschl.) waren hier der Binnenverkehr der Wilhelm-Luxemburg-Bahn und Teile des Versandes der genannten Bahn nach Frankreich, Belgien und Holland, die nicht über deutsche Bahnstrecken geführt wurden, mitenthaltend.

1 Laufende Nummer	2 Bezeichnung der Verkehrsbezirke	3 Flächen- inhalt qkm	4 Ein- wohner- zahl am 1. De- zember 1905	5 Eisenbahnlänge Ende des Jahres			
				6 1904	7 1905	8 1906	9 1907
				Kilometer			
1	Provinzen Ost- u. Westpreußen	62 481	3 200 174	4 262,57	4 497,87	4 559,06	4 597,00
2	Ost- und westpreußische Häfen		471 748				
3	Provinz Pommern	30 107	1 375 604	2 009,01	2 000,01	2 154,85	2 154,85
4	Pommersche Häfen		308 722				
5	Mecklenburg	16 530	450 368	1 475,95	1 475,95	1 474,36	1 477,8
6	Rostock, Wismar, Lübeck, Kiel, Flensburg		383 985				
7	Provinz Schleswig-Holstein, Fürstentum Lübeck	19 793	1 373 584	1 573,16	1 573,71	1 586,85	1 644,9
8	Elbhäfen		1 044 125				
9	Weserhäfen	48 604	269 501	4 106,16	4 186,72	4 251,15	4 272,0
10	Emshäfen		40 575				
11	Prov. Hannover, Herzog. Olden- burg, Braunschweig, Lippe- Schaumburg, Kreis Rinteln und Pyrmont	28 954	3 654 187	2 129,53	2 222,40	2 282,58	2 341,0
12	Provinz Posen		1 986 637				
13	Reg.-Bez. Oppeln	13 212	2 035 601	1 488,28	1 512,15	1 520,72	1 520,7
14	Stadt Breslau	27 079	2 907 010	2 608,75	2 641,14	2 739,92	2 741,0
15	Reg.-Bez. Breslau und Liegnitz						
16	Berlin	89 899	2 040 148	3 841,34	3 891,10	3 895,78	3 916,6
17	Provinz Brandenburg	13 855	3 531 906	1 556,06	1 556,06	1 556,06	1 574,0
18	Reg.-Bez. Magdeburg, Herzogt. Anhalt		1 553 878				
19	Reg.-Bez. Merseburg u. Erfurt, Thüringische Staaten, Kreis Schmalkalden	26 314	3 297 565	3 119,16	3 143,63	3 171,71	3 226,6
20	Königreich Sachsen	14 993	4 508 601	2 533,46	2 545,31	2 607,31	2 618,0
21	Pr. Hessen-Nassau (ohne Kreise Rinteln und Schmalkalden), Oberhessen u. Kreis Weizlar	18 778	2 336 636	2 176,43	2 220,96	2 302,21	2 420,0
22	Ruhrrevier der Prov. Westfalen	1 673	1 410 518	597,74	606,32	606,32	606,30
24	Provinz Westfalen, Lippe-De- mold und Waldeck (Arosen)	20 804	2 403 110	2 456,18	2 556,83	2 631,31	2 631,3
23	Ruhrrevier der Rheinprovinz	1 975	1 532 027	696,83	696,83	696,83	696,83
25	Rheinprovinz rechts des Rheins (ohne Kreis Weizlar)	3 873	614 984	603,43	603,43	603,43	603,4
26	Rheinprovinz links des Rheins und Fürstentum Birkenfeld	18 386	3 382 101	2 443,45	2 548,95	2 575,97	2 627,50
27	Saarrevier	2 719	574 181	263,22	263,22	263,22	280,5
28	Ruhrort, Duisburg, Hochfeld	bei 23	321 457	(bei 23 angegeben)			
29	Lothringen	6 224	615 730	698,03	698,03	698,03	698,0
30	Elsaß	8 287	1 198 774	1 048,55	1 053,55	1 048,55	1 049,5
31	Pfalz (ohne Ludwigshafen)	5 937	813 665	729,36	729,36	729,36	770,0
32	Großh. Hessen (o. Oberhessen)	4 393	912 420	894,05	911,09	930,66	930,6
33	Großh. Baden (ohne Mannheim)	15 081	1 835 121	1 927,32	1 955,31	1 987,77	1 987,7
34	Mannheim und Ludwigshafen		234 775				
35	Königreich Württemberg und Hohenzollern	20 647	2 370 461	1 884,72	1 884,72	1 923,16	1 940,8
36	Königr. Bayern r. d. Rheins	69 926	5 638 539	6 554,85	6 672,80	6 751,79	6 751,7
überhaupt		540 521	60 641 278	53 678,15	54 657,31	55 550,15	56 081,12

Auf je 100 qkm Flächeninhalt kommen Eisenbahnen					Auf je 10000 Einwohner kommen Eisenbahnen					Laufende Nummer
Ordnungs- zahl	1904	1905	1906	1907	Ordnungs- zahl	1904	1905	1906	1907	
	Kilometer					Kilometer				
2	6,32	7,20	7,30	7,35	24	11,98	12,64	12,76	12,51	1
1	6,67	6,67	7,15	7,15	25	12,23	12,28	12,93	12,73	2
6	8,93	8,93	8,92	8,94	26	15,31	15,31	17,66	17,70	3
4	7,95	7,95	8,02	8,31	5	7,50	7,50	6,56	6,80	4
5	8,15	8,61	8,75	8,79	18	11,31	11,53	10,40	10,77	5
3	7,36	7,68	7,85	8,09	22	11,28	11,77	11,49	11,78	6
13	11,27	11,45	11,52	11,52	7	7,97	8,91	7,47	7,47	7
10	9,63	9,75	10,12	10,12	11	9,32	9,42	9,24	9,33	8
9	9,63	9,75	9,76	9,82	6	7,69	7,79	6,99	7,08	9
17	11,23	11,23	11,23	12,30	21	10,42	10,42	10,68	11,42	10
14	11,35	11,95	12,06	12,35	14	10,02	10,10	9,60	9,73	11
23	16,89	16,97	17,40	17,46	4	6,03	6,13	5,78	5,81	12
15	11,59	11,89	12,26	12,38	17	10,03	10,24	9,85	10,35	13
26	35,73	36,24	36,24	36,24	1	4,68	4,80	4,33	4,30	14
18	11,31	12,29	12,66	12,65	19	11,69	12,17	10,96	10,96	15
25	35,28	35,28	35,28	35,28	2	3,87	3,87	4,55	4,55	16
22	15,58	15,58	15,58	15,59	15	11,37	11,37	9,81	9,39	17
21	18,28	13,84	14,67	14,29	8	8,37	8,73	7,96	7,77	18
11	9,68	9,68	9,68	10,35	3	5,29	5,29	4,38	4,38	19
12	11,22	11,22	11,22	(bei 23 berechnet)	20	13,70	13,70	11,33	11,33	20
16	12,66	12,72	13,37	12,67	10	8,92	9,02	9,58	8,76	21
19	12,25	12,28	12,28	12,98	12	9,14	9,14	8,96	9,47	22
24	20,34	20,73	21,18	21,18	16	10,90	11,10	10,20	10,19	23
20	12,78	12,97	13,13	13,22	13	10,14	10,29	9,55	9,55	24
7	9,13	9,13	9,31	9,40	9	8,44	8,44	8,06	8,19	25
8	9,37	9,54	9,65	9,65	23	12,27	12,48	11,28	11,97	26
	9,93	10,11	10,28	10,38		9,53	9,70	9,16	9,25	27

1 Laufende Nummer	2 Bezeichnung der Verkehrsbezirke	3 Flächen- inhalt qkm	4 Ein- wohner- zahl am 1. De- zember 1905	17 18 19 20 innerhalb des Verkehrsbezirkes Tonnen			
				Mit			
				1904	1905	1906	1907
1	Provinzen Ost- u. Westpreußen	62 481	3 200 174	2 145 348	2 568 263	2 403 731	2 432 744
2	Ost- und westpreußische Häfen		471 748	96 381	113 594	128 238	229 629
3	Provinz Pommern	30 107	1 375 604	941 765	1 177 223	1 285 951	1 351 414
4	Pommersche Häfen		308 722	14 526	24 807	30 413	24 114
5	Mecklenburg	16 539	450 368	686 858	858 258	823 973	733 273
6	Rostock, Wismar, Lübeck, Kiel, Flensburg		383 985	35 674	36 277	39 897	41 539
7	Provinz Schleswig-Holstein, Fürstentum Lübeck	19 793	1 373 584	829 835	889 749	880 521	1 081 554
8	Elbhäfen	48 604	1 044 125	119 258	145 713	162 563	189 138
9	Weserhäfen		269 301	191 081	214 944	225 146	270 528
10	Emshäfen		40 575	14 029	175 026	17 912	21 497
11	Prov. Hannover, Herzog. Olden- burg, Braunschweig, Lippe- Schaumburg, Kreis Rinteln und Pyrmont		3 654 187	6 442 197	7 463 470	7 791 041	7 975 284
12	Provinz Posen	28 954	1 986 637	2 067 887	2 654 445	2 853 425	2 909 902
13	Reg.-Bez. Oppeln	13 212	2 035 601	6 846 152	7 743 435	8 218 753	8 644 522
14	Stadt Breslau	27 079	2 907 010	29 310	38 453	56 423	50 870
15	Reg.-Bez. Breslau und Liegnitz		4 706 388	5 718 024	7 007 747	6 216 605	
16	Berlin	39 899	2 040 148	276 455	350 758	368 414	434 750
17	Provinz Brandenburg		3 531 906	4 479 776	5 296 465	5 574 049	6 091 085
18	Reg.-Bez. Magdeburg, Herzogt. Anhalt	13 855	1 553 878	6 332 006	7 314 747	7 549 266	7 543 391
19	Reg.-Bez. Merseburg u. Erfurt, Thüringische Staaten, Kreis Schmalkalden	26 314	3 297 565	7 482 004	8 339 539	8 999 034	9 739 823
20	Königreich Sachsen	14 993	4 508 601	9 119 041	9 884 904	10 473 467	10 818 440
21	Pr. Hessen-Nassau (ohne Kreise Rinteln und Schmalkalden), Oberhessen u. Kreis Wetzlar	18 778	2 336 636	3 501 551	3 830 732	4 242 385	4 471 637
22	Ruhrrevier der Prov. Westfalen	1 673	1 410 518	9 586 470	9 912 692	11 172 849	11 754 521
24	Provinz Westfalen, Lippe-Dei- mold und Waldeck (Arolsen)	20 804	2 403 110	1 976 363	2 110 568	2 345 969	2 630 204
23	Ruhrrevier der Rheinprovinz	1 975	1 532 027	6 096 208	6 303 123	6 926 594	6 935 107
25	Rheinprovinz rechts des Rheins (ohne Kreis Wetzlar)	3 873	614 984	987 983	1 062 012	1 387 373	1 363 366
26	Rheinprovinz links des Rheins und Fürstentum Birkfeld	18 386	3 382 101	5 968 332	6 232 340	6 728 442	7 436 263
27	Saarrevier	2 719	574 181	3 334 057	3 548 815	3 683 137	3 486 140
28	Ruhrort, Duisburg, Hochofen	(bei 23)	321 457	385 882	520 494	575 639	556 490
29	Lothringen	6 221	615 790	2 868 656	2 787 908	3 116 126	3 069 021
30	Elsaß	8 287	1 198 774	1 426 220	1 499 608	1 618 089	1 536 246
31	Pfalz (ohne Ludwigshafen)	5 937	813 665	926 208	968 415	930 670	955 089
32	Großh. Hessen (o. Oberhessen)	4 393	912 420	1 271 333	1 284 154	1 379 018	1 469 507
33	Großh. Baden (ohne Mannheim)	16 081	1 848 121	2 375 189	2 481 113	2 541 601	2 632 857
34	Mannheim und Ludwigshafen		234 775	169 414	206 296	216 199	302 303
35	Königreich Württemberg und Hohenzollern	20 647	2 370 461	2 508 721	2 649 861	2 970 420	2 955 856
36	Königr. Bayern r. d. Rheins	69 926	5 638 539	6 673 358	7 242 725	7 776 424	8 441 581
	überhaupt	540 521	60 641 278	102 911 866	113 651 950	122 502 899	126 796 287

21	22	23	24	25	26	27	28	1
der Eisenbahn wurden befördert								
Inlandsverkehr								
Versand der Verkehrsbezirke nach dem Inland				Empfang der Verkehrsbezirke von dem Inland				Laufende Nummer
1904	1905	1906	1907	1904	1905	1906	1907	
Tonnen				Tonnen				
1 445 814	1 571 795	1 893 359	1 722 099	2 692 173	2 844 495	3 422 229	3 734 213	1
1 177 995	1 199 564	1 342 850	1 556 368	1 182 478	1 237 785	1 462 352	1 377 022	2
1 143 993	1 316 846	1 391 500	1 434 181	1 745 166	1 953 840	2 238 470	2 330 249	3
935 667	938 042	1 194 077	1 194 440	1 158 376	1 061 201	1 190 471	1 181 910	4
648 913	619 936	685 366	679 578	986 555	1 057 756	1 126 078	1 173 084	5
877 347	943 119	1 031 083	1 064 607	1 224 850	1 175 265	1 372 056	1 568 827	6
519 558	545 664	675 532	755 615	1 600 246	1 697 637	1 913 344	2 156 435	7
2 337 369	2 452 115	2 454 921	2 960 473	3 649 034	3 504 694	4 113 466	4 187 477	8
1 375 250	1 527 682	1 620 844	1 759 400	1 851 263	1 827 655	2 129 797	2 127 361	9
90 794	2 906 073	107 868	148 783	321 585	304 351	328 447	325 749	10
5 572 864	5 712 894	6 191 478	6 268 465	7 915 279	9 842 050	9 792 610	7 218 803	11
1 397 854	1 286 010	1 627 353	1 866 416	3 306 121	3 549 505	3 721 288	4 078 288	12
11 233 480	11 782 964	12 229 872	13 253 733	1 692 893	1 735 743	1 898 589	2 060 784	13
629 636	642 944	729 411	720 982	2 416 088	2 315 584	2 552 467	2 484 294	14
4 393 796	4 626 815	5 027 818	5 132 817	4 034 604	4 234 291	4 109 539	4 830 439	15
1 635 462	1 860 803	2 049 961	2 177 239	7 663 811	7 712 045	8 463 648	7 665 392	16
6 169 327	6 429 132	7 055 800	6 471 967	5 678 047	6 462 143	7 111 375	7 502 543	17
4 605 037	4 599 997	5 081 211	5 431 131	4 292 510	4 509 606	4 926 298	4 970 346	18
6 935 918	7 221 129	7 937 797	8 427 822	5 627 067	5 849 292	6 524 662	7 157 527	19
3 382 328	3 595 524	4 169 661	4 193 839	7 145 755	6 968 034	7 544 468	8 079 644	20
3 472 163	3 688 483	4 229 478	4 495 843	5 274 804	5 639 260	6 054 683	6 259 872	21
30 647 730	30 592 073	34 680 935	33 983 987	8 727 639	9 609 258	10 821 718	11 297 070	22
3 678 645	4 136 092	4 458 066	5 661 475	6 631 741	8 778 255	7 958 605	8 777 139	24
17 122 759	16 312 682	18 535 067	19 089 772	10 490 453	10 434 474	11 703 642	12 630 390	23
4 056 079	4 572 412	5 279 415	5 543 193	4 928 272	5 217 389	6 334 804	6 612 468	25
4 931 705	5 359 488	6 075 680	6 888 639	8 173 101	8 434 963	10 054 652	11 380 719	26
5 728 316	6 043 265	6 239 894	5 900 007	3 673 091	4 023 051	4 632 626	5 038 124	27
4 952 224	5 430 747	5 693 405	5 774 795	14 072 653	13 103 987	13 497 872	13 403 575	28
5 753 026	6 149 742	7 254 400	7 597 766	3 679 890	3 775 753	4 000 913	4 058 814	29
687 462	764 426	788 719	753 511	1 783 982	1 684 304	1 778 404	2 097 909	30
1 867 121	1 917 097	2 015 797	2 120 383	2 047 091	2 208 119	2 210 827	2 301 385	31
2 126 200	2 189 338	2 330 238	2 581 501	1 990 377	2 088 068	2 259 082	2 416 617	32
2 079 272	2 213 154	2 204 655	2 676 540	3 448 945	3 446 413	3 631 711	3 777 969	33
2 946 633	3 062 755	3 122 337	3 529 327	1 428 891	1 534 845	1 776 960	1 951 986	34
1 393 501	1 409 769	1 474 371	1 589 405	3 603 096	3 762 213	4 025 639	4 528 022	35
3 776 390	3 882 502	4 134 531	4 283 341	5 589 702	5 919 749	6 360 988	6 946 994	36
151 727 629	159 503 073	173 044 750	179 689 440	151 727 629	159 503 073	173 044 750	179 689 440	

1 Laufende Nummer	2 Bezeichnung der Verkehrsbezirke	3 Flächen- inhalt qkm	4 Ein- wohner- zahl am 1. De- zember 1905	29	30	31	32
				Auslands			
				Versand nach dem Ausland			
				1904	1905	1906	1907
T o n n e n							
1	Provinzen Ost- u. Westpreußen	62 481	3 200 174	72 847	107 857	128 789	119 322
2	Ost- und westpreußische Häfen		471 748	163 996	154 258	183 289	193 339
3	Provinz Pommern	30 107	1 375 604	14 755	11 372	12 792	11 266
4	Pommersche Häfen		308 722	168 283	171 407	229 167	250 738
5	Mecklenburg	16 530	450 368	2 216	1 278	3 494	4 218
6	Rostock, Wismar, Lübeck, Kiel, Flensburg		383 985	11 508	13 362	14 704	18 185
7	Provinz Schleswig-Holstein, Fürstentum Lübeck		19 793	1 373 584	16 304	24 267	29 741	18 172
8	Elbhäfen	48 604	1 044 125	161 209	109 450	129 804	149 439
9	Weserhäfen		269 301	120 224	125 933	133 626	149 339
10	Emshäfen		40 575	2 912	1 160	1 223	700
11	Prov. Hannover, Herzog. Olden- burg, Braunschweig, Lippe- Schaumburg, Kreis Rinteln und Pyrmont	28 954	3 654 187	131 481	160 812	152 348	172 563
12	Provinz Posen	13 212	1 986 637	44 095	48 609	46 917	33 840
13	Reg.-Bez. Oppeln	27 079	2 035 601	5 573 054	6 051 186	6 533 286	8 277 452
14	Stadt Breslau		2 907 010	29 711	39 276	39 055	57 961
15	Reg.-Bez. Breslau und Liegnitz	39 899	2 907 010	1 496 609	1 516 301	1 573 858	1 523 793
16	Berlin		2 040 148	95 817	65 500	77 506	70 865
17	Provinz Brandenburg		3 531 906	46 441	41 110	49 478	38 613
18	Reg.-Bez. Magdeburg, Herzogt. Anhalt	13 855	1 553 878	142 168	173 842	152 305	161 425
19	Reg.-Bez. Merseburg u. Erfurt, Thüringische Staaten, Kreis Schmalkalden	26 314	3 297 565	148 788	147 388	210 955	220 975
20	Königreich Sachsen	14 993	4 508 601	276 674	302 023	325 018	376 816
21	Pr. Hessen-Nassau (ohne Kreise Rinteln und Schmalkalden), Oberhessen u. Kreis Wetzlar	18 778	2 336 636	150 445	159 229	206 704	206 093
22	Ruhrrevier der Prov. Westfalen	1 673	1 410 518	6 108 278	6 006 501	7 050 576	6 640 351
24	Provinz Westfalen, Lippe-De- tmold und Waldeck (Arolsen)	20 804	2 403 110	155 373	164 425	151 091	264 573
23	Ruhrrevier der Rheinprovinz .	1 975	1 532 027	2 423 653	2 710 089	3 917 718	4 014 446
25	Rheinprovinz rechts des Rheins (ohne Kreis Wetzlar)	3 873	614 984	164 617	224 058	258 796	256 882
26	Rheinprovinz links des Rheins und Fürstentum Birkenfeld .	13 386	3 382 101	1 107 963	1 106 738	1 219 131	1 481 916
27	Saarrevier	2 719	574 181	1 150 038	1 155 816	1 368 982	1 340 947
28	Ruhrort, Duisburg, Hochfeld .	(bei 23)	321 457	90 168	98 221	137 401	103 752
29	Lothringen	6 221	615 790	1 340 290	1 588 993	1 737 261	1 537 602
30	Elsaß	8 287	1 198 774	444 404	493 661	482 964	465 620
31	Pfalz (ohne Ludwigshafen) . .	5 937	813 665	181 658	182 681	193 750	219 119
32	Großh. Hessen (o. Oberhessen)	4 393	912 420	44 380	39 826	54 947	52 111
33	Großh. Baden (ohne Mannheim)	15 081	1 848 121	532 848	520 568	649 702	699 047
34	Mannheim und Ludwigshafen .		234 775	406 729	447 625	531 547	694 079
35	Königreich Württemberg und Hohenzollern	20 647	2 370 461	98 468	92 269	100 246	121 654
36	Königr. Bayern r. d. Rheins .	69 926	5 638 539	356 927	327 871	362 922	408 160
	überhaupt	540 521	60 641 278	23 475 331	24 584 955	28 442 093	30 355 776

33				34				35				36				37				38				39				40				1 Laufende Nummer
der Eisenbahn wurden befördert																																
Empfang von dem Ausland								Überhaupt																								
1904				1905				1906				1907				1904				1905				1906				1907				
Tonnen								Tonnen																								
244 241	228 520	263 772	291 109	6 600 423	7 320 930	8 111 880	8 299 487	1																								
615 817	662 311	824 432	788 715	3 236 167	3 367 512	3 941 161	4 145 073	2																								
6 770	6 365	7 667	7 744	3 852 450	4 465 646	4 936 380	5 134 854	3																								
36 644	30 599	42 462	39 291	2 313 496	2 226 056	2 677 590	2 690 493	4																								
2 088	2 769	2 125	2 425	2 326 630	2 539 997	2 641 036	2 592 578	5																								
14 590	22 625	24 922	28 639	2 163 969	2 190 648	2 482 662	2 721 797	6																								
16 265	15 860	17 379	16 319	2 982 208	3 173 177	3 516 517	4 028 095	7																								
181 174	132 880	145 641	150 507	6 448 044	6 347 852	7 006 395	7 637 034	8																								
25 389	23 308	27 796	32 545	3 563 207	3 719 522	4 137 209	4 339 173	9																								
5 986	5 134	9 980	8 901	435 306	1 391 744	465 430	505 630	10																								
95 781	95 512	87 958	99 287	20 157 602	23 274 738	24 015 435	21 734 402	11																								
76 816	78 183	82 509	127 504	6 892 773	7 616 752	8 331 492	9 015 950	12																								
1 403 394	1 498 298	1 579 050	1 799 356	26 748 973	28 811 626	30 489 550	34 036 247	13																								
199 791	209 411	227 115	177 782	3 304 536	3 245 668	3 604 471	3 491 889	14																								
430 634	538 918	494 142	551 797	15 062 031	16 634 349	18 213 104	18 255 449	15																								
229 352	267 003	296 543	323 114	9 900 897	10 256 109	11 256 072	10 671 360	16																								
170 756	142 256	127 190	170 702	16 544 347	18 371 106	19 917 892	20 274 910	17																								
89 871	49 342	35 980	41 092	15 461 592	16 647 534	17 745 060	18 147 388	18																								
516 088	514 952	606 984	622 083	20 709 865	22 072 300	24 279 432	26 168 230	19																								
4 080 560	4 039 687	4 427 296	4 963 236	24 004 358	24 790 172	26 939 910	28 431 975	20																								
144 508	177 412	195 390	194 426	12 543 471	13 495 116	14 928 640	15 627 871	21																								
575 208	496 249	578 661	708 012	55 645 325	56 616 776	64 304 729	64 383 941	22																								
144 098	160 380	179 057	207 039	12 586 220	15 349 720	15 092 788	17 540 430	24																								
718 493	716 118	868 505	781 213	36 851 566	36 476 486	41 951 526	43 450 928	23																								
218 849	253 943	235 231	208 936	10 355 750	11 329 814	13 495 619	13 984 845	25																								
1 412 915	1 793 866	1 725 053	2 000 601	21 594 016	22 927 395	25 802 958	29 188 137	26																								
347 098	333 541	398 348	389 568	14 332 600	15 104 488	16 324 987	16 154 786	27																								
37 977	47 320	69 315	46 454	19 538 904	19 200 779	19 973 632	19 885 067	28																								
903 626	1 052 121	1 075 793	1 409 716	14 545 488	15 354 517	17 184 493	17 672 919	29																								
291 650	309 508	329 589	365 894	4 633 718	4 751 507	4 997 765	5 219 180	30																								
113 194	89 547	162 742	179 470	5 135 272	5 365 859	5 513 786	5 775 446	31																								
57 433	62 216	70 633	64 561	5 489 723	5 663 602	6 093 898	6 584 297	32																								
131 546	150 751	169 695	178 976	8 567 800	8 811 999	9 197 364	9 965 389	33																								
92 257	91 465	98 512	81 391	5 043 924	5 342 986	5 745 555	6 559 086	34																								
173 880	214 685	252 336	303 460	7 777 666	8 128 797	8 823 032	9 498 397	35																								
3 118 360	3 313 864	3 891 367	3 643 954	19 514 737	20 686 711	22 026 232	23 724 030	36																								
16 922 599	17 826 919	19 131 190	21 005 819	446 765 054	475 069 970	516 165 682	537 536 762																									
				151 727 629	159 503 073	173 044 750	179 689 440																									
				295 037 425	315 566 897	343 120 932	357 847 322																									

1 Laufende Nummer	2 Bezeichnung der Verkehrsbezirke	3 Flächen- inhalt qkm	4 Ein- wohner- zahl am 1. De- zember 1905	41 42 43 44 Der				
				für das Kilometer Eisenbahn auf				
				Ordin.-Zahl	1904	1905	1906	1907
					Tonnen			
1	Provinzen Ost- u. Westpreußen	62 481	3 200 174	2	2 308	2 377	2 738	2 708
2	Ost- und westpreußische Häfen		471 748					
3	Provinz Pommern	30 107	1 375 604	1	3 070	3 332	3 534	2 233
4	Pommersche Häfen		308 722					
5	Mecklenburg	16 530	450 368	4	3 042	3 206	3 476	3 397
6	Rostock, Wismar, Lübeck, Kiel, Flensburg		383 985					
7	Provinz Schleswig-Holstein, Fürstentum Lübeck	19 793	1 373 584	12	5 977	6 049	6 627	7 259
8	Elbhäfen		1 044 125					
9	Weserhäfen	48 604	269 301	8	5 884	6 784	6 755	6 220
10	Emshäfen		40 575					
11	Prov. Hannover, Herzogt. Oldenburg, Braunschweig, Lippe-Schaumburg, Kreis Rinteln und Pyrmont	28 954	3 654 187	5	3 236	3 428	3 650	3 851
12	Provinz Posen		1 986 637					
13	Reg.-Bez. Oppeln	13 212	2 035 601	21	17 970	19 050	20 330	22 330
14	Stadt Breslau	27 079	2 907 010	15	7 041	7 528	7 707	7 934
15	Reg.-Bez. Breslau und Liegnitz		2 040 148					
16	Berlin	39 899	3 531 906	14	6 910	7 360	8 002	7 902
17	Provinz Brandenburg		1 553 878					
18	Reg.-Bez. Magdeburg, Herzogt. Anhalt	13 855	1 553 878	20	9 936	10 700	11 410	11 530
19	Reg.-Bez. Merseburg u. Erfurt, Thüringische Staaten, Kreis Schmalkalden	26 314	3 927 565	16	6 640	7 020	7 652	8 110
20	Königreich Sachsen	14 993	4 508 601	18	9 475	9 740	10 330	10 860
21	Pr. Hessen-Nassau (ohne Kreise Rinteln und Schmalkalden), Oberhessen u. Kreis Wetzlar	18 778	2 336 636	9	4 577	6 077	6 486	6 455
22	Ruhrrevier der Prov. Westfalen	1 673	1 410 518	26	93 110	93 400	106 100	106 200
24	Provinz Westfalen, Lippe-De-mold und Waldeck (Arolsen)	20 804	2 403 110	10	5 125	6 003	5 733	6 665
23	Ruhrrevier der Rheinprovinz	1 975	1 532 027	25	80 930	79 910	88 860	90 880
25	Rheinprovinz rechts des Rheins (ohne Kreis Wetzlar)	3 873	614 984	22	17 170	18 780	22 380	23 190
26	Rheinprovinz links des Rheins und Fürstentum Birkenfeld	18 386	3 382 101	19	8 837	8 792	10 020	11 110
27	Saarrevier	2 719	574 181	24	54 440	57 370	62 000	57 590
28	Ruhrort, Duisburg, Hochfeld	(bei 23)	321 457	(zu No. 23 gerechnet)				
29	Lothringen	6 221	615 790	23	20 840	21 990	24 600	25 310
30	Elsaß	8 287	1 198 774	7	4 419	4 406	4 765	4 969
31	Pfalz (ohne Ludwigshafen)	5 937	813 665	13	7 041	7 358	7 561	7 496
32	Großh. Hessen (o. Oberhessen)	4 393	912 420	11	6 142	6 218	6 548	7 042
33	Großh. Baden (ohne Mannheim)	15 081	1 848 121	17	7 062	7 235	7 515	8 308
34	Mannheim und Ludwigshafen		234 775					
35	Königreich Württemberg und Hohenzollern	20 647	2 370 461	6	4 125	4 312	4 588	4 896
36	Königr. Bayern r. d. Rheins	69 926	5 638 539	3	2 977	3 101	3 263	3 514
überhaupt		540 521	60 641 278		8 324	8 692	9 307	9 585
					5 495	5 771	6 186	6 331

Güterverkehr berechnet sich										
für das Quadratkilom. Flächeninhalt auf					für jeden Einwohner auf					
Ordnungs- zahl	1904	1905	1906	1907	Ordnungs- zahl	1904	1905	1906	1907	
	T o n n e n					T o n n e n				
1	157,4	171,1	199,8	199,2	1	2,10	2,33	2,67	2,59	1
2	204,7	222,2	252,8	259,9	24	7,92	8,24	8,35	8,74	2
4	271,6	286,3	309,9	321,5	3	2,86	3,32	3,59	3,73	3
8	475,0	480,9	531,5	589,2	23	8,00	7,69	8,67	8,71	4
7	497,2	584,2	591,0	546,9	10	3,58	3,91	5,87	5,76	5
3	238,1	263,1	287,7	311,4	14	6,88	6,96	6,47	7,09	6
22	2 025,0	2 181,0	2 342,0	2 577,0	2	3,02	2,87	2,56	2,93	7
11	678,2	734,1	779,8	803,2	18	6,52	6,42	6,71	7,31	8
10	650,0	717,6	781,2	775,7	27	14,04	14,66	15,32	16,11	9
17	1 115,0	1 201,0	1 280,0	1 309,0	26	12,20	15,10	11,47	12,46	10
15	787,0	838,7	922,6	994,2	11	6,03	7,10	6,57	5,95	11
20	1 601,0	1 654,0	1 798,0	1 896,0	7	3,65	4,03	4,19	4,54	12
12	667,7	718,4	794,7	831,8	28	14,32	15,26	15,19	16,72	13
26	33 270,0	33 850,0	3 843,0	38 480,0	19	7,82	7,69	7,27	7,48	14
13	605,2	737,9	725,2	843,1	8	6,33	6,99	5,52	5,23	15
25	28 550,0	28 190,0	31 340,0	32 070,0	9	5,25	5,45	5,64	5,71	16
23	2 675,0	2 925,0	3 485,0	3 611,0	25	5,33	5,91	5,64	5,71	17
19	1 174,0	1 247,0	1 403,0	1 587,0	20	6,66	7,09	7,36	7,93	18
24	5 282,0	5 598,0	5 947,0	5 939,0	12	5,72	5,90	5,98	6,31	19
21	2 389,0	2 467,0	2 767,0	2 261,0	13	5,78	6,28	6,38	6,69	20
9	559,2	573,5	663,2	629,6	33	43,61	44,43	45,57	45,62	21
14	864,8	903,8	928,7	974,5	17	6,00	7,31	6,28	7,30	22
18	1 249,0	1 289,0	1 387,0	1 498,0	31	21,74	21,51	27,38	28,26	23
16	902,6	938,5	991,0	1 096,0	29	19,51	21,34	21,95	22,74	24
6	376,5	393,7	417,5	459,9	22	7,40	7,93	7,63	8,63	25
5	278,9	295,9	315,4	339,1	30	28,79	30,35	28,42	28,17	26
	826,6	879,0	956,8	994,7	34	180,7	177,80	62,13	61,57	27
	545,8	583,5	635,7	662,1	32	26,46	27,91	27,89	28,69	28
					5	3,97	4,07	4,17	4,35	29
					15	6,43	6,72	6,78	7,10	30
					16	6,69	6,90	6,68	7,22	31
					21	7,16	7,45	7,17	7,93	32
					4	3,48	3,64	3,72	4,01	33
					5	3,65	3,87	3,91	4,21	34
										35
										36

Versand des Auslandes.

Des Verkehrsbezirks		Beförderte Mengen in			
		1904	1905	1906	1907
No.	Bezeichnung	Tonnen			
54	Böhmen	7 285 011	7 423 439	7 941 492	8 686 396
59	Luxemburg	2 177 296	2 483 211	2 837 271	3 105 790
60	Belgien	1 337 582	1 619 309	1 519 550	1 689 136
55	Österreich (ohne Böhmen, Galizien, Ungarn)	1 319 490	1 373 881	1 391 678	1 491 669
61	Holland	1 263 441	1 155 588	1 178 156	1 362 843
50	Rußland (ohne Polen) . . .	860 924	875 360	1 072 210	1 196 474
51	Polen	581 406	565 318	688 137	933 704
52	Galizien	861 695	974 154	997 686	921 451
58	Frankreich	316 098	396 493	453 881	532 785
53	Ungarn	463 393	479 181	507 994	437 442
57	Italien	166 022	166 426	160 577	263 893
56	Schweiz	215 681	219 701	274 199	244 664
64	Dänemark	87 297	53 776	53 778	60 248
53a	Serbien	19 376	20 529	26 901	35 654
52a	Rumänien	12 111	13 764	23 192	29 693
63	Schweden	3 594	4 790	7 967	11 722
62	England	2 182	2 999	1 521	2 255

Empfang des Auslandes.

Des Verkehrsbezirks		Beförderte Mengen in			
		1904	1905	1906	1907
No.	Bezeichnung	Tonnen			
55}	Österreich (ohne Böhmen, Galizien, Ungarn)	3 863 522	3 933 204	4 092 390	5 339 924
61	Holland	4 847 863	4 555 619	4 829 367	4 575 217
60	Belgien	2 827 377	3 217 224	3 862 753	3 657 312
56	Schweiz	2 753 898	2 780 764	3 146 826	3 567 532
58	Frankreich	1 889 839	2 047 528	3 286 650	3 187 853
54	Böhmen	2 325 119	2 395 447	2 339 054	2 526 174
59	Luxemburg	1 890 759	2 096 290	2 560 333	2 458 360
52	Galizien	727 470	810 971	965 486	1 484 223
51	Polen	954 472	1 268 487	1 262 229	1 240 674
53	Ungarn	698 860	728 555	994 109	1 143 083
57	Italien	237 119	283 661	498 095	618 290
64	Dänemark	217 562	229 577	255 303	204 124
50	Rußland (ohne Polen) . . .	148 592	142 757	217 920	182 608
52a	Rumänien	48 320	55 161	78 766	91 583
53a	Serbien	19 567	21 536	31 926	25 667
63	Schweden	13 035	11 250	11 561	16 967
62	England	11 957	6 924	9 318	6 185

Die einzelnen Artikelgruppen des Warenverzeichnisses (s. S. 343 ff. des Archivs von 1884) ordnen sich nach den beförderten Mengen des Gesamtverkehrs:

No. des Waren- verzeichnisses	Abgekürzte Bezeichnung	Beförderte Mengen in			
		1904	1905	1906	1907
T o n n e n					
60 a	Steinkohlen	86 615 454	90 624 864	94 701 354	97 803 745
59	Steine, gebrannte	29 498 820	31 380 757	34 942 354	36 579 297
21	Erde	13 248 847	14 647 081	16 911 424	18 249 964
60 c	Steinkohlenkoks	12 464 230	14 219 652	17 434 839	17 743 981
6 a	Braunkohlen, rohe	14 674 755	15 678 348	16 271 269	17 554 649
20	Eisenerze	10 709 880	11 152 255	13 866 124	13 913 176
6 b	Braunkohlenbriketts u. Koks	9 159 966	9 935 858	10 311 651	12 307 551
10	Düngemittel	8 753 842	9 431 370	10 251 964	10 290 562
70	Sonstige Güter	8 265 391	9 000 252	9 848 066	10 268 851
49	Rüben	5 876 744	9 551 944	8 372 534	7 906 302
12	Eisen und Stahl	5 599 128	6 269 059	7 206 498	7 471 181
31 c	Brennholz	6 630 676	6 400 320	7 182 767	7 396 218
31 b	Nutzholz, europäisches . . .	6 050 373	6 470 314	6 931 750	6 914 696
11 a	Eisen, roh, aller Art	4 451 456	5 115 422	5 573 203	5 646 814
7	Zement	3 802 573	3 878 543	4 676 003	4 839 770
31 a	Rundholz	4 032 005	3 782 995	4 240 439	4 443 242
36	Kalk	3 689 528	3 942 026	4 142 826	4 236 002
60 b	Steinkohlenbriketts	2 895 657	3 150 069	3 417 766	3 648 791
41 a	Mehl und Mühlenfabrikate . .	2 914 013	2 941 829	3 076 415	3 401 434
11 c	Eisen- und Stahlbruch	2 380 211	2 555 436	2 846 458	3 163 335
37	Kartoffeln	2 526 865	2 757 124	3 079 142	3 131 384
41 b	Kleie	2 259 446	2 260 081	2 491 281	2 879 108
28 a	Weizen	2 691 667	2 662 745	2 863 295	2 773 330
28 d	Gerste	2 176 154	2 117 478	2 403 096	2 713 900
22 c	Übrige Erze	1 708 590	1 767 905	1 928 944	2 300 131
19 a	Eisen- und Stahlwaren	1 831 013	2 042 974	2 132 350	2 243 672
3	Bier	1 929 051	2 009 162	2 081 333	2 177 112
11 b	Luppen von Schweißisen . . .	1 678 185	1 803 554	2 043 277	2 062 325
28 b	Roggen	1 954 765	1 914 260	1 930 526	2 052 103

No. des Waren- verzeichnisses	Abgekürzte Bezeichnung	Beförderte Mengen in			
		1904	1905	1906	1907
		Tonnen			
13	Eisenbahnschienen	1 507 287	1 645 336	1 846 671	2 018 804
16	Eiserne Dampfkessel	1 394 417	1 505 995	1 776 516	1 995 684
28c	Hafer	1 461 533	1 677 995	1 897 284	1 838 771
45	Papier	1 361 413	1 485 218	1 625 042	1 749 507
52	Salz	1 489 911	1 572 344	1 573 274	1 718 924
68a	Zucker, roh	1 500 274	1 438 619	1 995 125	1 647 417
42	Obst	1 312 640	1 352 470	1 558 073	1 617 293
46	Petroleum und Mineralöle	1 251 025	1 343 100	1 453 550	1 599 907
44	Ölkuchen	1 321 131	1 307 377	1 254 238	1 553 360
62	Teer	1 084 979	1 203 713	1 391 248	1 539 825
8	Chemikalien	1 040 929	1 168 612	1 297 889	1 449 613
32	Holzzeugmasse	970 218	1 088 131	1 149 831	1 211 090
17	Eiserne Röhren	835 592	952 465	1 045 098	1 143 446
69	Sammelladungen	1 056 768	1 020 452	1 021 659	1 076 356
68a	Zucker, raffiniert.	1 040 611	881 625	1 070 366	1 072 911
29	Glas	872 939	928 373	972 134	1 037 038
28f	Mais	678 733	773 489	918 689	1 028 254
58	Steine, bearbeitet	1 023 140	917 833	918 745	914 332
2	Baumwolle	809 390	767 123	794 591	901 448
43	Öle, Fette	709 428	743 221	808 885	834 501
18	Eisen- und Stahldraht	756 991	859 124	855 446	766 554
48	Tonröhren	660 774	703 895	790 289	752 220
54	Schwefelsäure	555 290	618 274	697 576	750 421
28g	Malz	611 371	621 313	656 623	662 128
56	Spiritus	550 820	572 632	634 515	627 229
40	Lumpen	459 641	501 136	542 789	567 394
22a	Erze, rohe, Bleierze	398 837	390 751	508 375	524 895
64	Torf	421 873	468 512	487 286	505 314
55a	Soda, rohe	446 400	427 008	483 460	500 352
63	Tonwaren	409 798	442 509	491 841	495 910
14	Eisenbahnschwellen, eiserne	373 824	354 410	387 472	493 314
30	Häute	427 073	459 087	511 531	481 628

No. des Waren- verzeichnisses	Abgekürzte Bezeichnung	Beförderte Mengen in			
		1904	1905	1906	1907
		Tonnen			
27	Garn	414 177	457 675	449 931	480 568
24	Fische	370 186	386 209	411 244	451 592
65	Wein	414 836	420 583	443 078	440 526
15	Eiserne Achsen	256 260	311 657	401 024	440 036
28e	Hirse, Buchweizen u. Hülsen- früchte	393 449	330 632	387 310	483 512
66	Wolle	354 224	354 523	391 656	400 235
67	Zink	364 913	366 514	372 759	369 642
50	Rübensirup	343 754	319 973	436 343	368 417
47	Reis	286 222	306 257	281 500	383 481
4	Blei	315 778	333 236	358 195	353 121
28h	Leinsaat	325 630	275 831	311 393	323 783
5	Borke	287 618	287 736	291 623	312 373
57	Stärke	267 191	271 490	317 520	312 221
28i	Sämereien	240 965	211 742	255 712	280 058
31d	Nutzholz, außereuropäisches	281 062	297 234	276 897	275 468
51	Salpetersäure	214 126	224 684	245 986	248 255
25	Flachs	218 133	248 100	263 333	244 002
9	Dachpappe	183 950	217 799	240 541	229 596
19b	Sonstige Metallwaren . . .	—	229 072	219 146	220 491
35	Kaffee	184 450	180 541	194 872	205 283
53	Schiefer	170 987	185 444	190 806	192 641
22b	Kupfererze, Kupferstein. .	92 644	85 442	117 133	180 325
38	Knochen	120 020	132 714	183 799	154 499
1	Abfälle	124 407	133 881	144 706	144 229
61	Tabak, roh	117 376	137 785	126 255	124 688
34	Jute	99 300	86 341	96 473	104 950
55b	Soda, kaustische	63 189	86 809	80 882	98 336
26	Fleisch	85 389	109 273	119 183	96 979
33	Hopfen	46 367	55 631	51 455	53 406
23	Farbhölzer	33 863	30 246	29 707	28 450
39	Knochenkohle	11 776	9 506	9 342	11 546

2. Erzeugnisse und Hilfsstoffe der Landwirtschaft.

Es wurden befördert	Jahr	Überhaupt	Davon kommen auf den Verkehr		Im engeren Lokalverkehr der einzelnen Verkehrsbezirke	Im Wechselverkehr der deutschen Verkehrsbezirke ohne die Seehafenstationen
			im Inland	mit dem Ausland		
T o n n e n						
Weizen	1904	2 707 408	2 431 081	276 327	1 305 673	965 028
	1905	2 662 745	2 387 139	275 606	1 310 859	957 598
	1906	2 863 295	2 573 831	289 464	1 403 877	1 035 601
	1907	2 773 330	2 561 089	212 241	1 382 639	1 051 963
Roggen	1904	1 955 217	1 898 953	56 264	998 821	572 399
	1905	1 914 260	1 811 404	102 856	1 040 437	493 422
	1906	1 930 526	1 851 267	79 259	1 031 997	525 337
	1907	2 052 103	1 977 267	74 836	1 115 645	608 216
Hafer	1904	1 463 627	1 282 851	200 776	611 754	492 493
	1905	1 677 995	1 385 114	292 881	629 273	600 225
	1906	1 897 289	1 630 277	267 007	699 723	667 954
	1907	1 838 771	1 674 053	164 718	748 026	645 837
Gerste	1904	2 177 162	1 972 241	204 921	985 117	641 844
	1905	2 117 478	1 814 099	303 379	916 078	605 144
	1906	2 403 096	2 116 098	286 998	1 020 584	683 737
	1907	2 713 900	2 444 704	269 196	1 182 693	754 488
Hirse, Buchweizen u. Hülsenfrüchte	1904	393 759	221 168	172 591	96 235	75 798
	1905	330 632	195 557	135 075	82 851	67 284
	1906	387 310	191 965	195 345	82 526	67 856
	1907	433 512	205 654	227 858	87 780	75 876
Mais	1904	681 611	613 499	68 112	225 695	216 662
	1905	773 489	706 458	67 031	253 356	268 960
	1906	918 689	847 118	71 571	320 613	291 742
	1907	1 028 254	923 046	105 208	367 339	313 039
Malz	1904	612 458	482 819	129 639	177 967	280 558
	1905	621 313	501 943	119 370	178 559	296 619
	1906	656 623	541 569	115 054	201 123	313 564
	1907	662 128	544 893	117 235	205 379	308 041
Leinsaat	1904	325 660	234 574	91 086	109 770	90 191
	1905	275 831	193 011	82 820	92 433	81 763
	1906	311 393	214 167	97 226	104 507	82 125
	1907	323 783	224 492	99 291	112 781	86 607
Sämereien	1904	242 513	188 021	54 492	65 782	83 530
	1905	211 742	162 032	49 710	57 398	70 849
	1906	255 712	196 664	59 048	74 080	86 377
	1907	280 058	211 233	68 825	77 995	91 240

Es wurden befördert	Jahr	Überhaupt	Davon kommen auf den Verkehr		Im engeren Lokalverkehr der einzelnen Verkehrsbezirke	Im Wechselverkehr der deutschen Verkehrsbezirke ohne die Seehafenstationen
			im Inland	mit dem Ausland		
T o n n e n						
Mehl und Mühlenfabrikate	1904	2 923 572	2 874 903	48 669	1 363 382	1 289 575
	1905	2 941 829	2 899 098	42 731	1 384 940	1 303 398
	1906	3 076 415	3 033 357	43 058	1 510 142	1 308 963
	1907	3 401 434	3 335 913	65 521	1 598 411	1 479 951
Kleie	1904	2 264 756	1 760 054	504 702	665 286	652 852
	1905	2 260 081	1 762 949	497 132	662 447	653 798
	1906	2 491 281	1 921 484	569 797	749 264	716 916
	1907	2 879 108	2 292 476	586 632	822 312	789 126
Kartoffeln	1904	2 529 914	2 217 266	312 648	855 992	1 140 236
	1905	2 757 124	2 389 846	367 278	964 789	1 278 465
	1906	3 079 142	2 735 067	344 075	1 107 788	1 453 040
	1907	3 131 384	2 837 460	293 924	1 096 132	1 498 043
Spiritus	1904	551 123	541 374	9 749	209 193	254 924
	1905	572 632	562 977	9 655	212 454	270 368
	1906	634 515	621 933	12 582	226 798	302 108
	1907	627 229	613 726	13 503	221 863	302 318
Rüben	1904	5 877 309	5 834 098	43 211	4 885 007	824 268
	1905	9 551 944	9 492 792	59 152	8 365 057	939 598
	1906	8 372 534	8 327 022	45 512	7 248 381	918 587
	1907	7 906 302	7 847 945	58 357	6 791 368	924 999
Rübensirup	1904	343 775	337 428	6 347	175 510	147 984
	1905	319 973	314 730	5 243	160 383	140 146
	1906	436 343	429 664	6 679	227 124	185 477
	1907	368 417	360 211	8 206	178 814	163 829
Rohzucker	1904	1 500 274	1 482 496	17 778	845 621	429 480
	1905	1 438 619	1 423 303	15 316	807 336	413 696
	1906	1 995 125	1 983 087	12 038	1 149 991	501 988
	1907	1 647 417	1 632 627	14 790	868 133	480 422
Raffinierter Zucker .	1904	1 040 789	941 689	99 100	366 305	489 914
	1905	881 625	801 239	80 386	347 687	404 469
	1906	1 070 366	979 799	90 567	454 181	475 286
	1907	1 072 911	961 005	111 906	417 017	492 456
Düngemittel	1904	8 798 581	8 068 567	730 014	2 981 465	4 072 973
	1905	9 431 370	8 631 953	799 417	3 356 003	4 403 626
	1906	10 251 964	9 393 516	858 448	3 498 071	4 904 423
	1907	10 290 562	9 417 907	872 655	3 522 340	4 906 289

Es wurden befördert	Jahr	Überhaupt	Davon kommen auf den Verkehr		Im engeren Lokalverkehr der einzelnen Verkehrsbezirke	Im Wechselverkehr der deutschen Verkehrsbezirke ohne die Seehafenstationen
			im Inland	mit dem Ausland		
S t ü c k						
Pferde	1904	540 280	450 797	89 483	175 694	203 496
	1905	599 831	510 182	89 649	194 011	240 108
	1906	660 304	582 494	77 810	201 106	298 414
	1907	610 147	549 039	61 108	205 818	270 010
Rindvieh	1904	5 725 082	5 492 845	232 237	2 776 772	2 254 392
	1905	6 045 400	5 839 999	205 401	3 002 830	2 425 730
	1906	6 273 941	6 108 959	164 982	3 163 852	2 509 180
	1907	6 175 852	6 054 274	121 578	3 154 872	2 463 782
Schafe	1904	1 880 294	1 780 868	99 426	465 295	1 120 337
	1905	2 061 659	1 988 818	72 841	563 988	1 228 064
	1906	2 006 745	1 972 326	34 419	502 729	1 271 593
	1907	1 934 439	1 890 204	44 235	490 444	1 208 355
Schweine	1904	11 158 387	11 035 601	122 786	3 704 722	6 449 479
	1905	11 497 634	11 380 695	116 939	3 911 633	6 606 931
	1906	11 956 602	11 771 265	185 337	3 963 698	6 928 496
	1907	13 736 179	13 626 701	109 478	4 496 497	8 090 806
Geflügel	1904	24 409 586	13 457 349	10 952 237	2 992 634	9 771 649
	1905	26 140 549	14 687 321	11 453 228	3 199 437	10 852 513
	1906	21 116 080	12 028 463	9 087 617	3 109 119	8 424 501
	1907	20 561 986	11 791 409	8 770 577	2 791 353	8 577 111

Der Verkehr zwischen den deutschen Verkehrsbezirken (ohne die Seehäfen) und dem Ausland (mit den deutschen Seehäfen) war in der

	Jahr	A u s f u h r			E i n f u h r		
		Versand nach dem Ausland	Empfang der Seehafenstationen aus Deutschland	Zusammen	Empfang aus dem Ausland	Versand der Seehafenstationen nach Deutschland	Zusammen
		T o n n e n			T o n n e n		
Weizen	1904	176 432	131 106	307 538	48 322	29 274	77 596
	1905	192 004	104 062	296 066	61 555	14 620	76 175
	1906	211 872	117 481	329 303	60 252	16 852	77 104
	1907	184 669	65 649	250 318	20 013	60 838	80 851

	Jahr	Ausfuhr			Einfuhr		
		Versand nach dem Ausland	Empfang der See- hafen- stationen aus Deutsch- land	Zu- sammen	Empfang aus dem Ausland	Versand der See- hafen- stationen nach Deutsch- land	Zu- sammen
		Tonnen			Tonnen		
Roggen	1904	47 448	280 394	327 842	5 630	47 339	52 969
	1905	54 017	236 593	290 610	18 865	40 952	59 817
	1906	24 097	265 062	289 159	23 684	28 871	52 555
	1907	33 384	218 389	251 773	16 928	35 017	51 945
Hafer	1904	82 964	134 550	217 514	19 542	24 054	43 596
	1905	73 902	106 470	180 372	44 899	49 146	94 045
	1906	84 508	227 078	311 586	28 544	35 522	64 066
	1907	96 243	264 280	360 523	14 913	15 910	30 823
Gerste	1904	12 182	67 933	80 115	154 367	277 347	431 714
	1905	10 980	49 230	60 210	263 504	243 647	507 151
	1906	9 788	70 013	79 801	222 080	341 764	563 844
	1907	6 936	55 020	61 956	186 087	452 503	638 590
Hirse, Buchweizen u. Hülsenfrüchte	1904	5 035	22 844	27 879	35 492	26 271	61 763
	1905	7 368	22 216	29 584	32 965	23 206	56 171
	1906	5 237	23 759	28 996	37 462	17 824	55 286
	1907	5 580	12 734	18 314	54 663	29 264	83 927
Mais	1904	28 901	4 232	33 133	26 839	166 910	193 749
	1905	42 512	6 816	49 328	22 620	177 326	199 946
	1906	28 972	5 145	34 117	38 332	229 618	267 950
	1907	19 095	5 358	24 453	62 975	237 310	300 285
Malz	1904	7 752	14 257	22 009	77 651	10 037	87 688
	1905	7 698	15 653	23 351	81 560	11 112	92 672
	1906	6 161	15 687	21 848	78 136	11 195	89 331
	1907	6 185	20 273	26 458	77 943	11 200	89 143
Leinsaat	1904	13 999	17 920	31 919	49 562	16 693	66 255
	1905	5 122	7 552	12 674	47 215	11 263	58 478
	1906	6 871	12 861	19 732	44 754	14 674	59 428
	1907	4 352	7 353	11 705	55 463	17 751	73 214
Sämereien	1904	21 072	16 817	37 889	18 412	21 892	40 304
	1905	24 362	16 144	40 506	14 912	17 641	32 553
	1906	23 794	18 228	42 022	20 826	17 979	38 805
	1907	24 660	17 692	42 352	26 191	24 306	50 497
Mehl und Mühlen- fabrikate	1904	18 773	111 202	129 975	16 584	110 744	127 328
	1905	16 189	116 618	132 807	19 293	94 147	113 440
	1906	18 967	107 883	126 850	18 855	106 369	125 224
	1907	41 725	121 785	163 510	19 212	135 766	154 978

	Jahr	Ausfuhr			Einfuhr		
		Versand nach dem Ausland	Empfang der Seehafenstationen aus Deutschland	Zusammen	Empfang aus dem Ausland	Versand der Seehafenstationen nach Deutschland	Zusammen
		Tonnen			Tonnen		
Kleie	1904	5 449	15 129	20 578	373 998	426 787	800 785
	1905	3 557	17 770	21 327	385 382	428 934	814 316
	1906	5 169	18 689	23 858	443 415	436 615	880 030
	1907	2 722	25 274	27 996	464 417	655 764	1 120 181
Kartoffeln	1904	61 624	208 338	269 962	235 724	12 700	248 424
	1905	88 934	131 537	220 471	264 928	15 055	279 983
	1906	109 824	162 716	272 540	206 305	11 523	217 828
	1907	28 405	230 371	258 776	247 342	12 914	260 256
Spiritus	1904	1 298	59 919	61 217	1 752	17 338	19 090
	1905	1 678	64 027	65 705	1 339	16 128	17 467
	1906	5 331	77 102	82 433	1 871	15 925	17 796
	1907	6 012	70 658	76 670	1 947	18 887	20 834
Rüben	1904	18 096	100 257	118 353	18 230	24 566	42 796
	1905	19 827	157 027	176 854	33 590	31 110	64 700
	1906	22 109	132 494	154 603	18 904	27 560	46 464
	1907	19 341	110 232	129 573	30 876	21 346	52 222
Rübensirup	1904	793	9 653	10 446	4 517	4 281	8 798
	1905	586	9 547	10 133	3 497	4 654	8 151
	1906	1 036	11 028	12 064	3 876	6 035	9 911
	1907	2 016	10 621	12 637	3 290	6 947	10 237
Rohzucker	1904	653	205 892	206 545	874	1 503	2 377
	1905	469	201 997	202 466	5 755	274	6 029
	1906	156	329 537	329 693	123	1 571	1 694
	1907	182	283 249	283 431	1 744	823	2 567
Raffinierter Zucker	1904	24 734	70 799	95 533	2 942	14 671	17 613
	1905	27 593	34 102	61 695	7 059	14 981	22 040
	1906	18 312	35 435	53 747	6 057	14 897	20 954
	1907	24 211	34 780	58 991	9 295	16 752	26 047
Düngemittel	1904	482 610	356 887	839 497	159 111	657 242	816 353
	1905	586 874	136 310	723 184	184 861	736 014	920 875
	1906	655 546	214 354	869 900	172 334	771 668	944 002
	1907	668 242	251 815	920 057	169 131	737 463	906 594
Pferde			S t ü c k			S t ü c k	
	1904	6 540	37 640	44 180	61 285	33 967	95 252
	1905	5 408	36 111	41 519	62 608	39 952	102 560
	1906	9 483	43 254	52 737	51 479	39 720	91 197
	1907	6 143	37 801	43 944	41 966	35 410	77 376

	Jahr	Ausfuhr			Einfuhr		
		Versand nach dem Ausland	Empfang der Seehafenstationen aus Deutschland	Zusammen	Empfang aus dem Ausland	Versand der Seehafenstationen nach Deutschland	Zusammen
		Stück			Stück		
Rindvieh	1904	6 432	328 535	334 967	171 210	133 146	304 356
	1905	6 232	244 115	250 347	142 345	167 324	309 669
	1906	6 817	276 052	282 869	113 798	159 875	273 673
	1907	7 268	279 117	286 385	74 282	156 503	230 785
Schafe	1904	81 514	163 505	245 019	2 231	31 731	33 962
	1905	66 454	151 145	217 599	969	45 621	46 590
	1906	24 731	159 973	184 704	4 804	38 031	42 835
	1907	29 548	159 437	188 985	8 780	31 968	40 748
Schweine	1904	20 502	615 916	636 418	93 904	265 484	359 388
	1905	999	582 150	583 149	114 455	279 981	394 436
	1906	22 769	584 500	607 269	1 013 349	294 571	1 307 920
	1907	11 120	604 536	615 656	84 686	434 862	519 548
Geflügel	1904	168 817	563 807	732 624	10 623 615	129 259	10 752 874
	1905	119 916	474 834	594 750	11 129 619	160 537	11 290 156
	1906	118 970	392 545	511 515	7 583 692	102 298	7 685 990
	1907	120 936	330 561	451 497	8 397 163	92 384	8 489 547

Über die Durchfuhr von Ausland zu Ausland und den Verkehr zwischen dem Ausland und den deutschen Seehäfen gibt die nachstehende Übersicht Aufschluß:

	Jahr	Durchfuhr von Ausland zu Ausland	Versand der deutschen Seehäfen nach dem Ausland	Empfang von Seehäfen	Zusammen
		Tonnen			
Weizen	1904	17 495	19	34 059	51 573
	1905	1 092 ¹⁾	13	20 942	22 047
	1906	5 638	26	11 676	17 340
	1907	4 068	2 182	1 309	7 559
Roggen	1904	1 866	85	1 235	3 186
	1905	5 148	44	24 782	29 974
	1906	5 248	182	26 048	31 478
	1907	3 914	337	20 273	24 524

1) Vgl. Bemerkung S. 1165.

	Jahr	Durchfuhr	Versand	Empfang	Zusammen
		von Ausland zu Ausland	der deutschen Seehäfen n a c h dem Ausland	von Seehäfen	
T o n n e n					
Hafer	1904	5 348	27	92 895	98 270
	1905	3 427 ¹⁾	66	170 584	174 077
	1906	2 057	97	151 801	153 955
	1907	3 329	459	49 774	53 562
Gerste	1904	2 467	286	35 619	38 372
	1905	893 ¹⁾	12	27 990	28 895
	1906	2 053	23	53 054	55 130
	1907	1 857	25	74 291	76 173
Hirse, Buchweizen und Hülsenfrüchte	1904	1 118	882	130 064	132 064
	1905	788 ¹⁾	1 010	92 944	94 742
	1906	2 507	727	149 412	152 646
	1907	1 399	543	165 673	167 615
Mais	1904	3 478	3 884	5 010	12 372
	1905	556 ¹⁾	413	930	1 899
	1906	681	414	3 172	4 267
	1907	500	578	22 060	23 138
Malz	1904	24 507	.	19 729	44 236
	1905	22 813	.	7 299	30 112
	1906	22 339	14	8 404	30 757
	1907	23 759	8	9 340	33 107
Leinsaat	1904	354	5 314	21 857	27 525
	1905	163	462	29 858	30 483
	1906	397	1 337	43 867	45 601
	1907	966	658	37 852	39 476
Sämereien	1904	2 327	1 580	11 101	15 008
	1905	592 ¹⁾	1 213	8 631	10 436
	1906	1 152	870	12 406	14 428
	1907	637	1 364	15 973	17 974
Mehl und Mühlenfabrikate	1904	12 250	611	451	13 312
	1905	6 854 ¹⁾	242	153	7 249
	1906	3 494	441	1 301	5 236
	1907	2 798	746	1 040	4 584
Kleie	1904	6 349	706	118 200	125 255
	1905	1 829 ¹⁾	743	105 621	108 193
	1906	1 041	1 598	118 574	121 213
	1907	481	455	118 557	119 493
Kartoffeln	1904	8 904	774	5 622	15 300
	1905	8 239 ¹⁾	218	4 959	13 416
	1906	24 181	445	3 320	27 946
	1907	7 935	99	10 143	18 177

1) Vgl. Bemerkung S. 1165.

	Jahr	Durchfuhr	Versand	Empfang	Zusammen
		von Ausland zu Ausland	der deutschen n a c h dem Ausland	der deutschen v o n Seehäfen	
T o n n e n					
Spiritus	1904	4 421	235	2 043	6 699
	1905	3 788 ¹⁾	914	1 936	6 638
	1906	2 923	505	1 952	5 380
	1907	2 679	211	2 654	5 544
Rüben	1904	6 273	14	598	6 885
	1905	5 537	17	181	5 735
	1906	3 413	.	86	3 499
	1907	7 966	21	123	8 110
Rübensirup	1904	152	35	850	1 037
	1905	123	47	990	1 160
	1906	205	13	1 549	1 767
	1907	211	.	2 689	2 900
Rohzucker	1904	33	.	16 218	16 251
	1905	17	.	9 075	9 092
	1906	519	1	11 239	11 759
	1907	1	3	12 860	12 864
Raffinierter Zucker	1904	32 353	12	39 059	71 424
	1905	34 021	61	11 652	45 734
	1906	38 313	5	27 880	66 198
	1907	41 845	1	37 054	78 400
Düngemittel	1904	50 811	36 938	544	88 293
	1905	5 873 ¹⁾	20 603	1 206	27 682
	1906	10 389	19 459	720	30 568
	1907	12 634	21 943	705	35 282
S t ü c k					
Pferde	1904	6 168	721	14 769	21 658
	1905	3 818 ¹⁾	2 178	15 637	21 633
	1906	3 066	1 474	12 303	16 843
	1907	2 221	1 739	9 039	12 999
Rindvieh	1904	12 854	45	41 696	54 595
	1905	5 383 ¹⁾	160	51 281	56 824
	1906	1 599	156	42 612	44 367
	1907	113	647	39 268	40 028
Schafe	1904	15 536	26	119	15 681
	1905	5 228 ¹⁾	118	72	5 418
	1906	4 847	37	.	4 884
	1907	5 864	43	.	5 907
Schweine	1904	8 168	179	33	8 380
	1905	595 ¹⁾	490	.	1 085
	1906	127	355	14	496
	1907	236	13 436	.	13 672

1) Vgl. Bemerkung S. 1165.
Archiv für Eisenbahnwesen. 1908.

	Jahr	Durchfuhr	Versand	Empfang	Zusammen
		von Ausland zu Ausland	der deutschen Seehäfen nach dem Ausland	von dem Ausland	
S t ü c k					
Geflügel	1904	111 632	274	47 899	159 805
	1905	102 145	83	101 465	203 693
	1906	400 222	422	133 034	533 678
	1907	216 603	1 127	34 748	252 478

3. Erzeugnisse der Forstwirtschaft.

Es wurden befördert	Jahr	Über- haupt	Davon kommen auf den Verkehr		Im engeren Lokalver- kehr der einzelnen Verkehrs- bezirke	Im Wechsel- verkehr der deutschen Verkehrs- bezirke ohne die Seehafen- stationen
			im Inland	mit dem Ausland		
T o n n e n						
Rundholz	1904	4 037 100	3 336 781	700 319	1 893 003	1 356 794
	1905	3 782 995	3 104 398	678 597	1 836 082	1 161 048
	1906	4 240 439	3 451 503	788 936	2 058 807	1 261 565
	1907	4 443 242	3 590 521	852 721	2 117 639	1 349 611
Nutzholz, europäi- sches	1904	6 054 882	5 436 445	618 437	2 009 130	2 765 178
	1905	6 470 314	5 863 182	607 132	2 238 727	2 915 444
	1906	6 931 750	6 251 943	679 807	2 375 302	3 116 841
	1907	6 914 696	6 250 517	664 179	2 445 963	3 022 023
Nutzholz, außer- europäisches	1904	281 167	246 414	34 753	52 020	136 374
	1905	297 234	272 026	25 208	64 316	149 883
	1906	276 897	250 928	25 969	67 684	127 062
	1907	275 468	250 721	24 747	70 194	115 755
Brennholz, Gruben- holz, Schwellen	1904	6 645 548	6 123 369	522 179	2 648 815	3 230 170
	1905	6 400 320	5 923 942	476 378	2 736 908	2 960 431
	1906	7 182 767	6 614 026	568 741	3 006 969	3 293 216
	1907	7 396 218	6 774 923	621 295	3 030 009	3 429 147
Borke	1904	288 174	177 640	110 534	70 516	76 680
	1905	287 736	189 218	98 518	78 750	79 943
	1906	291 623	190 260	101 363	71 974	86 520
	1907	312 373	210 432	101 941	83 288	94 472

Der Verkehr zwischen den deutschen Verkehrsbezirken (ohne die Seehäfen) und dem Ausland (mit den deutschen Seehäfen) war in der

	Jahr	Ausfuhr			Einfuhr		
		Versand nach dem Ausland	Empfang der Seehafenstationen aus Deutschland	Zusammen	Empfang aus dem Ausland	Versand der Seehafenstationen nach Deutschland	Zusammen
		Tonnen			Tonnen		
Rundholz	1904	27 705	66 952	94 657	665 858	20 082	685 885
	1905	23 554	75 968	99 522	649 054	31 300	680 354
	1906	27 505	91 245	118 750	751 907	39 886	791 793
	1907	33 440	84 159	117 599	804 362	39 112	843 474
Nutzholz, europäisches	1904	47 415	187 373	234 788	500 348	474 764	975 112
	1905	53 968	195 590	249 558	487 486	513 421	1 000 907
	1906	50 206	208 477	258 683	538 408	551 323	1 089 731
	1907	63 456	220 221	283 677	493 070	562 310	1 055 880
Nutzholz, außer-europäisches	1904	25 734	7 689	33 423	5 931	50 331	56 262
	1905	17 516	8 450	25 966	5 388	49 372	54 710
	1906	15 557	8 542	24 099	7 642	47 640	55 282
	1907	14 527	8 949	23 476	6 087	55 793	61 880
Brennholz, Grubenholz, Schwellen	1904	128 588	137 662	266 250	363 827	106 722	470 549
	1905	136 101	111 736	247 837	330 848	114 867	445 715
	1906	142 507	114 844	257 351	412 242	198 997	611 239
	1907	156 086	119 930	276 016	442 413	195 837	638 250
Borke	1904	6 848	2 626	9 474	84 336	27 818	112 154
	1905	6 178	2 451	8 629	83 616	28 074	111 690
	1906	7 094	2 386	9 480	84 043	29 380	113 423
	1907	7 610	2 241	9 851	84 835	30 431	115 266

Über die Durchfuhr von Ausland zu Ausland und den Verkehr zwischen dem Ausland und den deutschen Seehäfen gibt die nachstehende Übersicht Aufschluß:

	Jahr	Durchfuhr von Ausland zu Ausland	Versand der deutschen Seehäfen nach dem Ausland	Empfang von	Zusammen
		Tonnen			
Rundholz	1904	6 424	70	267	6 761
	1905	2 395 ¹⁾	48	3 576	6 019
	1906	2 792	80	6 652	9 524
	1907	2 651	20	12 248	14 919
Nutzholz, europäisches .	1904	35 530	701	34 443	70 674
	1905	36 910	896	27 872	65 678
	1906	36 037	1 056	54 100	91 193
	1907	36 472	644	70 537	107 653
Nutzholz, außereurop. . .	1904	412	2 429	247	3 088
	1905	75	2 229	50	2 354
	1906	181	2 522	67	2 770
	1907	374	3 627	132	4 133
Brennholz, Grubenholz u. Schwellen	1904	17 336	29	12 399	29 764
	1905	2 022 ¹⁾	81	7 326	9 429
	1906	783	120	13 089	13 992
	1907	1 749	79	20 968	22 796
Borke	1904	2 520	11 841	4 989	19 350
	1905	2 477 ¹⁾	5 379	868	8 724
	1906	2 656	6 299	1 271	10 226
	1907	3 315	4 474	1 707	9 496

4. Erzeugnisse des Berg- und Hüttenwesens.

Es wurden befördert	Jahr	Über- haupt	Davon kommen auf den Verkehr		Im engeren Lokalver- kehr der einzelnen Verkehrs- bezirke	Im Wechsel- verkehr der deutschen Verkehrs- bezirke ohne die Seehafen- stationen
			im Inland	mit dem Ausland		
Tonnen						
Steinkohlen	1904	86 749 536	73 161 160	13 588 376	21 329 025	48 075 377
	1905	90 624 864	76 663 328	13 961 536	22 759 713	47 224 980
	1906	94 701 354	79 063 628	15 637 726	24 045 943	50 757 695
	1907	97 803 745	80 389 520	17 414 216	24 373 171	51 496 452

¹⁾ Vgl. Bemerkung S. 1165.

Es wurden befördert	Jahr	Überhaupt	Davon kommen auf den Verkehr		Im engeren Lokalverkehr der einzelnen Verkehrsbezirke	Im Wechselverkehr der deutschen Verkehrsbezirke ohne die Seehafensstationen
			im Inland	mit dem Ausland		
T o n n e n						
Steinkohlenbriketts	1904	2 898 721	2 313 527	585 194	471 417	1 702 945
	1905	3 150 069	2 646 245	503 824	504 459	1 991 582
	1906	3 417 766	2 803 238	614 528	566 029	2 052 245
	1907	3 648 791	2 875 924	772 867	580 379	2 074 787
Steinkohlenkoks .	1904	12 476 048	8 398 483	4 077 565	1 688 887	6 405 202
	1905	14 219 652	9 669 024	4 550 628	2 175 808	7 157 750
	1906	17 434 839	11 802 564	5 632 275	2 988 487	8 406 951
	1907	17 743 981	12 005 143	5 738 838	2 862 554	8 691 173
Braunkohlen, rohe .	1904	14 674 845	8 888 291	5 786 554	6 673 431	2 195 487
	1905	15 678 348	9 757 909	5 920 439	7 316 560	2 416 636
	1906	16 271 269	10 038 227	6 233 042	7 318 357	2 698 395
	1907	17 554 649	10 505 704	7 048 945	7 224 890	3 258 652
Braunkohlenbriketts und Koks . . .	1904	9 160 285	8 810 880	349 405	3 996 658	4 666 012
	1905	9 935 858	9 631 698	304 160	4 440 019	5 038 617
	1906	10 311 651	9 977 386	334 265	4 527 909	5 287 850
	1907	12 307 551	11 811 202	496 349	5 797 694	5 803 387
Eisenerz	1904	12 685 836	8 516 448	4 169 388	1 980 596	6 238 116
	1905	11 152 255	8 895 821	2 256 434	1 807 165	6 769 497
	1906	13 866 124	10 887 806	2 978 318	2 494 747	8 050 194
	1907	13 913 176	10 876 122	3 037 054	2 459 865	8 153 305
Eisen, roh, aller Art	1904	4 491 783	3 356 208	1 135 575	698 509	2 623 023
	1905	5 115 422	3 887 300	1 228 122	771 448	3 070 844
	1906	5 573 203	4 338 489	1 234 714	1 040 966	3 212 990
	1907	5 646 814	4 427 464	1 219 350	989 205	3 362 411
Luppen von Schweißisen . .	1904	1 697 466	1 356 471	340 995	675 644	677 610
	1905	1 803 554	1 492 580	310 974	689 081	799 385
	1906	2 043 277	1 690 368	352 909	805 784	876 372
	1907	2 062 325	1 743 296	319 029	935 606	802 971

Es wurden befördert	Jahr	Überhaupt	Davon kommen auf den Verkehr		Im engeren Lokalverkehr der einzelnen Verkehrsbezirke	Im Wechselverkehr der deutschen Verkehrsbezirke ohne die Seehafenstationen
			im Inland	mit dem Ausland		
T o n n e n						
Eisen- und Stahlbruch	1904	2 382 538	2 218 990	163 548	976 259	1 173 785
	1905	2 555 436	2 370 609	184 827	1 036 370	1 259 287
	1906	2 846 458	2 637 504	208 954	1 170 091	1 368 203
	1907	3 163 335	2 914 436	248 899	1 245 061	1 554 073
Eisen und Stahl . .	1904	5 617 833	4 732 818	885 015	1 257 445	2 999 803
	1905	6 269 059	5 271 542	997 517	1 398 734	3 342 067
	1906	7 206 498	6 083 622	1 122 876	1 679 699	3 865 160
	1907	7 471 181	6 303 442	1 162 739	1 718 664	4 023 895
Eisenbahnschienen .	1904	1 508 883	1 404 216	104 667	529 916	816 696
	1905	1 645 336	1 528 177	117 159	540 016	913 787
	1906	1 846 671	1 705 814	140 857	609 126	997 375
	1907	2 018 804	1 875 584	143 220	660 916	1 105 829
Eiserne Eisenbahnschwellen	1904	374 283	348 293	25 990	104 688	236 566
	1905	354 410	293 673	60 737	90 653	196 961
	1906	387 472	337 428	50 044	100 659	227 285
	1907	493 314	401 886	91 428	106 597	275 503
Eiserne Achsen . .	1904	256 338	216 105	40 233	53 976	146 707
	1905	311 657	266 283	45 374	85 322	164 236
	1906	401 021	336 098	64 926	84 453	228 019
	1907	440 036	370 317	69 719	91 629	253 376
Eiserne Dampfkessel	1904	1 397 630	1 132 877	264 753	313 776	654 344
	1905	1 505 995	1 217 894	288 101	348 121	685 665
	1906	1 776 516	1 437 781	338 735	390 415	819 864
	1907	1 995 684	1 602 674	393 010	430 381	913 689
Eiserne Röhren . .	1904	835 766	730 716	105 050	173 849	497 928
	1905	952 465	845 688	106 777	209 065	570 384
	1906	1 045 098	909 982	135 116	225 180	611 842
	1907	1 143 446	991 662	151 784	247 532	650 671
Eisen- und Stahl- draht	1904	757 011	632 401	124 610	147 275	365 534
	1905	859 124	728 006	131 118	136 463	450 963
	1906	855 446	708 742	146 704	181 337	388 459
	1907	766 554	633 265	133 289	159 265	342 515

Es wurden befördert	Jahr	Überhaupt	Davon kommen auf den Verkehr		Im engeren Lokalverkehr der einzelnen Verkehrsbezirke	Im Wechselverkehr der deutschen Verkehrsbezirke ohne die Seehafenstationen
			im Inland	mit dem Ausland		
T o n n e n						
Eisen- und Stahlwaren	1904	1 833 266	1 625 666	207 600	454 449	907 691
	1905	1 813 902	1 625 144	188 758	481 287	1 013 371
	1906	2 132 350	1 900 579	231 771	540 347	1 074 072
	1907	2 243 672	2 019 208	224 464	559 626	1 161 994
Sonstige Metallwaren	1906	219 146	193 158	25 991	53 643	115 674
	1907	220 491	184 064	36 427	44 134	114 000
Erze, rohe, Bleierze	1904	399 587	287 412	112 175	116 579	154 559
	1905	390 751	260 285	130 466	111 228	134 133
	1906	508 375	368 414	139 961	164 660	188 705
	1907	524 895	367 329	157 566	161 207	169 409
Kupfererze, Kupferstein	1904	92 645	77 917	14 728	22 862	37 269
	1905	85 442	70 039	15 403	24 991	33 746
	1906	117 133	91 768	25 365	34 761	44 765
	1907	180 325	145 574	34 751	42 554	83 500
Übrige Erze	1904	1 731 863	1 356 883	374 980	416 635	855 727
	1905	1 767 905	1 351 659	416 246	407 233	867 108
	1906	1 928 944	1 465 985	462 959	453 133	913 226
	1907	2 300 131	1 711 931	588 200	534 371	1 091 072
Blei	1904	315 816	284 652	31 164	116 263	149 920
	1905	333 236	301 297	31 939	132 354	146 432
	1906	358 195	324 189	34 006	133 643	164 878
	1907	353 121	316 625	36 496	129 200	160 737
Zink	1904	364 966	297 745	67 221	95 939	158 843
	1905	366 514	291 727	74 787	97 499	156 639
	1906	372 759	289 875	82 884	98 374	154 598
	1907	369 642	287 541	82 101	94 384	149 096
Salz	1904	1 489 983	1 392 549	97 434	441 221	849 893
	1905	1 572 344	1 489 317	83 027	485 116	917 120
	1906	1 573 274	1 469 040	104 234	448 520	934 096
	1907	1 718 924	1 625 675	93 249	490 216	1 035 439

Der Verkehr zwischen den deutschen Verkehrsbezirken (ohne die Seehäfen) und dem Ausland (mit den deutschen Seehäfen) war in der

	Jahr	Ausfuhr			Einfuhr		
		Versand nach dem Ausland	Empfang der See- hafens- stationen aus Deutsch- land	Zu- sammen	Empfang aus dem Ausland	Versand der See- hafens- stationen nach Deutsch- land	Zu- sammen
		Tonnen			Tonnen		
Steinkohlen . . .	1904	12 299 590	3 160 737	15 460 327	992 845	596 021	1 588 866
	1905	12 445 083	3 059 452	15 504 535	1 351 574	619 183	4 970 757
	1906	14 359 780	3 572 210	17 931 990	1 130 202	687 780	1 817 982
	1907	15 883 015	3 515 851	19 398 866	1 262 274	1 004 055	2 266 329
Steinkohlenbriketts	1904	544 408	129 615	674 023	28 595	9 550	38 145
	1905	440 610	133 695	574 305	60 119	16 509	76 628
	1906	571 269	144 725	715 994	40 924	40 239	81 163
	1907	709 478	150 418	859 896	57 066	70 340	127 406
Steinkohlenkoks . .	1904	3 859 261	271 700	4 130 961	197 497	32 694	230 191
	1905	4 272 388	302 004	4 574 392	268 829	33 462	302 291
	1906	5 358 456	376 797	5 735 253	270 478	30 389	300 867
	1907	5 331 516	409 677	5 741 193	397 668	41 739	439 407
Braunkohlen, rohe .	1904	902	276	1 178	5 710 644	19 097	5 729 741
	1905	943	647	1 590	5 768 227	24 026	5 792 253
	1906	3 194	623	3 817	6 112 089	20 852	6 132 941
	1907	3 710	3 019	6 729	6 907 485	19 143	6 926 628
Braunkohlenbriketts und Koks	1904	321 364	143 141	464 505	27 512	5 069	32 581
	1905	279 842	147 161	427 003	24 088	5 901	29 989
	1906	294 082	153 837	447 919	39 902	7 790	47 692
	1907	449 376	197 859	647 235	46 621	12 262	58 883
Eisenerz	1904	366 775	674	367 449	1 665 646	297 062	1 962 708
	1905	596 102	1 367	597 469	1 488 286	317 792	1 806 078
	1906	613 748	1 517	615 265	1 967 276	341 348	2 308 624
	1907	430 487	2 048	432 535	2 227 525	260 904	2 488 429
Eisen, roh, aller Art	1904	321 295	14 614	335 909	762 538	25 062	787 600
	1905	372 176	22 873	395 049	847 502	22 135	869 637
	1906	371 733	50 403	422 136	847 264	34 130	881 394
	1907	293 607	28 637	322 244	908 895	47 211	956 106

Luppen von	Jahr	Ausfuhr			Einfuhr		
		Versand nach dem Ausland	Empfang der See- hafen- stationen aus Deutsch- land	Zu- sammen	Empfang aus dem Ausland	Versand der See- hafen- stationen nach Deutsch- land	Zu- sammen
		Tonnen			Tonnen		
Schweißeisen . . .	1904	153 901	1 404	155 305	154 046	1 813	155 859
	1905	150 841	1 790	152 631	151 671	2 324	153 995
	1906	165 699	6 595	172 294	176 286	1 617	177 903
	1907	127 197	1 937	129 134	182 828	2 782	185 610
Eisen- und Stahl- bruch	1904	37 383	24 946	62 329	122 366	44 000	166 366
	1905	64 341	32 256	96 597	117 751	42 696	160 447
	1906	72 184	36 471	108 655	134 336	62 739	197 075
	1907	82 264	35 425	117 689	160 704	79 877	240 581
Eisen und Stahl . .	1904	768 866	425 952	1 194 818	66 254	49 618	1 15 872
	1905	878 647	473 303	1 351 950	90 372	57 438	147 810
	1906	970 420	472 491	1 442 911	109 757	66 272	176 029
	1907	1 010 937	493 312	1 564 249	104 938	72 571	177 509
Eisenbahnschienen.	1904	83 808	43 994	127 802	14 468	13 610	28 078
	1905	103 903	58 466	162 369	9 077	15 908	24 985
	1906	124 071	80 534	204 605	10 438	18 779	29 217
	1907	122 494	87 297	209 791	15 581	21 542	37 123
Eiserne Eisenbahn- schwelle	1904	14 286	3 923	18 209	6 796	3 116	9 912
	1905	49 156	4 238	53 394	8 537	1 821	10 358
	1906	45 148	7 128	52 276	2 806	2 356	5 162
	1907	84 633	14 781	99 414	5 030	5 005	10 035
Eiserne Achsen . . .	1904	37 780	13 818	51 598	1 951	1 604	3 555
	1905	43 092	14 909	58 001	899	1 816	2 715
	1906	51 736	20 730	72 466	2 576	2 896	5 472
	1907	65 661	22 460	88 121	1 013	2 852	3 865
Eiserne Dampfkessel	1904	185 420	109 932	295 352	35 027	54 825	89 852
	1905	208 501	126 342	334 843	35 948	57 766	93 714
	1906	244 909	151 661	396 570	40 309	75 841	116 150
	1907	278 192	170 034	448 226	45 975	88 570	134 545
Eiserne Röhren . . .	1904	89 999	50 726	140 725	5 903	8 213	14 116
	1905	93 021	57 438	150 459	6 878	8 801	15 679
	1906	119 240	62 845	182 085	4 021	10 115	14 136
	1907	131 915	82 624	214 539	6 430	10 835	17 265

	Jahr	Ausfuhr			Einfuhr		
		Versand nach dem Ausland	Empfang der See- hafen- stationen aus Deutsch- land	Zu- sammen	Empfang aus dem Ausland	Versand der See- hafen- stationen nach Deutsch- land	Zu- sammen
		Tonnen			Tonnen		
Eisen- und Stahl- draht	1904	109 692	113 501	223 193	13 808	6 091	19 899
	1905	125 418	134 423	259 841	5 062	6 157	11 219
	1906	134 165	133 464	267 629	11 444	5 482	16 926
	1907	118 928	126 041	244 969	12 261	5 444	17 705
Eisen- und Stahl- waren	1904	175 486	212 084	387 570	15 527	51 442	66 969
	1905	185 193	229 661	414 854	28 518	55 277	83 795
	1906	197 282	227 520	424 802	19 792	58 640	78 432
	1907	192 702	234 855	427 557	16 247	62 733	78 980
Sonstige Metall- waren	1906	14 408	16 986	31 394	9 878	6 852	16 730
	1907	21 439	18 040	39 479	13 191	7 890	21 081
Erze, rohe, Bleierze	1904	24 957	418	25 375	85 626	15 856	101 482
	1905	27 323	424	27 747	101 835	14 495	116 330
	1906	31 149	448	31 597	108 452	14 601	123 053
	1907	21 653	1 339	22 992	133 082	35 374	168 456
Kupfererze, Kupfer- stein	1904	4 846	800	5 646	7 427	16 986	24 413
	1905	5 868	820	6 688	8 425	10 482	18 907
	1906	8 903	901	9 804	14 311	11 341	25 652
	1907	15 700	1 948	17 648	16 130	17 572	33 702
Übrige Erze	1904	47 028	5 219	52 247	275 591	79 302	354 893
	1905	42 941	1 457	44 398	352 977	75 861	428 838
	1906	49 495	2 646	52 141	385 138	96 990	482 128
	1907	81 072	2 806	83 878	477 083	83 682	560 765
Blei	1904	24 711	10 536	35 247	5 638	7 933	13 571
	1905	25 867	12 413	38 280	5 486	10 098	15 584
	1906	27 737	14 917	42 654	5 778	10 751	16 529
	1907	28 741	16 066	44 807	6 833	10 622	17 455
Zink	1904	43 941	39 717	83 658	20 472	3 241	23 713
	1905	45 279	36 221	81 500	26 287	2 368	28 655
	1906	48 627	32 691	81 318	29 919	4 212	34 131
	1907	49 551	37 885	87 436	28 062	6 176	34 238
Salz	1904	71 739	85 561	157 300	12 294	15 874	28 168
	1905	70 628	69 984	140 612	5 940	17 097	23 037
	1906	84 385	74 260	158 645	9 134	12 164	21 298
	1907	70 583	88 733	159 316	12 379	11 237	23 616

Über die Durchfuhr von Ausland zu Ausland und den Verkehr zwischen dem Ausland und den deutschen Seehäfen gibt nachstehende Übersicht Aufschluß:

	Jahr	Durchfuhr	Versand	Empfang	Zusammen
		von Ausland zu Ausland	der deutschen n a c h dem Ausland	Seehäfen v o n	
T o n n e n					
Steinkohlen	1904	298 465	2 331	145	295 941
	1905	¹⁾ 159 244	5 505	130	164 879
	1906	140 479	7 233	32	147 744
	1907	264 025	4 882	20	268 927
Steinkohlenbriketts . .	1904	12 191	.	.	12 191
	1905	¹⁾ 3 082	13	.	3 095
	1906	2 335	.	.	2 335
	1907	6 323	.	.	6 323
Steinkohlenkoks	1904	20 585	222	.	20 807
	1905	¹⁾ 9 099	303	9	9 411
	1906	3 149	192	.	3 341
	1907	8 908	746	.	9 654
Braunkohlen, rohe . . .	1904	74 748	32	228	75 008
	1905	151 114	.	155	151 269
	1906	117 736	.	23	117 759
	1907	137 620	1	129	137 750
Braunkohlenbriketts und Koks	1904	529	.	.	529
	1905	203	27	.	230
	1906	231	10	40	281
	1907	352	.	.	352
Eisenerz	1904	2 024 502	112 063	397	2 136 967
	1905	¹⁾ 40 836	131 210	.	172 046
	1906	232 938	164 327	29	397 294
	1907	190 027	189 003	12	379 042
Eisen, roh, aller Art . .	1904	46 676	3 544	1 522	51 742
	1905	¹⁾ 7 064	787	593	8 444
	1906	3 979	10 397	1 341	15 717
	1907	8 965	7 063	820	16 848

¹⁾ Vgl. Anmerkung S. 1165.

	J a h r	Durchfuhr	Versand	Empfang	Zusammen
		von Ausland zu Ausland	der deutschen n a c h dem Ausland	Seehäfen v o n	
T o n n e n					
Luppen von Schweiß- eisen	1904	31 167	1 881	.	33 048
	1905	1) 6 814	1 641	.	8 455
	1906	7 784	3 128	12	10 924
	1907	7 776	1 213	15	9 004
Eisen- und Stahlbruch	1904	3 414	356	29	3 799
	1905	1) 2 377	223	135	2 735
	1906	1 763	562	109	2 434
	1907	5 072	760	99	5 931
Eisen und Stahl . . .	1904	37 180	7 409	5 306	49 895
	1905	1) 19 010	4 993	4 495	28 498
	1906	30 968	6 501	5 230	42 699
	1907	35 343	6 737	4 784	46 864
Eisenbahnschienen . .	1904	6 366	15	10	6 391
	1905	1) 4 149	4	26	4 179
	1906	6 169	11	168	6 348
	1907	5 050	70	22	5 142
Eiserne Eisenbahn- schweller	1904	4 908	.	.	4 908
	1905	1) 3 044	.	.	3 044
	1906	2 090	.	.	2 090
	1907	1 765	.	.	1 765
Eiserne Achsen . . .	1904	473	14	15	502
	1905	1 375	1	7	1 383
	1906	10 570	5	39	10 614
	1907	3 000	21	24	3 045
Eiserne Dampfkessel .	1904	20 794	20 719	2 793	44 306
	1905	1) 17 062	24 687	1 903	43 652
	1906	22 971	28 242	2 304	53 517
	1907	33 426	32 900	2 517	68 843
Eiserne Röhren . . .	1904	4 306	529	4 313	9 148
	1905	4 221	370	2 287	6 878
	1906	5 953	511	5 391	11 855
	1907	8 828	718	3 893	13 439

1) Vgl. Anmerkung S. 1165.

	J a h r	Durchfuhr	Versand	Empfang	Zusammen
		von Ausland zu Ausland	der deutschen n a c h dem Ausland	der deutschen v o n Seehäfen	
T o n n e n					
Eisen- und Stahldraht .	1904	499	466	145	1 110
	1905	124	427	17	568
	1906	590	394	111	1 095
	1907	1 124	581	395	2 100
Eisen- und Stahlwaren	1904	6 575	2 539	6 095	15 209
	1905	6 792	3 240	5 602	15 634
	1906	6 173	3 393	5 131	14 697
	1907	6 290	3 442	5 783	15 515
Sonstige Metallwaren .	1906	945	387	373	1 705
	1907	939	527	331	1 797
Erze, rohe, Bleierze .	1904	821	720	41	1 582
	1905	182	1 105	21	1 308
	1906	197	122	41	360
	1907	129	2 657	45	2 831
Kupfererze, Kupferstein	1904	56	2 376	23	2 455
	1905	264	809	37	1 110
	1906	1 042	1 059	50	2 151
	1907	215	2 689	17	2 921
Übrige Erze	1904	27 092	25 269	.	52 361
	1905	1 491 ¹⁾	18 835	2	20 328
	1906	3 382	24 758	186	28 326
	1907	5 869	24 145	31	30 045
Blei	1904	412	246	157	815
	1905	238	130	218	586
	1906	178	197	116	491
	1907	342	190	390	922
Zink	1904	1 250	238	1 320	2 808
	1905	1 233	408	1 575	3 221
	1906	1 994	353	1 991	4 338
	1907	2 121	508	1 859	4 488
Salz	1904	1 327	11 937	137	13 401
	1905	1 401	5 037	21	6 459
	1906	786	9 899	30	10 715
	1907	1 109	9 132	46	10 287

1) Vgl. Anmerkung S. 1165.

5. Bedürfnisse des Bauwesens.

Es wurden befördert	Jahr	Überhaupt	Davon kommen auf den Verkehr		Im engeren Lokalverkehr der einzelnen Verkehrsbezirke	Im Wechselverkehr der deutschen Verkehrsbezirke ohne die Seehafenstationen
			im Inland	mit dem Ausland		
T o n n e n						
Zement	1904	3 814 108	3 651 252	162 856	1 352 813	1 997 475
	1905	3 878 543	3 724 919	153 624	1 395 521	2 025 779
	1906	4 676 003	4 494 968	181 035	1 627 247	2 500 009
	1907	4 839 770	4 626 992	212 778	1 714 886	2 543 434
Dachpappe	1904	183 953	179 710	4 243	81 903	76 032
	1905	217 799	213 716	4 083	100 556	89 184
	1906	240 541	236 445	4 096	112 059	96 566
	1907	229 596	225 222	4 374	102 066	94 008
Erde	1904	13 283 611	12 507 967	775 644	7 069 297	5 239 576
	1905	14 647 081	13 798 343	848 738	7 846 109	5 790 664
	1906	16 911 424	16 006 841	904 583	8 900 151	6 846 427
	1907	18 249 964	17 268 164	981 800	9 849 650	7 135 215
Kalk	1904	3 720 419	3 325 346	395 073	1 550 992	1 672 162
	1905	3 942 026	3 585 267	356 759	1 613 759	1 850 043
	1906	4 142 526	3 794 726	348 100	1 704 383	1 958 932
	1907	4 236 002	3 832 916	403 086	1 730 523	1 986 489
Tonröhren	1904	661 221	635 155	26 066	304 419	301 271
	1905	703 895	693 274	10 621	322 438	338 819
	1906	790 289	776 775	13 514	362 311	377 624
	1907	753 220	737 782	15 438	360 955	342 043
Schiefer	1904	173 204	136 961	36 243	52 854	73 315
	1905	185 444	150 760	34 684	61 882	78 098
	1906	190 806	158 959	31 847	63 129	83 516
	1907	192 641	162 447	30 194	62 460	88 402
Steine, bearbeitete .	1904	1 024 935	942 714	82 221	459 081	444 583
	1905	917 833	842 187	75 646	402 253	406 539
	1906	918 745	827 674	91 071	364 917	427 123
	1907	914 332	838 317	76 015	316 294	481 223
Steine, gebrannte .	1904	29 547 983	28 898 027	649 956	17 190 200	11 239 269
	1905	31 380 757	30 737 055	643 702	18 501 451	11 642 380
	1906	34 942 354	34 238 581	703 773	20 334 860	13 199 701
	1907	36 579 297	35 790 608	788 689	21 241 174	13 804 088
Teer und Asphalt .	1904	1 085 566	978 535	107 031	430 564	446 463
	1905	1 203 713	1 104 030	99 683	500 495	513 569
	1906	1 391 248	1 275 677	115 571	612 739	553 935
	1907	1 539 825	1 415 744	124 081	707 802	601 170

Der Verkehr zwischen den deutschen Verkehrsbezirken (ohne die Seehäfen) und dem Ausland (mit den deutschen Seehäfen) war in der

Jahr	Ausfuhr			Einfuhr			
	Versand nach dem Ausland	Empfang der See- hafen- stationen aus Deutsch- land	Zu- sammen	Empfang aus dem Ausland	Versand der See- hafen- stationen nach Deutsch- land	Zu- sammen	
	Tonnen			Tonnen			
Zement	1904	80 949	204 659	285 608	39 822	96 305	136 127
	1905	64 930	199 095	264 025	65 494	104 524	170 018
	1906	84 004	244 532	328 536	77 892	123 180	201 072
	1907	87 441	242 673	330 114	98 160	125 999	224 159
Dachpappe	1904	3 624	6 243	9 867	398	15 532	15 930
	1905	3 347	6 883	10 230	414	17 093	17 507
	1906	3 447	8 511	11 958	316	19 309	19 625
	1907	3 254	7 391	10 645	580	21 757	22 337
Erde	1904	331 157	150 614	481 771	393 060	48 480	441 540
	1905	350 329	120 751	471 080	479 644	40 819	520 463
	1906	404 096	207 431	611 527	481 115	52 832	533 947
	1907	431 455	219 838	651 293	523 395	63 461	586 856
Kalk	1904	31 557	95 909	127 466	276 360	6 283	282 643
	1905	31 282	112 494	143 776	292 125	8 971	301 096
	1906	40 159	123 502	163 661	305 927	7 909	313 836
	1907	48 569	106 858	155 427	320 696	9 046	329 742
Tonröhren	1904	10 243	21 637	31 880	14 328	7 828	22 156
	1905	7 421	23 967	31 388	1 750	8 050	9 800
	1906	9 103	28 639	37 742	2 891	8 201	11 092
	1907	9 666	27 305	36 971	3 654	7 479	11 133
Schiefer	1904	4 709	3 142	7 851	25 091	7 650	32 741
	1905	3 769	3 711	7 480	27 200	7 069	34 269
	1906	3 228	4 449	7 677	25 086	7 865	32 951
	1907	3 297	3 640	6 937	23 539	7 945	31 484
Steine, bearbeitete .	1904	21 283	28 104	49 387	53 808	10 946	64 754
	1905	13 348	20 930	34 278	56 164	12 465	68 629
	1906	31 252	22 155	53 407	54 325	13 479	67 804
	1907	12 533	25 500	38 033	59 141	15 300	74 441
Steine, gebrannte .	1904	360 812	293 065	653 877	195 793	175 493	371 286
	1905	390 624	379 843	770 467	212 867	213 381	426 248
	1906	430 562	447 594	878 156	231 215	256 426	487 641
	1907	509 767	417 803	927 570	228 807	327 543	556 350
Teer und Asphalt .	1904	38 540	51 184	89 724	56 896	50 324	107 220
	1905	37 844	52 877	90 721	53 870	37 089	90 959
	1906	42 484	64 122	106 606	63 914	44 881	108 795
	1907	45 593	56 629	102 222	68 914	50 143	119 057

Über die Durchfuhr von Ausland zu Ausland und den Verkehr zwischen dem Ausland und den deutschen Seehäfen gibt nachstehende Übersicht Aufschluß:

	J a h r	Durchfuhr	Versand	Empfang	Zusammen
		von Ausland zu Ausland	der deutschen Seehäfen n a c h dem Ausland	von der deutschen Seehäfen zu Ausland	
T o n n e n					
Zement	1904	42 016	58	11	42 085
	1905	22 958 ¹⁾	242	.	23 200
	1906	18 925	204	10	19 139
	1907	26 914	203	60	27 177
Dachpappe	1904	77	124	20	221
	1905	120	172	30	322
	1906	62	239	32	333
	1907	251	238	51	540
Erde	1904	46 763	3 786	878	51 427
	1905	15 175 ¹⁾	3 046	544	18 765
	1906	15 196	3 356	820	19 372
	1907	22 071	4 302	577	26 950
Kalk	1904	87 112	2	42	87 156
	1905	33 206 ¹⁾	.	146	33 352
	1906	1 974	.	40	2 014
	1907	33 625	.	196	33 821
Tonröhren	1904	1 417	73	5	1 495
	1905	1 031	114	305	1 450
	1906	1 160	31	329	1 520
	1907	1 661	9	448	2 118
Schiefer	1904	4 482	557	1 404	6 443
	1905	1 628 ¹⁾	353	1 734	3 715
	1906	1 463	282	1 788	3 533
	1907	1 474	297	1 584	3 358
Steine, bearbeitete . . .	1904	5 851	111	1 168	7 130
	1905	4 305 ¹⁾	1 098	731	6 134
	1906	3 789	706	909	5 404
	1907	2 790	397	1 154	4 341
Steine, gebrannte . . .	1904	68 962	21 086	3 303	93 351
	1905	18 155 ¹⁾	18 475	3 581	40 211
	1906	17 401	20 764	3 831	41 996
	1907	19 684	25 760	4 671	50 115
Teer und Asphalt . . .	1904	2 479	3 863	5 253	11 595
	1905	1 640	1 321	5 008	7 969
	1906	1 843	1 345	5 985	9 173
	1907	1 736	1 759	6 079	9 574

¹⁾ Vgl. Anmerkung S. 1165.

Die belgischen Eisenbahnen

in den Jahren 1905 und 1906.

Die nachstehenden Angaben sind dem Bericht des Königlich belgischen Ministers für Eisenbahnen, Post und Telegraphie an die gesetzgebenden Kammern (Compte rendu des opérations pendant l'année 1906), Brüssel 1907, entnommen.¹⁾

A. Vom Staate betriebene Eisenbahnen.

I. Längenübersicht.

	1905	1906
1. Bahnlänge am Ende des Jahres:		
a) der staatseigenen Eisenbahnstrecken km	3 763,94	3 787,00
b) der vom Staate betriebenen Privateisenbahnstrecken. . . "	244,27	244,27
c) der mitbetriebenen Privateisenbahnstrecken (eingerechnet 10,96 km Endstrecken in Bahnhöfen) "	39,71	40,65
2. dies ergibt eine Betriebslänge am Ende des Jahres von "	4 047,92	4 071,92
hiervon waren zweigleisig . . . "	1 802,18	1 833,16
im Verhältnis zur Gesamtbetriebslänge %	44,52	45,02
3. Betriebslänge im Jahresdurchschnitt km	4 047,47	4 065,14
4. von der Betriebslänge am Ende des Jahres dienten nur dem Güterverkehr. "	181,80	188,60.

¹⁾ Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1907 S. 1204 ff.
Archiv für Eisenbahnwesen. 1908.

II. Anlagekapital

der staatseigenen und der gepachteten Bahnstrecken (I. 1a und b).

	1905	1906
a) am Ende des Jahres Fres.	2 200 490 373	2 243 867 104
auf 1 km Bahnlänge "	548 996	556 615
b) im Jahresdurchschnitt "	2 162 831 156	2 222 178 738
Das durchschnittliche Anlagekapital wurde verzinst mit %	4,04	3,94.

III. Fuhrpark.

	1905	1906
1. Bestand am Ende des Jahres:		
a) α) Lokomotiven Stck.	3 309	3 427
β) Triebwagen "	1) 40	1) 39
im ganzen "	3 349	3 466
auf 1 km Betriebslänge "	0,83	0,85
Tender "	2 331	2 370
b) Personenwagen (eingerechnet die Personenabteile der Trieb- wagen) "	2) 6 735	2) 6 747
auf 1 km Betriebslänge "	1,66	1,66
c) Gepäckwagen:		
α) für Personenzüge (einge- rechnet je 38 mit der Loko- motive verbundene) "	1 346	1 342
β) für Güterzüge "	1 371	1 398
im ganzen "	2 717	2 740
auf 1 km Betriebslänge "	0,67	0,67
d) Postwagen "	76	76
auf 1 km Betriebslänge "	0,02	0,02
e) Güterwagen (auch Arbeits- wagen u. dgl.) "	71 639	72 737
auf 1 km Betriebslänge "	17,70	17,86
f) Gesamtzahl aller Wagen "	81 167	82 300
auf 1 km Betriebslänge "	20,05	20,21.

1) Darunter 16 Triebwagen der Straßenbahn Mons—Boussu.

2) Darunter 16 Personenabteile der Triebwagen und 20 Anhängewagen der Straßenbahn Mons—Boussu.

	1905	1906
g) von der Gesamtzahl der Wagen waren bestimmt:		
für Personenzüge Stck.	8 947	8 965
für Güter- und Arbeitszüge "	72 220	73 335
h) außerdem waren Privatgüterwagen in den Wagenpark eingestellt "	1 078	1 178
2. Leistungen der Lokomotiven und Triebwagen:		
An eigenen Lokomotiven und Triebwagen standen im Jahresdurchschnitt zur Verfügung Stck.	3 219	3 352
Von diesen Lokomotiven usw. wurden auf eigenen und fremden Strecken geleistet:		
α) Nutzkilometer	78 752 192	81 846 001
β) Leerfahrkilometer	5 938 207	6 548 426
γ) Rangierkilometer	16 650 743	17 736 351
im ganzen Lokomotivkilometer	101 341 142 ¹⁾	106 130 778 ²⁾
und zwar:		
auf eigenen Strecken Lkm	100 063 219	104 814 995
" fremden " "	1 277 923	1 315 783
eine Lokomotive usw. leistete im Durchschnitt jährlich "	31 482	31 662
Auf den eigenen Strecken wurden dagegen geleistet:		
α) Lokomotivnutzkilometer		
in Personenzügen	38 474 533	39 716 046
" Güterzügen	29 506 374	31 205 013
" Dienstzügen	671 459	632 828
Zugkilometer	68 652 366	71 553 887
im Vorspanndienste	9 318 833	9 462 463
im ganzen Nutzkilometer	77 971 199	81 016 350.

1) Außerdem 466 451 km, die von den elektrischen Triebwagen geleistet wurden.

2) Desgl. 490 459 km.

	1905	1906
β) Leerfahrkilometer	5 939 987	6 539 526
γ) Rangierkilometer	16 650 743	17 736 351
insgesamt Lokomotivkilometer	100 561 929	105 292 227
und zwar:		
von eigenen Lokomotiven usw. Lkm	100 063 219	104 814 995
„ fremden „	498 710	477 232
auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge kommen Lokomotivkilometer	24 808	24 738
3. Leistungen der Wagen:		
Über die Leistungen der Personen- und Gepäckwagen sind in dem Bericht keine Angaben enthalten, über die Güterwagen nur das folgende:		
es wurden beladene Güterwagen abgefertigt:		
mit Privatgut Stck.	5 084 533	5 357 283
„ Dienstgut. „	619 546	676 650
insgesamt „	5 704 079	6 033 933.

IV. Verkehr.

1. Personenverkehr.

a) im ganzen.

	1905		1906	
		%		%
1. Zahl der Reisenden:				
1. Wagenklasse	1 225 438	0,85	1 194 005	0,79
2. „	15 714 415	10,91	15 761 407	10,47
3. „	127 060 636	88,24	133 633 311	88,74
insgesamt	144 000 489	100,00	150 588 723	100,00
außerdem Straßenbahn Mons—Boussu (bei den Durchschnittsberechnungen außer Betracht gelassen)	1 471 135	—	1 649 218	—

	1905		1906	
		%		%
2. Zahl der Personenkilometer				
1. Wagenklasse	79 806 616	2,45	77 509 023	2,28
2. „	583 320 274	17,89	577 683 573	16,95
3. „	2 597 606 740	79,66	2 752 238 500	80,77
insgesamt	3 260 733 630	100,00	3 407 431 096	100,00
3. Einnahme				
1. Wagenklasse Fres.	5 359 324	6,64	5 192 265	6,40
2. „ „	23 846 855	29,57	23 477 459	28,93
3. „ „	51 452 424	63,79	42 513 297	64,63
insgesamt „	80 658 603	100,00	81 183 021	100,00
Außerdem Straßenbahn Mons— Boussu (bei den Durchschnitts- berechnungen außer Ansatz ge- lassen) Fres.	217 078	—	238 954	—

	1905	1906
4. Auf 1 km Betriebslänge kommen:		
Reisende	35 578	37 844
Personenkilometer	805 623	838 208
Einnahme Fres.	19 928	19 971

5. Im Durchschnitt betragen:

bei Reisen in der	die Beför- dungs- strecke km	1905		1906		
		die Einnahme für 1 Person	1 Per- sonenkm	die Einnahme für 1 Person	1 Per- sonenkm	
		Fres.	Cts.	Fres.	Cts.	
1. Wagenklasse	65,12	4,37	6,72	64,92	4,35	6,70
2. „	37,12	1,52	4,09	36,65	1,49	4,06
3. „	20,44	0,40	1,98	20,60	0,39	1,91
insgesamt	22,64	0,56	2,47	22,63	0,54	2,38.

b) Auf die einzelnen Gattungen von Fahrkarten verteilt.

	1905		1906	
	überhaupt	%	überhaupt	%
1. Zahl der Reisenden:				
auf einfache Fahrkarten	14 392 016	9,99	14 633 038	9,72
„ Rückfahrkarten	46 179 664	32,07	46 908 900	31,15
„ andere Fahrkarten zu ermäßig- ten Preisen	83 428 809	57,94	89 046 785	59,13
insgesamt	144 000 489	100,00	150 588 723	100,00.

	1905		1906	
	überhaupt	%	überhaupt	%
2. Einnahme aus dem Absatz von einfachen Fahrkarten Fres.	17 357 207	21,59	17 536 763	21,60
Rückfahrkarten „	35 169 496	43,60	34 935 736	43,03
anderen Fahrkarten zu ermäßig- ten Preisen „	28 131 900	34,88	28 710 522	35,37
insgesamt „	80 658 603	100,00	81 183 021	100,00.

Die Anzahl der auf jede Fahrkartengattung kommenden Personen-kilometer ist im Bericht nicht angegeben.

3. Im Durchschnitt betragen:

bei Reisen auf	1905		1906	
	die Beför- dungs- strecke km	die Einnahme für 1 Person Fres.	die Beför- dungs- strecke km	die Einnahme für 1 Person Fres.
einfache Fahrkarten	24,89	1,20	24,77	1,20
Rückfahrkarten	21,37	0,76	20,99	0,75
andere Fahrkarten zu ermäßig- ten Preisen	22,98	0,34	23,13	0,32
insgesamt	22,64	0,56	22,63	0,54.

4. Unter den anderen Fahrkarten zu ermäßigten Preisen sind u. a. die Zeitkarten nachgewiesen. Im einzelnen ist hierüber das folgende angegeben:

	1905	1906
α) Zahl der beförderten Personen auf		
gewöhnliche Zeitkarten	17 456 332	17 493 480
Schülerzeitkarten	3 850 746	4 085 976
Arbeiterzeitkarten	56 060 495	63 444 456
insgesamt	79 367 573	85 023 912
β) durchschnittlich durchfahrene Strecke		
auf gewöhnliche Zeitkarten . . km	36,94	39,40
„ Schülerzeitkarten	13,71	13,86
„ Arbeiterzeitkarten	17,25	17,25.

	1905	1906
γ) Einnahme für verausgabte:		
gewöhnliche Zeitkarten Frcs.	14 578 170	14 286 053
Schülerzeitkarten "	531 326	597 911
Arbeiterzeitkarten "	7 092 470	7 851 873
insgesamt "	22 201 966	22 735 837.

c) Bahnsteigkarten.

	1905	1906
1. Verausgabt wurden Stck.	2 629 293	2 716 026
2. Einnahme Frcs.	262 929	271 603.

2. Gepäckverkehr.

	1905	1906
Gewicht des beförderten Gepäcks . . . t	48 480	49 109
Einnahme Frcs.	2 196 197	2 231 084
durchschnittl. Einnahme für 1 t . . . "	45,30	45,43.

3. Güterverkehr.

	1905	1906
1. Beförderte Mengen:		
Stückgut t	552 654	580 218
Wagenladungen "	48 448 555	52 294 722
Fahrzeuge Stck.	3 427	4 367
Tiere Sendungen	88 906	93 244
darunter Pferde, Fohlen, Ponys, Esel und Maulesel Stck.	75 090	73 458
2. Einnahme für die Beförderung von		
Stückgut Frcs.	16 438 597	17 517 073
Wagenladungsgut "	142 266 032	152 164 158
Fahrzeugen "	105 094	111 834
Tieren "	2 613 203	2 783 671
Wertsendungen "	418 064	444 243
für 1 t Wagenladungsgut betrug die Einnahme im Durchschnitt . . . "	2,94	2,91.

Von den Wagenladungsgütern wurden u. a. befördert:

	Versand		Empfang		im ganzen	
	1905	1906	1905	1906	1905	1906
im Binnenverkehr . . t	.	.	.	.	22 181 932	23 456 842
„ Nachbarverkehr . „	2 573 815	2 822 933	2 186 688	2 349 571	4 760 503	5 272 504
„ Verkehr mit Deutschland (ohne Elsaß-Lothringen) „	819 724	644 417	1 659 139	2 328 304	2 478 863	2 972 721
Elsaß-Lothringen u. Luxemburg „	1 473 706	1 443 034	2 242 777	2 473 302	3 716 483	3 916 336
Österreich-Ungarn . „	10 637	12 061	9 110	12 668	49 747	24 729
Frankreich „	3 183 160	3 709 269	1 608 342	1 481 299	4 791 502	5 190 568
der Schweiz „	60 338	74 252	5 408	6 405	65 746	80 657
den Niederlanden . „	796 173	804 129	305 888	303 251	1 102 061	1 107 380
Italien „	15 562	23 721	21 018	25 311	36 580	49 032
England „	.	.	1 351	1 536	1 351	1 536
Rußland „	105	581	141	962	246	1 493
im Durchgangsverkehr „	.	.	.	.	247 600	243 352

V. Betriebsergebnisse.

1. Einnahmen.

a) aus dem Personen- und Gepäckverkehr

für verausgabte Fahrkarten

„ „ Bahnsteigkarten

„ Gepäckbeförderung

zusammen a)

b) aus dem Güterverkehr

Verkehrseinnahmen im ganzen

c) sonstige Einnahmen.

Gesamteinnahme

1905		1906	
Frcs.	%	Frcs.	%
80 875 582	32,62	81 421 975	31,40
262 929	0,11	271 603	0,10
2 196 197	0,88	2 231 084	0,86
83 334 708	33,61	83 924 662	32,36
161 840 990	65,27	173 020 979	66,72
245 175 698	98,88	256 945 641	99,08
2 776 124	1,12	2 391 351	0,92
247 951 822	100,00	259 336 992	100,00

	1905	1906
Von den Verkehrseinnahmen kommen:		
auf den Binnenverkehr %/o	63,33	60,83
„ „ Nachbarverkehr „	9,24	11,04
„ „ Durchgangsverkehr „	27,43	28,13
2. Betriebsausgaben:		
insgesamt Fres.	153 917 743	164 653 015
in Prozenten der Einnahmen %/o	62,08	64,07
3. Betriebsüberschuß:		
insgesamt Fres.	94 034 079	94 683 977
in Prozenten der Einnahmen %/o	37,92	35,93
„ „ des Anlagekapitals „	4,04	3,84.

4. Durchschnittsergebnisse.

Im Durchschnitt kommen:	auf 1 km durchschn. Betriebslänge		auf 1 Zugkm (ohne Dienstzüge)	
	1905	1906	1905	1906
von den Einnahmen Fres.	61 261	63 795	3,62	3,63
„ „ Ausgaben „	38 368	40 872	2,37	2,33
vom Überschuß „	23 893	22 923	1,35	1,30.

VI. Beamte und Arbeiter.

	1905	1906
Am Ende des Jahres waren vorhanden:		
Beamte und Angestellte	9 316	9 585
Unterbeamte und Gehilfen	2 307	2 425
Arbeiter	47 376 ¹⁾	49 126
insgesamt	58 999 ¹⁾	61 156
auf 1 km Betriebslänge	13,83 ¹⁾	15,02.

1) Gegen die Angaben des vorjährigen Berichts berichtigte Zahlen.

VII. Unfälle.

		1905	1906		
1. Zahl der vorgekommenen Zugunfälle:					
bei Personenzügen		58	56		
„ Güterzügen		68	65		
	insgesamt	126	121		
davon kommen auf:					
100 km durchschnittl. Betriebslänge		3,11	2,98		
1 000 000 Lokomotivkilometer . .		1,25	1,15.		
2. Zahl der beim Eisenbahnbetriebe getöteten oder verletzten Per- sonen (ohne die Selbstmörder)					
		1905		1906	
		getötet	verletzt	getötet	verletzt
a) Reisende:					
bei Zugunfällen . . . . .		.	61	.	75
„ sonstigen Unfällen		5	251	7	244
	insgesamt	6	312	7	319
es kommen daher auf 1 000 000 beförderte Reisende		0,04	2,17	0,05	2,19
b) Bahnbedienstete:					
bei Zugunfällen		1	68	4	97
bei sonstigen Unfällen		40	611	45	609
	insgesamt	41	679	49	706
es kommen daher auf je 1 000 000 Zugkilometer		0,60	9,89	0,68	9,87
c) fremde Personen insgesamt					
		20	67	30	88
	im ganzen a—c	67	1 058¹⁾	86	1 113¹⁾
		1 125 ¹⁾		1 199 ¹⁾	
es kommen daher auf je 1 000 000 Zugkilometer		16,39		16,76	
außerdem Selbstmörder usw.		30	3	22	2

¹⁾ In der Gesamtzahl der Verletzten sind 924 (1905) und 944 (1906) leicht Verletzte (Contusionnés) mitenthalten. Werden diese Personen, wie in der deutschen Statistik, außer Betracht gelassen, dann ergeben sich für 1905 = 134, für 1906 = 169 Verletzte und insgesamt 201 und 255 Verunglückte. Auf 1 000 000 Zugkilometer kommen hiervon 2,93 und 3,56 Personen.

B. Von Gesellschaften betriebene Privateisenbahnen.**I. Längen.**

	1905	1906
Die Betriebslänge betrug am Ende des Jahres km	587,30	587,30
davon waren zweigleisig "	149,52	149,51
= %	25,46	25,45
Dem Personen- und Güterverkehr dienten km	585,26	585,26
während ausschließlich für den Güterverkehr "	2,04	2,04
bestimmt waren.		
Von der Gesamtbetriebslänge lagen:		
in Belgien "	531,00	531,00
im Auslande "	56,30	56,30

Die Betriebslänge im Jahresdurchschnitt war in beiden Jahren gleich der Länge am Ende des Jahres.

II. Anlagekapital.

Hierüber gibt der Bericht keine Auskunft.

III. Fuhrpark.

	1905	1906
Am Ende des Jahres waren im Bestande:		
Lokomotiven Stck.	299	300
Triebwagen "	7	7
insgesamt "	306	307
auf 1 km Betriebslänge "	0,52	0,52
Tender "	217	210
auf 1 km Betriebslänge "	0,37	0,35
Personenwagen "	502	476
auf 1 km Betriebslänge "	0,85	0,81
Gepäckwagen "	224	224
auf 1 km Betriebslänge "	0,38	0,38

	1905	1906
Güterwagen (auch Arbeitswagen u. dgl.) Stek.	7 224	7 297
auf 1 km Betriebslänge "	12,29	12,42
Gesamtzahl aller Wagen "	7 950	7 997
auf 1 km Betriebslänge "	13,52	13,61
2. Leistungen der Lokomotiven und Triebwagen:		
An eigenen Lokomotiven und Trieb- wagen standen im Jahresdurch- schnitt zur Verfügung . . . Stek.	303	307
Von diesen Lokomotiven usw. wurden an Zugkilometern geleistet:		
in Personenzügen Zugkm	3 936 017	3 966 222
„ gemischten Zügen "	472 470	473 845
„ Güterzügen "	2 025 666	2 153 014
insgesamt "	6 434 153	6 593 081
von 1 Lokomotive usw. durch- schnittlich "	21 235	21 476
Auf eigene Strecken kamen von diesen Leistungen "	6 363 931	6 520 940
oder auf 1 km Betriebslänge "	10 836	11 103
Auf fremde Strecken "	70 222	72 141.

Die Leistungen im Rangierdienst sowie in Dienstzügen usw. sind im Bericht nicht erwähnt. Auch über die Leistungen der Wagen findet sich darin keine Angabe.

IV. Verkehr.

1. Personenverkehr.

Zahl der Reisenden:	1905		1906	
		%		%
1. Wagenklasse	390 469	2,18	365 172	2,08
2.	2 271 321	12,65	2 179 516	12,38
3.	15 288 603	85,17	15 057 329	85,54
insgesamt	17 950 393	100,00	17 602 017	100,00.

Die Zahl der zurückgelegten Personenkilometer ist im Bericht nicht angegeben.

	1905		1906	
		%		%
Einnahme:				
1. Wagenklasse	802 487	8,80	745 338	8,69
2. "	2 260 871	24,80	1 985 732	23,13
3. "	6 053 561	66,40	5 854 144	68,19
insgesamt	9 116 919	100,00	8 585 214	100,00.

Auf 1 km durchschnittliche Betriebslänge kommen:

Reisende
Einnahme Fres.

Von den Einnahmen kommen auf je einen Reisenden durchschnittlich:

1. Wagenklasse Fres.
2. " "
3. " "
insgesamt "

2. Gepäckverkehr.

Es wurden befördert:

a) nach dem Minimaltarif . Gep.-Stek. 29 748 31 432
b) " Gewichtstarif t 13 134 12 793
und dafür insgesamt verein-
nahmt Fres. 357 752 372 902.

3. Güterverkehr.

Es wurden befördert:

Stückgut nach dem Gewichtstarif . t 91 443 100 976
außerdem nach dem Minimaltarif Stek. 149 531 149 380
Wagenladungsgut t 15 990 081 17 936 538
außerdem nach dem Minimaltarif Sendgn. 56 133 57 418
Fahrzeuge Stek. 2 337 2 447
Wertsendungen Sendgn. 115 997 115 968
Tiere "
und (auf der Nordbahn). Stek. 15 900 16 200.

Einnahme für Beförderung von:	1905		1906	
		%		%
Stückgut Frcs.	1 753 257	9,31	1 933 926	9,27
Wagenladungsgut "	16 910 633	89,81	18 754 848	89,94
Fahrzeugen "	18 417	0,10	17 652	0,08
Tieren "	128 442	0,68	126 478	0,61
Wertsendungen "	19 184	0,10	20 266	0,10
insgesamt "	18 829 983	100,00	20 853 170	100,00.

V. Betriebsergebnisse.

1. Einnahmen	1905		1906	
		%		%
a) aus dem Personen- und Gepäckverkehr:				
für Personenbeförderung . Frcs.	9 116 919	29,97	8 585 214	26,48
„ Gepäckbeförderung "	357 752	1,18	372 902	1,15
insgesamt "	9 474 671	31,15	8 958 116	27,63
b) aus dem Güterverkehr "	18 829 983	61,89	20 853 170	64,32
Verkehrseinnahmen im ganzen "	28 304 604	93,04	29 811 286	91,95
c) sonstige Einnahmen "	2 118 314	6,96	2 611 383	8,05
Gesamteinnahme "	30 422 918	100,00	32 422 669	100,00
2. Ausgaben:				
insgesamt "	13 381 194	—	13 904 778	—
in Prozent der Einnahmen %	—	43,98	—	42,87
3. Überschuß:				
insgesamt Frcs.	17 041 724	—	18 517 891	—
in Prozent der Einnahmen %	—	56,02	—	57,13.

4. Durchschnittsergebnisse.	1905		1906	
	auf 1 km durchschn. Betriebs- länge	auf 1 Zugkm	auf 1 km durchschn. Betriebs- länge	auf 1 Zugkm
Im Durchschnitt kommen:				
von den Einnahmen . . . Frcs.	51 801	4,73	55 207	4,92
„ „ Ausgaben "	22 784	2,08	23 676	2,11
vom Überschuß "	29 017	2,65	31 531	2,81.

VI. Beamte und Arbeiter.

	1905	1906
Am Ende des Jahres waren vorhanden:		
Beamte und Angestellte	1 374	1 410
Unterbeamte, Gehilfen und Arbeiter	4 462	4 660
insgesamt	5 836	6 070
auf 1 km Betriebslänge	9,94	10,34

VII. Unfälle.

Über die Anzahl der vorgekommenen Betriebsunfälle ist in dem Bericht nichts enthalten. Dagegen gibt er über die beim Betrieb verunglückten Personen Auskunft, die in folgendem wiedergegeben wird:

	1905		1906	
	getötet	verletzt	getötet	verletzt
Zahl der beim Eisenbahnbetriebe getöteten oder verletzten Personen (einschließl. Selbstmörder usw.):				
a) Reisende:				
bei Zugunfällen . . . . .	.	.	1	9
bei sonstigen Unfällen . . . . .	.	6	4	17
insgesamt . . . . .	.	6	5	26
auf 1 000 000 beförderte Reisende . . . . .	.	0,33	0,28	1,48
b) Bahnbedienstete:				
bei Zugunfällen	1	1	3	2
bei sonstigen Unfällen	4	37	3	41
insgesamt	5	38	6	43
auf 1 000 000 Zugkilometer	0,78	5,91	0,91	6,52
c) fremde Personen insgesamt	5	12	6	14
im ganzen a-c	10	56 ¹⁾	17	83
auf 1 000 000 Zugkilometer	66 ¹⁾	10,26	100 ¹⁾	15,17.

¹⁾ In der Gesamtzahl der Verletzten sind 19 (1905) und 47 (1906) leicht Verletzte (Contusionnés) mitenthaltend. Werden diese Personen, wie in der deutschen Statistik, außer Betracht gelassen, dann ergeben sich für 1905 = 37, für 1906 = 36 Verletzte und insgesamt 47 und 53 Verunglückte. Auf 1 000 000 Zugkm kommen hiervon 7,30 und 8,04 Personen.

Die Gotthardbahn im Jahre 1907.¹⁾

1. Bahnlänge.

Die Betriebslänge der dem Verkehr übergebenen Strecken beträgt wie im Vorjahr im Durchschnitt 276 km.

2. Anlagekapital.

Am 31. Dezember 1907 betrug das Anlagekapital der Gotthardbahn:

an Beihilfen	119 000 000 Frcs.
„ Aktienkapital	50 000 000 „
„ Obligationen ²⁾	117 570 000 „
<u>zusammen</u> .	<u>286 570 000 Frcs.</u>
dazu an Baufonds (aus Fondszinsen) .	1 114 902 „
<u>überhaupt</u> .	<u>287 684 902 Frcs.</u>
es wurden verwendet .	<u>299 021 662 „</u>

die Kapitalrechnung schließt somit am
31. Dezember 1907 mit einem Passiv-
saldo-Vortrag von 11 336 760 Frcs.³⁾

3. Finanzielle Ergebnisse.

E i n n a h m e n	1906		1907	
	überhaupt Fracs.	in %	überhaupt Fracs.	in %
aus Personenverkehr	11 220 274	39,32	10 641 434	34,84
„ Gepäck- und Güterverkehr .	16 170 535	56,67	18 722 746	61,30
Verkehrseinnahmen .	27 390 809	95,99	29 364 180	96,14
aus verschiedenen Quellen . . .	1 143 571	4,01	1 180 419	3,86
<u>Gesamteinnahmen . .</u>	<u>28 534 380</u>	<u>100,00</u>	<u>30 544 599</u>	<u>100,00</u>

¹⁾ Vgl. Die Gotthardbahn im Jahre 1906, Archiv 1907 S. 1198 ff. Die nachstehenden Angaben sind dem sechsdreißigsten Geschäftsbericht der Direktion und des Verwaltungsrates der Gotthardbahn, umfassend das Jahr 1907, — Luzern 1908 — entnommen.

²⁾ Das Obligationenkapital hat sich um die diesjährige Tilgungsquote von 460 000 Fracs. vermindert.

³⁾ Einschließlich 495 467 Fracs. für noch unvollendete Bauobjekte.

Von der Verkehrseinnahme kommen durchschnittlich:	1906	1907
auf 1 Bahnkm (rund) Frcs.	99 242	106 392
„ 1 Zugkm „	6,82	6,69
„ 1 Tag (rund) „	75 043	80 450

Das Ergebnis muß im ganzen als befriedigend bezeichnet werden. Die Einnahmen aus dem Personen-, Gepäck- und Tierverkehr haben zwar um 683 047 Frcs. abgenommen, die Einnahmen aus dem Güterverkehr dagegen um 2 656 418 Frcs. zugenommen. Hieraus ergibt sich gegenüber dem Vorjahre eine Mehreinnahme von 1 973 371 Frcs. oder 7,20 %.

Die Monate Januar, März, April und Mai haben Mindereinnahmen die übrigen Monate dagegen Mehreinnahmen aufzuweisen.

Das Monatsertragnis stellte sich im Jahre 1907:

am höchsten im Oktober auf . . 3 016 260 Frcs.,
 „ niedrigsten „ Januar „ . . 1 775 762 „ .

Die monatliche Durchschnittseinnahme ergab im Jahre 1907:

2 447 015 Frcs. (gegen 2 282 567 Frcs. im Jahre 1906).

Die Einnahme im Personenverkehr betrug:	1906	1907
für 1 Bahnkm (rund) Frcs.	40 653	38 556
„ 1 Person „	3,05	2,87
„ 1 Personenkm Cts.	5,99	5,79
Jeder Reisende durchfuhr durchschnittlich km	50,83	49,58
Im Frachtgutverkehr (Güter aller Art) betrug die Einnahme:		
für 1 Bahnkm (rund) Frcs.	53 444	63 069
„ 1 Gütertonne „	10,01	10,02
„ 1 Gütertonnenkm Cts.	6,66	6,47
Jede Gütertonne durchfuhr . . . km	150,30	154,94
Die Gesamteinnahme ergab: ¹⁾		
für 1 Bahnkm (rund) Frcs.	103 385	110 669
„ 1 Zugkm „	7,11	6,86
„ 1 Lokomotivkm „	4,63	4,43

¹⁾ Einschließlich der Einnahmen aus verschiedenen Quellen.

	1906	1907
Die Ausgaben betragen Fres.	17 178 290	20 202 213
davon kamen (in Prozenten):		
auf allgemeine Verwaltung %	4,16	3,70
„ Bahnunterhaltung usw. „	17,11	18,18
„ Stations-, Expeditions- und Zugdienst „	26,14	25,46
„ Fahrdienst „	40,00	40,92
zusammen „	87,41	88,26
„ verschiedene Ausgaben „	12,59	11,74
Die Ausgabe betrug:		
für 1 Bahnkm Fres.	62 240	73 196
„ 1 Zugkm „	4,2792	4,5353
„ 1 Nutzkkm „	3,2910	3,4521
„ 1 Lokomotivkm „	2,7883	2,9308
„ 1 Wagenachskm Cts.	12,67	13,27
„ 1 Rohtonnenkm „	1,84	1,87
in Prozent. der Betriebseinnahme . . %	60,20	66,14
„ „ „ Transporteinnahme „	62,72	68,80
Der Überschuß ergab Fres.	11 356 090	10 342 386
An Dividende sind verteilt. „	7,4	7,0

4. Rollmaterial und dessen Leistungen.

Am 31. Dezember 1907 waren im Bestand:

162 Lokomotiven	(mit 519 Triebachsen),
324 Personenwagen	(„ 854 Achsen und 13 063 Plätzen),
51 Gepäckwagen	(„ 120 „ „ 387 t Ladegewicht),
1 750 Güterwagen	(„ 3 500 „ „ 22 736 „ „),
75 Dienstwagen	(„ 150 „ „ 770 „ „).

Die Ausnutzung der Sitzplätze der Personenwagen (in Prozenten der Gesamtzahl) ergab:

	1906	1907
für die I. Klasse %	22,55	18,12
„ „ II. „ „	33,59	30,66
„ „ III. „ „	39,71	37,25
durchschnittlich „	35,29	32,75

Die Ausnutzung der Tragkraft der Güterwagen betrug 39,67 %
(gegen 38,30 % im Vorjahr).

Das Eigengewicht der Wagen ergab im Jahr 1907:

für 1 Personenwagen	18,31 t
„ 1 Gepäckwagen	14,22 „
„ 1 Güterwagen	7,43 „
„ 1 Dienstwagen	4,98 „

Die Leistungen der Betriebsmittel auf den eigenen Linien in fahrplanmäßigen und Sonderzügen betragen:¹⁾

	1906	1907
an Zugkm km	4 014 360	4 454 411
„ Achskm „	135 609 810	152 223 454
„ Rohtonnenkm „	935 456 095	1 077 592 573
„ Reintonnenkm „	238 531 076	285 845 952

Die Gesamtausgabe für den Fahrdienst (ohne Abzug der Rückvergütung) betrug:

für 1 Lokomotivkm Cts.	110,633	116,956
„ 1 Wagenachskm „	4,997	5,272
„ 1 Rohtonnenkm „	0,7279	0,7482

5. Verkehrsverhältnisse.

a) Personenverkehr:

	1906	1907
Zahl der beförderten Personen . . Anz.	3 683 008	3 705 829
davon in I. Klasse %	5,05	3,61
„ „ II. „ „	20,33	19,93
„ „ III. „ „	74,62	76,46
Zahl der geleisteten Personenkm . Anz.	187 219 846	183 739 116
davon in I. Klasse %	9,84	7,28
„ „ II. „ „	27,62	28,11
„ „ III. „ „	62,54	64,61

¹⁾ Ohne die Leistungen auf der Strecke Schweizer Grenze bis Luino.

	1906	1907
Diese betragen:		
an Zugkilometern km	114 129	128 985
„ Achskilometern „	3 477 003	3 765 169
„ Rohtonnenkilometern „	21 971 455	25 139 992

	1906	1907
Gesamteinnahme Frcs.	11 220 274	10 641 434
davon in I. Klasse %	20,23	15,30
" II. " "	34,17	35,50
" III. " "	45,60	49,20
Durchschnittliche Einnahme für 1 Person:		
davon in I. Klasse Frcs.	12,19	12,16
" II. " "	5,12	5,11
" III. " "	1,86	1,85
Auf 1 Personenkm kommen . . . Cts.	5,09	5,79
Die durchschnittliche Fahrt eines Reisenden betrug:		
in I. Klasse km	98,89	99,80
" II. " "	69,05	69,94
" III. " "	42,61	41,90

Der Ertrag aus dem Personenverkehr ist gegen das Vorjahr um 5,16 % zurückgegangen.

b) Güterverkehr.

Die Zahl der beförderten Gütertonnen ist von 1 473 375 auf 1 737 214 gestiegen. Unter den Haupttransportartikeln kommen hinsichtlich des Gewichts auf Lebens- und Genußmittel 28,41 %, auf Metallwaren 20,81 % und auf Brennmaterialien 16,04 % der Transportmenge.

Von den beförderten Gütern kommen (in Prozenten der Gesamttonnenzahl) nach den 4 Haupttarifklassen:

	1906	1907
auf Eilgut %	3,76	3,24
" Stückgüter "	4,42	3,97
" gewöhnliche Wagenladungsgüter "	22,79	20,76
" Ausnahmetarifgüter "	69,09	72,03
Der Hauptverkehr erstreckte sich:		
auf Italien-Schweiz mit t	302 894	331 914
" Deutschland, Belgien, Holland und Frankreich-Italien mit "	528 551	676 695

Die Einnahmen aus der Güterbeförderung sind um 18,01 % gestiegen. Im Durchschnittsertrag für 1 tkm ist dagegen ein weiterer Rückgang von 6,66 Cts. auf 6,47 Cts. zu verzeichnen.

6. Unfälle.

Im Laufe des Berichtsjahres fanden statt:

6 Entgleisungen (4 auf den Stationen und 2 auf offener Bahn)
und 3 Zusammenstöße auf den Stationen,
191 sonstige Unfälle.

Dabei wurden:

2 Reisende, 7 Bahnbedienstete sowie 1 fremde Person ge-
tötet und
177 Bahnbedienstete, 2 Reisende und 2 fremde Personen ver-
letzt.

Durch Selbstmord wurden 2 Personen getötet.

7. Personalbestand.

Im Jahresdurchschnitt waren an Betriebs-
beamten und Arbeitern beschäftigt:

	1906	1907
bei der allgemeinen Verwaltung . . .	256	291
„ „ Bahnaufsicht und Unterhaltung	1 148	1 256
beim Bahnhofs-, Abfertigungs- und Zugdienst	1 758	2 061
„ Maschinendienst	663	759
„ Werkstättendienst	707	805
bei Gasanstalten	7	7
zusammen	4 539	5 179
davon waren:		
Betriebsbeamte	2 608	2 969
Arbeiter im Tagelohn	1 931	2 210
Es kamen auf 1 Bahnkilometer:		
an Betriebsbeamten	9,44	10,75
„ Arbeitern	7,00	8,01
zusammen	16,44	18,76

Die Eisenbahnen in Norwegen

im Jahre 1906/1907.¹⁾

1. Längen.²⁾

Das Eisenbahnnetz Norwegens umfaßte am Ende des

Berichtsjahres	2 561,0	km;
davon waren: Staatsbahnen	2 178,8	„ .
Privatbahnen	382,9	„ .
vollspurige Bahnen	1 332,7	„ .
Schmalspurbahnen	1 228,8	„ .
Die mittlere Betriebslänge betrug	2 589,0	„ .

Von der Bahnlänge kommen:

auf 10 000 Einwohner ³⁾	11,528	km,
„ 100 qkm Fläche	0,7967	„ .

2. Anlagekapital.

Das verwendete Anlagekapital betrug am Schlusse des Rechnungsjahres:

	1905/1906	1906/1907
für die Staatsbahnen (2 178,8 km):		
überhaupt Kr.	194 724 386	195 595 293
auf 1 km „	89 372	89 772

¹⁾ Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1907 S. 745 ff. für das Jahr 1906/1906.

²⁾ Vgl. Norges Officielle Statistik V. 52. De offentlige Jernbaner, Beretning om de Norske Jernbaners Drift 1. April 1906 — 31. März 1907. Afgivet til den kgl. Norske Regjerings Departement for de offentlige Arbeider fra Styrelsen for Statsbanerne. Kristiania 1907.

³⁾ Einwohnerzahl = 2 221 477 (1. Januar 1901), Flächeninhalt = 321 477 qkm, nach den letzten Feststellungen (Übersicht über Norwegens zivile, geistliche und judizielle Einteilung vom 16. Juni 1902 und Volkszählung am 3. Dezember 1900).

	1905/1906 ¹⁾	1906/1907
für die Privatbahnen:		
a) für die Hauptbahn (67,8 km):		
überhaupt Kr.	17 413 734	17 810 624
auf 1 km "	256 840	262 693
b) für die übrigen Privatbahnen (einschließlich der schmalspurigen (314,4 km):		
überhaupt Kr.	6 298 872	10 813 031
für 1 km "	20 871	34 393
zusammen Staats- und Privatbahnen (2 561,0 km):		
überhaupt "	218 436 992	224 218 948
auf 1 km "	89 071	87 551
Für Erweiterungs- usw. Anlagen sind bis zum Ende des Rechnungsjahres im ganzen aufgewendet Kr.	28 690 301	29 613 686
Das Kilometer Bahnlänge kostete:		
für die vollspurigen Bahnen (1,435 m) "	112 922	107 804
" " schmalspurigen " (1,067 ") "	68 565	68 763
" " " " (0,75 ") "	26 925	26 964

3. Betriebsmittel und deren Leistungen.

An Betriebsmitteln waren am Schlusse des Betriebsjahres auf dem Gesamtnetz vorhanden:

Lokomotiven ²⁾	297 Stück,
Personenwagen ³⁾	695 "
Güterwagen ³⁾	6 804 "
Postwagen	70 "
Personenwagenplätze	31 101 "
auf 1 km	12,0 "
Ladefähigkeit der Güterwagen	60 613 t
auf 1 km	23,4 "

¹⁾ Etwaige Abweichungen gegen die Angaben des Vorjahres beruhen auf neueren Mitteilungen.

²⁾ Davon 149 Stück 4-gekuppelte, 135 Stück 6-gekuppelte und 13 Stück 8-gekuppelte.

³⁾ Mit Bremswagen.

Die Beschaffungskosten der Betriebsmittel betragen bis zum Ende des Rechnungsjahres 32 237 376 Kr., wovon 26 961 817 Kr. auf die Staatsbahnen kommen.

Die eigenen und fremden Betriebsmittel haben auf den Staatsbahnen und der Hauptbahn im Berichtsjahr geleistet:

an Lokomotivkilometern:

überhaupt	9 829 702
für 1 km	4 321
darunter Zugkilometer (vor Zügen) ¹⁾	7 743 848
für 1 km	3 404

an Wagenachskilometern:

überhaupt	204 601 447
für 1 km	89 935
darunter von Personenwagen	62 924 870
„ „ Post- und Bremswagen	32 180 978
„ „ Güterwagen	109 495 599.

Die durchschnittliche Achsenzahl der Züge betrug:

an Personenwagenachsen	8,1
„ Post- und Bremswagenachsen	4,2
„ Güterwagenachsen	14,1
überhaupt	26,4

Durchschnittsertrag für 1 Zugkm 2,36 Kr.

Kosten „ 1 „ 1,61 „ .

4. Verkehr.

Über den Personen- und Güterverkehr auf den norwegischen Staatsbahnen und der Hauptbahn enthält die amtliche Statistik folgende Angaben:

a) Personenverkehr:

	I.	II.	III.	zusammen
	K l a s s e			
Anzahl der Reisenden	7 178	254 872	9 691 377	9 953 427
in Prozenten	0,07	2,36	97,37	—
Personenkilometer	1 543 303	25 001 607	222 306 095	248 851 005
in Prozenten	0,63	10,05	89,33	—
Jeder Reisende hat durchschnittlich zurückgelegt km	217,0	98,1	22,9	25,0
Durchschnittliche Besetzung der Personenwagenplätze %	16,6	12,3	27,3	24,1

¹⁾ Ohne Arbeitszüge.

Auf Zeitkarten haben

im Jahre 1905/06 = 1 418 640 Reisende 15 515 869 Personenkm und

" " 1906/07 = 1 643 430 " 15 246 370 "

zurückgelegt.

b) Güterverkehr:

Es wurden befördert	Tonnen	Tonnenkilometer	Mittlere Transportlänge km
Eil- und Frachtgut	4 089 974	234 890 379	57,4
frachtfreies Gut	71 116	3 458 290	48,6
lebende Tiere und Fahrzeuge . .	27 311	3 934 815	144,1
Gepäck- und Poststücke	—	11 884 128	—
zusammen	4 188 401	254 167 612	—

Durchschnittliche Fahrt einer Gütertonne 57,8 km,

" Ausnutzung der Tragfähigkeit 43,4 %.

5. Finanzielle Ergebnisse.

Die Einnahme der Staatsbahnen und der Hauptbahn betrug:

a) im Personenverkehr:

für Personenbeförderung¹⁾ 6 986 096 Kr.,

" Gepäck- und Postbeförderung 716 423 "

zusammen 7 702 519 Kr.

Es kommen von der Personengeldeinnahme:

	Kronen	für 1		%
		Person	Personenkm	
Ö r e				
auf I. Klasse	128 904	1 796	8,4	1,9
" II. "	1 115 179	438	4,5	16,3
" III. "	5 601 581	58	2,5	81,3
überhaupt	—	70	2,3	—

¹⁾ Hierin 73 787 Kronen für Extrazüge und Militärtransporte.

b) im Güterverkehr:	
für Eil- und Frachtgut	9 937 070 Kr.
„ lebende Tiere	257 574 „
„ Fahrzeuge	32 557 „
	<hr/>
zusammen	10 227 201 Kr.
für 1 tkm Frachtgut	3,9 Öre
„ 1 Gütertonnenkm	4,2 „
c) sonstige Einnahmen 326 725 „	
	<hr/>
Gesamteinnahme	18 256 446 Kr.
für 1 Zugkm	2,36 Kr.
„ 1 Wagenachskm	8,9 Öre
Die Ausgaben haben betragen:	
für die allgemeine Verwaltung	194 347 Kr.
„ „ Verkehrs- „	4 229 378 „
„ „ Maschinen- „	4 573 232 „
„ „ Bahn- „	3 308 230 „
an sonstigen Ausgaben	134 982 „
	<hr/>
zusammen	12 440 169 „
für 1 Zugkm	1,61 Kr.
„ 1 Wagenachskm	6,1 Öre
Verhältnis von Ausgabe Einnahme	68,1 %
	<hr/>
Der Überschuß betrug	5 816 277 Kr.
auf 1 km Bahn	2 557 Kr.
in Prozenten des Anlagekapitals	2,68 %

Auf 1 Betriebskm kommen	1905/1906		1906/1907	
	Kronen	%	Kronen	%
a) an Einnahme:				
im Personenverkehr	3 173	42,3	3 385	42,3
„ Güterverkehr	4 189	55,8	4 495	56,0
aus sonstigen Einnahmen	146	1,9	145	1,8
überhaupt	7 508	—	8 025	—
b) an Ausgaben:				
überhaupt	5 508	—	5 468	—
davon:				
auf allgemeine Verwaltung	84	1,33	85	1,36
„ Verkehrsverwaltung	1 854	33,65	1 859	34,00
„ Maschinenverwaltung	2 047	37,16	2 010	36,70
„ Bahnverwaltung	1 465	26,60	1 454	26,59
„ sonstige Ausgaben	58	1,06	60	1,09

Von der geförderten Gesamtgütermenge kommen:	Tonnen	%
auf Bau- und Brennholz	850 095	20,78
„ Holzmasse	397 933	9,73
„ Baumaterialien aller Art	1 599 008	39,09
„ Kohlen und Koks	246 633	6,03
„ Getreide und Mehl	132 671	3,24

Die wesentlichsten Betriebsergebnisse des norwegischen Gesamteisenbahnnetzes (mit Schmalspurbahnen) für das Betriebsjahr 1906/07 sind nachstehend übersichtlich zusammengestellt:

Mittlere Betriebslänge 2 589 km.

Verwendetes Anlagekapital:

überhaupt 224 218 948 Kr.,

für 1 km Bahnlänge 87 551 „ .

Geleistete Zugkilometer:

überhaupt 8 221 764

für 1 km 3 176

Beförderte Reisende 10 356 425.

Geleistete Personenkilometer:

überhaupt 256 549 626 km,

für 1 km 99 092 „ .

Mittlere Fahrt einer Person 24,8 „ .

Beförderte Güter (Eil- und Frachtgut) 4 360 685 t.

Geleistete Gütertonnenkilometer:

überhaupt 240 189 847 tkm.

für 1 km 92 773 „ .

Mittlere Fahrt einer Gütertonne 55,0 km.

Gesamteinnahme:

überhaupt 18 907 991 Kr.

für 1 km 7 303 „ .

und zwar:

im Personenverkehr 3 078 „ .

„ Güterverkehr 4 092 „ .

Durchschnittsertrag:

für 1 Personenkilometer 2,8 Öre.

„ 1 Gütertonnenkilometer 4,3 „ .

Gesamtausgabe:

überhaupt. 12 984 027 Kr.,
für 1 km 5 015 „ .

Verhältnis von $\frac{\text{Ausgabe}}{\text{Einnahme}}$ 68,7 %.

Überschuß:

überhaupt. 5 923 962 Kr.,
für 1 km 2 288 „ ,
in Prozenten des Anlagekapitals 2,61 %.

Die Anzahl der Beamten bei den
norwegischen Eisenbahnen betrug:

	1905/1906	1906/1907
bei den Staatsbahnen	4 151	4 158
„ „ Privatbahnen	1 043	1 058
überhaupt	5 194	5 216

Auf den norwegischen Eisenbahnen sind verunglückt:

	1905/1906		1906/1907	
	getötet	verletzt	getötet	verletzt
Reisende	1	1	1	—
Beamte und Arbeiter	3	12	2	22
Fremde Personen	1	3	6	3
zusammen	5	16	9	25

Hiernach kommen auf eine Million Zugkilometer:

im Jahre 1905/1906 0,65 Tote und 2,07 Verletzte und
„ „ 1906/1907 1,09 „ „ 3,08 „ .

Hauptergebnisse der argentinischen Eisenbahnen ¹⁾

für die Jahre 1905 und 1906.

Die nachstehenden Angaben sind der vom Ministerium der öffentlichen Arbeiten der Republik Argentinien herausgegebenen Statistik der Eisenbahnen im Betriebe, Bd. XIV Jahr 1905 und Bd. XV Jahr 1906 Buenos Aires 1906 und 1907, entnommen.

I. Längentübersicht.

1. Eigentumslänge am Ende des Jahres	1905			1906		
	Staats-	Privat-	im ganzen	Staats-	Privat-	im ganzen
	Eisenbahnen			Eisenbahnen		
	km	km	km	km	km	km
Strecken:						
breitspurige (1,676 m)	²⁾ 482,12	²⁾ 11 963,82	²⁾ 12 445,94	482,12	12 407,16	12 889,28
mittelspurige (1,435 m)	—	1 806,63	1 806,63	—	1 882,23	1 882,23
schmalspurige (1,0 m)	2 064,17	²⁾ 3 478,60	²⁾ 5 542,77	2 288,59	3 499,60	5 788,19
insgesamt . . .	²⁾ 2 546,29	²⁾ 17 249,05	²⁾ 19 705,34	2 770,71	17 788,99	20 559,70
davon waren zweigleis.	—	446,83	446,83	—	603,27	603,27
und zwar:						
breitspurige Strecken	—	445,78	445,78	—	595,27	595,27
mittelspurige „	—	1,10	1,10	—	8,00	8,00.

¹⁾ Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1907 S. 240 ff. und 1219 ff. — Die im Anhang des Berichts erwähnten Kleinbahnen und Dampfstraßenbahnen (Ferrocarriles secundarios y tranvías á vapor) sind hier außer Betracht gelassen.

²⁾ Nach neueren Angaben berichtigte Zahlen.

Auf je 100 qkm Flächeninhalt kamen 1905 = 0,69 km, 1906 = 0,71 km und auf je 1000 Einwohner 1905 = 3,49 km, 1906 = 3,44 km Eisenbahn.

2. Die durchschnittliche Betriebslänge betrug 1905 = 19 546,08 km, 1906 = 20 173,53 km.

II. Anlagekapital.¹⁾

Das Anlagekapital (aufgewendete Baukapital) betrug am Ende des Jahres	Staats- Eisenbahnen		Privat- Eisenbahnen	im ganzen
	₡	₡	₡	₡
insgesamt 1905	231 380 080	2 277 542 384	2 508 922 464	
1906	286 344 000	2 400 411 496	2 686 755 496	
auf 1 km Bahnlänge . 1905	93 724	133 364	128 360	
1906	105 776	137 428	133 180	

III. Fuhrpark.

1. Bestand.

Am Ende des Jahres waren vorhanden:

Lokomotiven	Jahr	ins- ge- samt	es kamen auf die			durch- schnitt- lich im Dienste
			breit- spurigen	mittel- spurigen	schmal- spurigen	
bei den Staatseisenbahnen Stück	1905	171	21	—	150	121
	1906	203	23	—	180	145
" " Privateisenbahnen "	1905	1 490	1 147	91	252	1 234
	1906	1 904	1 525	114	265	1 497
im ganzen Stück	1905	1 661	1 168	91	402	1 355
	1906	2 107	1 548	114	445	1 642

Auf 10 km Bahnlänge kamen 1905 = 0,85, 1906 = 1,04 Lokomotiven, und zwar

bei den Staatseisenbahnen . . . 1905 = 0,69, 1906 = 0,75 " .
 " " Privateisenbahnen . . . 1905 = 0,87, 1906 = 1,09 " .

¹⁾ Für die Umrechnung ist 1 Peso oro zu 4 ₡ angenommen.

	J a h r	ins- gesamt Wagen Stück	Anzahl der Achsen	Anzahl der Plätze	Eigen- gewicht t
Personenwagen					
bei den Staatseisenbahnen . . .	1905	101	406	3 652	1 659
	1906	164	660	6 627	3 055
„ „ Privateisenbahnen . . .	1905	1 468	5 720	79 193	32 100
	1906	1 595	6 274	88 439	36 170
im ganzen . . .	1905	1 569	6 126	82 845	33 759
	1906	1 759	6 934	95 066	39 225
im Durchschnitt kamen:					
a) auf 10 km Bahnlänge	1905	0,80	3,13	42,38	17,27
	1906	0,87	3,44	47,12	19,14
b) auf 1 Achse	1905	—	—	13,32	5,51
	1906	—	—	13,71	5,66
und zwar:					
bei den breitspurigen Bahnen	1905	—	—	14,91	6,26
	1906	—	—	15,14	6,41
„ „ mittelspurigen „	1905	—	—	12,67	4,68
	1906	—	—	12,83	4,69
„ „ schmalspurigen „	1905	—	—	9,75	3,53
	1906	—	—	10,92	3,83

	Jahr	Anzahl der				Eigen- gewicht t
		Wagen	Achsen	Plätze	Betten	
S t ü c k						
Salon- und Dienstwagen:						
bei den Staatseisenbahnen	1905	13	40	56	34	155
	1906	13	40	58	33	154
„ „ Privateisenbahnen	1905	120	412	2 095	380	1 990
	1906	124	428	2 117	390	2 020
im ganzen . . .	1905	133	452	2 151	414	2 145
	1906	137	468	2 175	423	2 174
Küchen- und Speisewagen:						
bei den Privateisenbahnen	1905	3	12	4	—	65
	1906	2	8	4	—	41
Personenwagen, Salonwagen, Dienstwagen, Küchen- und Speisewagen zusammen .						
	1905	1 705	6 590	85 000	414	35 969
	1906	1 900	7 410	97 245	423	41 440
auf 10 km Bahnlänge .	1905	0,86	3,33	43,01	—	18,20
	1906	0,94	3,67	48,20	—	20,54
„ 1 Achse	1905	—	—	12,90	—	5,46
	1906	—	—	13,14	—	5,59

1232 Hauptergebnisse der argentinischen Eisenbahnen für 1905 und 1906.

	J a h r	ins- gesamt Wagen Stück	Anzahl der Achsen	Eigen- gewicht t	Trag- kraft t
Gepäckwagen					
bei den Staatseisenbahnen . .	1905	82	281	990	977
	1906	107	383	1 535	1 517
„ „ Privateisenbahnen . .	1905	1 176	3 251	13 183	10 437
	1906	1 316	3 613	15 641	12 105
im ganzen . .	1905	1 258	3 532	14 173	11 414
	1906	1 423	3 996	17 176	13 622
auf 10 km Bahnlänge . . .	1905	0,64	1,81	7,25	5,84
	1906	0,70	1,98	8,51	6,75
Auf 1 Achse kamen	1905	—	—	4,09	3,23
	1906	—	—	4,30	3,41
und zwar bei den breitspurigen Bahnstrecken	1905	—	—	4,35	3,45
	1906	—	—	4,85	3,63
mittelspurigen „	1905	—	—	3,78	2,81
	1906	—	—	4,00	2,70
schmalspurigen „	1905	—	—	2,83	2,90
	1906	—	—	3,06	3,01.
Güterwagen					
bei den Staatseisenbahnen . .	1905	3 178	11 464	25 927	56 862
	1906	4 005	14 784	33 627	82 228
„ „ Privateisenbahnen . .	1905	39 445	120 712	331 471	631 446
	1906	44 475	138 926	397 854	796 658
im ganzen . .	1905	42 623	132 176	357 398	688 308
	1906	48 480	153 710	431 481	878 886
auf 10 km Bahnlänge . . .	1905	21,91	67,62	182,65	352,14
	1906	24,03	76,19	213,34	435,66
Auf 1 Achse kamen	1905	—	—	2,70	5,21
	1906	—	—	2,81	5,72
und zwar bei den breitspurigen Bahnstrecken	1905	—	—	3,04	5,87
	1906	—	—	2,86	5,73
mittelspurigen „	1905	—	—	2,29	4,94
	1906	—	—	2,10	4,38
schmalspurigen „	1905	—	—	1,94	3,75
	1906	—	—	1,97	4,07.

	Jahr	Wagen	Achsen
		Stück	
Spezialwagen (Wasserwagen, Kranwagen, Gaswagen, Hilfswagen usw.):			
bei den Staatseisenbahnen	1905	110	330
	1906	133	424
„ „ Privateisenbahnen	1905	1 691	4 069
	1906	1 267	3 717
im ganzen	1905	1 801	4 399
	1906	1 400	4 141
Güter- und Spezialwagen:			
zusammen	1905	44 424	136 575
	1906	49 880	157 851
auf 10 km Bahnlänge	1905	22,48	69,10
	1906	24,73	78,25
Wagen aller Art:			
insgesamt	1905	47 387	146 697
	1906	53 203	169 257
auf 10 km Bahnlänge	1905	23,98	74,22
	1906	26,37	83,90.

2. Leistungen der Fahrzeuge
(auf Staats- und Privateisenbahnen zusammen).

a) der Lokomotiven.

Die eigenen Lokomotiven haben zurückgelegt:

	1905	1906
Lokomotivkilometer		
auf eigenen Strecken:		
vor Zügen (Zugkm)	42 293 657	50 819 230
auf Leerfahrten und im Vorspanndienst	3 234 093	3 533 447
im Rangierdienst (1 Stunde = 10 Lok.-km)	19 129 928	23 341 139
im ganzen	64 657 678	77 693 816
(auf 1 km durchschnittl. Betriebslänge)	(3 298)	(3 852)
auf fremden Strecken u. auf Neubaulinien	553 620	415 183
insgesamt auf eigenen und fremden Strecken	65 211 298	78 108 999
Eine Lokomotive leistete durchschnittlich	48 126	47 569

b) der Wagen.

Auf den eigenen Betriebsstrecken sind von den eigenen und fremden Wagen zurückgelegt worden:

	1905		1906	
	Achskilometer			
	überhaupt	auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge	überhaupt	auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge
von den Personenwagen	327 646 528	16 763	400 847 534	19 870
„ „ Gepäckwagen	143 801 658	7 357	167 068 549	8 281
„ „ Güterwagen	2 052 967 642	105 032	2 279 097 540	112 975
von sämtlichen Wagen	2 524 415 828	129 152	2 847 013 623	141 126.

Die eigenen Wagen haben dagegen auf eigenen und fremden Betriebsstrecken sowie auf Neubaustrecken zurückgelegt:

	1905		1906	
	Achskilometer			
	überhaupt	je 1 Achse	überhaupt	je 1 Achse
die Personenwagen	329 319 737	53 758	898 728 394	57 502
„ „ Gepäckwagen	144 778 606	40 990	167 191 089	41 840
„ „ Güterwagen	1 994 219 001	15 088	2 157 909 581	14 039
sämtliche Wagen	2 468 317 344	17 403	2 723 829 064	16 544.

IV. Verkehr.

1. Personenverkehr.

Es betrug	Jahr	die Anzahl der beförderten Personen		die Anzahl der gefahrenen Personenkilometer	
		insgesamt	%	insgesamt	%
		in der 1. Wagenklasse	1905	12 146 220	46	521 986 935	44
	1906	15 159 838	44	638 697 965	43
„ „ 2. „	1905	14 489 991	54	668 518 900	56
	1906	19 033 727	56	840 910 085	57
zusammen	1905	26 636 211	100	1 185 505 835	100
	1906	34 193 565	100	1 479 608 050	100
darunter Militärpersonen	1905	488 917	—	64 129 058	—
	1906	518 631	—	72 011 132	—

Von den im ganzen gefahrenen Personenkilometern kamen im Durchschnitt:

	1905	1906
auf		
1 km durchschnittlicher Betriebslänge	60 652	73 344
1 Achskm der Personenwagen	3,62	3,69
jede Person (Fahrt)	45	43
jeden Landeseinwohner	209	248.

Aus der Personenbeförderung ergab sich eine Einnahme von

	1905	1906
insgesamt ₮	60 490 604	74 582 000
auf 1 km durchschnittl. Betriebslänge „	3 096	3 696
„ 1 Person (Fahrt) „	2,27	2,18
„ 1 Personenkilometer „	5,10	5,04

2. Gepäckverkehr.

	1905	1906
Beförderte Gepäckmenge t	14 736	18 395
Nutzleistung tkm	1 928 783	2 445 103
Durchschnittl. Beförderungsstrecke . km	131	133
Einnahme ₮	1 025 080	1 280 464
Im Durchschnitt kamen:		
auf einen Reisenden . . . kg Gepäck	0,55	0,54
und von der Einnahme:		
auf 1 km durchschn. Betriebslänge . . . ₮	52	64
„ 1 tkm ₮	53	52.

3. Güterverkehr.

	1905		1906	
	Beförderte Menge t	Nutzleistung tkm	Beförderte Menge t	Nutzleistung tkm
Eilgut	281 362	39 863 114	320 208	46 510 110
Frachtgut	22 409 995	4 197 468 661	26 716 520	4 964 211 651
zusammen	22 691 357	4 237 331 775	27 036 728	5 010 721 761
auf 1 km Betriebslänge	1 161	216 787	1 340	248 381

Auf jeden Landeseinwohner kamen im Jahre 1905 durchschnittlich 739 tkm, im Jahre 1906 831 tkm Frachtgut.

Jede Tonne wurde im Durchschnitt gefahren:

Eilgut	1905 = 142 km,	1906 = 145 km,
Frachtgut	1905 = 187 „	1906 = 186 „
Gesamtgut	1905 = 187 „	1906 = 185 „

An lebenden Tieren (auf S. 1235 beim Frachtgut mitgerechnet) befanden sich unter den beförderten Frachtgütern:

	1905	1906
Schafe Stück	12 633 308	10 870 748
Pferde usw. „	177 772	184 504
Rinder „	1 882 535	2 112 908
Schweine „	151 531	177 961
im Gewicht von insgesamt . . t	1 668 414	1 701 487
im Verhältnis zum Gesamtgewicht des Frachtgutes %	7,44	6,37

Außerdem wurden als Frachtgut befördert:

1. Landeserzeugnisse insgesamt . t	331 492	319 585
im Verhältnis zum Gesamtgewicht des Frachtgutes %	1,48	1,20
worunter insbesondere:		
Wolle t	210 514	185 891
Rinder- und Pferdehäute . . . „	58 736	68 873
Schaffelle „	35 219	35 755
Knochen und Hörner „	10 626	11 643
2. Bodenerzeugnisse insgesamt . „	8 238 037	7 974 878
im Verhältnis zum Gesamtgewicht des Frachtgutes %	36,76	29,85
worunter insbesondere:		
Weizen t	4 202 055	3 928 922
Mais „	2 419 809	3 229 873
Flachs „	614 561	548 086
im ganzen Getreide „	7 444 610	7 974 878
ferner:		
Futtermittel „	355 635	433 469
Kartoffeln „	182 078	205 313
Gemüse und Hülsenfrüchte . . . „	93 285	93 575

	1905	1906
3. Erzeugnisse der Industrie und des Bergbaues insgesamt . . . t	2 738 542	3 023 133
im Verhältnis zum Gesamtgewicht aller Frachtgüter %	12,22	11,32
worunter insbesondere:		
Mehl t	376 556	453 498
Zucker "	405 579	411 699
Zuckerrohr "	431 021	534 294
Spirituosen "	873 159	933 486
Salz "	27 558	36 735
Erze "	11 548	5 202
Packgefäße "	232 027	242 373
4. Baumaterialien insgesamt . . "	2 928 992	3 723 158
im Verhältnis zum Gesamtgewicht des Frachtgutes %	13,07	13,93
5. Andere Sendungen (einschließlich Dienstgut) insgesamt . . t	6 504 518	9 074 192
im Verhältnis zum Gesamtgewicht des Frachtgutes %	29,03	33,96
worunter insbesondere:		
Brennholz t	947 725	1 083 150
Holzkohle "	340 037	366 822
Steinkohle "	242 721	397 573.

Für die Beförderung aller Güter wurde eingenommen:

	1905			1906		
	überhaupt M	für 1 t M	für 1 tkm M	überhaupt M	für 1 t M	für 1 tkm M
für Eilgut	8 662 936	30,79	21,73	10 000 840	31,23	21,50
„ Frachtgut	198 866 140	8,97	4,74	223 108 188	8,35	4,49
im ganzen	207 529 076	9,15	4,90	233 109 028	8,62	4,65
und auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge . M		10 616			11 556.	

V. Betriebsergebnisse.

	1905		1906	
	insgesamt <i>M</i>	%	insgesamt <i>M</i>	%
1. Einnahmen:				
aus dem Personenverkehr	60 490 604	21,12	74 582 000	22,73
" " Gepäckverkehr	1 025 080	0,36	1 280 464	0,39
" " Eilgutverkehr	8 662 936	3,02	10 000 840	3,05
" " Frachtgutverkehr	198 866 140	69,44	223 108 188	68,00
" " Telegraphenverkehr	1 449 420	0,51	1 601 636	0,49
Nebeneinnahmen aus dem Betrieb	3 463 804	1,21	4 036 204	1,23
sonstige Einnahmen	12 421 692	4,34	13 467 060	4,11
im ganzen	286 379 676	100,00	328 076 392	100,00
2. Ausgaben:				
für Bahnunterhaltung	37 915 120	24,06	46 862 940	24,03
Zugkraftkosten	47 035 592	29,85	62 170 160	31,85
Zugförderungskosten	21 361 832	13,56	25 877 092	13,27
Verkehrskosten	28 142 184	17,86	33 941 004	17,41
Verwaltungskosten	14 470 760	9,18	16 243 284	8,33
sonstige Ausgaben	8 658 888	5,49	9 900 300	5,08
im ganzen	157 584 376	100,00	194 994 780	100,00
im Verhältnis zu den Einnahmen	55,03 %	—	59,44 %	—
3. Überschuß im ganzen	128 795 300	—	133 081 612	—
im Verhältnis zu den Einnahmen	44,97 %	—	40,56 %	—
" " zum Anlagekapital	5,13 "	—	4,95 "	—

Im Durchschnitt kamen:

	1905			1906		
	auf 1 km Bahn- länge <i>M</i>	auf 1 Loko- motiv- km <i>M</i>	auf 1 Wagen- achskm <i>M</i>	auf 1 km Bahn- länge <i>M</i>	auf 1 Loko- motiv- km <i>M</i>	auf 1 Wagen- achskm <i>M</i>
von den Einnahmen	14 468	4,44	0,11	16 263	4,20	0,12
" " Ausgaben	7 961	2,44	0,06	9 666	2,50	0,07
vom Überschuß	6 507	2,00	0,05	6 597	1,70	0,05

VI. Beamte und Arbeiter.

Im Jahresdurchschnitt wurden beschäftigt im

	Jahr	Kopfzahl		Besoldung und Lohn usw.	
		insgesamt	auf 1 Bahnkm	insgesamt M	auf 1 Bahnkm M
Bahnunterhaltungsdienst	1905	24 062	1,33	30 601 096	1 564
	1906	31 526	1,56	46 880 700	2 324
Lokomotiv- und Werkstätdienst	1905	17 418	0,89	33 060 860	1 692
	1906	20 946	1,04	44 157 100	2 188
Verkehrs- und Zugdienst	1905	17 152	0,88	27 881 692	1 428
	1906	21 212	1,05	35 711 764	1 772
Verwaltungsdienst	1905	2 583	0,13	9 281 524	476
	1906	3 151	0,16	10 577 868	524
im ganzen	1905	61 215	3,13	100 823 172	5 160
	1906	76 835	3,81	137 327 432	6 808

Der durchschnittliche Jahresverdienst eines Angestellten betrug:

im Jahre 1905	1 648 M,
„ „ 1906	1 788 „

VII. Unfälle.

	1905	1906
1. Zahl der Entgleisungen	692	735
„ „ Zusammenstöße	68	160
„ „ sonstigen Unfälle	611	809
„ „ Unfälle im ganzen	1 371	1 704
davon kamen:		
auf 10 km Bahnlänge	0,69	0,81
„ 1 Million Zugkm	34,46	36,07
„ 1 „ Wagenachskm	0,50	0,60

2. Anzahl der beim Eisenbahnbetrieb getöteten oder verletzten Personen:

	1905		1906	
	getötet	verletzt	getötet	verletzt
a) Reisende	9	27	19	29
b) Beamte und Arbeiter der Eisenbahnen im Dienste	71	163	80	272
c) Post-, Polizei- usw. Beamte im Dienste	7	3	2	2
d) Fremde Personen	131	134	149	194
im ganzen	218	327	250	497
davon kamen:	545		747	
auf 1 Million Zugkilometer	5,48	8,22	5,29	10,52
„ 1 Million Personenkilometer	0,18	0,28	0,17	0,34
„ 10 km Bahnlänge	0,11	0,16	0,13	0,35
3. Anzahl der Selbstmörder usw.	22	4	25	21.

Kleine Mitteilungen.

Die russischen Eisenbahnen in dem Staatshaushaltsvoranschlag für das Jahr 1908¹⁾. Die Einnahmen aus dem Betrieb der russischen Staatsbahnen sind für das Jahr 1908 auf 530 750 000 Rbl., das sind 22,9 v. H. der gesamten Reichseinnahmen, veranschlagt. Im Jahr 1906 haben die Einnahmen nur 490 885 000 Rbl. betragen. Die Betriebseinnahmen der Staatsbahnen setzen sich zusammen einmal aus den Zahlungen für die Beförderung von Personen, Gepäck und Frachtgütern nebst den Nebengebühren usw. und sodann aus Einnahmen verschiedener Art, die nicht unmittelbar mit dem Beförderungszweck zusammenhängen, wie z. B. Telegraphengebühren, Erlös aus dem Verkauf von Altmaterial, Zahlungen der Privatbahnen für Benutzung staatlicher Betriebsmittel und anderem mehr. Außer den Betriebseinnahmen der Staatseisenbahnen fließen der Staatskasse noch zu die 15prozentige Staatssteuer von den in Personen- und gemischten Zügen beförderten Personen und Frachtgütern, sowohl bei den Staatsbahnen als auch bei den Privatbahnen, ferner andere Summen, wie namentlich der Anteil des Fiskus an den Erträgen der Privatbahnen und die Einnahmen aus einigen anderen Verpflichtungen der Eisenbahngesellschaften.

Bei der Aufstellung des Etatsentwurfs für das Jahr 1907 war vorausgesetzt, daß die Privatbahnen im Ural — die Bogosslowsk- und die Tagilinie — in das Eigentum des Staates übergehen würden. Dies ist jedoch nicht geschehen, und der Zeitpunkt hierfür erscheint noch ungewiß. Daher fallen die für diese Bahnen angesetzten Einnahmen (605 000 Rbl.) und Betriebskosten (591 000 Rbl.) aus dem Budgetentwurf für 1908 weg. Andererseits sollen 1908 die auf Staatskosten im Bau begriffenen Linien — die Moskauer Ringbahn und die Uluchanlu-Dshulfabahn — mit einer

¹⁾ Nach der Denkschrift des russischen Finanzministers zum Entwurf des Reichsbudgets für das Jahr 1908.

Gesamtlänge von 229 Werst in Betrieb genommen und auch einige private Zweigbahnen von zusammen 37 Werst Betriebslänge in das Staatsbahnnetz eingefügt werden. Überhaupt ist bei der Aufstellung des Voranschlags für das Jahr 1908 davon ausgegangen worden, daß von dem ganzen russischen Eisenbahnnetz mit einer Gesamtlänge von nahezu 60 000 Werst etwa 41 200 Werst im Betriebe des Staates stehen dürften.

Der Umfang des Verkehrs auf dem Staatsbahnnetz sowie die Einnahmen und Ausgaben sind in der nachstehenden Zusammenstellung für die Jahre 1902 bis 1906 nach dem wirklichen Ergebnis, für die Jahre 1907 und 1908 nach den Voranschlägen angegeben.

Nach gesteigerter Betriebstätigkeit im Jahr 1904, als die Beförderung von Truppen und Militärfrachten nach dem fernen Osten begann, ist der Personen- und Güterverkehr auf den Staatsbahnen im Jahr 1905 trotz der Vergrößerung des Staatsbahnnetzes und trotz weiterer Zunahme der Militärtransporte zurückgegangen. Dieses Ergebnis ist die Folge der Arbeitseinstellungen und der Verkehrsunterbrechung namentlich in den letzten Monaten des Jahres 1905. Im Jahr 1906, nach dem Aufhören der Streikbewegung, steigerte sich der Verkehr dann wieder in einem Umfange, der die Voranschläge erheblich überstieg, da die Militärtransporte auch dann noch sehr bedeutend waren und überdies auch eine verstärkte Beförderung von Verpflegungsgetreide zu ermäßigten Preisen stattfand. Der finanzielle Ertrag in den Jahren 1904 bis 1906 entspricht aber durchaus nicht diesem gesteigerten Verkehr, hauptsächlich weil die für die Militärtransporte zu entrichtenden Summen in Abstrich gebracht wurden, da es ganz zwecklos erschien, außerordentliche Kredite nur zu dem Zweck aufzunehmen, um die daraus zu leistenden Zahlungen auf die Einnahmen der Staatskasse zu überführen.

Die Steigerung des Rohertrags der Staatsbahnen in den Jahren vor und nach 1905 erklärt sich zum Teil aus dem natürlichen Anwachsen des Personen- und Güterverkehrs und aus der Betriebseröffnung neuerbauter Bahnstrecken, zum Teil aber auch daraus, daß in den letzten Jahren die Gütertarife etwas erhöht worden sind. So wird aus den im Jahr 1907 eingeführten Tariferhöhungen für 1908 eine Einnahmesteigerung von 3 550 000 Rbl. erwartet.

Als Folge der außergewöhnlichen Betriebsverhältnisse ergab sich in den Jahren 1905 und 1906 eine beträchtliche Zunahme der Zahlungen der Privatbahnen für Benutzung staatlicher Betriebsmittel. Diese Zahlungen, die vor 1905 jährlich etwa 300 000 bis 700 000 Rbl. ausmachten, stiegen 1905 auf 4 000 000 und 1906 auf 8 000 000 Rbl. Für 1908 ist ein so hoher Einnahmebetrag nicht zu erwarten, und dieser Posten ist deshalb im Voranschlag herabgesetzt.

	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908
Gesamtlänge der Eisenbahnen im Staatsbetrieb Werst	35 951	36 692	37 100	37 577	40 161	41 167	41 188
Im Laufe des Jahres zurückgelegte Strecken Tausend Zugwerst	225 393	240 873	255 803	254 136	274 290	259 538	270 120
Befördert und voraussichtlich zu befördern (1907 und 1908):							
a) Frachtgüter Tausend Pud	5 650 460	6 227 147	6 384 858	5 996 174	6 974 443	6 580 346	6 749 945
b) Personen Tausend	84 289	90 077	94 444	90 372	100 423	96 028	99 433
Einnahmen Tausend Rbl.	407 912	453 354	454 588	431 503	490 885	489 000	530 750
Auf 1 Werst Betriebslänge Rbl.	11 346	12 356	12 253	11 483	12 223	11 878	12 886
Betriebsausgaben Tausend Rbl.	302 101	309 816	326 355	333 612	371 117	401 445	488 052
Nach Hinzufügung der außerordentlichen Ausgaben Tausend Rbl.	—	—	336 628	370 625	441 828	407 228	444 696
Auf 1 Werst Betriebslänge Rbl.	8 403	8 444	8 797	8 878	9 241	9 751	10 635
Nach Hinzufügung der außerordentlichen Ausgaben "	—	—	9 074	9 863	11 001	9 892	10 797
Verstärkung und Verbesserung der Bahnen, Beschaffung von Betriebsmitteln und Erhöhung des Betriebskapitals . . . Tausend Rbl.	104 163	104 281	90 045	81 500	71 310	74 452	79 073
Nach Hinzufügung der außerordentlichen Ausgaben Tausend Rbl.	—	—	114 523	138 010	96 125	88 494	87 654
Zusammen an ordentl. Ausgaben Tausend Rbl.	406 267	414 097	416 400	415 112	442 427	475 907	517 125
Nach Hinzufügung der außerordentlichen Ausgaben "	—	—	451 151	508 635	537 953	495 722	532 350

Im allgemeinen ist die Berechnung der Transportleistungen und der daraus zu erwartenden Erträge unter der Voraussetzung erfolgt, daß in diesem Jahr keine größeren Militärtransporte stattfinden werden und daß der Personen- und Güterverkehr den Betriebsziffern des Jahrs 1906 nahekommt.

Auf Grund der Satzungen einiger Privatbahngesellschaften fällt der Staatskasse ein bestimmter Teil des Reingewinns aus dem Betrieb dieser Bahnen zu, und zwar nach Deckung sämtlicher Ausgaben für den Zinsen- und Tilgungsdienst ihres Obligationenkapitals und zur Tilgung des Aktienkapitals, bei einigen Linien außerdem auch noch nach Abrechnung gewisser Prozentbeträge für das Reservekapital sowie zugunsten der Aktionäre und zu Remunerationszuschüssen für das Dienstpersonal. Die Zufuhrbahnen sind gleichfalls verpflichtet, entweder einen Teil ihres Reinertrags oder eine bestimmte Summe für jede im Betrieb befindliche Werst Bahnlänge zu entrichten. Nach Klarstellung der Betriebsergebnisse für jedes Jahr wird der der Staatskasse zustehende Anteil von den Gesellschaften in dem darauf folgenden Jahr entrichtet, so daß im Jahr 1908 die aus den Ergebnissen des Betriebsjahrs 1907 zu leistenden Beiträge der Staatskasse zufließen. An Einnahmen dieser Art sind 1902 bis 1906 eingegangen und für 1907 und 1908 in Aussicht genommen

1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908
R u b e l						
1 453 000	2 363 000	2 334 000	3 560 000	407 000	659 000	1 038 000

Die hiernach für 1908 erwartete Einnahme von 1 038 000 Rbl. fällt auf drei Privatbahnen (Warschau–Wiener-, Wladikawkas- und Moskau–Kiew–Woronesh-Eisenbahn) sowie einige Zufuhrbahnen. Bei den übrigen Linien sind nicht nur keine Überweisungen aus den Reinerträgen an die Staatskasse, sondern im Gegenteil aus Staatsmitteln zu gewährende Zuschüsse zu erwarten.

Außer dem Anteil am Reingewinn haben vielfach Privatbahnen noch weitere Beträge an die Staatskasse zu entrichten, nämlich:

1. die Zinsen- und Tilgungsbeträge für das vom Staat übernommene Obligationenkapital sowie die Pachtzahlungen für die von ihnen gepachteten Bahnlinien,
2. die Zinsen- und Tilgungsbeträge für die ihnen aus der Staatskasse gewährten Darlehen,

3. die Zinsen- und Tilgungsbeträge zur Abzahlung der aus den Garantiezuschüssen des Staates entstandenen Schulden.

Alle diese Summen werden an die Staatskasse entrichtet, soweit der Reinertrag der Privatbahnen hierzu ausreicht. In den Jahren 1902 bis 1906 sind eingegangen und für die Jahre 1907 und 1908 in Aussicht genommen:

1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908
R u b e l						
7 614 000	12 276 000	11 957 000	11 552 000	6 956 000	8 159 000	9 341 000

Die gesamten Ausgaben für die Staatsbahnen sind auf 517 125 000 Rubel, d. s. 41 218 000 Rbl. mehr als 1907, veranschlagt.

Von dieser Summe kommen auf

Betriebsausgaben	417 839 000 Rbl.
Deckung der Ausgabenüberschreitungen früherer Jahre	20 000 000 „
Verstärkung und Verbesserung der Bahnen	34 073 000 „
Beschaffung von Betriebsmitteln und anderem Eisenbahnbedarf	45 000 000 „
sonstige Ausgaben	213 000 „

zusammen 517 125 000 Rbl.

Das starke Anwachsen der Ausgaben für den Betrieb der Staatsbahnen ist veranlaßt durch den wachsenden Verkehr, durch die Steigerung der Preise der Materialien und Arbeitskräfte und das Hinzukommen der Ausgaben für den Betrieb der neueröffneten Bahnstrecken. Wie sehr sich der Betrieb der Staatsbahnen in den letzten Jahren verteuert hat, geht daraus hervor, daß nach der Zusammenstellung S. 1243 die Gesamtlänge des Staatsbahnnetzes seit dem Jahre 1903 um 12 v. H., die Anzahl der gefahrenen Zugwerst gleichfalls um 12 v. H., der Güterverkehr um 8,1 v. H., der Personenverkehr um 10 v. H. zugenommen hat, die Betriebskosten sich dagegen in dem gleichen Zeitraum um 41 v. H. erhöht haben. Gegenüber dem Jahr 1907 betrug die Zunahme der Gesamtlänge des Staatsbahnnetzes nur 0,04 v. H., während die Steigerung der Betriebskosten 9 v. H. ausmacht.

Die alljährlich bedeutende Summen erfordernden Zuzahlungen, Unterstützungen und sonstigen aus der Staatskasse zu leistenden Zuwendungen

an private Eisenbahngesellschaften ergeben sich aus der Unzulänglichkeit der Einnahmen dieser Gesellschaften zur Deckung ihrer Betriebskosten und der Verzinsung und Tilgung ihres Obligationenkapitals. Sie beruhen auf Verbindlichkeiten, die der Staat zur Förderung des privaten Bahnbaus übernommen hat, und belaufen sich insgesamt für 1908 auf 33 422 000 Rbl. gegen 38 141 000 Rbl. im Jahr 1907. Die Verminderung der Zuschüsse fällt im wesentlichen auf die Rjasan—Uralskbahn, für die nur 8 600 000 Rbl. gegen 17 900 000 Rbl. im Vorjahr vorgesehen sind. Einen erheblichen Mehraufwand, nämlich 3 900 000 Rbl., erfordert dagegen die Moskau - Windau—Rybinskbahn.

Die außerordentlichen Ausgaben zu Eisenbahnbauten sind für 1908 auf 59 387 000 Rbl. bemessen, gegenüber 48 614 000 Rbl. für 1907. Nach Abrechnung von 122 000 Rbl. zur Unterhaltung der Baukontrolle werden zu eigentlichen Bahnbauzwecken 59 265 000 Rbl. beantragt. Der größte Teil dieser Summe, nämlich 46 265 000 Rbl., ist zur Fortführung und Vollendung bereits begonnener Arbeiten bestimmt, während die übrigen 13 000 000 Rbl. auf folgende Neubauten verwendet werden sollen:

zum Bau der Tjumen—Omsklinie	1 000 000 Rbl.
zum Ausbau des östlichen Teils der Amurbahn	3 000 000 „
zur Anlegung des zweiten Gleises auf einigen Teilstrecken der sibirischen Bahn	9 000 000 „

Unter den bereits begonnenen Bauten sind die größten Summen für die im Umbau begriffenen Bergstrecken der sibirischen Bahn, für die Perm—Jekaterinenburgbahn und für die westliche Teilstrecke der Amurbahn ausgeworfen.

Zur Auszahlung an die Gesellschaft der chinesischen Ostbahn ist in dem Etat ein bedingter Kredit von 7 500 000 Rbl. vorgesehen, der zur Bestreitung der Ausgaben für die Verstärkung der chinesischen Ostbahn und der Ussuribahn dienen soll.

Über die **Betriebsergebnisse der Eisenbahnen in Frankreich, Algier und Tunis in den Jahren 1906 und 1907** werden in dem Journal Officiel de la République Française No. 182 vom 6. Juli 1908 S. 4560 ff. vorläufige Mitteilungen veröffentlicht, denen die nachstehenden Angaben entnommen sind.

I. Französische Eisenbahnen.

	1906	1907
Betriebslänge am Jahresschluß . . km	39 915	40 165
Mittlere Betriebslänge "	39 820	39 997
Einnahmen Fres.	1 640 462 533	1 692 205 358
Zunahme gegenüber dem Vorjahr "	—	51 742 825
Einnahmen auf 1 km "	41 197	42 308
Zunahme gegenüber dem Vorjahr "	—	1 111 = 2,7 %
Einnahmen für 1 Tag und 1 km . . "	113	116

II. Algerische Eisenbahnen.

	1906	1907
Betriebslänge am Jahresschluß . . km	3 191	3 221
Mittlere Betriebslänge "	3 177	3 221
Einnahmen Fres.	39 244 732	41 204 923
Zunahme gegenüber dem Vorjahr "	—	1 960 191
Einnahmen auf 1 km "	12 353	12 793
Zunahme gegenüber dem Vorjahr "	—	440 = 3,6 %
Einnahmen für 1 Tag und 1 km . . "	34	35

III. Tunesische Eisenbahnen.

	1906	1907
Betriebslänge am Jahresschluß . . km	921	949
Mittlere Betriebslänge "	918	929
Einnahmen Fres.	7 788 134	10 422 347
Zunahme gegenüber dem Vorjahr "	—	2 634 213
Einnahme auf 1 km "	8 484	11 219
Zunahme gegenüber dem Vorjahr "	—	2 735 = 32,24 %
Einnahmen für 1 Tag und 1 km . . "	23	31

Über die **Betriebsergebnisse der englischen Eisenbahnen im Jahre 1907** ist dem Parlament eine vorläufige Zusammenstellung vorgelegt worden, der nachstehende Angaben entnommen sind.

Es betragen	1905	1906	1907
die Betriebslänge:			
a) der eingleisigen Strecken . . . Meil.	10 154	10 252	10 258
b) der zwei- und mehrgleisigen Strecken "	12 693	12 811	12 843
zusammen . Meil.	22 847	23 063	23 101
das Anlagekapital:			
a) Aktienkapital £	992 117 970	993 261 081	998 217 000
b) Obligationenkapital "	390 853 898	391 735 384	395 961 000
zusammen . £	1 382 971 868	1 384 996 465	1 394 178 000
davon waren eingezahlt "	1 272 600 935	1 286 883 341	1 294 622 000
die Zahl der beförderten Reisenden (ausschließlich Zeitkarteninhaber):			
a) I. Klasse	36 414 492	35 600 157	33 355 000
b) II. "	52 583 258	42 565 023	36 697 000
c) III. "	1 110 024 352	1 162 181 952	1 189 349 000
zusammen	1 199 022 102	1 240 347 132	1 259 401 000
die Zahl der Zeitkarteninhaber	663 040	693 466	716 000
die beförderte Gütermenge:			
a) Mineralien t	358 075 839	382 957 225	407 710 000
b) sonstige Güter "	103 063 184	105 833 458	108 261 000
zusammen . t	461 139 023	488 790 683	515 971 000
die Zahl der zurückgelegten Zugmeilen:			
a) Personenzugmeilen	244 389 451	253 548 389	262 340 000
b) Güterzugmeilen	154 751 189	158 879 364	164 350 000
c) Zugmeilen der gemischten Züge .	1 782 558	1 807 491	1 641 000
zusammen	400 923 198	414 235 244	428 331 000

*image
not
available*

Die rumänischen Eisenbahnen im Jahre 1906/1907. Dem Bericht über die Ergebnisse des Betriebs der rumänischen Eisenbahnen im Jahre 1906/07 (Dare de seama statistică asupra exploatărei căilor ferate române și docurilor pe exercițiul anului bugetar 1906/07. București, 1908) sind nachstehende Angaben entnommen; sie sind mit den Ergebnissen der Vorjahre verglichen:¹⁾

	1904/1905	1905/1906	1906/1907
Länge der im Betrieb befindlichen			
Linien km	3 179	3 179	3 181
davon:			
breitspurig (1,524 m) und schmal-			
spurig (1 m), zusammen . . . "	54	54	54
zweigleisig "	58	78	78
Anlagekapital lei ²⁾	886 605 702	888 805 242	891 918 088
Bahnhöfe und Haltestellen . . . Anz.	338	339	341
Lokomotiven "	512	537	588
Personen-, Post- und Gepäckwagen	1 342	1 246	1 251
Gedckte Güter- und Spezialwagen	6 973	7 325	8 178
Offene Güterwagen und Reservoir-			
wagen "	4 295	4 835	7 253
Personenverkehr.			
Schnell- und Personenzüge sind			
gefahren worden Anz.	34 095	35 442	37 695
von diesen sind zurückgelegt . km	5 881 937	6 340 487	6 532 412
Zahl der beförderten Reisenden . Anz.	5 598 456	6 590 824	7 599 965
Gefahrene Personenkilometer:			
überhaupt "	398 249 278	462 424 593	539 791 411
auf 1 km Bahnlänge "	126 790	147 035	171 689
Güterverkehr.			
Es sind gefahren worden:			
gemischte Züge Anz.	38 435	39 213	39 189
Güter- und Arbeitszüge . . . "	45 894	53 978	59 927
Es sind zurückgelegt:			
von gemischten Zügen km	1 717 554	1 651 403	1 636 490
" Last- und Arbeitszügen . . "	4 998 376	6 338 022	7 241 019
Bruttotonnenkilometer	1 879 335 861	2 340 592 374	2 632 084 663

¹⁾ Vgl. die Mitteilungen über die Betriebsergebnisse des Jahres 1905/1906, Archiv für Eisenbahnwesen 1907, S. 997.

²⁾ 1 lei = 1 Frc. = 0,80 M.

*image
not
available*

Die bulgarischen Staatsbahnen im Jahre 1906.¹⁾ Die Länge der in Verwaltung der bulgarischen Staatseisenbahnen befindlichen Linien bleibt sich auch im Jahre 1906 unverändert und umfaßte 1 175,78 km. Auch blieben die Eigentumsverhältnisse unverändert.

Der Wert der Staatsbahnlinien stellte sich wie folgt:

Bezeichnung der Linien	Länge in km	Wert der Linien		Wert des rollenden Materials
		zusammen	durchschnittlich für je 1 km	
in Franken (Lews)				
Rustschuk—Varna	223,292	51 437 237	230 358	3 389 504
Zaribrod—Sofia—Vakarel	114,231	15 301 754	133 955	2 436 600
Sofia—Pernik und Mine Pernik	34,372	5 808 749	169 287	521 759
Pernik—Radomir	14,900	987 279	66 264	226 165
Sofia—Roman	109,320	28 087 371	257 175	1 657 912
Roman—Schumen (Schumla)	326,203	28 615 605	87 723	4 951 661
Schumen—Kaspitschan	23,243	2 583 310	111 119	352 900
Somovit—Jassen	35,281	2) 733 898	20 801	535 558
Devnia—km 196 + 680,30 der Linie Rustschuk—Varna	8,452	285 151	33 737	128 302
Rustschuk—Tirnovο	129,863	13 703 578	105 523	1 971 281
Jamboly—Burgas	110,430	11 167 708	101 130	1 211 720
zusammen	1 129,492	158 711 640	140 516	17 383 371
Hierzu noch die an die Betriebs- gesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen verpachtete Staats- bahnlinie Nova Zagora—Tchirpan	80,038	7 605 473	95 023	—
insgesamt	1 209,530	166 317 113	—	—

In Pachtbetrieb der bulgarischen Staatsbahnen war die 46,13 km lange Linie Vakarel—Bellovo. Der Betrieb der 9,88 km langen Linie

¹⁾ Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1907 S. 1000.

²⁾ Vom Wert der Linie Somovit—Jassen kommen 72 948,30 Franken auf die Kaufsumme, die der bulgarische Staat für diese von der Baugesellschaft der Linie Roman—Pleven—Schumla zur Beförderung von Baumaterialien flüchtig hergestellte Bahn entrichtet hat, und der Rest auf Kosten des Umbaues für den regelmäßigen Betrieb.

*image
not
available*

		mit einem Gesamtladegewicht von
offene Güterwagen für Steinkohle, Brennholz usw.	722 Stück	9 845 t
Plattformwagen	28 „	200 „
Langholzwagen	46 „	420 „
Schotterwagen	296 „	3 005 „
alt angekaufte bedeckte Güter- wagen	74 „	567 „
alt angekaufte offene Güterwagen	20 „	150 „
<hr/>		
zusammen 2 496 Stück		31 574 t.

Außerdem waren vorhanden: 4 Kesselwagen für Wasser-, 1 Kesselwagen für Leuchtgastransport, 4 Laufkrane, 3 feststehende Krane und 5 Schneepflüge.

Eingerichtet für Heizung mit Dampf waren 188, für Heizung mit Wasser und Dampf 3, für Heizung mit Wasser allein 4 und mit Öfen 84 Personen-, Post- und Gepäckwagen. Beleuchtungsvorrichtungen für Fettgas besaßen 124 und für Öl 156 Wagen. Ausgerüstet mit Handbremse allein waren 16 Personen-, 3 Post-, 13 Gepäck- und 936 Güterwagen, mit Hand- und Hardybremsen 33 Personen- und 12 Gepäckwagen, mit Hardybremsen allein 21 Personen- und 3 Gepäckwagen, mit Hand-, Hardy- und Westinghousebremsen 12 Personenwagen, mit Hardybremse und Westinghouseleitung 14 Personenwagen, mit Hand-Hardybremsen und Westinghouseleitung 73 Personen-, 17 Post- und 31 Gepäckwagen und mit Handbremsen und Hardyleitung 11 Heizkesselwagen versehen.

Es kamen durchschnittlich auf je 10,09 km Bahnlänge 1 Lokomotive, auf je 1 km Bahnlänge 0,15 Personen- und 2,11 Güterwagen.

Die Leistungen der Fahrbetriebsmittel ergaben:

a) Lokomotiven:

Nutzkilometer	3 056 965
Leerfahrtkilometer	33 713

zusammen 3 090 678 Lokomotivkilometer.

Die zurückgelegten Nutzkilometer verteilten sich nach Zugattungen wie folgt:

mit Hofzügen	wurden zurückgelegt . .	9 702 km
„ Orient-Expresszügen	„	51 738 „
„ Sonderzügen	„	16 543 „
„ Schnellzügen	„	401 096 „
„ Personenzügen	„	781 395 „
„ gemischten Zügen	„	684 712 „
„ Güterzügen	„	1 038 360 „

mit Arbeitszügen wurden zurückgelegt	69 865 km
„ Materialzügen „ „	1 136 „
„ Schneepflügen „ „	184 „
„ Sonderfahrten „ „	2 234 „
	<hr/>
	zusammen 3 056 965 km.

Es wurden insgesamt 557 978 694 Rohtonnenkilometer zurückgelegt, wovon durchschnittlich auf je 1 Lokomotivkilometer 181 Rohtonnenkilometer kamen.

Auf jede Lokomotive fielen durchschnittlich 30 601 km.

Reservestunden wurden geleistet 71 756 und Rangierstunden 75 411.

Der Verbrauch an Steinkohle (Lignit) betrug 68 012 t und an Brennholz 2 091 Kubikmeter.

b) Personenwagen legten zurück:

auf eigenen Linien	21 321 243 Wagenachskm
„ fremden „	106 026 „

zusammen 21 427 260 Wagenachskm,

davon leer auf eigenen Linien 677 907 und auf fremden Linien 13 036 Wagenachskm. Durchschnittlich kamen auf je 1 Personenwagen 108 219 Achskm.

c) Bahnpostwagen legten zurück:

auf eigenen Linien	3 660 757 Wagenachskm
„ fremden „	801 882 „

zusammen 4 462 639 Wagenachskm,

davon leer auf eigenen Linien 12 151 Achskm. Durchschnittlich kamen auf je 1 Postwagen 171 640 Wagenachskm.

d) Gepäck- und Güterwagen legten zurück:

auf eigenen Linien	44 077 848 Wagenachskm
„ fremden „	11 912 232 „

zusammen 55 990 080 Wagenachskm,

davon leer auf eigenen Linien 11 725 934 und auf fremden Linien 4 556 504. Durchschnittlich kamen auf je 1 Wagen 22 432 Wagenachskilometer.

e) Heizkesselwagen legten zurück:

auf eigenen Linien	620 332 Wagenachskm,
------------------------------	----------------------

durchschnittlich je 1 Wagen 56 394.

f) Im Naturalausgleich wurden zurückgelegt:

von den eigenen Personenwagen auf	
fremden Linien	1 283 614 Wagenachskm,
von den fremden Personenwagen auf	
eigenen Linien	1 807 334 „

Fremde Wagen legten auf den Linien der bulgarischen Staatsbahnen zurück:

a) fremde Personenwagen	53 264 Wagenachskm,
b) die Wagen der internationalen Schlaf- wagen-Gesellschaft	1 372 960 "
c) Güterwagen	9 438 578 "

Insgesamt wurden auf allen Linien der bulgarischen Staatsbahnen 82 382 316 Wagenachskm zurückgelegt, d. i. durchschnittlich auf je 1 km Bahnlänge 72 645.

Der Zugverkehr gestaltete sich folgendermaßen:

Es verkehrten:

49 Hofzüge	die	10 290 Zugkm zurücklegten,
313 Orient-Expresszüge	"	51 958 "
1 460 Schnellzüge	"	516 480 "
2 190 Personenzüge	"	651 756 "
5 918 gemischte Züge	"	628 726 "
11 029 Güterzüge	"	941 347 "
800 Arbeitszüge	"	70 159 "
595 Sonderzüge	"	32 766 "
262 Vergnügungszüge	"	6 251 "

zusammen 22 616 Züge die 2 810 093 Zugkm zurücklegten.

Durchschnittlich verkehrten täglich 61,9 Züge, von denen jeder 124,9 km zurücklegte.

Rohtonnen wurden befördert 4 995 034

Reintonnen " " 1 873 248.

Auf jeden Zug kamen durchschnittlich:

	Zug- kilometer	Achs- kilometer	Roh- tonnen	Rein- tonnen	Roh- tonnenkilometer	Rein- tonnenkilometer
Hofzüge	209	4 450	115	6	24 035	1 254
Orient-Expresszüge	166	2 987	151	8	25 066	1 328
Schnellzüge	354	7 689	147	14	52 088	4 956
Personenzüge	298	5 588	106	12	31 588	3 576
direkte } gemischte }	135	5 786	278	92	37 530	12 420
lokale } Züge }	95	3 021	175	51	16 625	4 845
Güterzüge	85	3 205	245	110	20 825	9 350
Arbeitszüge	88	2 205	645	283	56 760	24 904
Sonderzüge	55	922	98	22	5 390	1 210
Vergnügungszüge	24	319	54	5	1 296	120
Insgesamt durchschn.	129	3 752	221	83	28 509	10 707

	Reisende	die Personen- kilometer zurücklegten
Es wurden befördert:		
im Binnenverkehr	1 417 723	114 523 385
„ Verkehr mit den Orientalischen Eisen- bahnen	88 512	6 795 563
„ Verkehr mit den serbischen, österreich- ungar., deutschen und rumänischen Bahnen	39 808	2 030 579
„ Durchgangsverkehr	9 216	1 473 600
„ Rundreiseverkehr	3 881	472 760
„ Verkehr mit Fluß- und Seeschiffahrt .	6 976	1 165 452
zusammen	1 566 116	126 461 339

Bahnsteigkarten wurden verkauft 43 524 gegen 54 908 im Jahr 1905.
Zeitkarten wurden insgesamt verkauft 590 gegen 440 im Jahr 1905.

Die durchschnittliche Fahrt eines Reisenden betrug:

im Binnenverkehr	80,78 km
„ Verkehr mit fremden Verkehrsanstalten	80,45 „

Die Einnahmen für Reisende betrugen:

im Binnenverkehr	3 814 741,12 Fres.
„ Verkehr mit Stationen fremder Verwal- tungen	613 235,81 „

zusammen 4 457 976,93 Fres.

das sind 37,87% der Gesamteinnahmen.

Gepäck-, Hunde- und Kleinkolliverkehr:

Gepäck und Kleinkolli wurden befördert	4 708 Stck.	} im Binnen- verkehr.
Hunde wurden befördert	3 040 „	

Im Verkehr mit fremden Verwaltungen wurden befördert:

Gepäck	1 172 t
Hunde	149 Stück
Kleinkolli	22 t.

Die Einnahmen aus dem Gepäck-, Hunde- und

Kleinkolliverkehr betrugen 226 465,79 Fres.

das sind 1,92% der Gesamteinnahmen.

Eilgüter wurden befördert:

im Binnenverkehr	1 217 t und 65 Stck. lebende Tiere,
„ Verkehr mit fremden Ver-	
waltungen	3 519 „ „ 23 „ „ „
„ Durchgangsverkehr	359 „
	<hr/>
	zusammen 5 095 t.

Die Einnahmen aus dem Eilgutverkehr bezifferten sich für die Sendungen:

im Binnenverkehr	auf 88 233,75 Fres.
„ Verkehr mit fremden Verwaltungen	„ 113 289,51 „
	<hr/>
	zusammen auf 201 523,26 Fres.

Frachtgüter wurden befördert:

		und Wagenladgn. lebender Tiere
im Binnenverkehr	828 072 t	1 010
„ Verkehr mit fremden Verwaltungen	247 826 „	776
„ Durchgangsverkehr	20 475 „	214
	<hr/>	
	zusammen 1 096 373 t	2 000.

An Tonnenkilometern wurden zurückgelegt:

im Binnenverkehr	95 614 201,50
„ Verkehr mit fremden Verwaltungen	23 525 523,04
„ Durchgangsverkehr	3 358 107,20
	<hr/>
	zusammen 122 497 831,74.

Einschließlich des umgerechneten Gewichts der lebenden Tiere kamen durchschnittlich auf je 1 km Bahnlänge 941,61 t. Jede Tonne Frachtgut legte durchschnittlich 109,72 tkm zurück.

Dienstgüter wurden befördert 99 167,25 t, die 19 772 797,08 tkm zurücklegten.

Hauptsächlich wurden folgende Güter befördert:

Getreide	314 513 t
Steine, Schotter, Sand u. dgl.	153 174 „
Steinkohle	112 716 „
Holz	59 999 „
Holzmaterial	52 580 „
Güter aller Art (Sammelgüter)	38 686 „
Zuckerrüben	37 395 „
Geflügeleier	34 648 „
Mehl	31 882 „
Wein, Branntwein u. dgl.	31 858 „
Salz	26 337 „
Ziegel	24 658 „

*image
not
available*

Es betragen:

die Kosten für 1 Rohtonnenkilometer	0,0151	Frcs. ¹⁾
„ „ „ 1 Personenkilometer	0,0238	„ ¹⁾
„ durchschnittlichen Kosten für die Beförderung von Gepäck, Eilgut, Fracht- und Dienstgut für je 1 km und Tonne	0,0323	„ ¹⁾
„ Reineinnahmen für je 1 Zugkilometer (Dienstgüter ausgeschlossen)	4,16	„
„ Ausgaben für je 1 Zugkilometer (Dienstgüter ausgeschlossen)	2,55	„
„ Einnahmen für je 1 Personenkilometer	3,53	Cent.
„ „ „ 1 Tonnenkilometer Gepäck und Hunde	36,38	„
„ Einnahmen für je 1 Tonnenkilometer Eil- und Frachtgut	5,43	„

An Entgleisungen ereigneten sich:

von Lokomotiven in Bahnhöfen	6	Fälle
„ Tendern „ „	4	„
„ Lokomotiven auf der Strecke	1	„
„ Tendern „ „ „	1	„
„ Wagen in Bahnhöfen	29	„
„ „ auf der Strecke	4	„

Zusammenstöße von Lokomotiven und Wagen in Stationen fanden 12 Fälle statt. Verletzt wurden 16 Privatpersonen und 14 Bedienstete, getötet 5 Privatpersonen und 2 Bedienstete.

Aus der Statistik über den Hafendienst von Varna (eröffnet 18./31. Mai 1906) und Burgas, welche beide Häfen der Generaldirektion der bulgarischen Staatsbahnen unterstehen, sind folgende Angaben zu entnehmen:

Das Anlagekapital betrug Ende des Jahres 1906:

für den Hafen von Varna	8 833 300,99	Frcs.
„ „ „ „ Burgas	8 108 808,19	„

zusammen 16 942 109,18 Frcs.

Angestellte waren vorhanden:

in Burgas	6	Beamte	und	11	Bedienstete
„ Varna	5	„	„	7	„

zusammen 11 Beamte und 18 Bedienstete.

¹⁾ Zahlen des Vorjahres.

*image
not
available*

Art der Fahrbetriebsmittel	Bestand im Jahre			
	1896	1900	1905	1906
Reibungslokomotiven	67	94	135	145
Kombinierte Reibungs- u. Zahnradlokomotiven	15	20	27	27
Personenwagen	179	198	254	256
Gedckte Güterwagen	370	460	660	741
Offene Güterwagen	811	1563	2335	2487

Die bosnisch-herzegovinisches Staatsbahnen bedürfen, weil sie eben Schmalspurbahnen sind, eines unverhältnismäßig großen Fahrparks, da kein Übergang fremder Wagen stattfinden kann und jeder auf den eigenen Linien beförderte Transport auch in eigenen Wagen befördert werden muß.

Die Betriebsergebnisse der bosnischen Bahnen haben sich gegenüber dem vorigen Berichtsjahr insofern ungünstig entwickelt, als die Ausgaben sehr viel stärker gestiegen sind als die Einnahmen. Es betragen (in Kronen) die

J a h r	Betriebs- einnahmen	Betriebs- ausgaben	Außerordent- lichen Erfordernisse	Rein- einnahmen
1905	10 341 802	6 558 837	2 829 478	953 487
1906	10 993 866	7 557 047	2 698 653	738 166

Im Jahre 1906 ist eine Neuregelung der Beförderungsverhältnisse der Unterbeamten auf den Staatsbahnen eingeleitet worden, die auch im Jahre 1907 weitergeführt worden ist. Ferner sind im Jahre 1906 den Arbeitern erhebliche Lohnerhöhungen bewilligt worden. In der Werkstätte der Staatsbahnen wurde im April 1907 der 10 stündige Arbeitstag durch den 9 stündigen ersetzt. Mit dem 1. August 1907 hat die Staatsbahnverwaltung eine allgemeine Altersversicherung für die im Tagelohn beschäftigten Bediensteten und deren Hinterbliebene ins Leben gerufen. Für das Lebensmittelmagazin sind im Jahre 1906 neue Satzungen eingeführt worden.

Rechtsprechung und Gesetzgebung.

Rechtsprechung.

Haftpflichtrecht.

Erkenntnis des Reichsgerichts, VI. Zivilsenats, vom 30. März 1908, in Sachen des Königlich preußischen Eisenbahnfiskus, vertreten durch die Königliche Eisenbahndirektion in C., Beklagten und Revisionsklägers, wider die Wittwe A. M. in D., Klägerin und Revisionsbeklagte.

Haftung der Eisenbahn für Betriebsunfälle infolge Hinausfahrens des Zuges über den Bahnsteig.

Tatbestand.

Die Klägerin hat am Sonntag den 28. Mai 1905 nachmittags auf der Bahnstation L. beim Aussteigen aus dem Zuge, in welchem sie von D. gekommen war, einen Unfall dadurch erlitten, daß sie beim Verlassen des Wagens, der über das Ende des Bahnsteigs hinausgefahren war, und dessen unteres Trittbrett 71—72,5 cm über dem Boden stand, hinstürzte. Sie hat mit der Behauptung, daß sie sich durch den Sturz ein dauerndes Leiden zugezogen habe, den Eisenbahnfiskus auf Schadensersatz belangt. Der Klageantrag ging dahin, „den Beklagten für verpflichtet zu erklären und zu verurteilen, der Klägerin den ganzen Schaden zu ersetzen, der ihr dadurch entstanden ist, daß sie am 28. Mai 1905 auf dem Bahnsteig der Eisenbahnstation L. zu Fall gekommen ist, insbesondere unter Vorbehalt der Erhöhung der Ansprüche der Klägerin den Beklagten zu verurteilen, die bereits entstandenen und noch entstehenden Kurkosten zu ersetzen, der Klägerin eine jährliche Rente im Betrage von 1 200 *M* seit dem 28. Mai 1905, sowie sofort 12 *M* nebst 4 0/0 Zinsen seit 28. Mai 1905 und ein angemessenes Schmerzensgeld zu zahlen“.

Das Königlich preußische Landgericht in C. hat mit Urteil vom 14. Juli 1906 den Klageanspruch, soweit er auf das Reichshaftpflichtgesetz gestützt ist, dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt, im übrigen die Klage abgewiesen. Das Urteil bezeichnet sich als Teil- und Zwischen-

urteil. Die Berufung des Beklagten gegen dasselbe ist durch Urteil des Königlich preußischen Oberlandesgerichts zu C. vom 25. Mai 1907 kostenfällig zurückgewiesen unter Zurückverweisung der Sache zur weiteren Verhandlung an das Gericht erster Instanz. Die gegen dieses Urteil erhobene Revision wurde zurückgewiesen aus folgenden

E n t s c h e i d u n g s g r ü n d e n .

1. Die beiden Vorinstanzen sind davon ausgegangen, daß ein Betriebsunfall im Sinne von § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871 vorliege. Die Revision hat diese Frage der Nachprüfung unterstellt. Es kann aber durchaus keinem Zweifel unterliegen, daß der Unfall der Klägerin bei dem Betrieb der Eisenbahn erfolgt ist. Als ein Betriebsvorgang der Bahn stellt sich auch das Aussteigen der Fahrgäste aus dem stillstehenden Eisenbahnzuge nach dessen Ankunft auf der Station dar. Im übrigen hat das Berufungsgericht das Bestehen eines nicht nur örtlichen und zeitlichen, sondern auch inneren, ursächlichen Zusammenhanges des Unfalles mit der Betriebstätigkeit der Eisenbahn (vgl. Entscheidungen des Reichsgerichts Bd. 55 No. 53 S. 230) in unanfechtbarer Weise festgestellt. Der Einwand des Revisionsklägers, der Unfall hätte sich in gleicher Weise auch beim Aussteigen aus einem anderen Fuhrwerke ereignen können, ist nicht zutreffend, aber auch rechtlich unerheblich.

2. Der Beklagte hat ein mitwirkendes eigenes Verschulden der Klägerin geltend gemacht: sie sei unvorsichtig ausgestiegen; sie habe gesehen, daß der Zug nicht am Bahnsteig hielt, habe jedenfalls bei Anwendung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt wahrnehmen müssen, daß der Wagen außerhalb des Bahnhofes stand; der Bahnhof sei ihr bekannt. Daraus habe sie den Schluß ziehen müssen, daß der Zwischenraum zwischen der untersten Stufe und dem Boden ein bedeutender sei. Das Berufungsgericht hat, wie schon der erste Richter, diesen Einwand verworfen. An eine Schwierigkeit des Abstieges zu denken, habe die Klägerin, auch wenn sie gesehen hätte, daß der Zug nicht am Bahnsteig hielt, keine Veranlassung gehabt; auf diese Schwierigkeit sei sie weder von den vor ihr aussteigenden Fahrgästen noch von den Bahnbeamten irgendwie aufmerksam gemacht worden. Selbst den Abstand des Trittbrettes vom Boden abzuschätzen, sei die Klägerin von ihrem Standpunkt aus nicht in der Lage gewesen, da erfahrungsgemäß die Abschätzung von Abständen in die Tiefe täusche, das Sehvermögen der Klägerin, die eine Brille trug, auch kein ganz normales gewesen sei. Übrigens habe ihr zur Anstellung besonderer Betrachtungen auf jeden Fall an der hierzu erforderlichen Zeit gefehlt.

Die Revision wendet sich gegen diesen Teil der Entscheidung mit

der Rüge einer Verletzung des § 254 B. G. B., § 1 des Haftpflichtgesetzes und § 286 der Z. P. O. Es sei zu Unrecht jegliches Verschulden der Klägerin verneint. Im Eisenbahnverkehr sei auch von dem Publikum ein den gegebenen Verhältnissen entsprechendes, besonderes Maß eigener Vorsicht zu verlangen. Daß zeitweise ein Bahnzug seiner Länge wegen über den Bahnsteig hinausfahren müsse, sei ein Vorkommnis, welches seitens der Bahnverwaltung nicht zu vermeiden sei, mit dem aber andererseits das Publikum zu rechnen habe. Der Fahrgast habe darauf zu achten, wo er auszusteigen habe, und das treffe um so mehr auf die Klägerin zu, als diese nach den Feststellungen der Vorinstanzen ziemlich корпу-lent und auch kurzsichtig sei. Sie hätte sich für das Aussteigen der Unterstützung ihrer beiden mitreisenden Töchter bedienen können, oder hätte sich um Hilfe an das Zugpersonal wenden sollen. Letzteres sei dadurch, daß der Zug auf der Station L. fahrplanmäßig nur eine Minute Aufenthalt hat, keineswegs erschwert gewesen. Der Zug fahre nicht eher ab, als bis alle Türen geschlossen seien, die Klägerin habe daher schlimmstenfalls warten sollen, bis der Schaffner herankam, um die Tür zu schließen, und habe dann mit dessen Hilfe absteigen können. Wenn die Klägerin gleichwohl und trotz körperlicher Unbehilflichkeit blindlings abgesprungen sei, so liege darin ein eignes Verschulden, das mindestens eine Teilung des Schadens begründet.

Der Angriff ist nicht für berechtigt zu erachten.

Die Eisenbahnverwaltung ist — nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen wie vermöge des Beförderungsvertrags — verpflichtet, die Einrichtungen so zu treffen, daß der Fahrgast ungefährdet auf der Station ein- und aussteigen kann, und der Reisende darf im allgemeinen darauf vertrauen, daß hierfür in entsprechender Weise Sorge getragen sei. Nun kann es allerdings erfahrungsgemäß vorkommen, daß ein Bahnzug wegen seiner Länge oder wegen der verhältnismäßig geringen Ausdehnung der Bahnsteiganlage auf der betreffenden Bahnstation nach der Anfahrt in der Art zu stehen kommt, daß für einen Teil der Fahrgäste das Aussteigen unmittelbar vom Wagen auf den Bahnsteig nicht möglich ist. Und es wird solchenfalls, wie der Revision zugegeben werden mag, die eingetretene Sachlage, unangesehen der Frage, ob diese durch einen Fehler der Betriebseinrichtungen herbeigeführt ist, von dem Fahrgast bei seinem eignen Verhalten nach Maßgabe der im Eisenbahnverkehr auch von dem Publikum anzuwendenden Sorgfalt in Rücksicht zu ziehen sein.

Allein, wenn im vorliegenden Falle die Fahrgäste beim Aussteigen einen Abstand von über 70 cm zwischen Trittbrett und Fußboden zu überwinden hatten, so erscheint das denn doch als eine ganz ungewöhnliche und in besonderem Maße gefährliche Situation, auf welche der

Reisende nicht gefaßt zu sein braucht. Es wäre, wofern nach den Betriebsverhältnissen ein derartiges Vorkommnis nicht vermeidbar sein sollte, Sache der Bahnverwaltung oder der Bahnbediensteten, den Aussteigenden hierbei Hilfe zu gewähren oder sie mindestens auf die besondere Gefährdung aufmerksam zu machen. Aus der Unterlassung der Vorsichtsmaßregeln, welche nach Ansicht der Revision die Klägerin hätte beobachten sollen, kann ihr schon deshalb kein Vorwurf gemacht werden, weil sie nach der tatsächlichen Feststellung des Berufungsgerichts den außergewöhnlichen Abstand des Trittbretts vom Boden nicht erkannt hat und auch nicht sofort erkennen konnte. Es ist überdies völlig einleuchtend, daß der Klägerin bei ihrer Stellung zwischen anderen, teils vor, teils hinter ihr aussteigenden Fahrgästen, und bei der gebotenen Eile nicht ein längeres Besinnen oder Abwarten ermöglicht war. Und es kann ganz davon abgesehen werden, daß ein Bahnbeamter, den sie zur Unterstützung hätte herbeirufen können, hierzu, wie nach der Ausführung im Berufungsurteil zu unterstellen, im fraglichen Zeitpunkt nicht verfügbar gewesen wäre. Daß die Klägerin körperlich — zufolge von Leibesstärke oder Kurzsichtigkeit — in einem Grade unbehilflich gewesen wäre, der ihr das Absteigen ohne Beihilfe anderer bei Anwendung der erforderlichen Vorsicht überhaupt verboten hätte, ist aus dem festgestellten Sachverhalt keineswegs zu entnehmen. Auch liegt dafür nichts vor, daß die Klägerin das Absteigen selbst fahrlässig ungeschickt bewerkstelligt habe, daß sie, wie die Revision meint, „blindlings abgesprungen“ wäre.

Die Revision war nach dem Vorausgeführten als unbegründet zurückzuweisen.

Eisenbahnrecht.

Erkenntnis des Königlichen Gerichtshofs zur Entscheidung der Kompetenzkonflikte vom 30. Mai 1908 auf den von der Königlichen Eisenbahndirektion zu K. erhobenen Kompetenzkonflikt in der bei dem Königlichen Amtsgericht in M. anhängigen Prozeßsache des Gutsbesizers F. in Dt. C., Klägers, wider den Eisenbahntiskus, vertreten durch die Königliche Eisenbahndirektion in K., Beklagten. Die Unterhaltung (Räumung) einer auf Grund des § 14 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 oder auch des § 14 des Entelnungsgesetzes vom 11. Juni 1874 hergestellten Grabenanlage durch den Eisenbahnunternehmer kann im Rechtswege nicht gefordert werden.

A u s d e n G r ü n d e n :

Die Staatseisenbahnlinie M.-B. führt durch das dem Kläger gehörige Gut Dt.-C. Beim Bau dieser Bahnlinie ist zwischen Kilometerstein 15,5 und 15,9 rechts als Teil der Bahnanlage ein Graben hergestellt worden, welcher nach den übereinstimmenden Angaben der Prozeßparteien zur Entwässerung eines Teils der Ländereien des Klägers bestimmt ist. Die

Unterhaltung dieses Grabens liegt dem Beklagten als Unternehmer der Eisenbahnanlage ob. Der Kläger behauptet, es sei trotz mehrfacher Aufforderung die notwendige Räumung des Grabens zum Nachteil für die Vorflut seiner Ländereien von dem Beklagten unterlassen. Er hat deshalb im Juli 1907 bei dem Amtsgericht in M. gegen den durch die Eisenbahndirektion in K. vertretenen Eisenbahnfiskus mit dem Antrag Klage erhoben, den Beklagten kostenpflichtig zu verurteilen, den Eisenbahngraben auf der Bahnstrecke M.—B. zwischen Kilometerstein 15,5 und 15,9 rechts zu räumen. Der Beklagte widersprach diesem Antrag, indem er vorweg die Zulässigkeit des Rechtswegs in Abrede stellte, daneben aber behauptete, daß der Graben ordnungsmäßig geräumt sei. Das Amtsgericht ordnete abgesonderte Verhandlung über die Einrede der Unzulässigkeit des Rechtswegs an und erkannte demnächst durch Zwischenurteil vom 7. August 1907 dahin, daß der Rechtsweg für zulässig zu erachten sei. Diese Entscheidung beruht im wesentlichen auf der Annahme, daß der Kläger seinen Anspruch nicht auf § 14 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 oder § 14 des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874, sondern auf die Beeinträchtigung seines Eigentums durch eine Anlage der Beklagten und damit lediglich auf privatrechtliche Vorschriften gründe. Im übrigen trat das Amtsgericht in die weitere Verhandlung der Sache ein. Vor der Beendigung dieser Verhandlungen und auch vor dem Eintritt der Rechtskraft des mit der Berufung nicht angegriffenen Zwischenurteils vom 7. August 1907 ist sodann von der Königlichen Eisenbahndirektion zu K. als Provinzialverwaltungsbehörde der Kompetenzkonflikt erhoben. Die Unzulässigkeit des Rechtswegs wird in der Begründung des zu den Prozeßakten gelangten Beschlusses daraus hergeleitet, daß der im Klageantrag bezeichnete Graben eine Vorflutanlage im Sinne des § 14 des Eisenbahngesetzes sei und daß dessen Unterhaltung dem Eisenbahnfiskus lediglich aus der mit der Ausführung des genehmigten Plans überkommenen öffentlich-rechtlichen Verpflichtung obliege.

Nach der Erhebung des Kompetenzkonflikts ist von dem Prozeßgericht und dem Königlichen Oberlandesgericht in K. den §§ 6 bis 10 der Verordnung vom 1. August 1879 (Gesetzsammlung S. 573) entsprechend verfahren.

In den erstatteten gutachtlichen Äußerungen hat sich das Amtsgericht für, das Oberlandesgericht gegen die Zulässigkeit des Rechtswegs ausgesprochen. Erklärungen der Prozeßparteien über den erhobenen Kompetenzkonflikt sind nicht eingegangen.

Es war, wie geschehen, zu entscheiden.

Der vorliegende Kompetenzkonflikt ist durch rechtskräftige Feststellung der gerichtlichen Zuständigkeit nicht ausgeschlossen, weil die

durch dessen Erhebung eingetretene Unterbrechung des Verfahrens — § 249 Z. P.-O. — den Ablauf der Berufungsfrist verhindert hat. Ebenso wenig unterliegt die Befugnis der Eisenbahndirektion in K., den Kompetenzkonflikt zu erheben, Bedenken. Denn die Eisenbahndirektionen sind dem Minister für öffentliche Arbeiten unmittelbar unterstellte Provinzialverwaltungsbehörden. (§ 5 Abs. 1 der Verordnung vom 1. August 1879, Gesetzesammlung S. 573, § 1 Ziff. 3 und § 6 Ziff. 1 der Verwaltungsordnung für die Staatseisenbahnen, Anlage zum Allerhöchsten Erlaß vom 23. Dezember 1901, Gesetzesammlung 1902 S. 130.)

Für die materielle Beurteilung kommt die rechtliche Natur des mit der Klage erhobenen Anspruchs in Betracht, bei deren Beurteilung auf den Wortlaut und die Begründung des gestellten Antrags einzugehen ist.

Ergibt nun schon der Wortlaut des oben wiedergegebenen Klageantrags, daß es um eine Entschädigungsforderung sich nicht handelt, so kann der amtsgerichtlichen Urteilsbegründung in dem Satze, daß jeder Anspruch wegen Beschädigung des klägerischen Eigentums durch eine vom Beklagten hergestellte Anlage als ein rein privatrechtlicher zu behandeln sei, in dieser Allgemeinheit nicht beigetreten werden. Zutreffend weist nach dieser Richtung das oberlandesgerichtliche Gutachten darauf hin, daß in Beziehung auf die Durchführbarkeit im ordentlichen Rechtsweg die dem sogenannten Nachbarrecht angehörigen Vorschriften, sowie die Geltendmachung des Eigentumsrechts überhaupt, im Einzelfalle durch öffentlich-rechtliche Bestimmungen modifiziert sein können.

Wenn ferner das Amtsgericht hervorhebt, daß es sich im vorliegenden Prozeß um die Feststellung der Verpflichtung zur Grabenräumung gar nicht handle, weil beide Parteien diese Verpflichtung als bestehend unterstellt hätten, so ist auch dies für nicht zutreffend zu erachten. Die sich als Teil der Unterhaltungspflicht darstellende Pflicht zur Grabenräumung kann ohne gleichzeitige Prüfung des Grundes, Zweckes und Umfanges der Unterhaltungspflicht nicht zur Entscheidung gestellt werden. Der Kläger selbst erkennt dies nach dem amtsgerichtlichen Urteilstatbestande insofern an, als er sein Eigentum für verletzt erklärt, weil der zu räumende Graben nicht die „projektmäßige Tiefe“, d. h. nicht die nach dem genehmigten Plan der Eisenbahnanlage von deren Unternehmer zu gewährleistende Beschaffenheit, habe. Schon hieraus und aus der Nichtheranziehung einer bestimmten Vorschrift des Bürgerlichen Gesetzbuchs erhellt, daß die Klage sich nicht auf die zum Schutz des Eigentums bestimmten allgemeinen gesetzlichen Vorschriften, insonderheit die Vorschriften des Nachbarrechts, sondern lediglich auf das zwischen den Parteien durch die Genehmigung und Herstellung der Eisenbahnanlage entstandene Rechtsverhältnis gründet. Einen besonderen Vertrag behauptet

*image
not
available*

Rechtsgrundsätze aus den Entscheidungen des Königlichen Obergerverwaltungsgerichts.¹⁾

I. Gemeindeabgaben und Gemeindelasten.

Begriff der Betriebsstätte.

Endurteil (II.) vom 1. Oktober 1907, Entschd. Bd. 51 S. 133.

Kommunalabgabengesetz vom 14. Juli 1893, § 35.

Betriebsstätte im Sinne des § 35 des Kommunalabgabengesetzes ist ein der Verfügung des Gewerbetreibenden unterstehender Raum, wo, als an einem festen örtlichen Mittelpunkte der Arbeitstätigkeit, die zu dem gewerblichen Unternehmen gehörige Arbeit ganz oder teilweise fortgesetzt geleistet wird.

Verteilung des gemeindesteuerpflichtigen Einkommens auf mehrere steuerberechtigten Gemeinden.

Endurteil (II.) vom 7. Januar 1907, Entschd. Bd. 51 S. 147.

Kommunalabgabengesetz vom 14. Juli 1893, §§ 47, 73.

Ein Antrag auf Verteilung des gemeindesteuerpflichtigen Einkommens aus einem gewerblichen Unternehmen, welches sich über mehrere Gemeinden erstreckt, kann wirksam erst gestellt werden, wenn der Antragsteller von mehreren Gemeinden herangezogen worden ist. Er kann nicht gegen Gemeinden gerichtet werden, von denen eine Heranziehung noch nicht erfolgt, sondern erst zu erwarten ist. Wird ein Antrag auf Einbeziehung in das Verteilungsverfahren gegen die Gemeinde, welche zuletzt herangezogen hatte, fristgerecht gestellt, so hat sich die Verteilung auf alle Gemeinden zu erstrecken, welche vorher innerhalb des schwebenden Beschluß- oder Streitverfahrens Steuerforderungen erhoben hatten und gegen welche vorher von dem Steuerpflichtigen verfrühte oder verspätete Anträge gestellt worden waren.

Eine Vereinbarung über den Verteilungsmaßstab des gemeindesteuerpflichtigen Einkommens aus dem Betriebe einer sich über mehrere preußischen Gemeinden erstreckenden Gewerbeunternehmung kann von dem Steuerpflichtigen nicht mit einer einzelnen Gemeinde, sondern nur mit sämtlichen steuerberechtigten Gemeinden getroffen werden.

Kanalisationsbeiträge.

Endurteil (II.) vom 5. November 1907, Archiv für Eisenbahnwesen 1908 S. 492.

Wenn die Verpflichtung zur Entrichtung von Beiträgen zu den Kosten einer städtischen Kanalisation statutgemäß bei der Errichtung eines Neu-

¹⁾ Fortsetzung der bisher im Archiv für Eisenbahnwesen regelmäßig veröffentlichten gleichartigen Zusammenstellungen. Vgl. zuletzt Archiv 1908 S. 494 ff.

*image
not
available*

können nur solche Straßenfronten in Betracht gezogen werden, die so zu den Kanälen der angrenzenden Straßen liegen, daß von ihnen aus die Entwässerung nach diesen Kanälen bewirkt werden kann. Es können also bei der Beitragserhebung nur diejenigen Fronten in Betracht kommen, von denen aus ein vor ihnen liegender Straßenkanal benutzt werden kann.

Besteuerung von Eisenbahnviaduktbögen.

Endurteil (II.) vom 15. Oktober 1907, Archiv für Eisenbahnwesen 1908 S. 977.
Kommunalabgabengesetz vom 14. Juli 1893, § 24d.

Wenn die Schienengleise einer Eisenbahn nicht unmittelbar auf der Erdoberfläche liegen, sondern auf einem über der Grundfläche errichteten Bauwerke (Viadukt) ruhen und in dem Bauwerke Räume geschaffen oder von dem Grund und Boden Flächen freigelassen sind, welche im Verhältnis zu den Gleisen als selbständige Nutzobjekte erscheinen, so ist den solchergestalt geschaffenen „Viaduktbögen“ die Steuerfreiheit aus § 24d des Kommunalabgabengesetzes (Freiheit der Schienenwege der Eisenbahnen von Steuern vom Grundbesitz) zu versagen.

II. Straßen- und Wegebau.

Aufgaben der Wegpolizeibehörden.

Endurteil (IV.) vom 3. Oktober 1907, Entschd. Bd. 51 S. 246.
Zuständigkeitsgesetz vom 1. August 1883, § 56.

Zu den Aufgaben der Wegpolizeibehörde gehört es, dafür zu sorgen, daß der ordnungsmäßigen Unterhaltung eines Weges nicht durch Veränderungen des Zustandes unter der Wegeoberfläche Schwierigkeiten bereitet werden.

Sind die zur Unterhaltung des Fahrdammes und die zur Unterhaltung des Bürgersteiges Verpflichteten verschiedene Personen, so ist die Wegpolizeibehörde gegen jedes zweckwidrige Übergreifen des hinsichtlich des Bürgersteiges Pflichtigen in den Fahrdamm, gegen die zweckwidrige Beeinträchtigung der Unterhaltung des letzteren einzuschreiten befugt; ihr Vorgehen würde nach § 56 des Zuständigkeitsgesetzes der Nachprüfung des Verwaltungsrichters unterliegen.

Vorausleistungen zum Wegebau.

Endurteil (IV.) vom 3. Juni 1907, Preuß. Verw.-Bl. XXIX S. 538.
Gesetz, betreffend Vorausleistungen zum Wegebau vom 18. August 1902.

Nach der Absicht des Gesetzes vom 18. August 1902 ist das Eisenbahntransportgewerbe mit Beiträgen zur Unterhaltung öffentlicher

*image
not
available*

Bedingungsweise Genehmigung materiell unstatthafter baulicher Anlagen.

Endurteil (VIII.) vom 19. April 1907, Entschd. Bd. 51 S. 387.

Verstößt eine genehmigungspflichtige bauliche Anlage gegen zwingende Vorschriften des materiellen Baurechts, so ist die Baupolizeibehörde nicht befugt, sie auch nur bedingungsweise zu genehmigen. Sie muß daher, wenn die Anlage bereits hergestellt ist und die Genehmigung dazu nachträglich beantragt wird, die Genehmigung versagen.

Kostenlos hergestellte Bauwerke.

Endurteil (VIII.) vom 3. Mai 1907, Preuß. Verw.-Bl. XXIX S. 854.

Bei einem konsenslos hergestellten Bauwerke ist ein von der Polizeibehörde abzustellender Zustand erst dann vorhanden, wenn der Bau gegen das bestehende öffentliche Recht verstößt. Der Mangel der Einholung der Genehmigung einer baulichen Anlage rechtfertigt an sich keineswegs die Forderung ihrer Beseitigung. Auch darf die Polizeibehörde nicht willkürlich die Beseitigung oder Änderung des beanstandeten Bauwerks fordern.

IV. Andere Entscheidungen.**Befugnisse der Polizeibehörde bei Streitigkeiten zwischen einem Kleinbahnunternehmer und den Eigentümern der vom Bahnbau berührten Grundstücke.**

Endurteil (IV.) vom 8. Juni 1907, Entschd. Bd. 51 S. 403.

Wenn ein Grundeigentümer die Erlaubnis zur sofortigen Inanspruchnahme seines Grundbesitzes zum Bau einer Kleinbahn erteilt hat, nachher aber die Fortführung des Bahnbaues dadurch unmöglich macht, daß er ein in unmittelbarer Nähe über dem Bahnkörper angebrachtes Hindernis (Drahtseilbahn) zu beseitigen sich weigert, so ist es nicht Aufgabe der Polizei, dem Unternehmer durch polizeiliches Einschreiten gegen den Grundeigentümer zur Beseitigung des Hindernisses zu verhelfen. Den zwischen den Kleinbahnunternehmern und den beteiligten Grundbesitzern getroffenen privatrechtlichen Abmachungen ist eine über diejenige anderweitiger Privatverträge hinausgehende Bedeutung gesetzlich nicht beigelegt worden. Die Entscheidung über die daraus entstehenden privatrechtlichen Streitigkeiten steht lediglich den ordentlichen Gerichten zu, die gegebenenfalls auf Anrufen einer der Parteien eine vorläufige Regelung im Wege einer einstweiligen Verfügung vornehmen können.

*image
not
available*

Konflikte.

Endurteil (I.) vom 25. Oktober 1907, Preuß. Verw.-Bl. XXIX S. 534.

Gesetz, betr. die Konflikte bei gerichtlicher Verfolgung wegen Amts- und Diensthandlungen, vom 13. Februar 1854.

Nach feststehenden Grundsätzen kann im Konfliktverfahren nach Maßgabe des Gesetzes vom 13. Februar 1854 eine angefochtene Amtshandlung nur dann als rechtlich zulässig befunden werden, wenn die tatsächlichen Voraussetzungen hierfür außer Zweifel gestellt sind, während in zweifelhaften Fällen der Rechtsweg zuzulassen ist. Wenn sonach in den letzteren Fällen der Konflikt für unbegründet erklärt wird, so ist dadurch dem beteiligten Beamten nicht benommen, in dem fortzusetzenden gerichtlichen Verfahren den Nachweis seiner Schuldlosigkeit zu führen.

Gesetzgebung.

Deutsches Reich. Bekanntmachungen des Reichskanzlers:

Vom 25. Mai 1908, betr. die Bestimmungen über die zollsichere Einrichtung der Eisenbahnwagen im internationalen Verkehre.

(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 181. Z.-Bl. f. d. D. R. S. 210.)

Vom 29. Mai und 20. Juli 1908, betr. Änderung der Anlage B zur Eisenbahn-Verkehrsordnung.

(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 184 und 237. R.-G.-Bl. S. 256 und 477.)

Vom 25. Mai 1908, betr. die Bestimmungen über die technische Einheit im Eisenbahnwesen.

(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 189. R.-G.-Bl. S. 362.)

Vom 27. Juni 1908, betr. die Außerkurssetzung der Fünfzigpfennigstücke der älteren Geprägeformen.

(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 215. R.-G.-Bl. S. 464.)

Vom 30. Juni 1908, betr. die Vereinbarung leichterer Vorschriften für den wechselseitigen Verkehr zwischen den Eisenbahnen Deutschlands und Luxemburgs.

(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 216. R.-G.-Bl. S. 467.)

Vom 1. Juli 1908, betr. Abrechnungsstellen im Scheckverkehre.

(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 216. R.-G.-Bl. S. 467.)

Vom 29. Juli 1908, betr. die Anzeigepflicht für die als Influenza der Pferde bezeichneten Krankheiten.

(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 237. R.-G.-Bl. S. 479.)

Bekanntmachung des Reichs-Eisenbahnamts:

Vom 3. Juni 1908, betr. die Beförderung von Metallpatronen für Feldgeschütze.

(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 200. R.-G.-Bl. S. 376.)

Preußen. Genehmigungsurkunde vom 31. Juli 1908, betr. Ausgabe von 1 500 000 *M* zu 4 vom Hundert verzinslicher Schuldverschreibungen auf den Inhaber durch die Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn-Aktiengesellschaft, Ausgabe vom Jahre 1908.

(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 229.)

Erlasse des Ministers der öffentlichen Arbeiten:	E. V. Bl. Seite
Vom 23. Juni 1908, betr. hessische Beamtenstellen des Gemeinschaftsdienstes	200
Vom 25. Juni 1908, betr. Änderungen bei den Eisenbahn-Betriebs- und Verkehrsinspektionen	200
Vom 26. Juni 1908, betr. Anrechnung praktischer Vorbereitung als pensionsfähige Dienstzeit	201
Vom 1. Juli 1908, betr. Abänderung der Telegraphenordnung für das Deutsche Reich vom 16. Juni 1904	203
Vom 17. Juli 1908, betr. Tarifbestimmungen für Saatgut	223
Vom 30. Juli 1908, betr. Kleiderkassenordnung	238

Hessen. Gesetz vom 14. Mai 1908 über die Abänderung des Gesetzes, die Ruhegehaltsverhältnisse und die Versorgung der Hinterbliebenen der im Hessisch-Preußischen Gemeinschaftsdienst angestellten Staatseisenbahnbeamten betreffend, vom 26. März 1897 (Reg.-Bl. No. 9 S. 25) und des Gesetzes, anderweitige Bemessung der Bezüge für die Hinterbliebenen der im Hessisch-Preußischen Gemeinschaftsdienst angestellten Staatseisenbahnbeamten betreffend, vom 21. April 1898 (Reg.-Bl. No. 16 S. 245).

(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 211.)

Belgien. Abkommen vom 30. Oktober 1907 zwischen Belgien und Frankreich über die Regelung des Betriebs auf der Eisenbahn von Hazebrouck nach der belgischen Grenze.¹⁾

(Veröffentlicht im Moniteur Belge No. 37 vom 6. Februar 1908 S. 641.)

Frankreich. Gesetz vom 13. März 1908, betr. den Rückkauf des Netzes der Westbahngesellschaft.

(Veröffentlicht im Journal officiel de la République française No. 191 vom 15./16. Juli 1908, S. 4910.)

Artikel 1.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten wird ermächtigt, den Rückkauf des Netzes der Westbahngesellschaft zu betreiben.

Artikel 2.

Die Organisation und Verwaltung des Netzes wird durch ein besonderes Gesetz geregelt werden.

Die finanziellen Maßnahmen zur Deckung aller mit dem Rückkauf und dem Betrieb des Netzes bis zum Tage der Veröffentlichung dieses besonderen Gesetzes verbundenen Ausgaben werden, ebenso wie die allgemeinen Bestimmungen über die vorläufige Verwaltung, durch ein Gesetz festgesetzt werden.

Das gegenwärtige, vom Senat und der Abgeordnetenkammer beraten und angenommene Gesetz, wird als Staatsgesetz ausgeführt werden.

Gesetz vom 16. Juli 1908, betr. Gemeinnützigkeitserklärung einer Eisenbahn mit 1 m Spurweite von Confolens nach Bellac.

(Veröffentlicht im Journal officiel de la République française No. 194 vom 19. Juli 1908, S. 5094.)

Gesetz vom 16. Juli 1908, betr. Gemeinnützigkeitserklärung einer Eisenbahn in Algier von Beni-Saf nach Tlemcen.

(Veröffentlicht im Journal officiel de la République française No. 194 vom 19. Juli 1908, S. 5095.)

Gesetz vom 17. Juli 1908, betr. Gemeinnützigkeitserklärung von Hauptbahnen von Auch nach Lannemezan, von Castelnau-Magnoac nach Tarbes und von Arreau nach Saint-Lary sowie einer hydroelektrischen Kraftanlage für den Betrieb verschiedener Eisen-

¹⁾ Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1908 S. 512.

*image
not
available*

§ 5.

Von Amtswegen sind Mitglieder des Kommunikationsrates:

- a) die Chefs und Leiter jener Fachabteilungen und Sektionen des Handelsministeriums, in welchen Eisenbahn-, Schifffahrts-, Post- und Telegraphen-, Telephon-, Straßen-, Gewerbe- und Handelsangelegenheiten verhandelt werden;
- b) der Chef des k. ung. Eisenbahn- und Schifffahrts-Oberinspektorates, der Präsident und die Direktoren der k. ung. Staatseisenbahnen, die Direktoren des k. ung. statistischen Zentralamtes und des Zägräber statistischen Landesamtes;
- c) der Chef der Landeswasserbaudirektion;
- d) je ein Vertreter der vom Handelsminister bezeichneten bedeutenderen vaterländischen Kommunikationsunternehmungen, beziehungsweise deren Stellvertreter.

§ 6.

Die im Wege der Wahl und Ernennung erlangte Betrauung lautet auf fünf Jahre, erlischt jedoch auch früher, wenn das gewählte Mitglied bei der delegierenden Handels- und Gewerbekammer, Genossenschaft oder Unternehmung seine Mitgliedschaft oder Stelle verliert, beziehungsweise wenn das durch eines der Häuser des Reichstages gewählte Mitglied aufhört, Mitglied des betreffenden Hauses zu sein.

An Stelle des in der Zwischenzeit ausgeschiedenen Mitgliedes ist ein anderes Mitglied zu wählen, beziehungsweise zu ernennen; die Betrauung desselben dauert jedoch nur bis zum Ablauf der Betrauung der übrigen Mitglieder.

Bei Auflösung oder Schließung des Reichstages dauert die Betrauung der durch das Abgeordnetenhaus und das Magnatenhaus gewählten Mitglieder so lange, bis das betreffende Haus des neu zusammentretenden Reichstages die Neuwahl der Mitglieder des Rates vornimmt.

§ 7.

Die Organe des Landeskommunikationsrates sind: die Sektionen, die Tarifkommission und die Plenarsitzung.

Die Plenarsitzung besteht aus sämtlichen gewählten, ernannten und Exoffo-Mitgliedern.

§ 8.

Der Landeskommunikationsrat besteht aus den Eisenbahn-, Schifffahrts-, Post- und Telegraphen- und Straßensektionen.

Die gewählten und ernannten Mitglieder werden in die einzelnen Sektionen gemäß dem in der Geschäftsordnung festgestellten Zahlenverhältnis vom Handelsminister eingeteilt. Jedes Mitglied ist mindestens in eine Sektion einzuteilen.

Die Präsidenten und Vizepräsidenten der Sektionen ernannt der Handelsminister. Die Gültigkeit der durch die Ernennung erlangten Betrauung dauert so lange, als der Präsident, beziehungsweise Vizepräsident der betreffenden Sektion Mitglied des Landeskommunikationsrates ist.

§ 9.

Die Tarifkommission ist das begutachtende Organ des Ministers in Eisenbahn- und Schifffahrts-Tarifangelegenheiten und ist berufen, die Tarif-, Verkehrs-

*image
not
available*

Die Exoffo-Mitglieder des Landeskommunikationsrates können an allen Sitzungen der Organe des Rates teilnehmen, in welchen Angelegenheiten verhandelt werden, die den Geschäftskreis der betreffenden Sektion oder des betreffenden Amtes, beziehungsweise der durch die betreffenden Kommunikationsunternehmungen vertretenen Kommunikationszweige berühren.

Der Handelsminister kann zu den Sitzungen des Rates außer den Exoffo-Mitgliedern je nach Bedarf auch andere ihm unterstehende Beamten beordern.

In den Sitzungen der Sektionen, sowie der Tarifkommission und in der Plenarsitzung haben nur die gewählten und ernannten Mitglieder Stimmrecht, während die Exoffo-Mitglieder, sowie die von Fall zu Fall beordneten Beamten und zugezogenen Sachverständigen (§ 16) nur an den Beratungen teilnehmen dürfen.

§ 14.

Jedes Mitglied des Landeskommunikationsrates ist verpflichtet, seiner Einteilung gemäß an den Sitzungen der Tarifkommission und der Sektionen, beziehungsweise an der Plenarsitzung teilzunehmen.

Wenn ein gewähltes oder ernanntes Mitglied von fünf nacheinander folgenden Sitzungen unmotiviert fernbleibt, ist dessen Stelle als erledigt zu betrachten, und verfügt der Handelsminister betreffs Besetzung der Stelle.

Die Stelle der Mitglieder ist eine Ehrenstelle.

§ 15.

Referent der Sektionen und der Plenarsitzung des Landeskommunikationsrates ist in der Regel das hierfür designierte Mitglied der kompetenten Fachabteilung oder Sektion des Handelsministeriums.

Jedoch können die Sektionen auch aus ihrer eigenen Mitte einen Referenten wählen, welcher in diesem Falle die Angelegenheit, insofern dieselbe auch vor die Plenarsitzung gewiesen worden ist, dort ebenfalls vorträgt.

§ 16.

Die Sitzungen der Sektionen, der Tarifkommission, sowie die Plenarsitzungen des Landeskommunikationsrates sind nicht öffentlich.

Zu den Sitzungen der Sektionen und der Tarifkommission, sowie zur Plenarsitzung kann der Präsident des Rates auch außerhalb des Rates stehende Sachverständige zuziehen.

§ 17.

Sämtliche Kanzleiagenden des Landeskommunikationsrates versieht das Handelsministerium, und belasten die diesbezüglichen Kosten das Handelsportefeuille.

§ 18.

Die Organisation und Wirksamkeit der Sektionen, der Tarifkommission und der Plenarsitzung werden übrigens in der Geschäftsordnung bestimmt, welche der Handelsminister im Verordnungswege feststellt.

§ 19.

Der Landeskommunikationsrat kann mit Behörden und Privaten nur im Wege des Handelsministers verkehren.

*image
not
available*

Die in Punkt 4, 5 und 6 genannten Summen werden im Jahre 1908 angewiesen.

Schweden. Erlaß des Königs an die Eisenbahnverwaltung vom 1. November 1907, betr. die Errichtung eines Eisenbahnrats.

Vom Jahre 1908 ab bis auf weiteres wird ein Eisenbahnrat nach folgenden Bestimmungen errichtet:

1. Der Eisenbahnrat hat die Aufgabe, sich zu den ihm vorgelegten Fragen über die Beziehungen zwischen den Staatseisenbahnen und dem Publikum oder den mit ihnen im Verkehr stehenden Eisenbahnen gutachtlich zu äußern, wie auch selbständig Vorschläge zu machen in Fragen, die hiermit in Zusammenhang stehen.

2. Der Eisenbahnrat besteht aus dem Generaldirektor und Chef der Staatseisenbahnen oder seinem Vertreter als Vorsitzenden und 25 Mitgliedern, die auf 3 Jahre gewählt werden.

3. Von den Mitgliedern werden fünf, die die finanziellen Interessen des Staates wahrnehmen sollen, vom König ernannt, weiter werden fünf zur Vertretung der Landwirtschaft von dem Vorstand der Haushaltungsgesellschaft und fünf zur Vertretung des Bergbaus und der Forstwirtschaft von Bevollmächtigten des Eisenkontors gewählt. Von den übrigen zehn Mitgliedern, die die Industrie, den Handel und die Schifffahrt vertreten sollen, werden fünf von den Stadtverordneten der Städte Stockholm, Göteborg, Malmö, Norrköping und Sundsvall gewählt, und zwar von den Stadtverordneten jeder dieser Städte eins, während fünf Mitglieder von den Vereinen und Korporationen gewählt werden, die der König jedesmal, wenn die Wahl von Mitgliedern zum Eisenbahnrat stattfinden soll, zur Wahrnehmung der Interessen gewisser Erwerbszweige bestimmt.

4. Stirbt ein Mitglied vor Ablauf der 3 Jahre, so wird ein neues Mitglied in gleicher Weise und für die Zeit gewählt, die von der Wahlperiode des verstorbenen Mitglieds noch verblieben ist.

5. Der Eisenbahnrat wählt aus seiner Mitte den stellvertretenden Vorsitzenden.

6. Der Vorsitzende hat eine beratende Stimme. An der Beschlußfassung ist er nicht beteiligt.

7. Der Eisenbahnrat tritt auf Berufung des Königs zusammen, so oft dies für nötig erachtet wird.

8. Der Oberdirektor der Staatseisenbahnen und dessen Stellvertreter, die Eisenbahnbevollmächtigten und die Bureaudirektoren des Verkehrsbureaus, des Fahrplanbureaus, des Personentarifbureaus sowie des Bureaus für die inländischen und ausländischen Gütertarife haben den Verhandlungen des Eisenbahnrats beizuwohnen.

9. Fünf von dem schwedischen Eisenbahnverein gewählte Vertreter der Privatbahnen haben den Verhandlungen des Eisenbahnrats mit beratender Stimme heizuwohnen.

10. Der Eisenbahnrat hat in Fällen, in denen er dies für nötig hält, Sachverständige außerhalb des Rates zuzuziehen oder auch in anderer Weise Gutachten von ihnen einzuholen.

*image
not
available*

- b) die Wahlmänner nehmen die Wahl der fünf Mitglieder vor dem Vorsitzenden des Kommerzkollegiums vor, der als Wahlvorsteher Zeit und Ort für die Abhaltung der Wahl festsetzt;
- c) von den fünf Mitgliedern soll mindestens eins ein Industrieller sein, mindestens eins das Handelsgewerbe ausüben und mindestens eins Reederei betreiben;
- d) durch die Wahl entstandene Kosten sind von den beteiligten Körperschaften und Vereinen zu tragen;
- e) nähere Bestimmungen über die Wahl werden von dem Wahlvorsteher erlassen.

Britisch-Ostindien. Bestimmungen über die Beförderung und Einfuhr von Sprengstoffen vom 31. Mai 1907.

(Veröffentlicht in der Gazette of India vom 1. Juni 1907, S. 405 ff.)

*image
not
available*

wirkung der staatlichen Aufsichtsbehörden möglich, und diese erteilen ihre Genehmigung nur dann, wenn sachliche Gründe für die Ausgabe neuer Werte vorliegen — Erweiterung des Unternehmens, Beschaffung neuer Betriebsmittel, Bau von Bahnhöfen u. dgl.

Daggett gibt in den ersten 8 Kapiteln seines Buchs eingehende Darstellungen der Finanzgeschichte von sieben der großen Eisenbahnen der Vereinigten Staaten, bei denen allen wiederholt Sanierungen erforderlich geworden sind. Es sind dies die Baltimore and Ohio, die Erie, die Philadelphia and Reading (der zwei Kapitel gewidmet sind), die Southern, die Atchison, Topeka and Santa Fé, die Union Pacific und die Northern Pacific Eisenbahn. Wie eine Eisenbahn zum Zweck der scheinbaren Verminderung ihrer Erträge verwässert und damit aus einem guten in ein unsicheres Unternehmen verwandelt wurde, davon wird ein klassisches Beispiel in dem 9. Kapitel mitgeteilt, in dem der Verfasser die Geschichte der Rock Islandbahn erzählt. Ein letztes Kapitel enthält Schlußbetrachtungen. Der Verfasser stellt — auf der Grundlage der geschilderten tatsächlichen Vorgänge — den Begriff der Reorganisation fest, erörtert die Gründe, die zur Reorganisation führen und prüft weiterhin, wie — nach den vorliegenden Erfahrungen — eine Reorganisation am zweckmäßigsten und unter Vermeidung einer allzugroßen Schädigung der Leidtragenden, sowie unter gerechter Verteilung der notwendigen Opfer durchgeführt werden kann. Das Buch schließt mit einem Verzeichnis der benutzten Quellen und einem ausführlichen alphabetischen Sachregister.

Der größte und wertvollste Teil des vorliegenden Werkes sind die Darstellungen aus der Entwicklungsgeschichte der großen amerikanischen Bahnen. Der Verfasser gewährt uns hier einen tiefen Einblick in das Wirtschaftsleben der Vereinigten Staaten, er leuchtet unter Benutzung der besten und zuverlässigsten Quellen in alle Ecken und Winkel der verzwickten Gebäude hinein, die ein Eisenbahnsystem in den Vereinigten Staaten genannt werden. Sein alleiniges Bestreben ist, die reine Wahrheit zu erforschen und darzustellen, er läßt sich nicht durch einen — falschen — Patriotismus bestimmen, die vielen, sehr häßlichen Vorgänge zu verschleiern, die er aus der Geschichte der amerikanischen Eisenbahnen mitteilen muß. Denn schön sind die Dinge nicht, die wir da erfahren. Gründung der Eisenbahnen mit unzureichenden Mitteln, Aufbringung der Baugelder unter Täuschung der Geldgeber, Verschleierung der wirtschaftlichen Lage und der finanziellen Verhältnisse unter Fälschung der Bücher, Verwendung der Eisenbahn-papiere zu den gewagtesten Börsenspekulationen, rücksichtslose, brutale Schädigung der gutgläubigen Aktionäre und Obligationäre usw. Und dann die sich immer wiederholenden Zahlungseinstellungen und Bankerotte von Unternehmungen, deren erste Aufgabe

es doch sein sollte, dem allgemeinen öffentlichen Verkehr zu dienen. Nur vereinzelte Lichtpunkte erscheinen in diesem Bilde, z. B. die Reorganisation der Union Pacificbahn durch Charles Francis Adams jr., die beweist, daß man einem heruntergewirtschafteten Unternehmen auch mit ehrlichen Mitteln auf die Beine helfen kann. Es kann nicht Aufgabe einer Besprechung sein, die Geschichten der amerikanischen Bahnen, die uns hier dargeboten werden, nachzuerzählen. Aber wer sich mit den Eisenbahnen der Vereinigten Staaten beschäftigen will, für den ist dies neue Buch eine unentbehrliche Quelle, zumal nicht daran gezweifelt werden kann, daß die mitgeteilten tatsächlichen Vorgänge durchaus wahrheitsgemäß dargestellt sind. Bei zwei Eisenbahnen, der Union Pacific und der Northern Pacific, mit deren Entwicklungsgeschichte ich mich selbst früher eingehend beschäftigt habe, konnte ich dies nachprüfen.

Der Zweck des Verfassers ist nicht allein eine wissenschaftliche Untersuchung. Er ist auch insofern ein praktischer, als der Verfasser annimmt, daß bei der bevorstehenden Reorganisation einer Reihe von Eisenbahnen, die infolge der Krisis im Herbst 1907 ihre Zahlungen eingestellt haben, die Erfahrungen der früheren Zeiten bei den Reorganisationen der Jahre 1893 bis 1899 verwertet werden können. Wir hören von ihm, daß, nachdem seit 1900 die Eisenbahnbankerotte sich stark vermindert hatten — die Zahlen darüber sind den Lesern des Archivs bekannt — in den ersten 10 Wochen des Jahres 1908 wiederum Eisenbahnen in einer Länge von beinahe 6 000 Meilen und mit einem Anlagekapital von fast einer Milliarde Dollars ihre Zahlungen haben einstellen müssen. Ob sich diese Hoffnung des Verfassers, daß die zukünftigen Reorganisatoren dieser Unternehmungen aus der Vergangenheit ihre Lehre ziehen werden, erfüllt, scheint mir zweifelhaft. Denn einmal ist von den mitgeteilten Reorganisationen eine jede besonders geartet, wenn auch alle manche ähnlichen Züge aufweisen. Und dann ist es eine eigene Erfahrung, daß geschäftliche Unternehmungen nur sehr selten sich geneigt zeigen, aus der Vergangenheit zu lernen. Indessen, auch wenn sich der Verfasser hier täuscht, so haben seine zusammenfassenden Betrachtungen doch auch für das Verständnis der erörterten Fragen unzweifelhaft ihren Wert, und für den Leser ist es sehr erwünscht, daß der Gesamtinhalt des Buches hier noch einmal vor seinem geistigen Auge vorüberzieht.

Hiernach braucht nicht noch besonders versichert zu werden, daß dieses neue und z. T. geradezu spannend geschriebene amerikanische Buch die ernsteste Beachtung und die weiteste Verbreitung verdient.

A. v. d. L.

Stillich, Dr. Oskar, Dozent an der Humboldt-Akademie und **Gerke**, Arthur, Diplom-Bergingenieur. Kohlenbergwerk. Eine Monographie. Mit 56 Abbildungen nach Aufnahmen von Max Steckel.

Stillich, Dr. Oskar und **Stendel**, H., Ingenieur, Assistent an der Kgl. Technischen Hochschule zu Charlottenburg. Eisenhütte. Eine Monographie. Mit 62 Abbildungen meist nach Aufnahmen von Max Steckel.

Leipzig. R. Voigtländers Verlag. Preis je 4 M.

Die beiden angezeigten Bücher weisen die gleiche Behandlung des Stoffes auf. In dem ersten „Volkswirtschaftliches“ überschriebenen Teile erörtert der an erster Stelle genannte Verfasser die Bedeutung der Steinkohle¹⁾ und des Eisens für das deutsche Wirtschaftsleben. Der zweite Teil enthält zahlreiche nach photographischen Aufnahmen gefertigte Abbildungen, die die Gewinnung der Steinkohle sowie die Gewinnung und weitere Verarbeitung des Eisens veranschaulichen. Diesen Abbildungen sind Erläuterungen der an zweiter Stelle genannten Verfasser beigegeben.

„Ein kundiger Volkswirtschaftler zeigt zunächst in flüssiger, leicht verständlicher Darlegung die Bedeutung jeder der beiden Industrien für das Leben und den Haushalt der Nation,“ so heißt es in der Anzeige des Verlegers. Leider kann ich dieses günstige Urteil nicht vollständig teilen. Im allgemeinen wird freilich all der Stoff gebracht, den man in einer nicht nur für den Fachmann bestimmten, sondern sich an einen größeren Leserkreis wendenden Darstellung erwarten darf. Aber es fehlt an einer klaren Gliederung des Stoffes, die dem Leser das Verständnis erleichtert. Bei einer sich über einige dreißig Seiten erstreckenden Darstellung hätte doch dem Leser auch äußerlich erkennbar gemacht werden sollen, was ihm alles mitgeteilt werden soll. — Auch in stilistischer Beziehung lassen die ersten Abschnitte viel zu wünschen übrig. (Erwähnt sei nur „die arbeitsteilige Struktur der Belegschaft auf den Kohlengruben:“ S. 19 des Kohlenbergwerks.) Weit schlimmer aber ist es, daß sich in dem Zahlenmaterial zum Teil erhebliche Fehler finden. Auch den eigenen Ausführungen des Verfassers wird man nicht überall beitreten können. Die Berechtigung dieser Ausstellungen mag an wenigen Beispielen nachgewiesen werden.

Auf Seite 7 der Abhandlung über den Kohlenbergbau gibt der Verfasser die gesamte Kohlenenerzeugung der Welt für das Jahr 1905 mit 920 Millionen Tonnen an, von denen 36,8 ⁰/₁₀ in den Vereinigten Staaten

¹⁾ Der Titel des Buches hätte besser gelautet: „Steinkohlenbergwerk“, da nur die Steinkohle, nicht auch die Braunkohle behandelt wird.

*image
not
available*

Zeit der Pharaonen vorgekommen. Für das deutsche Wirtschaftsleben der letzten Zeit scheint es mir aber besonders kennzeichnend zu sein, daß bei dem Wechsel der fetten und der mageren Jahre die wirtschaftlichen Rückschläge nicht mehr so verheerende Wirkungen im Gefolge haben, wie noch 1873, daß die ganz schroffen Wechsel der Konjunktur, die Jahre der schweren Krisen fehlen. —

Auf Seite 4 der „Eisenhütte“ finden sich Angaben über die Stahlproduktion der Welt und insbesondere der Vereinigten Staaten von Amerika, Deutschlands und Großbritanniens. „Daraus ergibt sich“ — fährt der Verfasser dann fort — „daß ebenso wie in der Roheisenerzeugung die Vereinigten Staaten 1906 mit 47,6, Deutschland mit 22,3 und Großbritannien mit 13,2^{0/0}, d. h. mit $\frac{1}{5}$ an der Gesamtproduktion von Stahl teilnehmen.“ Danach sollte man annehmen, daß der Anteil dieser drei Länder an der Roheisenerzeugung der Welt ebenso groß ist. Das ist aber nicht der Fall. Nach den auf Seite 3 wiedergegebenen Zahlen ergibt sich vielmehr, daß im Jahre 1906 von der Roheisenerzeugung der Welt entfielen auf die Vereinigten Staaten 43,5, auf Deutschland 20,3 und auf Großbritannien 17,6^{0/0}. Namentlich das Verhältnis zwischen Deutschland und Großbritannien ist also bei der Stahlerzeugung wesentlich anders als bei der Roheisenerzeugung.

Auf Seite 6 wird angeführt, daß in Rheinland-Westfalen noch 593, in Oberschlesien noch 287 Puddelöfen vorhanden seien. Als Quelle wird die gemeinschaftliche (muß heißen gemeinfaßliche) Darstellung des Eisenhüttenwesens, herausgegeben vom Verein deutscher Hüttenleute (muß heißen: Eisenhüttenleute), 3. Auflage, bezeichnet. Diese 3. Auflage ist 1896 erschienen. Wenn der Verfasser die im Jahre 1907 erschienene 6. Auflage zur Hand genommen hätte, so hätte er daraus ersehen können, daß im vergangenen Jahre nur noch 346 Puddelöfen in Rheinland-Westfalen und 194 in Oberschlesien vorhanden und daß von diesen nur noch etwa zwei Drittel im Betriebe waren. —

Soviel über die „flüssige und leicht verständliche Darlegung des kundigen Volkswirtschaftlers.“ — Der zweite Teil der Bücher, die Abbildungen mit erläuterndem Text enthaltend, kann wesentlich kürzer behandelt werden. Die Abbildungen sind vielleicht das Beste an den beiden Büchern. Sie sind nicht nur technisch gut ausgeführt, sondern sie zeigen auch das volle Verständnis des Photographen für die Beurteilung der Frage, was aus dem Gebiet des Steinkohlenbergbaus und des Eisengewerbes durch bildliche Darstellung dem Verständnis des Laien näher gebracht werden kann. — Die Aufgabe der an zweiter Stelle genannten Verfasser beschränkte sich auf eine Erklärung dieser Abbildungen. Es ist anzuerkennen, daß diese Erläuterungen im allgemeinen durchaus sach-

*image
not
available*

Handbuch der Ingenieurwissenschaften. Fünfter Teil: Der Eisenbahnbau. Sechster Band. Erste Lieferung. Bearbeitet von S. Scheibner. Leipzig 1908. Verlag von Wilhelm Zimmermann. Preis 3,20 M.

In dem vorliegenden Teile des von F. Loewe und Dr. H. Zimmermann herausgegebenen Handbuchs der Ingenieurwissenschaften werden im ersten Abschnitt die Streckenzeichen und im zweiten die Einfriedigungen, Schranken und Warnungstafeln behandelt. Den wesentlichsten Raum nehmen die Schranken ein, von denen die auf den deutschen und österreichischen Bahnen in übersichtlicher und anschaulicher Form beschrieben werden.

Außer den zurzeit gebräuchlichen Bauarten werden auch ältere Bauarten aus früherer Zeit mit angeführt, soweit sie für die Entwicklung der Ausführungsformen von Interesse sind. Durch leicht verständliche Anordnungsskizzen und durch ausführliche Besprechung der Bedingungen über die Ausführung der Schranken wird die Einführung in das bisher wohl im Zusammenhang überhaupt noch nicht bearbeitete Gebiet wesentlich erleichtert. Die Abbildungen sind gut zusammengestellt und ausgeführt. Für die Veranschaulichung der Bewegungsvorgänge der Schranken ist zweckmäßig eine graphische Darstellung (Abb. 79 und 101) gewählt.

Das Werk kann allen Fachleuten nur warm zum Studium oder zum Nachschlagen empfohlen werden.

Unwiderrprochen darf aber wohl im Interesse einer gerechten Würdigung unserer deutschen Sicherungsanlagen die Behauptung im § 9 nicht bleiben, daß in Amerika in verkehrsreichen Gegenden mehr Gewicht auf die Vermeidung von Wegübergängen in Schienenhöhe gelegt werde, als bei uns. Das Gegenteil ist vielmehr der Fall. Es hat sehr großer Opfer seitens amerikanischer Städte bedurft, um in einzelnen Fällen in den verkehrsreichsten Staaten (z. B. Chicagos) die zahlreichen Straßenübergänge zu beseitigen. Im allgemeinen sind die Städte an den vorhandenen Bahnlagen entlang geführt, und die Züge verkehren durch sie in Straßenhöhe.

Auch auf einen anderen Punkt mag zur Berichtigung hingewiesen werden. Der Ersatz durch Drahtseile dürfte nicht aus den auf Seite 31 aufgeführten Gründen erfolgt sein, sondern nur, weil Drahtseile bei der ersten Anschaffung erheblich billiger sind, als gut kalibrierte Ketten, wie sie für Schrankenanstriebe nur in Frage kommen können, und weil Kettenzüge sorgfältigere Herstellung verlangen.

Recht ausführlich sind die Streckenzeichen und Einfriedigungen beschrieben; namentlich verdienen die Angaben über die Herstellung und

Pflege der Hecken und die Herrichtung des Bodens besonders hervorgehoben zu werden. Sch.

Scheibner, S., Regierungs- und Baurat. Schranken und Warnungstafeln. Sonderabdruck aus: Handbuch der Ingenieurwissenschaften. Leipzig 1908. Verlag von Wilhelm Engelmann. Preis geh. 1,20 M.

Es war ein glücklicher Gedanke, aus dem von demselben Verfasser bearbeiteten Teil des Handbuchs der Ingenieurwissenschaften über die Mittel zur Sicherung des Eisenbahnbetriebs den Abschnitt „Schranken und Warnungstafeln“ als Sonderabdruck herauszugeben. Der Abschnitt ist in sich vollständig abgeschlossen und dürfte namentlich für die Bahnmeister ein wertvolles Nachschlagebuch sein, da er auf alle Fragen, die sich auf die Konstruktion und die Unterhaltung der Schranken beziehen, erschöpfende Auskunft gibt. Der außerordentlich geringe Preis ermöglicht es jedem, sich das Werkchen, das selbstverständlich im Druck und in den Zeichnungen dieselbe vornehme Ausstattung zeigt, wie das „Handbuch“, anzuschaffen. Sch.

Lueger, Otto. Lexikon der gesamten Technik und ihrer Hilfswissenschaften. Im Verein mit Fachgenossen herausgegeben. Mit zahlreichen Abbildungen. Zweite, vollständig neu bearbeitete Auflage. Sechster Band: Kupplungen bis Papierfabrikation. Stuttgart und Leipzig. Deutsche Verlagsanstalt. Preis jeden Bandes in Halbfranz 30,00 M.

Der sechste Band enthält eine große Anzahl von Abschnitten aus dem Gebiete des Eisenbahnwesens; sie sind gegenüber der ersten Auflage meist erweitert. Hierhin gehören die früher von Goering, jetzt von Kübler bearbeiteten Artikel über Lokomotivschuppen, Massenverteilung, Neigungsverhältnisse, Oberbau usw. Besonders der letztgenannte Abschnitt ist durch Aufnahme neuer Bauarten zeitgemäß ergänzt worden. So sind bei den Vorrichtungen gegen das Wandern der Schienen neben dem Stemmwinkel und der Stemmlasche auch die Haarmannsche Stemplatte und die Dorpmüllersche Keilklemme dargestellt. Bei Besprechung der Stoßanordnungen hätte die Bauart Becherer-Knüttel Erwähnung verdient. Die Bemerkung, daß man bei stumpf gestoßenen Schienen über 12 m Länge zur Zeit kaum hinausgehe, ist heutzutage nicht mehr zutreffend. Bei Besprechung der Bettungsquerschnitte von Nebenbahnen ist die alte Erfurter

Normalie mit 4 m Planumbreite als Beispiel angeführt, deren Abmessungen sich bekanntlich als zu klein erwiesen haben. Der Abschnitt über Lokomotivschuppen ist durch Beschreibung der zentralen Rauchabführung, insbesondere aber durch die Mitteilung von Kosten ausgeführter Anlagen, ergänzt. Von der großen Anzahl anderer Artikel seien hier nur noch erwähnt: Kupplungen, Läutewerke, Lawinenschutzanlagen, Lokomotive, Luftdruckbahn, Militärbeförderung auf Eisenbahnen usw., die sich durch gediegenen Inhalt und gute Literaturnachweise auszeichnen. *Oder.*

Ertel, Arthur. Handbuch für den Bau und die Instandhaltung der Oberleitungsanlagen elektrischer Bahnen (Bibliothek der gesamten Technik, Band 42), mit 294 Abbildungen im Text, zwei Tafeln und einem Notizblock für den Gebrauch auf der Strecke. Hannover. Verlag von Dr. Max Jänecke. Preis: brosch. 4,20 *M.*, in Glanzleinenband 5 *M.*

Das in Taschenbuchformat hergestellte Werkchen behandelt in gedrängter Form die Berechnung, Konstruktion, Bauausführung und Unterhaltung aller zur Oberleitungsanlage elektrischer Bahnen gehörenden Teile. Zur Erläuterung sind zahlreiche klare Abbildungen und wertvolle Preisangaben beigelegt. Auch sind die wesentlichsten, für Deutschland und zum Teil auch die für das Ausland gültigen gesetzlichen Bestimmungen angegeben.

Schwierigere theoretische Erörterungen sind vom Verfasser vermieden oder doch nur in einer leicht verständlichen Form behandelt. Dagegen wird die Arbeit den praktischen Bedürfnissen in weitgehendem Maße gerecht. Das Taschenbuch ist deshalb im besonderen dem in der Praxis stehenden Oberleitungstechniker zu empfehlen. *A.*

B. G. Teubners Verlag. Auf dem Gebiete der Mathematik, Naturwissenschaften, Technik nebst Grenzwissenschaften. Mit einem Gedenktagebuch für Mathematiker und den Bildnissen von G. Galilei, H. Bruns, M. Cantor, F. R. Helmert, F. Klein, Fr. Kohlrausch, R. Kraepelin, C. Neumann, A. Penck, A. Wüllner sowie einem Anhang, Unterhaltungsliteratur enthaltend. Abgeschlossen im April 1908.

Der stattliche, über 500 Seiten starke Band ist dem IV. internationalen Mathematiker-Kongreß in Rom (6. bis 11. April 1908) gewidmet. Er gibt in übersichtlicher Anordnung und vornehmer Form ein klares

*image
not
available*

Zeitschriften.

The Annals of the American Academy of Political and Social Science. Philadelphia.

Band 32. No. 1. Juli 1908.

The public and the Railways. — How the states make interstate rates. — The trend of governmental regulation of Railroads. — The nation and the Railways. — Five years of Railroad regulation by the states. — Regulation of foreign commerce by the Interstate Commerce Commission.

Archiv für Sozialwissenschaft und Sozialpolitik. Tübingen.

Band 27. 1. Heft.

Die Frage des Streikrechts in öffentlichen Betrieben.

Bulletin des internationalen Eisenbahnkongreß-Verbandes. Brüssel.

Band 22. No. 7. Juli 1908.

Die Anwendung besonderer Mastsignale für den Rangierdienst auf großen Bahnhöfen. — Eine Lösung der Aufgabe, betreffend die Ölfeuerung bei Lokomotiven. — Die Anwendung von hochüberhitztem Dampf bei Lokomotiven. — Neuerungen an Glühlampen. — Die Reibungsbahn auf den Puy de Dôme. — Die Schwebebahn-Probestrecke am Rosentaler Tor in Berlin.

No. 8. August 1908.

Die elektrische Zugförderung mit einphasigem Wechselstrom bei den europäischen Eisenbahnen. — Englisches Signalwesen beim Zugdienst. — Die Zug- und Stoßvorrichtung. — Das Eisenbahnwagenrad und seine Beziehungen zur Schiene. — Lüftung und Heizung von Personen- und Schlafwagen. — Der Gesundheitszustand der Bediensteten bei der New Yorker Untergrundbahn.

The Commercial and Financial Chronicle. New York.

Band 86. No. 2243. Vom 20. Juni 1908.

A proposed solution of Railway problems.

No. 2245. Vom 4. Juli 1908.

Railways in their own defense.

No. 2247. Vom 18. Juli 1908.

The contemplated advance in Railroad freight rates. — Railroad gross earnings for June.

No. 2248. Vom 25. Juli 1908.

The reversal of the Standard Oil verdict. — Railroad gross and net earnings for May.

Deutsche Bauzeitung. Berlin.

42. Jahrgang. No. 64 u. 65. Vom 8. und 12. August 1908.

Schiefe gewölbte Brücke über die Weißeritz bei Potschappel (Dresden).

*image
not
available*

ökonomie des Verkehrswesens. — Bau und Betrieb der schmalspurigen Eisenbahnen. — Elektrische Lokomotiven für industrielle Zwecke. — Dampflokomotiven von mehr als 100 km Geschwindigkeit. — Neugestaltung der Motorwagensteuerung. — Beschaffung von Fahrzeugen, Materialabnahme und Bauüberwachung auf den Lieferwerken.

No. 13. Vom 6. Juli 1908.

Dänemarks Verkehrsprojekte. — (u. No. 15:) Bau und Betrieb der schmalspurigen Eisenbahnen. — (No. 13:) Wiener Stadtbahn im Jahre 1907.

No. 14. Vom 20. Juli 1908.

Österreichs Staatsbahnen (Schluß in No. 15). — Die Elektrisierung der Vollbahnen. — Die Eisenbahntarifreform in Dänemark vom Jahre 1903.

No. 15. Vom 6. August 1908.

Die Eisenschwelle. — Dampfüberhitzung. — Die Berliner Nord-Süd-Unterpfasterbahn. — Internationale Nord-Süd-Schnellzüge via Schwarzwald.

Das Eisenbahnblatt. (Järnbanebladet.) Stockholm.

1908. No. 11—14.

(No. 11:) Ängfärjeförbindelsen Trelleborg—Saßnitz samt några uppgifter rörande de nya ängfärjorna (Fortsetzung aus No. 10). — Världens järnvägar. — Sabbatshvilan vid järnvägarna i Frankrike. — Försök med sjukhuståg. — En egendomlig järnvägsring under bildande i Japan. — (No. 12:) Danmark. Udvidelse af det danske Banenet. — (No. 12 und 13:) Järnvägsärenden vid 1908 års riksdag. — (No. 13:) Danmark. Lov om Lønningen m. v. for Tjenestemaend ved Postvaesenet, Statsbanerne, Telegraf- og Toldvaesenet. — Danmark. Lov om Aendringer i Statsbanernes Takster. — (No. 14:) Järnvägarna i Peru. — Järnväg mellan Uppsala och Enköping. — En dyrbar statsbanelinje i Japan. — Linbana i Turkestan. — Direkt järnväg från Europa till Japan.

Eisenbahnrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen. Breslau.

Band 24. Heft 4. 1908.

Die Frachtforderung der Eisenbahn im Lichte des Bürgerlichen Gesetzbuchs für das Deutsche Reich. — Die Beförderungspflicht der deutschen Reichspost. — Die rechtliche Behandlung der Automobile. — Die Ansprüche der Reichspostverwaltung und ihrer Angestellten für Schäden aus Eisenbahnunfällen. — Unlauterer Wettbewerb des Adreßpediteurs.

Elektrische Kraftbetriebe und Bahnen. Berlin-München.

6. Jahrgang. Heft 18/19. Vom 23. Juni und 4. Juli 1908.

Über die Einführung des elektrischen Betriebes auf den bayerischen Staatsbahnen.

Heft 19. Vom 4. Juli 1908.

Die Versuche mit elektrischem Betrieb der schwedischen Staatsbahnen. — Sollen die städtischen Betriebe, wie Straßenbahnen, Wasser-, Gas- und Elektrizitätswerke, die kameralistische oder kaufmännische Buchführung verwenden? (Schluß in Heft 21).

*image
not
available*

presidential address at the annual meeting of the American society of civil engineers. — Annual convention of the master car builders' association. — Reinforced-concrete locomotive-coaling station on the Norfolk and Western Railway at Concord.

Band 60. No. 1 bis 5. Vom 2. bis 30. Juli 1908.

(No. 1:) Rates of progress on the Chicago, Milwaukee and St. Paul Railway tunnel through Bitter Roof Mountains, Montana. — Some features of the present steel-rail situation. — (No. 2:) Statistics of Railways of the United States in 1907. — (No. 3:) A steam motor car, Chicago, Rock Island and Pacific Railway. — (No. 4:) The erection of long span trusses by the end-launching method, the French River bridge, Canadian Pacific Railway. — Concrete pile foundations for a Paris Railway bridge. — Grade crossing removal of the Philadelphia and Reading Railway in the city of Philadelphia. — A microscopic investigation of broken steel rails. — Packing strips for worn rail joints. — (No. 5:) The lighting of the Washington union station.

Le Génie Civil. Paris.

Band 53. No. 10. Vom 4. Juli 1908.

Les lignes d'accès au Simplon en France et en Suisse occidentale.

No. 11. Vom 11. Juli 1908.

Le funiculaire électrique de Pau (Basses Pyrénées).

No. 12. Vom 18. Juli 1908.

Travaux du chemin de fer des Alpes Bernoises (Bern-Lötschberg-Simplon).

No. 13. Vom 25. Juli 1908.

Viaduc de Passy, sur la Seine, pour le chemin de fer métropolitain de Paris (Schluß in No. 14).

No. 14. Vom 1. August 1908.

L'exposition franco-britannique de Londres.

No. 15. Vom 8. August 1908.

Locomotive compound, système A. Mallet, du chemin de fer central du Brésil.

Glaser's Annalen für Gewerbe und Bauwesen. Berlin.

Band 63. Heft 1. Vom 1. Juli 1908.

Zur Frage der mechanischen Lös-, Lade- und Lagervorrichtungen für Massengüter.

Heft 2. Vom 15. Juli 1908.

Mechanische und Kraftstellwerke (Schluß in Heft 3). — Lokomotiven mit Hilfsmotoren (Fortsetzung in Heft 4).

Heft 3 u. 4. Vom 1. u. 15. August 1908.

Einrichtung und Betrieb der elektrischen Stadt- und Vorortbahn Blankenese-Ohlsdorf.

*image
not
available*

Heft 16. Vom 15. August 1908.

Die Anstrengung der Dampflokomotiven. — Eine neue Eisenbahnschwelle.

Österreichische Eisenbahnzeitung. Wien.

31. Jahrgang. No. 19–22. Vom 1. Juli bis 15. August 1908.

(No. 19:) Städtische und private Straßenbahnen in Österreich. — Enquete über die Regelung des Fachbildungswesens für den mittleren Eisenbahnbetriebs- und Verwaltungsdienst. — (No. 20:) Zum 25jährigen Bestande unseres k. u. k. Eisenbahn- und Telegraphen-Regiments. — Fünfzigjähriges Betriebsjubiläum der Aussig-Teplitzer Bahn. — (No. 21:) Rohölfeuerung für Lokomotiven. — Verstaatlichung der Staats-Eisenbahn-Gesellschaft, österreichischen Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn. — (No. 22:) Der Wasserstraßenkampf.

Österreichisch-ungarisches Eisenbahnblatt. Wien.

13. Jahrgang. No. 26–34. Vom 25. Juni bis 20. August 1908.

(No. 26:) Zur Frage der Rohölfeuerung in Österreich. — (No. 27:) Russische Eisenbahnprojekte. — (No. 28:) Das Verkehrswesen Bulgariens im Jahre 1907. — Enquete für das Eisenbahn-Fachbildungswesen. — (No. 29:) Die Eisenbahnverstaatlichung. — Die Investitionen der Staatseisenbahnverwaltung. — (No. 31:) Die baulichen Investitionen der Ferdinands-Nordbahn. — Ein neues Lokalbahngesetz in Ungarn. — (No. 33:) Die neuen österreichischen Alpenbahnen. — Zur Elektrifizierung des Bahnbetriebs. — (No. 34:) Die Abänderung des Personentarifs der Südbahn. — Die Investitionen der Staatsbahnen.

Railroad Age Gazette. New York.

Band 45. No. 3. Vom 19. Juni 1908.

Case-hardening locomotive bearings. — Locomotive ratios. — Design of roller-bearing center plates. — Method of applying flexible staybolts to locomotive boilers. — Locomotives for heavy service on the Norfolk and Western. — Roller-bearing center plates. — Steel-underframe stock car draft gear. — The plant of the Milwaukee Car Manufacturing Co. — Denmead ten-wheel freight engine. — Early brake tests in England. — Union station at Winnipeg. — Cost of locomotive repairs, Atchison, Topeka and Santa Fé. — Locomotive of Eastern Railway of France. — Combustion processes in English locomotive fireboxes. — Work of the rail committee of the maintenance of way association. — Self-cleaning front ends. — Coal briquettes and their use in Railroad, marine and domestic service. — Cost of handling locomotive coal and ashes.

No. 4. Vom 26. Juni 1908.

The growing problem of adjusting rates to conditions. — One view of Railroad capitalization. — Early brake tests in England. — Water purifying apparatus for locomotives. — Locomotives of Eastern Railway of France. — Lubrication of driving wheel flanges. — The Central of New Jersey air brake instruction car. — Elastic insertion-plates in permanent way. — American Railway association. — Master car builders

*image
not
available*

The Canadian Northern Railroad system. — Rail motor cars in Wisconsin — Railroad statistics of the United States for year ending June 30, 1907. — Side doors in subway cars. — Valuation of Railroad property (Forts. in No. 9). — Use of ashes on embankments.

No. 9. Vom 31. Juli 1908.

The fruits of drastic Railroad regulation in Texas. — The Standard Oil case. — Freight rates and the commission. — Lubrification of driving wheel flanges. — Getting results out of a shop. — Loop eyes and upset ends on steel rods. — Automatic signal recorder. — Report of Canadian Pacific conciliation board. — Westinghouse signals in the eastern hemisphere. — Instruction of employees on Chicago and Alton and Toledo, St. Louis and Western. — A test of large reinforced concrete beams. — The absorption machine in Railroad refrigeration. — Removing the Grand Central shed. — The largest bridges in the world.

No. 10. Vom 7. August 1908.

The future of Railroad investment. — State Railroads. — The problem of handling „astray“ freight. — Reasonable rates. — A solution of Mr. Nichols' problem. — The Smyth camp embankment, Chicago, Milwaukee and St. Pauls Railroad. — Joint interchange and inspection bureaus. — Atchafalaya River bridge of the Southern Pacific. — Indiana commission on causes and remedies for Railroad accidents. — Five years of Railroad regulation by the states. — Siberian Railroad. — Pneumatic caissons (Forts. in No. 11). — Egmore station, Madras, South Indian Railway. — The New York, Philadelphia and Norfolk. — (und No. 11:) Causes and sources of claims.

No. 11. Vom 14. August 1908.

The Railroad in party politics. — Results with piece-work. — Railroad electrification. — A remarkable piece-work document. — Compensated locomotives. — North-Western passenger station at Chicago. — Railroad electrification plants on the continent. — The new Lackawanna cut-off. — Reinforced concrete locomotive coaling station. — The Philadelphia and Reading. — Philadelphia rapid transit subway. — Road bed maintenance in the slidebed country. — Central East African roads.

The Railway Engineer. London.

Band 29. No. 342. Juli 1908.

Westinghouse system of heating Railway carriages. — Signalling at West Kensington, Metropolitan District Railway. — The collapse of the Quebec bridge. — Locomotive journals and bearings (Fortsetzung in No. 343). — Sleeping saloons, London and South Western Railway. — Electric traction installation of the Heysham, Morecambe and Lancaster section of the Midland Railway.

No. 343. August 1908.

The Franco-British exhibition. — South Eastern and Chatham Railway Company's exhibit at the Franco-British exhibition. — Notes on the erection of bridges. — Railways in India 1907. — Electro-mechanical rail joint. — Single phase electric traction on Railways. — Gender's slideless

*image
not
available*

(No. 2321:) Railways and miners' eight hours bill. — Kansas City, Mexican and Orient Railroad. — Old age pensions and Railway clerks. — Long service on Railroads. — Irish life stock traffic „victimisation“ on the Midland Railway. — (u. No. 2323:) Railway bills in Parliament. — (u. No. 2323 u. 2324:) Royal commission on canals and waterways.

Band 90. No. 2322–2328. Vom 4. Juli bis 15. August 1908.

(No. 2322:) Brighton Company's new station at Victoria. — (u. No. 2324:) British Railway employees. — (No. 2322:) Parsons' system of combustion. — New dining car trains. — Railroad consolidation. — (u. No. 2323, 2325 u. 2326:) Port of London bill. — (No. 2322:) Railway benevolent institution. — South African Railways. — (No. 2323 u. 2325:) Railway shareholders' association. — (No. 2323:) Reasonable increase of rates judgement. — Railway rates. — London and Greenwich Railway. — Great Central improvements. — Tramway enterprise in the United Kingdom. — (No. 2324:) Ten years' British Railway statistics. — London and North Western Kingstown services. — City of Dublin steam packet company and the Irish mails. — London and North Western Garston docks. — Nationalisation of Austrian Railways. — Nationalisation of French Railways. — (No. 2325:) Decline in passenger traffic. — Salaries of Railway clerks. — Caledonian brake vans. — Rent for sidings. — Great Eastern Railway enterprise. — Passenger traffic with France. — Locomotives on Western Railway of France. — Nationalisation of canals and Railways bill. — Coal consumers' defence league. — Railway and canal commission. — (No. 2326:) The London and North Western Railway Company's steamship „Rathmore“. — Forced lubrication for axle-boxes. — Railway employment safety appliances. — The North British Railway. — Railway combinations. — The Buenos Aires and Pacific Railway. — The Franco-British exhibition. — (u. No. 2327 u. 2328:) Railway directors and staff. — (No. 2326:) United States Railroads. — (No. 2327 u. 2328:) The London and North Western and Midland Railway company's working agreement. — Railway staff benefit funds. — August bank holiday traffic. — (No. 2328:) West coast express trains. — Railway men at the Franco-British stadium. — Census of production: Railways. — Wages of Railway servants.

Railway World. Philadelphia-New York.

Band 52. No. 23–31. Vom 5. Juni bis 31. Juli 1908.

(No. 23:) Railroad freight rates too low. — The capacity of city subway systems. — The 1907 annual report of the Pennsylvania company. — (No. 24:) Railroad telephony. — The future development of the passenger car. — (No. 25:) The committee reports of the master car builders' association. — The development of the passenger locomotive. — (No. 26:) The manufactures and Railroad regulation. — The effect of excessive Railroad regulation. — Regulating direct steam heating system. — Committee reports of the master mechanics' association. — (No. 27:) Industrial opportunities of the south. — The local agent and the public. — How the local agent can assist in reducing freight claims. — Seventeenth annual session of the freight claim association. — (No. 28:) Railway conditions. — The financial outlook for the Baltimore and Ohio. — (No. 29:) Current

og om Anskaffelsen af samme. — (No. 28:) Europas steileste bjergbane. — (No. 29:) Den elektriske Jernbane i Örkedalen fra Thamshavn til Svorkmo-Lökken. — (No. 31:) Elektriske Baner. Fra Bayern. — (No. 33:) Bergensbanens Ingeniörer. Deres Arbeide og Liv. — Hölfjeldsstationerne paa Bergensbanen.

Verkehrstechnische Woche und Eisenbahntechnische Zeitschrift. Berlin.

2. Jahrgang. No. 39–45. Vom 27. Juni bis 8. August 1908.

(No. 39 u. 40:) Neuere amerikanische Schnellzuglokomotiven. — (No. 43:) Die neue Drahtseilbahnstrecke der São Paulo-Eisenbahn. — Die Leistungsfähigkeit der New Yorker Untergrundbahn. — (No. 45:) Kurbenbewegliche Lokomotiven. — Lehrlingsordnung für die Werkstätten der Königlich bayerischen Verkehrsanstalten.

Zeitschrift des österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereins. Wien.

60. Jahrgang. No. 29. Vom 17. Juli 1908.

Über die Tragfähigkeit der Gleisbettung.

No. 30. Vom 24. Juli 1908.

Der Kohlenumschlag an der österreichischen Seeküste (Schluß in No. 31).

No. 31. Vom 31. Juli 1908.

Über ein rein manuelles Verfahren zur Flächenbestimmung von Querprofilen im Straßen- und Eisenbahnbau.

No. 32. Vom 7. August 1908.

Die Wiener Verkehrsanlagen im Jahre 1907.

No. 34. Vom 21. August 1908.

Kraftbedarf für den Betrieb von Vollbahnen. — Zu den Bremsversuchen des k. k. österreichischen Eisenbahnministeriums.

Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure. Berlin.

Band 52. No. 29. Vom 18. Juli 1908.

Der Stand der elektrischen Vollbahnen mit besonderer Berücksichtigung der Einphasenbahnen.

No. 33 u. 34. Vom 15. und 22. August 1908.

Studien über Heißdampflokomotiven, entworfen und ausgeführt von der Berliner Maschinenbau-Aktiengesellschaft vorm. L. Schwartzkopff.

Zeitschrift für Binnenschifffahrt. Berlin.

15. Jahrgang. Heft 14. Mitte Juli 1908.

Die Einweihung der neuen Duisburg-Ruhrorter Hafenanlagen. — Elektrische Binnenschifffahrt mit Oberleitung.

Heft 15. Mitte August 1908.

Schiffszug und Minimalfrachtsatz auf dem zu kanalisierenden Neckar. — Die wirtschaftliche Bedeutung des Rheinhafens bei Karlsruhe. — Einrichtungen und Leistungsfähigkeit der Umschlagsanlagen in Hameln.

*image
not
available*

sächsischen Staatseisenbahnen. — Neue Eisenbahnbauten in Norwegen. — (No. 62:) Die Haarmannsche Rippenschwelle. — Aus den Verhandlungen des Verwaltungsrats der schweizerischen Bundesbahnen. — Die neue deutsch-schweizerische Eisenbahnverbindung. — (No. 63:) Blocksignaleinrichtungen auf amerikanischen Stadtbahnen. — Statistische Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen für das Rechnungsjahr 1906. — (No. 64–66:) Die Vereinsversammlung in Amsterdam am 3. September 1908. — (No. 64:) Unterhaltungsaufwand deutscher Bahnverwaltungen. — Die Verhandlungen des bayerischen Landtags über den Etat der Staatseisenbahnverwaltung 1908/1909. — (No. 65:) Die Donau-Adriabahn. — Bemerkungen zum internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr. — (No. 66:) Die Einweihung des neuen Hauptbahnhofs in Metz. — Städtische Straßenbahnen in England.

Zentralblatt der Bauverwaltung. Berlin.

28. Jahrgang. No. 57. Vom 18. Juli 1908.

Die neuen Rheinbrücken bei Cöln (Forts. und Schluß in No. 59 u. 60). — Fortschritte am Panamakanal.

No. 63. Vom 8. August 1908.

Der Unfall an der Cölner Südbrücke.

No. 65. Vom 15. August 1908.

Über Kraftstellwerke.

Her ausgegeben im Auftrage des Königlichen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten.

Verlag von Julius Springer, Berlin N. — Druck von H. S. Hermann, Berlin SW.

*image
not
available*

Das Recht der Küsten- und Binnenschifffahrt hatten die fremden Mächte erzwungen. Doch damit war China noch immer nicht genügend dem fremden Handel erschlossen. Deshalb mußte die Peking-Regierung zum Bau von Eisenbahnen gedrängt werden. Nach vielem Hin und Her erklärte sie sich auch dazu bereit. Da China jedoch außerstande war, die Ausführung des Baus selbst in die Hand zu nehmen, wollten dies die fremden Mächte tun. Dadurch entstand der Wettbewerb um Eisenbahnkonzessionen, der in den Jahren 1897 und 1898 seine höchste Blüte erreichte. Zu jener Zeit war man von dem Gedanken einer Aufteilung Chinas abgekommen. Man sprach nunmehr von einer „friedlichen Durchdringung“, und dazu sollten die Eisenbahnen verhelfen.

Die Mächte wurden sich darüber schlüssig, welche Bahnen ihren eigenen Interessen am besten dienen würden, und suchten dann bei der chinesischen Regierung die Konzession für diese Strecken nach. Eines der wichtigsten Probleme war natürlich die Herstellung einer Verbindung zwischen Canton, der Handelshauptstadt, und Peking, der politischen Hauptstadt des chinesischen Reiches, d. h. man plante die alte Meilingstraße zu modernisieren.¹⁾ Um den Bau dieser Bahn bewarben sich fast alle Mächte, am dringendsten Rußland und Frankreich. Dem ersteren lag daran, eine Fortsetzung seiner großen sibirischen Bahn durch den blühendsten Teil Chinas zu erhalten und im Süden seinem Verbündeten die Hand zu reichen; dem letzteren war es darum zu tun, das seinem indochinesischen Kolonialreiche benachbarte Kwantung zu erschließen und so Tongking mit dem Herzen des chinesischen Reiches zu verbinden. Die für beide Mächte idealste Lösung wäre wohl gewesen, wenn Rußland den Bau der nördlichen, Frankreich den der südlichen Hälfte übernommen hätte. Doch England, das China nicht zu einem russischen Indien werden lassen wollte, setzte diesen Plänen den energischsten Widerstand entgegen. Rußland mußte trotz seiner vorzüglichen Verbindungen am chinesischen Hofe weichen und sich damit zufrieden geben, daß der nördliche Teil der Linie, die Strecke von Peking nach Hankow, im Juni 1897 einem belgisch-französischen Finanzkonsortium genehmigt wurde. England beanspruchte jetzt den Bau der Strecke von Hankow nach Canton. Doch auch dazu kam es nicht. Denn am 16. September 1898 wurde die Konzession der südlichen Strecke einem amerikanischen Syndikat gegeben, dem es, wie man sagt, gelungen war, Shông kung pao, den Direktor der Eisenbahnen, und Wu t'ing fang, den chinesischen Gesandten in Washington,

¹⁾ Die Bahn soll nicht über den eigentlichen Meilingpaß führen, sondern in Shao chou fu — Nordfluß — nach Westen abbiegen, den Chellingpaß überschreiten und dem Hsiangfluß bis nach Hankow folgen. Eine Skizze der Bahn befindet sich auf der anliegenden Karte. Die Linienführung soll später etwas geändert sein.

*image
not
available*

*image
not
available*

seinen mächtigen Gegnern allein gegenüber und mußte auf seine Pläne verzichten. Als Trost soll König Leopold jedoch versprochen worden sein, daß, wenn die Bahn nicht mit amerikanischem Geld gebaut werden könne, belgisches Kapital dafür eintreten solle. Inzwischen war für die Durchführung des Unternehmens, wenn auch nicht viel, so doch einiges geschehen. Man hatte, amerikanischen Plänen folgend, zunächst die Canton-Fatshan-Samshui-Zweigbahn gebaut, die in ihren Teilstrecken am 15. November 1903 und am 1. Juni 1904 eingeweiht wurde. Die vorzeitige Ausführung dieser Linie war in den Augen der belgischen Ingenieure nur Zeit- und Geldverschwendung, sie wollten schnell an die Durchführung der Hauptlinie gehen. Deshalb wurden im Dezember 1903 6 belgische Offiziere zu deren Tracierung nach Canton geschickt. Später folgten 3 andere Belgier nach, deren besondere Aufgabe es war, über eine sparsame Verwendung der Gelder zu wachen. Denn König Leopold fand die Gehälter der amerikanischen Angestellten unverhältnismäßig hoch und soll höchst entrüstet gewesen sein, als er erfuhr, daß eine Einweihungsfeier 50 000 Francs verschlungen hatte. Diese Einmischungen ließen die Amerikaner sich zwar gefallen, nicht jedoch die Chinesen. Die führenden Kreise der 3 interessierten Provinzen Kwantung, Hunan und Hupeh, versteiften sich auf die Bestimmung des Konzessionsvertrags, daß das Unternehmen ein rein amerikanisches sein sollte. Deshalb legte die chinesische Regierung, deren Selbstbewußtsein gegenüber den kaukasischen Mächten infolge der Siege der Japaner sehr gestiegen war, im September 1904 in Washington durch ihren Gesandten entschiedenen Protest gegen das von der amerikanischen Gesellschaft beliebte Verfahren ein. Darauf beeilte sich die amerikanische Regierung zu versprechen, daß die in den Händen von Nichtamerikanern befindlichen Aktien von Amerikanern zurückgekauft werden sollten. Sie hatte damit aber mehr versprochen, als sie halten konnte, denn das Unternehmen fand in den Vereinigten Staaten nach wie vor nur wenig Anklang. Man wollte nun wenigstens den Schein wahren. Der Form nach kaufte Morgan alle belgischen und französischen Aktien auf, der wirkliche Besitzer blieb jedoch König Leopold. Diese Schiebung sollte geheim bleiben; doch die Chinesen erfuhren davon durch die englischen Zeitungen, und der Gesellschaft blieb als letzter Ausweg, den Widerstand zu beseitigen, nur der, chinesisches Kapital für das belgische zu gewinnen. Doch die Chinesen wollten ihr Geld der amerikanischen Gesellschaft nicht anvertrauen. Sie wollten die Bahn vielmehr selbst bauen. Große Versammlungen wurden in Canton veranstaltet und wütende Reden gegen die Amerikaner gehalten. Man wußte von unglaublichen Schamlosigkeiten und Übergriffen zu berichten, die die Vermessungsbeamten der Gesellschaft im Innern begangen haben sollten, und man

*image
not
available*

tilgen, so kann das geschehen. Doch soll die Hongkongregierung davon 6 Monate im Voraus benachrichtigt werden. Zur Sicherheit der Anleihe wurden die Opiumeinnahmen der drei Provinzen und die Zölle von Canton und Hankow verpfändet. So ganz ohne Hintergedanken war diese Anleihe jedoch nicht gegeben, und von dritter Seite vermutete man allgemein, daß das Unternehmen in englische Hände übergehen werde. Daß es hierzu nicht kam, war lediglich, wie die englischen Blätter später selbst feststellten, dem energischen Auftreten des Vizekönigs der beiden Kwangprovinzen Ts'ên ch'un hsüan zu verdanken. Doch wurde immerhin dem Anleihevertrag eine geheime Klausel beigefügt, in der es hieß, daß, falls die Beschäftigung fremder Ingenieure und die Benutzung fremder Materialien in Frage kommen sollte, zuerst England Berücksichtigung finden würde. Die Hongkonger schienen auf jeden Fall mit dem Vertrage recht zufrieden gewesen zu sein, denn am 13. Oktober wurde im gesetzgebenden Rat ein Gesetz, betr. Erhebung einer Anleihe von 2 000 000 £ zu Ausgaben für den Hongkonger Abschnitt der Canton-Kowloon-Eisenbahn und für „andere Eisenbahnzwecke“, innerhalb von 10 Minuten einstimmig in drei Lesungen bewilligt. Auch Japan schien Absichten zu haben, den Bau auszuführen; denn im Oktober machten zwei japanische Ingenieure, die bis dahin leitende Stellungen bei der Swatow-Ch'ao chu-Bahn inne gehabt hatten, dem Vizekönig Ts'ên ihre Aufwartung. Auf jeden Fall hatte es den Anschein, daß aus dem amerikanisch-belgischen nunmehr ein englisch-japanisches Unternehmen werden sollte. König Leopold, der sich auf das ihm früher gegebene Versprechen stützte, daß, wenn amerikanisches Kapital die Bahn nicht bauen könne, in erster Linie belgisches Verwendung finden sollte, erhob zwar Einspruch, doch vergeblich.

Die Übernahme der Bahn und die Abmachungen der drei Provinzen.

Aus den englisch-japanischen Plänen wurde indessen nichts. In Peking war man unzufrieden mit Chang chih tung wegen des angeblich eigenmächtigen Abschlusses des Anleihevertrags mit Hongkong, und ein kaiserlicher Zensor beschuldigte ihn sogar des Hochverrats. Das Wai wu pu weigerte sich zuerst, den Vertrag zu genehmigen, mußte aber schließlich nachgeben, da Chang vom Kaiser ausdrückliche Vollmacht in der Bahnangelegenheit erhalten hatte. Jedoch wollte man den Engländern auf keinen Fall weitere Zugeständnisse machen. Die Bahn sollte chinesisch bleiben und mit chinesischem Gelde gebaut werden.

Am 19. Oktober ging den drei Provinzen Befehl zu, sofort die nötigen Mittel aufzutreiben, bevor die Begeisterung des Volks für das Unternehmen

*image
not
available*

der Termine zu bezahlen. Alle Gelder sind von Hunan und Hupeh durch Bevollmächtigte direkt an den in Hankow residierenden, englischen Konsul, in Kwantung an das Hongkonger Schatzamt abzuführen.

§ 2. Die drei Provinzen haben gemeinsam einen Ingenieur anzustellen, der die gewählte Linie endgültig festzustellen hat. Jede Provinz hat die für ihr Gebiet aufzubringenden Vermessungskosten selbst zu tragen.

§ 3. Außer dem gemeinsam anzustellenden Vermessungsingenieur steht es jeder Provinz frei, für den Bau ihre eigenen Ingenieure und Arbeiter anzustellen.

§ 4. Jede Provinz hat die in ihr Gebiet fallende Strecke selbst auszubauen. Die Ausführung der Teilstrecken soll so beschleunigt werden, daß die Hauptlinie möglichst bald in Betrieb genommen werden kann. Zweigbahnen dürfen erst nach Fertigstellung der Hauptlinie gebaut werden.

§ 5. Hat eine Provinz eine Teilstrecke in Betrieb genommen, so hat sie den daraus erzielten Gewinn nach Maßgabe der Beteiligung mit den anderen Provinzen zu teilen.

§ 6. Mit Rücksicht darauf, daß die in Hunan liegende Strecke die längste ist, hat diese Provinz mit Kwantung im Interesse der möglichst schnellen Fertigstellung der ganzen Linie ausgemacht, daß, wenn Kwantung seine Strecke bis zur Grenze fertiggebaut hat, Hunan den Weiterbau von Ichang bis zu dem zum Pin chou-Distrikt gehörenden Yung hsing-Kreis Kwantung überläßt, ebenso die spätere Verwaltung dieser Strecke auf 25 Jahre vom Zeitpunkt der Vollendung ab. Nach Ablauf dieser 25 Jahre ist Hunan berechtigt, die Strecke gegen Erstattung der von Kwantung aufgewendeten Baukosten zu übernehmen. Sollten die von Kwantung aufgebrachten Gelder nicht hinreichen, um auch den in Hunan liegenden Teil zu bauen, so wird ein anderweitiges Abkommen vorbehalten. Doch soll Hunan von dem Rücktritt Kwantungs ein Jahr vorher in Kenntnis gesetzt werden.

§ 7. Um die baldige Fertigstellung zu sichern, sollen die drei Provinzen sich gegenseitig zur Beschleunigung anhalten. Wenn eine Provinz mit ihrer Strecke früher fertig wird als die anderen, so sollen diese die Zinsen des von jener mehr verbrauchten Arbeitskapitals mit tragen helfen.

§ 8. Die Einnahmen der jetzt schon vollendeten Zweiglinie Canton-Fatshan-Samshui sollen bei den Ratenzahlungen benutzt werden und zwar für Rechnung jeder Provinz nach Maßgabe ihrer Beteiligung.

§ 9. Der Wert der von der American China Development Co. in Kwantung bereits gebauten Strecke, sowie der vorhandenen Materialien, ist von Bevollmächtigten der beteiligten Provinzen abzuschätzen. Kwan-

*image
not
available*

§ 2. Um zu verhindern, daß sich im Kriegsfall der Feind der Bahn bedient, sollen Maßregeln getroffen werden, wie sie bei fremden Privatgesellschaften im Gebrauch sind.

§ 3. Schüler von Lehranstalten, sowie Angehörige des Heeres und der Marine, die mit Regierungspässen reisen, sollen Fahrpreisermäßigung erhalten.

§ 4. Die Einkommensteuer der Bahn soll nach dem Muster fremder Privatgesellschaften erhoben werden.

Der Streit zwischen Regierung und Volk.

Es war also jeder Provinz überlassen, den Bau der in ihr Gebiet fallenden Strecke selbst auszuführen. Doch wie sollte man das nötige Kapital aufreiben? Der Staatssäckel war leer, zumal in Kwantung, wo die Niederwerfung des Kwang hsi-Aufstandes¹⁾ und die Durchführung einschneidender Neuerungen viele Millionen verschlungen hatten. In früheren Monaten, als der Gedanke des Rückkaufs der Konzession die Gemüter bewegt hatte, war die Gentry²⁾ Cantons an den Vizekönig mit dem Vorschlag, gleichzeitig Lose und Aktien auszugeben und so das nötige Kapital von 20 Millionen Dollar aufzutreiben, herantreten.

Ts'ên ch'un hsüan³⁾ hatte sich in dieser Angelegenheit mit Chang chih tung in Verbindung gesetzt. Beider Ansicht stimmte darin überein,

1) Die unbekanntenen Gebirge Kwang hsi's bieten Räuberbanden gute Schlupfwinkel. Der chinesischen Regierung ist es bisher nicht gelungen, dort fortdauernd geordnete Zustände herzustellen. Im Jahre 1903 war in Kwang hsi ein Aufstand größeren Umfangs ausgebrochen.

2) Unter der Gentry einer Provinz versteht man die Klasse der Bevölkerung, die aus den aus der Provinz hervorgegangenen, im Dienst befindlichen und verabschiedeten Beamten gebildet ist. Da nach chinesischem Gesetz erstere nicht in ihrer Heimatsprovinz tätig sein dürfen, wird man diesen Teil der Gentry über das ganze Reich zerstreut, doch nicht in Kwantung selbst finden. Zu ihnen gehören also auch die später erwähnten Cantoner Mandarine Pekings, als deren Haupt T'ang shao i angesehen wird. Die Gentry umfaßt schließlich noch die Leute, die sich käuflich einen Beamtenrang erworben haben. Da diese meistens zugleich Kaufleute sind, so gehörten bei den späteren Streitigkeiten viele von ihnen zur Partei der Kaufmannschaft.

3) Ts'ên ch'un hsüan ist der Sohn des früheren Vizekönigs von Yünnan Ts'ên yü ying. 1898 war er Schatzmeister in Kwantung. Bei seiner Versetzung nach Szu ch'uan wollte ihn das Volk nicht gehen lassen und verbarrikadierte die Tore seines Ya mén mit Reissäcken. 1900 war er Gouverneur von Shensi. Dort gewann er das Vertrauen der vor den Fremden nach Hsingan fu geflohenen Kaiserin und wurde von ihr unmittelbar darauf mit der Führung der Geschäfte des Generalgouverneurs von Szu ch'uan und später von Kwantung betraut.

*image
not
available*

würde. Eine Vermehrung der Getreide- und Salzsteuer aber, die vor allen Dingen auch das unbemittelte Volk belasten würde, wollte man auf keinen Fall haben. Den Höhepunkt erreichte die allgemeine Aufregung, als man erfuhr, daß die Einführung einer Kopf- und einer Schiffssteuer beabsichtigt sei. Schon in früheren Jahren hatte es dieser beiden Steuern wegen blutige Köpfe gegeben, und die Regierung hatte sich damals gezwungen gesehen, ihre Pläne fallen zu lassen. So wollte man auch dieses Jahr den Vergewaltigungen durch die Beamten den entschiedensten Widerstand entgegensetzen, denn das Volk sah eben in jeder Einführung oder Vermehrung einer Steuer den Wunsch der Mandarinen, sich zu bereichern.¹⁾

Solche Befürchtungen waren einem Manne wie Ts'ên gegenüber unsinnig. Denn es ist keine Frage, daß er nur den einen Wunsch hatte, die für seine Provinzen so wichtige Bahn durchzuführen. Er betonte in allen seinen Erlassen sogar, daß er noch nicht fest entschlossen sei, sondern nur Vorschläge mache und sich gern vernünftigen Wünschen fügen werde. Doch in China sind ehrliche Beamte selten, und so glaubte man auch Ts'êns Worten nicht, zumal da die Gentry keine Gelegenheit unbenutzt gelassen hatte, um Kaufmannschaft und Volk aufzureizen. Die Gentry hatte bisher bei dem Rückkauf der Konzession und in der Erledigung der ersten wichtigen Fragen die führende Rolle gespielt und sah mit Mißvergnügen, daß man ihr die Leitung des gewinnreichen Unternehmens entreißen wollte, und der sich nunmehr zwischen Regierung und Volk abspielende Kampf ist mit als das Ergebnis der Agitation der Gentry zu betrachten. Am 18. Dezember 1905 (chinesischen Datums) wurde mit Genehmigung des Vizekönigs eine Versammlung der 72 kaufmännischen Gilden im Generalhandelsverein²⁾ einberufen.³⁾ Auch die Regierung, der viel an einer gütlichen Verständigung lag, hatte ihre Vertreter entsandt, und zwar die Leiter des Eisenbahnamts, die Taotais Wang, Hsiang und

1) Die Einführung von Steuern bedeutet in China einen Kampf zwischen Regierung und Volk, da die Überlieferung außer der Grundsteuer, der Salzsteuer und den verschiedenartigen Zöllen im wesentlichen keine anderen, festen Abgaben kennt.

2) Zurzeit ist es in China Regel, daß jede Provinz einen Generalhandelsverein und jeder Regierungsbezirk — chou — einen Handelsverein hat. Der Zweck dieser Vereine ist, zwischen Regierung und Kaufmannschaft zu vermitteln und in weniger wichtigen, kaufmännischen Streitfragen selbst eine richterliche Entscheidung herbeizuführen.

3) Die folgenden Zeitangaben erfolgen nach chinesischer Zeitrechnung. Im Jahr 1906 fiel chinesisch Neujahr auf den 25. Januar. Der chinesische Monat ist ein Mondmonat. Das gewöhnliche Jahr zählt 12, das Schaltjahr 13 Monate. 1906 wurde ein 4. Monat eingeschoben.

*image
not
available*

steriums des Äußeren und mächtigen Vormann der cantonesischen Gentry, in dem er ihn bat, sich nicht einzumischen, da Li und Liang wirklich nur ihr Recht geworden sei.

Die Verhaftung einer so hervorragenden Persönlichkeit, wie es Li ist, würde schon unter gewöhnlichen Umständen großes Aufsehen erregt haben; bei der augenblicklich gespannten Lage rief sie allgemeine Empörung hervor. Noch in derselben Nacht wurden in den Versammlungslokalen der verschiedenen Gilden Zusammenkünfte abgehalten, und energische Protestbeschlüsse gegen das gewalttätige Vorgehen der Regierung gefaßt. Man wollte Ts'ên zur Rücknahme des Haftbefehls zwingen und im Weigerungsfall den Generalstreik erklären. Ein solcher Generalstreik ist in China die gefährlichste Waffe, die das Volk der Regierung gegenüber besitzt. Jeder Gewerbetreibende, jeder Kaufmann gehört einer Gilde an. Erklärt die Gilde also den Generalstreik, so muß jedes Mitglied daran teilnehmen. Die Läden werden geschlossen, und wehe dem Kaufmann, der sich dem allgemeinen Beschluß widersetzt. So hungert man sich gegenseitig aus, und die Regierung wird in den meisten Fällen nachgeben müssen, um einem Aufstande vorzubeugen.

Damals wäre ein Generalstreik mit besonderen Gefahren verknüpft gewesen. Die Ko ming tang,²⁾ die Revolutionspartei, hatte viele und einflußreiche Anhänger gewonnen, und die Geheimgesellschaften der Trias und der weißen Lotusblume³⁾ machten in der ihnen eigentümlichen Weise

mächtigster der chinesischen Regierung nach Tibet, wo er sich beim Abschluß des Vertrags mit England so große Verdienste erwarb, daß er sofort zum Vizepräsidenten des Auswärtigen Amts ernannt wurde. Tang's Feinde, deren der Emporkömmling eine große Zahl hat, behaupten, daß er zwar sehr gut englisch könne, jedoch seine eigene Muttersprache nicht beherrsche, was für einen chinesischen Zivilbeamten ein recht herber Vorwurf ist.

1) Li kuo lien war früher als Taotai in Amoy beim Volke wenig beliebt gewesen.

2) Die Ko ming tang oder Revolutionspartei ist ein Produkt der neueren Zeit. Sie erstrebt den Sturz der Mandschous und die Herstellung einer nationalen Dynastie. Sie soll in Südchina auch in den Kreisen der hohen Beamtschaft viele Anhänger haben.

3) Von beiden geheimen Gesellschaften ist die Sekte der weißen Lotusblume — pai lien chiao — die ältere. Sie trägt buddhistisch religiösen Charakter. Ihr Ursprung wird vielfach bis ins graue Altertum zurückdatiert. Auf geschichtlichem Boden trat sie jedoch erst beim Sturz der Mongolen- oder Yüan-dynastie — gegen 1350 — in den Vordergrund. Obwohl sie chinesisch national gesinnt ist und schon als Begründerin der Mingdynastie Feindin der gegenwärtigen Mandschouherrschaft sein mußte, regte sie sich erst unter Kien Sung — gegen 1750 — gegen diese. Ihr letzter großer Aufstand fällt in das Jahr 1814. Seitdem soll sie in China nur noch unter anderen Namen bestehen und ihren Hauptsitz in

*image
not
available*

Am 19. und 20. Dezember fanden in den verschiedenen Vereinhäusern größere Versammlungen statt, bei denen sich die Gilden zu einem Generalstreik bereit erklärten. Zum 22. Dezember wurde eine Generalversammlung sämtlicher Gilden in den Handelsverein einberufen. Diese hätte wohl sicher den Generalstreik erklärt, wäre es nicht dem früheren Generalgouverneur von Fu kien, Hsü ying k'ui, gelungen, durch Hinweis auf die kritische, politische und geschäftliche Lage und auf die unausbleiblichen Folgen eines Generalstreiks in solchen Augenblicken die aufgeregten Leidenschaften zu beruhigen. Hsü führte aus, daß er schon Prinz Ch'ing um Ernennung eines anderen Generalgouverneurs gebeten habe, und daß Ts'ên im übrigen falsch unterrichtet sei. Es werde also alles noch gut werden, man solle nur nicht übereilt handeln. Die Versammlung faßte darauf die folgenden Beschlüsse:

1. die 72 Gilden sollen eine Petition an die hohen Mandarine in Canton, mit Ausnahme des Vizekönigs und des Präfekten, die Volksfeinde seien, einreichen;
2. Hsü ying k'ui solle dem Thron von den Vorfällen berichten;
3. der Generalstreik solle vorläufig noch nicht erklärt werden, da sonst ein Aufstand zu befürchten sei;
4. der Vorschlag des Vizekönigs, Li unter Bürgschaft der Gilden aus der Haft zu entlassen, solle nicht angenommen werden, da nur der Kaiser in der Frage entscheiden könne.¹⁾

Man sieht, die Kaufmannschaft schloß vorläufig nur einen Waffenstillstand mit der Regierung ab, doch schritt man sofort zur Ausführung der gefaßten Beschlüsse. Lange Petitionen wurden dem Tartarengeneral²⁾ und dem Provinzialschulinspektor eingereicht, in denen diese um Vertretung der Wünsche des Volkes dem Throne gegenüber gebeten wurden.

1) Auf der europäischen Niederlassung, der Flußinsel Shamien, war man dank dem gut arbeitenden Nachrichtendienste des deutschen und französischen Konsuls von der drohenden Lage unterrichtet. Sämtliche auf dem West- und Perlfluß stationierten Kanonenboote waren zusammengezogen worden. Von deutscher Seite war außer dem Flußkanonenboot Tsingtau noch S. M. S. Luchs zugegen. Der chinesischen Regierung in Peking ging von der Zusammenziehung fremder Kriegsschiffe um Shamien übertriebene Nachricht zu, und sie ersuchte Ts'ên telegraphisch, sein möglichstes zur Vermeidung einer Landung fremder Truppen zu tun. So mag die rechtzeitige Wappnung der Shamiener wohl mit zur Aufrechterhaltung geordneter Zustände beigetragen haben.

2) Der Tartarengeneral ist der höchste Beamte einer Provinz, obwohl ihm in Kwantung z. B. nur 10000 Tartaren unterstellt sind. Es liegt ihm ob, eine Art von Aufsicht über den Generalgouverneur auszuüben, ob dieser die Verwaltung im Sinne der gegenwärtigen Dynastie führt.

*image
not
available*

sollen große Aktien im Betrage von 100 Taels und kleine Aktien im Betrage von 10 Taels ausgegeben werden. Auch Bezirke und Kreise dürfen Inhaber von Aktien werden, doch soll in solchen Fällen der Gewinn nicht in die Bezirks- oder Kreiskassen oder die Tasche der Mandarine fließen, sondern im Dienste des öffentlichen Wohls verwendet werden. Zur Überwachung der richtigen Ausnutzung eines solchen Gewinns sollen von den Inhabern derartiger Kollektivaktien Revisoren gewählt werden. Wegen der voraussichtlich großen Zahl von Aktionären können sie nicht alle bei den Beratungen der Eisenbahngesellschaft eine Stimme haben, doch sollen sie Abgeordnete (i tung) wählen, und nach Stimmenmehrheit dieser Abgeordneten sollen alle wichtigen Beschlüsse gefaßt werden. Von ihnen ist auch das Direktorium zu wählen. Diesem soll völlig die Verwaltung des technischen Bureaus, der Kasse und des Ankaufsbureaus überlassen bleiben. Doch ist es unvermeidlich, das Unternehmen unter den Schutz der Beamten zu stellen. Über die Grenzen der kaufmännischen und amtlichen Verwaltung wird die Regierung noch später mit den Abgeordneten der Aktionäre verhandeln.

Trotzdem Ts'ens Vorschlag sehr versöhnlich war, schenkte man ihm nach wie vor kein Vertrauen, und abermals wurde ein Telegramm an den Staatsrat abgeschickt, in dem um Ts'ens Abberufung gebeten wurde. Der Thron entschied schließlich in der Art, daß er Chou fu, den Vizekönig der beiden Kiangprovinzen, zum Schiedsrichter einsetzte und Ts'en zum ausführlichen Bericht aufforderte.

Die Gründung der kaufmännisch verwalteten Eisenbahngesellschaft.

Bisher hatte die Gentry bei der Rückerwerbung der Bahn von den Amerikanern und in dem im Anschluß daran mit der Regierung entbrannten Streit die führende Rolle gespielt. Die Kaufmannschaft hatte stets zu allem ja gesagt, ohne selbst in den Vordergrund zu treten. Dies wurde in dem neuen Jahre anders. Ts'en hatte in seinem Erlaß vom 26. Dezember deutlich gesagt: „Ich bin gern bereit nachzugeben, wenn mir sichere Beweise für die Möglichkeit einer anderen Aufbringung des Kapitals gegeben werden können“. Wenn man auch anfänglich in der Aufregung diese Worte überhört und nur bemerkt hatte, daß Ts'en noch immer an dem Plan einer Steuererhöhung festhielt, so begann man doch, nachdem die geschäftlichen Stürme des Jahreswechsels glücklich überstanden waren, von kaufmännischer Seite aus ruhiger zu werden und jene Worte genauer zu überlegen. Auch die Gentry, die sich von ihrem leidenschaftlichen Auftreten viel mehr Erfolg versprochen hatte, sah ein, daß sie bis zur endgültigen Entscheidung durch die Zentralregierung

*image
not
available*

Cantonesen, gleichgültig, ob sie in der Hauptstadt, der Provinz oder im Auslande wohnen, sollen Aktien kaufen können. Im Anschluß daran beschloß man, an alle Orte, wo Cantonesen ansässig seien, Telegramme mit der Aufforderung, Aktien zu zeichnen, zu schicken und in Wohlfahrtsvereinen, Klubs und Handelsvereinen Zeichnungsstellen einzurichten. Es wurde dann der Antrag gestellt, die 72 Gilden und die 9 Wohlfahrtsvereine¹⁾ — diese treten hierbei zum erstenmale in der Eisenbahnangelegenheit auf —, die ja von Anfang an die Vorfechter der kaufmännischen Verwaltung gewesen seien, zu bitten, die Satzungen festzusetzen und einstweilen bis zur Gründung der Gesellschaft die Geschäftsführung zu übernehmen. Die Gilden und Vereine sagten ihre Unterstützung zu und wählten je zwei bevollmächtigte Vertreter als ausführende Organe. Schließlich wurde noch vorgeschlagen, daß auch die Inhaber von mehr als 10 000 Aktien an den vorbereitenden Beratungen teilnehmen dürften. In den nächsten Tagen wurde für die Eisenbahn die weitgehendste Propaganda gemacht. In allen Zeitungen erschienen langé Aufrufe, Anschläge wurden an den Mauern angebracht, und in Versammlungslokalen, Klubs und selbst auf der Straße wurden Reden gehalten. Den Aktionären wurden goldene Berge versprochen und die Zukunft der ganzen Provinz von dem Werden oder Nichtwerden der Bahn abhängig gemacht. Der Erfolg war großartig. Von allen Seiten strömte man zu den Zeichnungsstellen, den neun Wohlfahrtsvereinen und dem Handelsverein, herbei und zeichnete Aktien. Vor allem war das kleine Volk für das Unternehmen gewonnen worden, und selbst Tagelöhner und Lastträger trugen ihren sauer ersparten Notpfennig zu den Zahlstellen. Ursprünglich hatten sich für die Eisenbahn nur die großen Finanzleute interessiert, doch seit Li kuo liens Verhaftung war sie zum Tagesereignis geworden. Man erzählte sich von unglaublichen Summen, die schon eingegangen seien, und mancher fürchtete, zu spät zu kommen. So entstand in den Zeichnungsstellen ein derartiges Gedränge, daß die Polizei zur Hilfe gerufen werden mußte, um die Ordnung aufrecht zu erhalten. In drei Tagen wurden mehr als 4 Millionen Dollar gezeichnet. Auch von den auswärtigen Plätzen liefen auf die ergangenen telegraphischen Aufrufe befriedigende Antworten ein. San Francisco, Hongkong und Penang sicherten für sich mehrere Millionen Aktien, und allein Singapore stellte 12,4 Millionen Dollar zur Verfügung. Aber erst wollte man die Satzungen der Gesellschaft

1) Wohlfahrtsvereine sind in China Einrichtungen jüngeren Datums. In Canton erfreuten sich die zurzeit bestehenden 9 Vereine eines sehr guten Rufes. Ihre ausführenden Organe werden aus angesehenen Mitgliedern der Gentry und der Kaufmannschaft gewählt.

das Unternehmen zu machen. In Canton allein waren bis zum 15. Februar 1906 für 10 Millionen Dollar Aktien gezeichnet worden, und als erste Einzahlung der Selbstzeichner hatten die Wohlfahrtsvereine 1 648 988 Dollar vereinnahmt. Dem letzten Zweifel an dem guten Willen der Regierung entzog schließlich ein Schreiben Ts'ëns an den Handelsverein den Boden. In diesem hieß es: „Ich wünsche ohne Nebengedanken nur das eine, daß das Unternehmen durchgeführt wird. Sollten die Gentry und die Kaufmannschaft der Provinz Kwantung im Stande sein, das erforderliche Kapital aufzutreiben, so daß die Bankkosten, die Zinsen und die Ratenzahlungen gesichert sind, und sollte es möglich sein, die Angelegenheit in Übereinstimmung mit dem vom Handelsministerium aufgestellten und von Allerhöchster Seite bestätigten Handelsgesetz zu ordnen, so werde ich mich an maßgebender Stelle dafür verwenden, daß das Unternehmen unter kaufmännische Verwaltung gestellt wird. Ich werde dann die Geschäfte der Eisenbahn den Kaufleuten zur Übernahme ausliefern, es liegt also kein Grund zu Befürchtungen vor“. Zum Überfluß traf am 25. Februar noch als Antwort auf ein Telegramm des Handelsvereins vom Handelsministerium folgende Botschaft ein: „Das Ministerium hat vom Generalgouverneur von Kwantung Mitteilung erhalten, daß die Gentry usw. für die Aufbringung des Eisenbahnkapitals die Verantwortung übernehmen solle. Sollte sie im Stande sein, ein genügend großes Kapital aufzubringen und Sicherheit für richtige Leistungen der Raten- und Zinsenzahlungen der fremden Anleihe zu beschaffen, so soll den Mandarinen kein Recht zur Einnischung gegeben und beantragt werden, die Bahn unter kaufmännische Verwaltung zu stellen. Das Ministerium hofft bald von der Erfüllung dieser Bedingungen Bericht zu erhalten.“ Wenn auch diese beiden Erklärungen den Zweiflern noch nicht genügten, so hätte der Umstand, daß Chou fu, der vom Throne zum Schiedsrichter in der Eisenbahnfrage ernannt worden war, selbst die Cantonesen aufgefordert hatte, aus eigenem Antriebe und aus eigenen Mitteln das Kapital aufzubringen, sowie der Umstand, daß er selbst dem Thron die Genehmigung der kaufmännischen Verwaltung empfohlen hatte, die letzten Befürchtungen beseitigen müssen.

Die Wahl des Direktoriums.

Ts'ën hatte schon bei Zeiten den Handelsverein darauf aufmerksam gemacht, daß es das beste sei, bald zur Wahl eines Generaldirektors zu schreiten, doch hatte man es nicht für nötig befunden, ihm zu antworten. Da Ts'ën jedoch viel an einer baldigen Wahl lag, schrieb er dem Handelsverein am 28. Februar 1906 noch einmal in diesem Sinne. Die Betriebs-

*image
not
available*

darauf einstimmig beschlossen, Ts'ên zu antworten, und über die Art der Antwort am 4. März 1906 zu beraten. Auch die öffentliche Meinung billigte diesen Entschluß.

Am 4. März 1906 wurde beschlossen, Ts'ên ein von der Gilde der Seidenkaufleute aufgesetztes Schreiben als Antwort zu schicken. In diesem hieß es:

„Die Gilden und Wohlfahrtsvereine haben schon Beratungen in der Angelegenheit der Wahl eines Generaldirektors abgehalten. Sie sind dabei zu folgendem Ergebnis gekommen: In dem von Allerhöchster Seite erlassenen Handelsgesetz, Abschnitt Aktiengesellschaften, heiße es, eine Aktiengesellschaft habe sich erst dann konstituiert, wenn die Zahl ihrer Aktionäre voll sei. Heute habe die von den Kaufleuten verwaltete Canton-Hankow-Eisenbahngesellschaft diese Vorbedingungen noch nicht erfüllt, man dürfe also auch nicht wagen, dem Gesetz entgegen schon jetzt zur Wahl eines Direktoriums zu schreiten. — Von dieser Überlegung ausgehend, wurde zunächst nur beschlossen, aus der Zahl der Vertreter der 72 Gilden und 9 Wohlfahrtsvereine heraus einstweilige Leiter zu wählen. Diese Ausführungen entsprechen der wahren Ansicht der Gildenhäupter. Sie haben aber zu mannigfachen Befürchtungen Anlaß gegeben, und viele Zeichner hätten bei dieser Sachlage ihr schon eingezahltes Aktiengeld gern wieder zurückgezogen. Obgleich ihre Befürchtungen übertrieben sind, sind sie schließlich doch nicht ganz grundlos, und wir haben, da der Handelsverein es nicht wagte, der Meinung der Allgemeinheit entgegenzutreten, was nur zur Verschlimmerung der Lage beigetragen hätte, die Antwort von Tag zu Tag verschoben. So lange keine unzweideutige Äußerung des Handelsministeriums vorliegt, durch die die kaufmännische Verwaltung genehmigt wird, fürchten wir, werden die Bedenken des Volks nicht beseitigt werden.“

Die Tatsache, daß man doch Ts'ên geantwortet hatte, rief bei der Gentry und in Hongkong einen wahren Sturm der Entrüstung hervor. Am 6. März 1906 traf ein Brief von den Hongkonger Zeichnungsstellen ein, in dem es hieß, die Hongkonger Vertreter seien am 3. März 1906 öffentlich beleidigt worden und seien schließlich gezwungen gewesen, die Versammlung zu verlassen. Die Gesellschaft müsse genau nach dem Handelsgesetz verfahren. Die Beschlüsse vom 3. und 4. März 1906 verstießen dagegen. In dem Gefühl ihrer Verantwortlichkeit den Aktionären gegenüber wagten sie nicht, jenen Beschlüssen beizustimmen. Nur im Interesse der Sache zögen sie jetzt noch nicht ihr Geld zurück, doch wollten sie nicht verfehlen, dem Handelsverein ihren Standpunkt klar zu machen. Auch die Gentry erhob Einspruch und erklärte wiederholt öffentlich, daß sich die Gilden und Wohlfahrtsvereine die leitenden

*image
not
available*

auch ob, die gegen Ts'ën erhobenen Anklagen auf ihre Wahrheit hin zu prüfen. Da er selbst in Nanking unabkömmlich war, so beauftragte er den früheren Taotai von Shanghai, den kürzlich zum Präfekten von Peking ernannten Yüan ching chao,¹⁾ mit dieser Sendung. Yüan war noch nicht in Canton angekommen, als es Ts'ën einfiel, daß er in einer dringenden Angelegenheit nach Swatow verreisen mußte. Auf seinem Wege dorthin kam er jedoch bloß bis nach Whampoa, wo er die Abreise des Untersuchungskommissars abwartete. Für die Gilden war es nach Yüan's Ankunft die Frage, sollten sie in einer gemeinsamen Petition die Gründe angeben, die beim Jahreswechsel sie zu ihrer Opposition gegen die Provinzialregierung veranlaßt hatten, und dadurch notwendigerweise die alten Anklagen gegen Ts'ën wiederholen, oder sollten sie, da ja nun der Friede geschlossen war, ganz und gar schweigen. Man entschied sich, um die Erregung bösen Blutes zu vermeiden, für das Letztere. Entgegen diesem Beschluß reichten die Wohlfahrtsvereine jedoch am 24. März 1906 abends insgeheim eine Eingabe an Yüan ein. Diese soll keine Anklagen gegen Ts'ën enthalten haben, sondern sich nur mit der bevorstehenden Wahl von einstweiligen Leitern beschäftigt und Aufklärungen gegeben haben, warum die auf den 20. März 1906 angesetzte Wahl nicht stattfinden konnte. Dieses eigenmächtige Vorgehen der Wohlfahrtsvereine erregte überall, selbst bei den ihnen befreundeten Gilden, großes Erstaunen. Daß jene Eingabe außerordentliche Dinge enthielt, erwies sich am 25. März 1906, als Yüan bei Gelegenheit eines Teefestes, das die Gilden ihm zu Ehren im Handelsverein gaben, die Versammelten in einer Ansprache gehörig abkanzelte. Der erste Streit sei kaum beigelegt worden, da beginne das Gezänk schon wieder. Durch ein solches Betragen würden sich die Cantonesen in aller Welt Augen nur lächerlich machen, und das Unternehmen würde, wenn man so fortfahre, nie auf einen grünen Zweig kommen. Es sei seine sowie auch Chou fu's feste Ansicht, daß es das beste sei, sofort ein Direktorium zu wählen. Diesem solle man die Führung der Geschäfte übergeben, und so verhindern, daß sich Unbefugte und Schwätzer in die Eisenbahnangelegenheiten einmischten. Eine Wahl von einstweiligen Leitern halte er für unzweckmäßig, da diese in ihren Machtbefugnissen zu abhängig sein würden. Die Versammlung schien alles dies einzusehen und versprach Yüan's Worten Folge zu leisten. Man besprach darauf die Personenfrage und einigte sich dahin, daß es das beste sei, Tang shao i zum Generaldirektor und Yen tien yu zum

1) Yüan ching chao hatte sich in Shanghai in der Beisitzeraffaire — Dezember 1905 — durch sein fremdenfeindliches Auftreten einen Namen gemacht und war vom Kaiser zur Belohnung zum Präfekten von Peking ernannt worden.

*image
not
available*

etwaigen Angriffen gegen die Ungesetzlichkeit der Vorgänge hinter dem Willen der Regierung verschanzen. Es ist schwer zu sagen, ob Ts'ên bei der Entwicklung der Ereignisse geschoben hat oder geschoben wurde. Auf jeden Fall war das die beste Lösung. Der Regierungskommissar konnte dem Thron berichten, daß alles in bester Ordnung sei. Der Vizekönig versprach sich von dem Zusammenarbeiten mit einem willfährigen Direktorium eine leichtere Durchführung des Unternehmens und den Wohlfahrtsvereinen und Gilden war es gelungen, ihre eigenen Kreaturen in den leitenden Stellen unterzubringen.

Nach der Wahl des Direktoriums.

Zum Generaldirektor der Gesellschaft war am 1. April 1906 Chêng kuan ying, zum Vizegeneraldirektor Huang ching t'ang und zu Direktoren waren Hsü ying hung, Chou lin shu, Tso tsung p'an, Li i fên, Huang kuo t'ao und Lo t'ing kuang gewählt worden. Chêng kuan ying schien für den ihm zugedachten Posten auf Grund seiner Vergangenheit geeignet. Mit Hilfe seines außerordentlichen Reichtums hatte er sich den Titel eines Taotais und eine angesehene Stellung erworben und war in früheren Jahren als Direktor in der China Merchants Steamnavigation Co., der Kai ping Kohlenminengesellschaft und anderen erfolgreich tätig gewesen. Er verfügte also sicher über eine vielseitige und gründliche Geschäftskennntnis, doch war er alt und energielos geworden und daher in dem Intriguenkampf der verschiedenen Parteien, die die führenden Rollen für sich sichern wollten und nur durch einen eisernen, zielbewußten Charakter in Schranken gehalten werden konnten, doch wohl nicht der richtige Mann. Huang ching t'ang, der Vizegeneraldirektor, stand in dem Ruf eines verwegenen Spekulanten. Auch er hatte sich den Rang eines Taotais erkaufte und hatte den Anschein zu erwecken gewußt, als ob er über unermeßliche Reichtümer verfüge. Er war pekuniär stark an dem Bau der Swatow-Ch'ao chou-Bahn¹⁾ beteiligt und bekleidete in dieser Gesellschaft den Generaldirektorposten. Sein Ehrgeiz ging dahin, nun auch der führende Mann in der Canton-Hankow-Eisenbahngesellschaft zu werden, und groß soll sein Ärger gewesen sein, als er bloß an die zweite Stelle berufen wurde. Sein gekränkter Ehrgeiz führte ihn später dazu, sich in schmutzige Intriguen gegen seine bevorzugten Nebenbuhler und Kollegen einzulassen. Die sechs zu Direktoren Gewählten waren alle als einflußreiche und vermögende Kaufleute bekannt.

¹⁾ Die Swatow-Ch'ao chou-Bahn ist auf chinesische Kosten von Japanern gebaut und im Herbst 1906 eröffnet worden.

Als die Liste der Mitglieder des Direktoriums bekannt wurde, war jedermann erstaunt, nicht den Namen T'ang shao i auf ihr zu finden. Denn man hatte sich, nachdem T'ang so oft in der Eisenbahnangelegenheit als der mächtige Beschützer der Rechte des Volks genannt worden war, an den Gedanken gewöhnt, daß er der Generaldirektor der Gesellschaft werden würde. Die Gentry hatte viel dazu beigetragen, das zu verbreiten, da sie hoffte, durch T'ang, ihr einflußreichstes Mitglied, die Führung des gewinnreichen Unternehmens wieder in die Hand zu bekommen. Doch die Kaufleute hatten verstanden, diesem Bestreben entgegen zu arbeiten, und bei der mit ungesetzlicher Eile vorgenommenen Wahl die wenigen Wähler, die erschienen waren, zu bestimmen, von der Wahl T'sang shao i's abzusehen; denn, gab man vor, diese Wahl würde nach den Vorgängen des letzten Jahreswechsels eine Beleidigung gegen Ts'ên sein. Außerdem würde, wenn ein so hoher Beamter die Stellung eines Generaldirektors einnähme, die Regierung einen zu großen Einfluß gewinnen, und das würde dem Grundsatz der kaufmännischen Verwaltung widersprechen. T'ang shao i erhielt daher bei der Wahl nur 2 Stimmen.

Diese Mißerfolge erregten bei der Gentry eine große Verstimmung, und das um so mehr, als die Kaufmannschaft sich über die gesetzlichen Bestimmungen hinweggesetzt hatte. Eine wichtige Wahl erst drei Tage vor dem angesetzten Termin bekannt zu geben und nach geschehener Wahl die Titel und dadurch die Befugnisse der Gewählten zu ändern, waren Maßregeln, die selbst der wohlwollendsten Kritik nicht Stand halten konnten. Das alles bot der Gentry den willkommenen Anlaß zu einer scharfen Opposition. Hsü ying k'ui, der frühere Generalgouverneur von Fukien, und Wu t'ing fang, der ehemalige Vizepräsident des Auswärtigen Amtes, sandten ein energisches Protesttelegramm an den Thron, und gleichzeitig beschwerten sich 300 Gentrymitglieder telegraphisch bei Chou fu und Yüan ching chao. Auch die kleinen Aktionäre suchte man zum Widerstand aufzureizen. Der Sitz der Opposition war wieder Hongkong. Daß diese gegen die bestehende Leitung der Gesellschaft gerichtet war, ließ sich aus den Satzungen der in Hongkong gebildeten „Vereinigung der Aktionäre“ erschen. Es hieß darin: „Die Vereinigung wird dafür Sorge tragen, daß sich in die Gesellschaft keine Mißstände einschleichen und daß die gesetzlichen und in den allgemeinen Satzungen festgesetzten Rechte der Aktionäre unbedingt gewahrt bleiben“. Zum Schluß wurde betont, daß die Vereinigung die Angestellten der Gesellschaft in ihren Handlungen beaufsichtigen werde. Obgleich die Vereinigung der Aktionäre in Canton selbst nur wenig Anhänger fand, so war ihr Bestehen doch eine ernste Gefahr für das Unternehmen. Die Gilden trafen daher energische Gegenmaßregeln und schickten ein Telegramm an das Handels-

ministerium, in dem es hieß: „Wie konnten wir erwarten, daß sich schlechte Gentrymitglieder zur Verfolgung ihrer selbstsüchtigen Interessen in Hongkong versammeln und sich in ihren Protesterklärungen gegen die Wahl als Vertreter der Ansicht aller Aktionäre Hongkongs aufspielen würden! Wie wir hören, haben sie in der Absicht, Unfrieden zu stiften, aufhetzerische Telegramme an die auswärtigen Plätze und eine Beschwerde an das hohe Ministerium geschickt. Die Kraft von uns Kaufleuten ist gering, die Verantwortung schwer, und wir sehen bangen Herzens der Zukunft entgegen“. Auf die widersprechenden Behauptungen hin forderte das Ministerium Ts'ên zum Bericht auf. Seine Antwort lautete dahin, daß Chêng kuan ying und Huang ching t'ang in gesetzlicher Wahl mit erdrückender Stimmenmehrheit gewählt worden seien und daß er auf Grund seiner Untersuchungen das gewählte Direktorium bestätigt habe. Das Ministerium schien darauf die Partei der Kaufmannschaft zu ergreifen, denn es sandte gegen Mitte April folgendes Telegramm an die Gilden und Wohlfahrtsvereine: „Da ihre Aussagen im wesentlichen mit dem Bericht des Vizekönigs Ts'ên ch'iu hsüan übereinstimmen, hält es das Handelsministerium für seine Pflicht, mit dem Generalgouverneur von Kwantung zusammen schützend einzuschreiten und Maßregeln zur Sicherstellung der kaufmännischen Verwaltung zu ergreifen. Wir hoffen, daß hiervon den Aktionären sofort Mitteilung gemacht und die Eröffnung bald stattfinden wird“.

Dieses Telegramm konnte als ein Sieg der Gilden und Wohlfahrtsvereine aufgefaßt werden; es enthielt eine mittelbare Bestätigung des gewählten Direktoriums, und vor allem gab es zum ersten Male die bestimmte Versicherung, daß auch das Handelsministerium das Seinige für die Sicherung der kaufmännischen Verwaltung tun wolle. Dies suchten die Gilden dahin auszunutzen, daß sie in alle Welt ausposaunten, die kaufmännische Verwaltung sei nunmehr von der Zentralregierung bestätigt worden; deshalb habe man nichts mehr zu befürchten und solle den aufhetzerischen Worten gewisser Parteien keinen Glauben schenken.

Doch die Gentry hatte die Zwischenzeit ausgenutzt, um sich auch an anderen Plätzen Anhänger zu verschaffen. Von allen Seiten liefen beunruhigende Nachrichten ein. So traf am 27. April 1906 ein Brief von den cantonesischen Aktionären Siams ein, der an Deutlichkeit nichts zu wünschen übrig ließ. Es wurde darin zunächst auf den Wahlbetrug hingewiesen. Es sei ein merkwürdiges Verfahren, die Wahl von einstweiligen Leitern anzusagen und nach geschehener Wahl die Ämter plötzlich in endgültige umzuwandeln. Andere Briefe drückten sich weniger scharf aus, doch stellten sie sich fast alle auf den Standpunkt, daß die Aktionäre von Angst und Sorge erfüllt seien und die bestimmte Hoffnung hegten,

*image
not
available*

Angesessene einer englischen Kolonie einbildeten, mehr von modernen Unternehmungen zu verstehen als die Cantoner, hatten gehofft, mehr bei der Gründung der Gesellschaft in den Vordergrund zu treten. Da das nicht geschehen war, waren auch sie unzufrieden und bereiteten der Gesellschaft in böser Absicht oder auf Grund von ehrlichen Befürchtungen Schwierigkeiten jeder Art. Das Ende des 4. Monats war der in den Satzungen vorgesehene Termin, bis zu dem die ersten Zahlungen geleistet werden mußten. Deshalb hatte die Gesellschaft an die verschiedenen, verantwortlichen Zeichnungsstellen Erinnerungen ergehen lassen und gebeten, das Geld an sieben vorher bezeichnete Cantoner Wohlfahrtsvereine einzusenden. Man hatte das Geld im allgemeinen auch anstandslos bezahlt, nur die 24 Zeichnungsstellen Hongkong's leisteten hartnäckigen Widerstand. Sie stützten sich darauf, daß es in den §§ 7 und 11 der von ihnen festgesetzten Bestimmungen hieße, daß die Aktiengelder erst dann an die Hauptstelle eingesandt werden sollten, wenn das Handelsministerium die Eintragung der Gesellschaft und die kaufmännische Verwaltung förmlich genehmigt habe. Diese Genehmigung sei bisher noch nicht ergangen. Zu ihrem Bedauern könnten sie also, um den ihren Aktionären gegenüber eingegangenen Verpflichtungen treu zu bleiben, die Gelder noch nicht an die Hauptstelle überweisen. Im übrigen hätten sie auch nicht gewußt, daß die Wohlfahrtsvereine die Hauptstelle seien. Diesen Einwänden gegenüber berief sich die Gesellschaft darauf, daß die kaufmännische Verwaltung schon deutlich in dem in der Mitte des 4. Monats eingetroffenen Telegramm des Handelsministeriums genehmigt worden sei und daß § 8 der von der Gesellschaft festgesetzten allgemeinen Satzungen ausdrücklich besage, daß die Einzahlung an die Wohlfahrtsvereine zu erfolgen habe. Die Hongkonger schrieben darauf folgenden Brief: „In dem Telegramm des Handelsministerium ist nur von einer Sicherstellung der kaufmännischen Verwaltung durch das Ministerium die Rede. Nirgends stehen die Worte „auf Kaiserlichen Befehl“. Da also das Handelsministerium noch nicht um Genehmigung eingekommen ist und kein Kaiserlicher Bescheid vorliegt, kann jenes Telegramm nicht als Beweis dienen. Sie schrieben uns, daß die Wohlfahrtsvereine die Entgegennahme der Einzahlungen übernommen haben. Dazu stellen wir fest, daß wir dies den von uns vertretenen Aktionären gegenüber getan haben. Wir würden es für besser halten, das von uns eingezogene Geld direkt an die Gesellschaft abzuliefern. Doch haben wir es schon in sicheren Banken angelegt, in denen es, unserer Meinung nach, bis zur Konstituierung der Gesellschaft am besten aufgehoben ist.“ Gleichzeitig baten die Hongkonger das Handelsministerium um eine deutliche Genehmigung der kaufmännischen Verwaltung. Dieses antwortete darauf folgendermaßen: „Der

*image
not
available*

die Aktionäre der 3 saumseligen Zeichnungsstellen von der Liste zu streichen. Diese Maßregel fand Ts'ên's vollsten Beifall und wurde auch vom Handelsministerium ausdrücklich gebilligt. Gleichzeitig hatten sich jedoch auch jene Hongkonger an das Ministerium gewandt und erklärt, daß sie sich nur deshalb geweigert hätten, das Aktiengeld auszuzahlen, weil sie die von der Gesellschaft beabsichtigte Anlegung in Cantoner Banken und Pfandhäusern nicht für sicher genug hielten. Das Ministerium antwortete darauf, daß ihre Befürchtungen nicht so unberechtigt seien, und daß das Aktienkapital in sicheren yin hang angelegt werden müsse. Die Hongkonger deuteten jenes yin hang als fremde Banken und behaupteten, daß ihnen das Ministerium Recht gegeben habe, während die Gesellschaft erklärte, daß überhaupt Banken im allgemeinen damit gemeint seien.¹⁾

Inzwischen hatte die Gesellschaft etwas zu ihrem inneren Ausbau getan. Am 25. April waren die Obliegenheiten und Befugnisse der Glieder des Direktoriums festgesetzt worden und nachdem Ts'ên die kaufmännische Verwaltung dann endgültig anerkannt hatte, konnte auch die Übernahme der Geschäfte durch die Gesellschaft erfolgen. Diese sollte am 7. Mai beginnen und wurde am Abend vorher feierlich begangen. Die große schöne Feier hatte jedoch einen unangenehmen Nachklang, als bekannt wurde, daß der größte Teil der recht erheblichen, für das Fest ausgeworfenen Kosten von den Angestellten und Bediensteten der Gesellschaft zu unglaublichen Exzessen hinter den Kulissen benutzt worden war. Die Zeitungen spotteten, das Volk lachte, und die Gildenvertreter, die durch das glänzende Fest hatten imponieren wollen, hatten das Nachsehen.

Die Wahl des Aufsichtsrats und der Revisoren.

Am 11. Juni 1906 wurde von der Gesellschaft über die Zusammensetzung des Kassenvorstandes Beschluß gefaßt wie folgt:

1. drei der Direktoren übernehmen gemeinsam die Verwaltung der Kasse;

¹⁾ Die Deutung des Wortes yin hang wurde zum springenden Punkt der späteren Streitigkeiten. Das Wort ist ein neu geschaffenes und fand anfänglich nur Anwendung auf fremde Banken, während chinesische Banken mit hsi hao oder yin hao bezeichnet wurden. Doch ist in neuerer Zeit der Begriff auf Banken jeder Art ausgedehnt worden. Immerhin sind auch noch heute verschiedene Auslegungen möglich, und es ist wahrscheinlich, daß sich das Handelsministerium, das unter dem Druck der kantonesischen Mandarine Pekings nicht mehr wagte, offen Partei zu ergreifen, sich absichtlich zweideutig ausgedrückt hat.

*image
not
available*

gegeben werden, damit alle Aktionäre rechtzeitig davon erfahren und sich persönlich oder brieflich an der Wahl beteiligen können.

Über die Festsetzung des Wahltermins sollte am 22. Mai 1906 beraten werden. An diesem Tage wurde mit 200 gegen 70 Stimmen beschlossen, daß die Wahl erst nach dem 1. Juni 1906 stattzufinden habe. Dieser Beschluß ging den Zeitungen zur Veröffentlichung zu. Doch wurde er nach Auflösung der Versammlung von den wenigen Zurückgebliebenen auf Betreiben der Vertreter der Wohlfahrtsvereine wieder umgestoßen und dahin umgeändert, daß die Wahl schon am 1. Juni stattfinden sollte.

Die Zeitungen wurden ersucht, von der ihnen zuerst zugegangenen Mitteilung keine Notiz zu nehmen und die Aktionäre zum 1. Juni 1906 zur Wahl in das frühere Gouvernementsgebäude einzuladen.

Das Vorgehen der Wohlfahrtsvereine war recht durchsichtig und stieß deshalb auf einen allgemeinen Widerstand. Die Gentry und die auswärtigen Aktionäre schickten Protesttelegramme an T'sang shao i, das Handelsministerium und das Auswärtige Amt, die alle bittere Klage führten und teilweise offene Drohungen enthielten. Das Handelsministerium befand sich in nicht geringer Verlegenheit. Seine Sympathie hatten bisher stets die Kaufleute gehabt, doch wurde ihm dieses Mal arg von den cantonesischen Mandarinen in Peking zugesetzt. In dieser Lage schickte das Ministerium das folgende zweideutige Telegramm an die Gesellschaft, das beide Parteien zu ihren Gunsten auslegen konnten: „Die Streitigkeiten in der Kwantung-Eisenbahnangelegenheit sind noch nicht beigelegt. Es ist Pflicht des Direktoriums, durch feste Entschlüsse und durch strenge Befolgung der Vorschriften des Handelsgesetzes den Erwartungen der Allgemeinheit gerecht zu werden. Wenn es Leute gibt, die nach dem Ruin des Unternehmens trachten, wird das Ministerium mit aller Energie einschreiten.“

Aber auch die Vertreter der Körperschaften, sogar die der Wohlfahrtsvereine, waren unter sich wieder nicht einig. In einer am 25. Mai stattfindenden Versammlung gelang es den im Komplott Befindlichen zwar, ihre Maßregeln erfolgreich zu verteidigen, doch mußten sie infolge eines Machtspruches Ts'ëns am 27. Mai 1906 ihren Plan fallen lassen. Der Vertreter des Kwang jên Wohlfahrtsvereins hatte in einer geheimen Bittschrift an den Vizekönig die Gründe, die gegen eine so überstürzte Wahl sprachen, klargelegt, und Ts'ën hatte infolgedessen folgendes Schreiben an die Gesellschaft gerichtet: „Das Handelsgesetz räumt dem Aufsichtsrat die wichtigste Stellung in einer Aktiengesellschaft ein. Die Wahl seiner Mitglieder ist also eine Sache von größter Bedeutung. Deshalb ist es unbedingt nötig, diese Wahl rechtzeitig anzusagen, damit sich die Aktionäre aller Provinzen und auswärtigen Plätze an ihr beteiligen können.

*image
not
available*

die Aktien bis zum Ablauf eines Monats, von den auswärtigen Wählern innerhalb von zwei Monaten zur Prüfung der Berechtigung zur Wahl eingereicht werden. Erst dann erfolgt die Bestätigung der Mitglieder des Aufsichtsrats.

Die Lücken in diesen Bestimmungen mußten zu Wahlbetrügereien führen. Zunächst versuchten die verschiedenen Parteien, möglichst viel Kandidaten aufzustellen und für sie Stimmung zu machen. Die Gentry trachtete danach, sich wenigstens im Aufsichtsrat die Mehrzahl der Sitze zu sichern, und arbeitete mit allen Mitteln an der Erreichung dieses Zweckes. Alle übrigen Ereignisse traten in den Hintergrund. Man dachte nur an die Eisenbahnfrage und die bevorstehende Wahl. Dem Direktorium wäre natürlich ein nicht mit ihm gehender Aufsichtsrat recht unangenehm gewesen, und es versuchte deshalb mit allen Mitteln, die Genehmigung der lückenhaften Wahlbestimmungen durch die Regierung zu erlangen.

Die Wahl fand schließlich in der Art statt, daß sich die Aktionäre der einzelnen Zeichnungsstellen über die von ihnen aufzustellenden Kandidaten einigten und dann entweder direkt oder durch beglaubigte Vertreter die gemeinsamen Wahlzettel der Gesellschaft einschickten. Auf diesen stand meistens nur: So und soviel Aktien des Ortes so und so wählen den und den. Sie wurden von den Überbringern in eine große Urne getan, die am 1. Juli in feierlicher Versammlung unter dem Vorsitz Chêng kuan ying's geöffnet wurde. Die Wahlzettel wurden sodann von Gildenvertretern verlesen und nach der Zahl der wählenden Aktien geordnet. Natürlich mußte anlässlich des wichtigen Aktes wieder eine große Rede gehalten werden, die viel von der Habgier der Fremden, aus deren Händen das Unternehmen glücklich gerettet sei, und von dem Opfermut und von der Einmütigkeit der Cantonesen zu sagen wußte.

Am 1. Juli konnte das Ergebnis der Wahl noch nicht bekannt gegeben werden, da sich herausstellte, daß — was bei der Mangelhaftigkeit der Bestimmungen garnicht anders zu erwarten war — Betrügereien vorgekommen waren. Es hatten nämlich im ganzen etwa 10 000 Aktien zu viel gewählt. Anstatt jedoch eine neue Wahl anzusetzen, wurden von der Gesellschaft nach Gutdünken Streichungen vorgenommen, bis die Zahl der wählenden Aktien mit der der ausgegebenen Aktien übereinstimmte. Daß jedoch Betrügereien in noch viel größerem Maßstabe vorgekommen sein müssen, beweist der Umstand, daß unter den am 4. Juli bekanntgegebenen, gewählten Aufsichtsratsmitgliedern mehr als die Hälfte Angehörige oder Kreaturen der Wohlfahrtsvereine waren. Eine Nachprüfung war den Aktionären schwer möglich, da in der Bekanntmachung der Gesellschaft dem Namen jedes Aufsichtsratsmitgliedes nur die Zahl der wählenden Aktien und nicht die Namen der betreffenden Zeichnungs-

*image
not
available*

wurde folgendes bestimmt: Der Reingewinn wird in 20 Teile geteilt. Ein Teil wird der Landesregierung überwiesen, ein Teil dem Reservefond zugeschrieben, ein Teil als besondere Dividende den Inhabern von mehr als 2000 Aktien, ein Teil als Entschädigung den Gründern und ein Teil als Vergütung den Angestellten der Gesellschaft gegeben. Die übrigen 15 Teile werden als Dividende unter die Aktionäre verteilt. Die Eisenbahnbengel, wie die in den leitenden Stellungen der Gesellschaft Befindlichen von den Aktionären bezeichnet wurden, hatten für sich also einen nicht unbeträchtlichen Teil des gesamten Reingewinns vorweggenommen.

Die technische Leitung.

Nach dem Rückkauf der Eisenbahn wurde als Grundsatz proklamiert, daß der Bau nicht allein mit chinesischem Gelde, sondern auch unter chinesischer Leitung ausgeführt werden sollte. Damals stand die jungchinesische Bewegung in ihrer höchsten Blüte. Einerseits glaubte man, der aufgedrungenen fremden Lehrmeister nicht mehr zu bedürfen, andererseits hatte man auch genug an den bisherigen, mit den Amerikanern gemachten Erfahrungen. Bezeichnend dafür, daß diese Gedanken auch in hohen, amtlichen Kreisen spukten, war, daß das Handelsministerium im Frühjahr 1906 ein Rundschreiben an sämtliche Provinzen schickte, in dem diesen anempfohlen wurde, bei der Anstellung fremder Ingenieure mit der größten Vorsicht vorzugehen. Es würde sonst dazu kommen, daß diese ihre Befugnisse benutzen würden, um „Faullenzer“ und „Abenteurer“ als unnütze Gehaltsempfänger anzustellen.

In Canton beabsichtigte man, den Bau der Eisenbahn ausschließlich Chinesen anzuvertrauen. Es half nichts, daß Chang chih tung darauf hinwies, daß die chinesischen Ingenieure, wenn sie auch die besten ausländischen Schulen mit den glänzendsten Erfolgen besucht hätten, doch noch nicht reif seien, selbständig große Unternehmungen durchzuführen, da sie noch nicht über die genügende Erfahrung und Umsicht verfügten. Man wollte davon nichts wissen und ging auf die Suche nach geeigneten chinesischen Kräften. Da jedoch diese Bemühungen erfolglos blieben, gelang es den Gemäßigten, die von Anfang an für die Anstellung Fremder gewesen waren, mit ihrer Ansicht durchzudringen. Man überlegte ernstlich, welcher Nation wohl der Vorzug zu geben sei. Gerade war die Peking-Hankowbahn eingeweiht worden, und die chinesischen Zeitungen berichteten viel von der erstaunlichen Geschicklichkeit der Erbauer, der belgischen Ingenieure. Man machte sich deshalb mit dem Gedanken vertraut, auch die Canton-Hankow-Eisenbahn von den Belgiern

*image
not
available*

legte sich Ts'ên selbst ins Mittel. Ihm war der Gedanke, nur Chinesen anzustellen, von jeher der sympatischste gewesen, und seinen Bemühungen gelang es, einen geeigneten chinesischen Ingenieur zu finden. Bei seiner Ankunft in Hongkong wurde dieser von einer Abordnung der Gesellschaft feierlichst begrüßt. Am 21. Juli 1906 traf er in Canton ein. Die Zeitungen jubelten. Der Oberingenieur war da; jetzt konnte endlich das große Werk beginnen, das die ganze Welt in eitel Bewunderung für die Cantonesen versetzen sollte. Doch erhielt die öffentliche Meinung einen empfindlichen Nasenstüber, als der Oberingenieur sofort bei Antritt seiner Stellung erklärte, daß er bei der Unzulänglichkeit der chinesischen Ingenieure die Arbeit nicht ohne die Hilfe fremder Kräfte ausführen könne. Man mußte also in den sauren Apfel beißen und schickte an die chinesischen Gesandten der Länder, die in Kwantung im höchsten Ansehen stehen, Amerika, Japan und England, Telegramme mit der Bitte, sich an den dortigen Universitäten nach geeigneten Leuten umzusehen. Die Antworten lauteten jedoch wenig befriedigend. Von allen drei Ländern hieß es, Bewerber seien zwar mehr als genügend vorhanden, doch sei kein erstklassiger Ingenieur bereit, unter einem Chinesen zu arbeiten.

Erstarken der Opposition.

Diejenigen Aktionäre, die nicht an dem oben geschilderten Intriguen-spiel der verschiedenen Parteien beteiligt waren, waren der ewigen Zänke-reien müde geworden. Sie wünschten Ordnung in die Gesellschaft gebracht und dadurch ihre Einnahmen gesichert zu sehen. Nach den gemachten Erfahrungen hatten sie zu der kaufmännischen Verwaltung kein Vertrauen mehr. Sie regten daher die Ernennung Chang pi shih's, des Minendirektors der Amoy-Cantonbahn¹⁾ zum amtlichen Superintendenten der Gesellschaft an. Diesen Wunsch wußte Ts'ên jedoch im Keime zu ersticken. Er hatte sich selbst für die Sicherstellung der kaufmännischen Verwaltung verbürgt und wollte sein Versprechen, sie zu schützen, unbedingt halten.

Gegen Ende Juli 1907 traf die Nachricht von Ts'êns Versetzung nach Yünnan und Chou fus Ernennung zum Generalgouverneur der beiden Kwang-Provinzen in Canton ein. Diese Nachricht wirkte wie ein Donner-schlag. Die Gentry hatte gesiegt; denn es war klar, daß sie mit Hilfe der chinesischen Mandarine in Peking an der Entfernung Ts'êns, des mächtigen Hortes der Kaufmannschaft, gearbeitet hatte, um freie Hand

¹⁾ Der Bau einer Bahn von Canton über Whampoa, Tungkun, Ch'aochou nach Amoy war der Lieblingsplan Ts'ên's.

*image
not
available*

erschüttert; um ihn zu vernichten, ging man zum Sturm vor. Der Kampf schien ein leichter zu werden, denn die Gesellschaft hatte sich wenig Freunde gemacht. Die Übergriffe der leitenden Personen hatten manchen Widerspruch hervorgerufen, und Zweifel an den ehrlichen Absichten der Gilden- und Vereinsvertreter waren allgemein. Was war aus den ersten Einzahlungen geworden? Niemand wußte es, denn die Berechnungsberichte der Revisoren gaben darüber wenig Anklärung. Zumal die kleinen Aktionäre waren erbittert, denn den mächtigen Gilden gegenüber fühlten sie sich hilflos. Um die Kräfte zu sammeln, wurde deshalb eine Vereinigung unter dem Namen „Versammlung der Aktionäre“ gegründet. Es wurde viel in ihr von Gerechtigkeit und Wahrung des Stimmrechts geredet. Gegen die Übergriffe der Gesellschaftsleiter sollte Front gemacht und reine Auskehr gehalten werden. In der Versammlung kenne man nicht Kaufleute, nicht Gentry, sondern nur Aktionäre. Die Klage jedes Aktionärs solle in ihr gehört werden, und jedem solle sein Recht widerfahren. Das waren Bestrebungen, die alle außerhalb des Parteikampfes Stehenden für sich gewannen, und der Zustrom zu der Versammlung war groß. Es schien, als ob eine neue Macht entstanden wäre, die sich wie ein Keil zwischen die streitenden Parteien schieben würde.

Doch in Wirklichkeit war die „Versammlung der Aktionäre“ von der Gentry ins Leben gerufen worden. Diese hatte ihre Verbündeten, die drei Hongkonger Zeichnungsstellen, wieder ins Vordertreffen geschickt und durch sie die ursprünglich in „Hongkong begründete Vereinigung der Aktionäre“ nach Canton verlegen lassen. Nur hatte man, um über den Charakter und den Zweck hinwegzutäuschen, den neuen Namen geschaffen. Woher der Wind wehte, zeigte sich einige Tage nach der Begründung, als man Chên kang yu, den Hauptschreiber unter den Hongkongern, seines „bewiesenen Gerechtigkeitssinns“ wegen zum Präsidenten der Versammlung wählte.

Die Gentry hatte die Zeitungen, die zu Ts'ên's Zeiten stets Partei für die Kaufmannschaft ergriffen hatten, auf ihre Seite zu bringen gewußt, und bald hörte man nur noch Schlechtes von der Gesellschaft. Die Anklagen prasselten förmlich auf das Direktorium hernieder. Zunächst begann man mit Chêng kuan ying. Der schwerste Vorwurf, der gegen ihn erhoben wurde, war, daß er durch seine Unterwürfigkeit Ts'ên gegenüber die Gesellschaft in ein abhängiges Verhältnis zu der Regierung gebracht habe, was gegen den Grundsatz der kaufmännischen Verwaltung verstoße. Er habe ferner bei der Wahl des Aufsichtsrats seinen eigenen Kreaturen mit ungesetzlichen Mitteln zur Wahl verholfen. Er habe unnötig große Ausgaben gemacht, so z. B. 17 Eisenbahnwagen von einer amerikanischen Firma gekauft, obgleich sie durch eine chinesische Firma viel billiger zu

entkräften könne. Sämtliche Zeitungen waren ins feindliche Lager abgeschwenkt, mit Ausnahme der Organe des Handelsvereins und der 72 Gilden, und diesen fehlte es an Raum, Beschuldigung für Beschuldigung genau zu widerlegen. Es wurde deshalb in Aussicht genommen, für diesen Zweck eine besondere Eisenbahnzeitung zu gründen und diese den Aktionären unentgeltlich zuzusenden. Gegen den Plan wurde jedoch später eine so wütende Opposition gemacht, daß man ihn fallen lassen mußte. Doch beschloß man, die Aktionäre in Anschlägen und Flugblättern über den wahren Charakter der „Versammlung der Aktionäre“ aufzuklären, daß nämlich die Begründung jener Vereinigung nur ein neues Manöver der Gentry sei, die Leitung des Unternehmens an sich zu reißen.

Die Zeitungen führten in dem Bestreben, die Aktionäre für oder gegen die Gesellschaft zu gewinnen, förmliche Schlachten. Will man den Organen der Gentry glauben, so standen alle Aktionäre hinter ihr; doch den Blättern der Kaufmannschaft zufolge verurteilte jedermann das rücksichtslose Vorgehen der Gentry.

Am 20. November berichteten die Zeitungen, daß Chou fu sich entschlossen habe, zur Regelung der Eisenbahnangelegenheit und zur Untersuchung der gegen die Gesellschaft erhobenen schweren Anklagen ein Eisenbahnamt zu gründen. Zum Präsidenten dieses Amtes sei der Provinzialschatzmeister und zum Vizepräsidenten der Taotai Shên t'ung ernannt worden. Gleichzeitig hieß es, daß die „Versammlung der Aktionäre“ den Vizekönig um Errichtung eines solchen Amtes gebeten habe. Die drohende Untersuchung stand also nahe bevor. Die Zeitungen triumphierten, und die Leiter der Gesellschaft bezeichneten das Vorgehen der Regierung als eine Verletzung des Grundsatzes der kaufmännischen Verwaltung. Groß war die Furcht der Gildenvertreter. Anlässlich der oben gedachten Interpellation hatten in der Zwischenzeit verschiedene Beratungen stattgefunden, ob dem Direktor Lo, der nach Abdankung seiner Kollegen Hsü und Huang tatsächlich allein die Kasse verwaltete, auch fernerhin die Geschäftsführung derselben allein überlassen werden sollte. Man hatte darauf Lo sein Vertrauen ausgesprochen und erklärt, mit ihm zusammen die Verantwortung für die Richtigkeit der Kassenbestände übernehmen zu wollen. Diesen Beschluß hatten alle Gilden- und Vereinsvertreter mit Namensunterschrift und Aufdrücken ihrer Korporationssiegel bestätigt. Erst dann wurde ein Brief Chou fu's verlesen, in dem die Gründung des Eisenbahnamts und eine strenge Untersuchung der Kassenbestände angekündigt wurden. Jetzt hätte natürlich mancher Gildenvertreter gern den Rückzug angetreten, aber nun gab es kein Zurück mehr.

Vor allen Dingen mußte der Generaldirektor Chêng kuan ying von

*image
not
available*

kapital in Hongkonger Banken angelegt werden solle. Die Hongkonger wollten, so sagte man, auf diese Weise die Führung der Kassengeschäfte an sich reißen, um so einen maßgebenden Einfluß auf die Verwaltung zu gewinnen. Dagegen machte die Opposition geltend, daß die Hongkonger sehr wohl noch Aktionäre seien, da das Ministerium ihnen Recht gegeben und dadurch seine frühere Entscheidung widerrufen habe. Außerdem sei es höchst gleichgültig, ob sie Aktionäre seien oder nicht, sie seien die erwählten Vertrauensleute der Aktionäre, und als solche könne ihnen das Recht, die Untersuchung zu führen, nicht abgesprochen werden. Ansicht stand gegen Ansicht, und eine Einigung fiel schwer. Im übrigen lag beiden Parteien auch wenig daran, in der Frage einig zu werden, vor allem nicht der Gesellschaft, der durch die Wahl der Hongkonger ein willkommener Grund zum Widerstand gegen die drohende Untersuchung gegeben wurde.

Die einzige Frage war, wie sich die Regierung zu der Angelegenheit stellen würde. Unter Ts'ên hätte die Gentry nicht gewagt, sich auf so fragliche Behauptungen zu stützen. Doch unter Chou fu wehte ein anderer Wind. Vor allem waren auch in Peking Veränderungen von größter Bedeutung für die streitenden Parteien vor sich gegangen. Nach der Rückkehr der ins Ausland geschickten hohen Beamten hatte die chinesische Regierung wesentliche Neuerungen eingeführt. Die Namen und Befugnisse der Behörden wurden geändert und neue Ministerien geschaffen. Das Handelsministerium wurde in ein Ministerium für Ackerbau, Industrie und Handel umgewandelt. Die Eisenbahnen wurden ihm nur noch in ihren kaufmännischen Angelegenheiten unterstellt, in allen übrigen Fragen jedoch dem neu eingerichteten Verkehrsministerium; und dessen Vizepräsident war T'ang chao i geworden! Während das Handelsministerium in den Cantoner Eisenbahnstreitigkeiten immer die Partei der Kaufmannschaft ergriffen hatte, war zu erwarten, daß sich das unter der neuen Leitung ändern würde. Wenn die Gesellschaft also schon nicht auf die Unparteilichkeit Chou fu's rechnen konnte, so mußte sie auf direkte Parteilichkeit des Verkehrsministeriums gefaßt sein.

Um ein Gegengewicht gegen die „Versammlung der Aktionäre“ zu schaffen, wurde ein „Bund der Aktionäre“ gegründet, der aber auf Befehl des Eisenbahnnamts sofort wieder aufgelöst werden mußte. Flugblätter wurden verteilt, in denen die Aktionäre vor den Anschlägen der „heißhungrigen“ Gentry gewarnt wurden, doch wurde deren Verbreitung von der Regierung unterdrückt. So wurde der Gesellschaft fast jede Möglichkeit genommen, sich mit ihren Aktionären in Verbindung zu setzen. Die Leiter und Gründer, d. h. die Vertreter der Gilden und Vereine, waren auf sich allein angewiesen. Jetzt ließ man die Maske fallen und nahm

da die Gesellschaft nachzugeben gesonnen scheine. Als Shên mit einem militärischen Aufgebot an der Geschäftsstelle eintraf, wurde er von den Direktoren Lo und Chou sehr freundlich empfangen, und Lo zeigte sich auf Zureden auch bereit, die Scheine auszuliefern. Man hatte gerade 7 Scheine in Empfang genommen, als sich, wie die Zeitungen behaupteten, auf ein Zeichen Los auf der Straße ein großes Schreien und Lärmen erhob. Auf eine Handbewegung Los legte sich der Lärm aber. Man wollte Shên offenbar durch diese Demonstration einschüchtern. Shên war sehr aufgebracht, er weigerte sich, mit Lo weiter zu verhandeln, und fragte nach dem Generaldirektor Chêng. Zur allgemeinen Überraschung trat dieser dann wie auf ein gefallenes Stichwort aus dem Nebenzimmer herein. Chêng stammelte Entschuldigungen, machte Verbeugungen, doch ließ man ihn nicht zu Worte kommen, so daß Lo und Chou ihn aus dem Zimmer herausdrängten, um einigermaßen wieder Ruhe herzustellen. Dann bemühten sie sich, Shên zu besänftigen, und baten ihn, sich an einem anderen Tage von neuem zur Geschäftsstelle zu bemühen. Das war Shên denn doch zu arg. Unter Drohungen verließ er die Geschäftsräume. Draußen wurde er von einem wüsten Gejohle der bezahlten Radaumacher empfangen, und es war ein Glück für ihn, daß er Soldaten bei sich hatte. Auf dem Amte angekommen, setzte Shên sofort ein Schreiben an Direktor Lo auf, in dem er diesem in sehr energischen Worten befahl, die Depotscheine auszuliefern und zu berichten, wer die Radaumacher gewesen seien und was die Gesellschaft mit der Heraufbeschwörung solcher Szenen beabsichtigt habe. Am 24. November 1906 fanden sich der Oberingenieur Kuang und die Direktoren Lo und Chou auf dem Amt ein. Kuang soll Shên zum Befremden der übrigen Anwesenden zu einer heimlichen Besprechung bei Seite gezogen haben (!!!). Nach Beendigung dieser zeigte sich Shên sehr freundlich, und auf nochmaliges, gütliches Drängen erklärte sich Lo dann schriftlich bereit, die Scheine dem Amt am 25. November 1906 auszuliefern. Dieses geschah. Die Untersuchung verlief ohne weitere Zwischenfälle und war schon am 26. November 1906 nachmittags beendet. Das Verzeichnis der angelegten Kapitalien war für richtig befunden worden. Eine andere Frage war es, ob die vorgelegten Depotscheine echt waren. Es fand also noch eine Untersuchung in den Banken und Pfandhäusern statt. Hierzu ist zu bemerken, daß nur die Untersuchung in den Hongkonger und Macaoer Banken ein verlässliches Ergebnis herbeiführen konnte, da die Cantoner Geschäfte fast alle zu der Partei der Gesellschaftsleiter gehörten und auch in China eine Hand die andere zu waschen pflegt. Doch schien das Eisenbahnamt mit dem Ergebnis zufrieden zu sein. Wenigstens machte Shên anfangs Dezember bekannt, daß schon die Belege für mehr als 4 Millionen Taels geprüft

*image
not
available*

gelten läßt, gibt ihnen das kein Recht, sich nach Konstituierung der Gesellschaft in deren Geschäfte einzumischen.“

Man kam nun auf einen anderen Ausweg. Die Gesellschaft teilte dem Vizekönig und dem Ministerium mit, daß sie beabsichtige, zum 20. Januar des folgenden Jahres eine Generalversammlung sämtlicher Aktionäre einzuberufen. In dieser Versammlung sollten folgende Punkte zur Abstimmung gebracht werden:

1. Sollen die Gilden und Wohlfahrtsvereine die Verantwortung für die Eisenbahnangelegenheit tragen oder die „Versammlung der Aktionäre“?
2. Sollen die Hongkonger wieder in die Gesellschaft aufgenommen werden?
3. Soll das Gesellschaftskapital in Hongkonger Banken angelegt werden?
4. Wer soll für Chêng und Huang Generaldirektor werden?

Die von den Gilden vorgeschlagene Lösung der Streitfrage war gewiß die beste. Trotzdem verbot die Regierung die Versammlung unter dem Vorwande, daß die Untersuchung der gegen die Gesellschaft erhobenen Beschuldigungen noch nicht beendet sei. Die Gilden beschlossen nunmehr, sich zum ernstlichen Widerstand zu rüsten. Eine zweite Geheimversammlung aller kaufmännischen und wohltätigen Vereine wurde abgehalten. Was tatsächlich von ihr beschlossen wurde, ist bis heute noch nicht bekannt geworden. Die Gentry zerbrach sich vergeblich den Kopf, was der Gegner nunmehr wohl im Schilde habe. Da brachte die Zeitung Kuo shih pao einen Aufsehen erregenden Artikel über die angeblichen Beschlüsse der geheimen Versammlung. Es sei beschlossen worden, abermals gegen die Wiederaufnahme der 3 Hongkonger Einspruch zu erheben. Man habe 10 Bevollmächtigte gewählt, um durch sie eine Protesterklärung an Chou fu, den Provinzialschulinspektor, den Provinzialschatzmeister und den Tartarengeneral, also an die Spitzen der Behörden, einreichen zu lassen. Werde jemand dieser Kundgebung wegen verhaftet, so solle ihm von seiner Gilde ein monatliches Schmerzensgeld von 60 \$ gezahlt werden. Ferner sei von einem gewissen Liu tzu liang folgender Antrag eingebracht worden: Wie die amerikanischen Waren boykottiert worden seien, so solle der Boykott gegen alle verleumderischen Zeitungen verhängt werden. Diese seien von der „Versammlung der Aktionäre“ mit Bargeld und Versprechungen bestochen worden und deshalb ins feindliche Lager abgeschwenkt. Ferner solle gegen die ebenfalls bestochene Zentralregierung Front gemacht werden. Pei Tzu wang, der Präsident des Ministeriums für Ackerbau, Industrie und Handel, und der Kaiserliche

*image
not
available*

unter Benutzung eines falschen Namens gelungen sei, sich in die Versammlung einzuschleichen, und daß er die Beschlüsse während der Verhandlung niedergeschrieben habe. Der Namhoi ließ ihn darauf einen beliebigen Text auf cantonesisch diktieren, doch zeigte es sich, daß er nicht im Stande war, einen vernünftigen Satz nachzuschreiben. Der Namhoi führte darauf folgendes aus: Auf der vom Kwang chi-Wohlfahrtsverein eingereichten Liste der Teilnehmer der Versammlung sei der Name des angeblichen Antragstellers Liu nicht genannt. Der Einsender des Artikels habe sich als Beweis dafür, daß er tatsächlich an jener Versammlung teilgenommen habe, darauf berufen, daß der von ihm angegebene falsche Name auf jener Liste genannt sei. Er habe dadurch anerkannt, daß die Liste echt sei, und müsse also auch zugeben, daß Liu, da er nicht auf ihr erwähnt werde, nicht an jener Versammlung teilgenommen, also auch jene Anträge nicht habe stellen können. Gleichwohl wurde die Verhaftung aufrecht erhalten, wogegen der Einsender des Artikels auf Antrag der Gentry freigelassen wurde.

Damit begingen die Behörden einen Fehler. Wenn der vermeintliche Antragsteller auch nur eine unbedeutende Persönlichkeit war, so war er doch für die Sache der Gilden verhaftet, und es war anzunehmen, daß diese ihn um jeden Preis verteidigen würden. Der Jahreswechsel mit seinen geschäftlichen Nöten stand bevor, die Lage war Besorgnis erregend, und die Regierung durfte den Bogen nicht überspannen. Schon hatten die Gilden mit dem von den Behörden so gefürchteten Generalstreik gedroht; die neue, ungerechte Behandlung mußte ihre Erbitterung steigern. Die Folgen zeigten sich bald. Die Gilden erklärten, daß, wenn der Verhaftete nicht freigelassen, die Ausweisung der Hongkonger nicht noch einmal bestätigt und ihnen nicht Erlaubnis zur Einberufung einer Generalversammlung der Aktionäre gegeben werde, zu Neujahr der Generalstreik erklärt werden solle.

Die Lage war drohend, noch drohender als im vergangenen Jahr. Damals hatte es sich um Gegensätze zwischen der Regierung einerseits und Kaufmannschaft und Gentry andererseits gehandelt, und es war von vornherein anzunehmen gewesen, daß erstere dem allgemeinen Widerstand gegenüber nachgeben würde. In diesem Jahr waren indessen beide Parteien gleich stark; die Gegensätze hatten sich so zugespitzt, daß ein Bruch unvermeidlich schien. Chou fu ist aber nicht der Mann, um solchen Eventualitäten die Spitze zu bieten. Außerdem konnte er nicht mehr auf die Hilfe seines Freundes T'ang shao i rechnen, der beim Kaiser in Ungnade gefallen war. Ein Zensor hatte diesen des Verkaufs amtlicher Stellen an seine Freunde und Landsleute beschuldigt und behauptet, daß das Verkehrsministerium im Volksmunde nur noch als „Cantoner Klub“

*image
not
available*

Versammlung der Aktionäre sollten jede drei Aktionäre — das heißt, die letztere wahrscheinlich die drei Hongkonger — nach Hongkong entsenden. Diese sollten gemeinsam alle die Depotscheine unterzeichnen, auf denen die Kapitalien nicht als Eisenbahngeld bezeichnet seien. Dadurch würden diese zu Eisenbahnkapitalien werden. Der Plan war durchsichtig; die Gilden widersetzten sich. Shên schickte grobe Briefe und drohte. Gleichzeitig ließ er die Gesellschaft durch Mittelspersonen wissen, daß er es nicht so böse meine. Die Gesellschaftsleitung verstand den Wink, und in einer persönlichen Aussprache wurde abermals die Freundschaft befestigt! Man einigte sich dahin, daß nur die Gesellschaft drei Aktionäre entsenden solle. Das Amt gab also endgültig die Sache der Opposition auf. Den gefaßten Beschluß wußte die Leitung am folgenden Tage in einer Versammlung der Gildenvertreter durchzusetzen, obwohl die Mehrheit anfänglich dagegen war. Auch nach der Beschlußfassung war man noch nicht so recht zufrieden; man befürchtete, daß heimlich auch die drei Hongkonger unterzeichnen würden und munkelte, daß die Gesellschaftsleitung ein doppeltes Spiel treibe.

Am 27. Januar fand eine Sitzung der Versammlung der Aktionäre statt. Daß es sich um Fragen von besonderer Wichtigkeit handeln würde, bewies die Anwesenheit der Hauptschreier. Ch'ên kêng yu führte selbst den Vorsitz. Er, der früher der erbittertsten Opposition das Wort geredet hatte, mahnte jetzt zur Geduld. Unter Aufrechterhaltung des grundsätzlichen Standpunktes solle man doch Entgegenkommen zeigen. Das war die neue Parole, die er ausgab. Es war klar, die Gentry hatte die von ihr vorgeschobenen Kampfahne verloren.

Das war das Ende der Komödie. Die Gesellschaftsleitung war nicht nur mit heiler Haut davongekommen, sondern hatte einen glänzenden Sieg erfochten. Nach dem Vorgefallenen berührt es wie ein schlechter Witz, daß den Wohlfahrtsvereinen ihres guten Rufes halber von der Regierung noch die Ausgabe von Schuldscheinen für die Canton-Kowloon-Bahn angeboten wurde.

Schluß.

Und die Folgen der ewigen Zänkereien? Die Gesellschaft hat sich vor aller Welt lächerlich gemacht. Die Aktionäre hoffen zwar noch auf Gewinn, wenn auch nicht heute, so doch morgen. Auf jeden Fall sagen sie, kann die Regierung nicht zulassen, daß das Unternehmen erfolglos endet. Mancher indessen hätte jetzt lieber sein schönes Geld wieder, um sich an lohnenderen und schneller zahlenden Unternehmungen beteiligen zu können. Eine Börse gibt es in China noch nicht. Doch hat sich ein

*image
not
available*

Eisenbahnfachschulen, insbesondere in der Schweiz.

Von

Regierungsrat Dr. v. Ritter in Bern.

Die immer zunehmenden Anforderungen, die infolge der Fortschritte des Eisenbahnwesens an die Leistungen der Eisenbahnbeamten gestellt werden, haben in der letzten Zeit die Aufmerksamkeit der höheren Eisenbahnbehörden in steigendem Maße auf die Frage der Ausbildung der Beamten und der Heranziehung eines tüchtigen Beamtennachwuchses gelenkt. Bei der höheren Beamtenlaufbahn, für die in der Regel akademische Vorbildung oder aber außergewöhnliche Leistungen im Dienste gefordert werden, kann trotz mancher verbesserungsfähiger Verhältnisse die Notwendigkeit einer alsbaldigen durchgreifenden Reform als minder dringend angesehen werden, ebenso bei der unteren Beamtenlaufbahn, wo der Schwerpunkt auf einfacheren und mehr praktischen Betätigungen ruht. Am dringendsten und zugleich schwierigsten ist die Ausbildungsfrage bei den mittleren Eisenbahnbeamten. Ihre Tätigkeit ist in den letzten Jahren durch die Steigerung des Verkehrs, durch die Neuerungen auf dem Gebiete der Technik, durch den Ausbau des Tarifwesens, insbesondere in den internationalen Verkehren, und durch die immer vielseitigere Gestaltung des Eisenbahnwesens überhaupt ungemein erschwert worden. Und wo man von dem — gewiß zu billigenden — Gesichtspunkt ausgeht, daß jeder mittlere Beamte möglichst auf allen Gebieten des Dienstes sattelfest sein soll, damit die Schaffung einseitiger Spezialisten vermieden und der Verwaltung die Möglichkeit gegeben werde, über das Personal besser zu verfügen, und deshalb auf eine möglichst gemeinsame Ausbildung aller mittleren nichttechnischen Beamten Wert legt, sind die Anforderungen, die an den Einzelnen gestellt werden und gestellt werden müssen, sehr groß. Das legt die Frage nahe, ob den jungen Leuten, die die Absicht haben, sich dem mittleren Eisenbahndienst zu widmen, nicht Gelegenheit gegeben werden sollte, schon in jungen Jahren, vor dem Eintritt in die Verwaltung, sich eine Bildung anzueignen, die auf ihren späteren Beruf besonders zugeschnitten ist.

von den Schulleitungen herausgegebenen Berichten und auf persönlichen Wahrnehmungen des Verfassers beruhen.

Österreich selbst besitzt in der schon erwähnten Provisorischen Eisenbahnfachschule in Linz eine Anstalt, die im Jahre 1899 als Teil der Linzer Handelsakademie gegründet wurde, damit dort Erfahrungen über die damals schon schwebenden Fragen des Fachbildungswesens gesammelt würden. Seit jener Zeit besteht die Schule trotz ihres provisorischen Charakters unter finanzieller Unterstützung¹⁾ des Eisenbahnministeriums fort²⁾ mit dem Lehrziel,

auf Grund einer allgemeinen wissenschaftlichen Bildung die sittliche Veredlung der Schüler sowie eine umfassende Fachbildung für den mittleren Eisenbahndienst zu erreichen.*

Das Eisenbahnministerium ist mit den in Linz gemachten Erfahrungen nicht recht zufrieden. Die Brauchbarkeit der aus der Schule hervorgegangenen Beamten hat seinen Erwartungen nicht entsprochen, was auf die geringe Qualität des in die Schule eintretenden Schülermaterials zurückgeführt wird. Das Eisenbahnministerium sieht in den Ergebnissen dieses bald zehnjährigen Versuchs den Beweis, daß,

solange nicht durch eine systematische Regelung des Eisenbahnfachbildungswesens und durch dessen organische Eingliederung in das Anstellungswesen der Eisenbahnen die notwendigen Prämissen für eine gedeihliche Funktionierung solcher fachlicher Unterrichtsanstalten geschaffen wird, es unzweckmäßig und unrichtig erscheint, mit der Errichtung derselben vorzugehen.

In Ungarn wurde schon im Jahre 1872 bei der Handelsschule in Budapest ein Eisenbahnkursus eingerichtet, der mit Staatsunterstützung 13 Jahre lang ohne nennenswerten Erfolg weitergeführt wurde und im Jahre 1885 einging. Der Mißerfolg dieser Einrichtung wurde hauptsächlich dem Umstand zugeschrieben, daß den abgehenden Schülern keine Gewähr für wirkliche Anstellung im Eisenbahndienst gegeben wurde.

Deshalb entschloß sich die Regierung, es mit einem anderen System zu versuchen. Es wurde im Jahre 1887 im Einverständnis mit den ungarischen Eisenbahnverwaltungen in Budapest eine besondere Eisenbahnschule gegründet, deren Einrichtungen und Ziele eingehendere Beachtung verdienen, weil bei ihr wohl am schärfsten der Charakter einer Staatsanstalt zum Ausdruck kommt. Sie ist allen ungarischen Bahnverwaltungen gemeinsam, dem Handelsministerium unmittelbar unter-

1) Vergl. Archiv für Eisenbahnwesen 1908 S. 441.

2) Nach den neuesten Zeitungsnachrichten ist das Öffentlichkeitsrecht dieser Schule bis zum Ende des Schuljahrs 1909/1910 verlängert worden.

*image
not
available*

der Ingenieure der Verkehrswege — 1823 gegründet — und die Kaiserliche Ingenieurschule in Moskau — 1896 gegründet — sind höhere, technische Lehranstalten, und die 32 technischen Eisenbahnschulen, die seit 1867 von den einzelnen Bahnverwaltungen gegründet und durch Gesetz vom 7. Juni 1886 verstaatlicht und dem Ministerium der Verkehrswege unterstellt worden sind, haben nur die Heranbildung des unteren, technischen Personals (Mechaniker, Lokomotivführer usw.) im Auge. Für den mittleren Eisenbahndienst herrscht noch der Grundsatz der Ausbildung im und durch den Dienst. Die leitenden Eisenbahnkreise streben jedoch die Gründung von Fachschulen für den mittleren Eisenbahndienst an.

Zu erwähnen ist ferner noch die in Altenberg (Sachsen) am 1. Januar 1890 ins Leben gerufene Vorschule für Eisenbahnbeamte, eine Privatanstalt, die unter Aufsicht der Generaldirektion der Staatseisenbahnen als Vertreterin des Finanzministeriums steht. Diese Schule gibt in drei Jahrgängen ihren Schülern diejenige wissenschaftliche Ausbildung, die sie für den mittleren, nicht-technischen Eisenbahndienst befähigen soll. Dem Lehrplan gemäß sollen die Kurse auch zur Vorbereitung für den Post- und sonstigen Bureaudienst dienen. Der Unterricht umfaßt dieselben Fächer, die auf den Realschulen gelehrt werden, und daneben Spezialkurse für das Verkehrswesen. Aufnahmefähig sind junge Leute von 14 bis 23 Jahren; mit der Anstalt ist ein Internat verbunden, in dem die Zöglinge sämtlich untergebracht werden. Das Schulgeld nebst voller Pension beträgt jährlich 560 M. Nach erfolgreicher Beendigung der drei Jahreskurse werden die Schüler entweder ohne weitere Prüfung als Diätare in den Königlich sächsischen Eisenbahndienst übernommen, oder es vermittelt ihnen die Anstalt eine anderweitige, ihren Kenntnissen entsprechende Stellung. Soweit hier bekannt ist, sind alle ehemaligen Zöglinge der Anstalt im Eisenbahn- oder Postdienst untergekommen.

Sehr gute Erfahrungen hat auch die im Jahre 1880 von der rumänischen Regierung gegründete Eisenbahnschule in Bukarest gemacht. Sie war (nach den letzten hier bekannten Zahlen) von 50 Schülern besucht, bei einem Lehrkörper von 7 Professoren. Der Unterricht, der anscheinend in der Form von Vorlesungen erteilt wird, dauert 9 Monate und umfaßt folgende Fächer:

Verkehrsdienst, kommerziellen Dienst, Telegraphie, allgemeinen Dienst, Buchhaltung, Tarifwesen und Eisenbahngeographie.

Für Schüler mit besserer Vorbildung — Reifezeugnis einer Mittelschule — werden daneben besondere Vorlesungen gehalten über Lehrstoffe, die zwar nicht mit den Verrichtungen des Eisenbahndienstes unmittelbar zusammenhängen, aber den Anwärtern für spätere höhere

Schüleren diese wichtige Fähigkeit auf wissenschaftliche Weise im Einzelunterrichte erlernen sollen.

Wie können jetzt in der Schule, die auf dem Gebiete der Fortbildung des Lehrers vorzugehen ist und deshalb hier etwas näher betrachtet werden soll, die Fortbildung im Einzelunterrichte geübt werden? In der Fortbildung geht es nicht um die Fortbildung des Lehrers, sondern um die Fortbildung des Schülers. Die Fortbildung des Lehrers ist eine Sache der Fortbildung des Lehrers, die Fortbildung des Schülers ist eine Sache der Fortbildung des Schülers. Die Fortbildung des Lehrers ist eine Sache der Fortbildung des Lehrers, die Fortbildung des Schülers ist eine Sache der Fortbildung des Schülers. Die Fortbildung des Lehrers ist eine Sache der Fortbildung des Lehrers, die Fortbildung des Schülers ist eine Sache der Fortbildung des Schülers.

Es ist also in der ersten Klasse des Einzelunterrichts notwendig, die Fortbildung des Schülers zu fördern und zu unterstützen.

1. die allgemeine Fortbildung des Schülers,
2. die auf den Einzelunterricht bezogene Fortbildung des Schülers.

Die Fortbildung des Schülers ist eine Sache der Fortbildung des Schülers.

- der Fortbildung des Schülers in der Schule,
- der Fortbildung des Schülers in der Fortbildung.

Es ist also, wie schon gesagt wurde, die Fortbildung des Schülers (allgemein) eine Sache der Fortbildung des Schülers, die Fortbildung des Schülers (speziell) eine Sache der Fortbildung des Schülers. Die Fortbildung des Schülers ist eine Sache der Fortbildung des Schülers, die Fortbildung des Schülers ist eine Sache der Fortbildung des Schülers. Die Fortbildung des Schülers ist eine Sache der Fortbildung des Schülers, die Fortbildung des Schülers ist eine Sache der Fortbildung des Schülers.

Die Fortbildung des Schülers ist eine Sache der Fortbildung des Schülers, die Fortbildung des Schülers ist eine Sache der Fortbildung des Schülers.

müssen und ihre Erfahrungen einander zugänglich gemacht haben. In allen wichtigsten Punkten finden sich große Ähnlichkeiten oder völlige Übereinstimmung. Es wird daher genügen, eine dieser Schulen näher ins Auge zu fassen, um sich ein Bild von den Zielen und Einrichtungen auch der übrigen machen zu können.

Wir wählen für unsere Betrachtung die Eisenbahnschule in Biel, als die älteste. Nach ihrem Programm bezweckt sie die theoretische und praktische Vorbildung der nachstehenden Beamtenklassen:

1. der Stationsbeamten (Wagenkontrolleure, Güterschaffner, Telegraphisten, Einnehmer, Gepäckabfertigungs-, Güterabfertigungs-, Bahnhofs- und Bureaugehilfen, Kassenbeamten, Gepäck- und Gütervorsteher, Bahnhofsvorsteher usw.);
2. der Zugbeamten (Schaffner, Zugführer);
3. der Anwärter für die verschiedenen Abteilungen des Zentralsdienstes (des kommerziellen Dienstes, der Betriebskontrolle, des Reklamationsdienstes usw.).

Das Ziel, tüchtiges mittleres Eisenbahnpersonal heranzubilden, soll durch eine Erweiterung der allgemeinen Bildung und durch Unterweisung in den eigentlichen Eisenbahnfächern erreicht werden. Jeder Schüler muß den Unterricht in sämtlichen Fächern des Lehrplans durchmachen, einerlei, in welchen Dienstzweig er eintreten will. Die Schulleitung will dadurch erzielen, daß die Schüler bis zuletzt noch in der Lage bleiben, sich um diejenige Stellung zu bewerben, die sich als ihren Anlagen und Neigungen am besten entsprechend erwiesen hat, und ferner, daß der Nachwuchs des Eisenbahnpersonals nicht einseitig gebildet wird, sondern auch einen, gerade in diesem Berufe so wünschenswerten Einblick in die Dienstzweige des vielseitigen Eisenbahnwesens erhält.

Für die Aufnahme in die Anstalt ist Vorbedingung die von einem Bahnarzt bescheinigte völlige körperliche Tauglichkeit für alle Zweige des Eisenbahndienstes, unbescholtener Ruf, ein Mindestalter von 15 Jahren und eine gewisse allgemeine Vorbildung, die in der erfolgreichen Erledigung der Klassen einer Primar- (Volks-) Schule oder zweier Klassen einer Sekundarschule erblickt und durch eine Aufnahmeprüfung festgestellt wird.

Die Dauer der Kurse beträgt zwei Jahre. Es wird darauf geachtet, daß nicht eine zu große Schülerzahl den Unterrichtserfolg gefährdet; deshalb ist zurzeit in Biel jeder Jahrgang in zwei Parallelklassen geschieden. Außer dem Vorsteher wirken an der Schule 6 Haupt- und 4 Hilfslehrer; von den ersteren sind vier frühere verdiente Eisenbahnbeamte.

5. Eisenbahngesetzgebung: Transportreglement, Internationales Übereinkommen, Verschiedene Bundesgesetze;
6. Tarifwesen: Gesetzliche Vorschriften, Normal- und Spezialtarife des Personen-, Gepäck-, Vieh- und Güterverkehrs, Ausnahmetarife, Reklamationen;
7. Dienstkorrespondenz: Praktische Ausführung des üblichen Schriftwechsels auf allen Gebieten des Eisenbahnwesens;
8. Telegraphie. Grundgesetze der magnetischen und elektrischen Erscheinungen, Erläuterung der Apparate, Erlernung des Telegraphendienstes;
9. Praktische Übungen.

Die Schulleitung legt den größten Wert darauf, den Fachunterricht möglichst anschaulich und praktisch zu gestalten. Dazu dient eine bedeutende Sammlung von Modellen, Abbildungen und Karten, die beim Unterricht benutzt werden. Ferner werden wöchentlich mindestens einmal unter der Leitung von Lehrern Besichtigungen der Einrichtungen und Anlagen der Eisenbahn vorgenommen und die praktische Handhabung des Dienstes an Ort und Stelle beobachtet. Diese Anschauungskurse finden in Gruppen von nur 4 Schülern statt, damit jeder Gelegenheit hat, Fragen zu stellen.

Eine weitere Veranschaulichung des Unterrichts wird dadurch erreicht, daß für einzelne technische Fächer, wie Bahnanlagen, Betriebsmittel, Betriebsdienst, Signalwesen, Leitfäden mit Zeichnungen und Skizzen vervielfältigt und den Schülern überlassen worden sind. In gleicher Weise sollen allmählich für den gesamten Spezialunterricht Leitfäden ausgearbeitet und zu einem Handbuch der Eisenbahnschule vereinigt werden, damit von dem zeitraubenden Diktieren ganz abgesehen werden kann.

Die Eisenbahnschule steht unter Aufsicht eines Beamten der Eidgenossenschaft und eines Bevollmächtigten des Schweizerischen Eisenbahnverbandes, die den Unterricht beobachten und die Fühlung zwischen der Schulleitung und der Praxis aufrecht erhalten.

Mit der Eisenbahnschule ist ein Internat nicht verbunden; die Anstalt vermittelt aber den auswärtigen Schülern Unterkunft zu angemessenen Preisen in anständigen Bürgerfamilien; sie übt auch außerhalb des Unterrichts Aufsicht und Disziplinargewalt über die Schüler aus. Sämtliche Schüler sind gegen Unfälle bei einer Versicherungsgesellschaft versichert.

Am Ende jedes Semesters werden den Schülern Zeugnisse ausgestellt; nach erfolgreicher Beendigung des zweiten Jahreskurses erhalten sie ein Abgangszeugnis. Dieses Zeugnis gewährt den Schülern keinen

Während der Anwesenheit der Elternkassen, sollen sich alle durch Anstellung der Schulleiter oder Beauftragten zur Anstellung verpflichtet gewesen. Die neuen Beauftragtenverträge sollten nicht nur von den Beauftragten selbst, sondern auch von den Eltern der betreffenden Pflanzschulen geschlossen werden. Die Eltern sollen sich durch die Anstellung der Beauftragten zur Anstellung der Beauftragten verpflichten, die Eltern der betreffenden Pflanzschulen zu unterstützen.

Der Zweck der Beauftragtenverträge soll durch die Anstellung der Beauftragten sichergestellt werden. Die Eltern sollen durch die Anstellung der Beauftragten zu den Eltern der betreffenden Pflanzschulen zu unterstützen.

Die Anstellung der Beauftragten soll durch die Anstellung der Beauftragten sichergestellt werden. Die Eltern sollen durch die Anstellung der Beauftragten zu den Eltern der betreffenden Pflanzschulen zu unterstützen. Die Eltern sollen sich durch die Anstellung der Beauftragten zur Anstellung der Beauftragten verpflichten, die Eltern der betreffenden Pflanzschulen zu unterstützen.

Die Eltern der betreffenden Pflanzschulen sollen durch die Anstellung der Beauftragten sichergestellt werden. Die Eltern sollen durch die Anstellung der Beauftragten zu den Eltern der betreffenden Pflanzschulen zu unterstützen. Die Eltern sollen sich durch die Anstellung der Beauftragten zur Anstellung der Beauftragten verpflichten, die Eltern der betreffenden Pflanzschulen zu unterstützen.

Der Bundesrat wird eingeladen, die Frage, wie es nach Durchführung der Eisenbahnverstaatlichung mit der Organisation und finanziellen Unterstützung der Anstalten für berufliche Ausbildung des Eisenbahnpersonals zu halten sei und ob nicht die Eisenbahnschulen vom Bunde zu übernehmen seien, neuerdings zu prüfen und darüber Bericht zu erstatten.

Bisher sind jedoch diese Fragen aus dem Stadium der Erwägungen nicht herausgetreten; es wird aber allgemein erwartet, daß der Bund in Ausführung des oben angeführten Art. 44 des Eisenbahn-Rückkaufgesetzes in nicht allzu ferner Zeit die Eisenbahnschulen übernehmen und vielleicht noch andere Schritte zur Ausgestaltung des Eisenbahn-Fachbildungswesens tun wird.

Zu 2 (s. Seite 1375). In den meisten Kantonshauptstädten der Schweiz sind Handelsschulen vorhanden, die ihren Schülern eine für die höhere kaufmännische Laufbahn geeignete Bildung gewähren wollen. Dieser Begriff wird aber im weiteren Sinne verstanden, mit Einschluß des Bureaudienstes bei den Verkehrsanstalten. Um diesem Fache besondere Rechnung zu tragen, haben einzelne der Handelsschulen Kurse für angehende Eisenbahn-, Post- und Zollbeamte eingerichtet. In ihren Einzelheiten unterscheiden sich diese Kurse vielfach von einander, so daß es nicht möglich ist, eine auf alle passende Beschreibung zu geben, wenn man sich nicht in entbehrliche Einzelschilderungen verlieren will. Wir beschränken uns daher auf einige allgemeine Bemerkungen über die Einrichtung dieser Vorbereitungskurse.

Wenn es in einigen Prospekten heißt, daß der Handelsschule eine Eisenbahnschule angegliedert sei, so ist das so zu verstehen, daß für diejenigen Schüler, die sich dem Eisenbahndienst widmen wollen, besondere Kurse in einigen für diesen Beruf wichtigen Lehrstoffen, wie Eisenbahnrecht, Verkehrspolitik, Eisenbahngeographie u. dgl. gehalten werden. Im übrigen deckt sich die Ausbildung mit derjenigen der Handelsschüler. So müssen z. B. die Eisenbahnschüler der Akademie der Handelswissenschaften in Bern die sämtlichen Fächer dieser Anstalt — neben den Eisenbahn-Spezialkursen — erlernen. Es sind dieses nach dem Lehrplan folgende Fächer: Buchhaltung, deutsche Handelskorrespondenz, Kontorpraxis, kaufmännisches Rechnen, Technik des Bank- und Börsenwesens, Nationalökonomie, Englisch, Französisch, Italienisch, Spanisch, Stenographie, Maschinenschreiben, Handels- und Verkehrsgeographie, deutsche Literaturgeschichte der Neuzeit, Handelsrecht, Wechselrecht, Beitreibungs- und Konkursrecht, Strafrecht, Staatsrecht.

Ein Blick auf diesen Lehrplan zeigt, daß die Handelsakademie ihren Schülern eine vielseitige kaufmännische Unterweisung bietet, die, trotz

*image
not
available*

licher Arbeiten festgesetzt. Großer Wert wird darauf gelegt, daß die Schüler die praktische Handhabung des Gelernten aus eigener Anschauung erfassen. Dazu dienen, ähnlich wie bei den Eisenbahnfachschulen, Ausflüge der Schüler unter Aufsicht der Lehrer zur Besichtigung von industriellen Werken, Eisenbahnanlagen u. dgl., die zugleich den Lehrern Gelegenheit geben, ihren Schülern persönlich näher zu treten. Die Schüler stehen auch außerhalb der Schulstunden unter disziplinarer Aufsicht der Schulleitung; der regelmäßige Schulbesuch wird durch Führung von Präsenzlisten kontrolliert.

Nach jedem Semester findet eine Prüfung statt, die von einer aus den Mitgliedern des Lehrkörpers gewählten Kommission abgenommen wird. Die Schlußprüfung gibt den Schülern keinerlei Anspruch auf Aufnahme in den Eisenbahndienst. Sie müssen sich vielmehr bei ihrer Bewerbung einer erneuten Fachprüfung bei der Eisenbahnverwaltung unterziehen. Über diese Tatsache wird von den Schulleitern geklagt; es wird darauf hingewiesen, daß sie notwendigerweise dazu führe, bei dem Unterricht — sehr zum Nachteil der Ausbildung — auf die Forderungen der Prüfungskommission der Verwaltung und sogar auf die Eigentümlichkeiten mancher ihrer Mitglieder zu viel Rücksicht nehmen zu müssen. Im übrigen werden die mit den Eisenbahnkursen der Handelsschulen gemachten Erfahrungen als gute bezeichnet. Die Schüler haben meist gute Anstellungen gefunden, da die Eisenbahnverwaltungen die Vorzüge dieser kaufmännischen Vorbildung für den Bureaudienst anerkennen. Es kommt sogar vor, daß schon angestellte Eisenbahnbeamte in die Schule eintreten, um ihre Kenntnisse — und damit auch ihre Aussichten — zu verbessern.

Die Finanzierung der Handelsschulen ist verschieden; die meisten sind staatlich (kantonal), andere städtisch, einige sind reine Privatunternehmungen. Dementsprechend schwankt auch das Schulgeld zwischen den mäßigen Beträgen, die von den aus öffentlichen Mitteln unterstützten staatlichen und städtischen Schulen erhoben werden, und höheren Summen — in einem Falle z. B. 250 Fres. jährlich —, die von den Privatanstalten, die andere Hilfsquellen nicht besitzen, gefordert werden müssen.

Rubel Kred. jährlich, während der Reingewinn in der Zeit von 1884—1890 nur in den Jahren 1885, 1888, 1889 annähernd an diese Summe heranreichte, so konnten die Aktionäre nicht darauf rechnen, außer dem vom Staat garantierten Ertrage noch irgend eine Zahlung auf die nichtgetilgten Aktien zu erhalten (d. h. für 1 912 375 Rbl. Met. — 100 962 Rubel Met.). Das war in dem Grade klar und folgerichtig, daß für das Jahr bis zum Ankauf die Obligationen, die durch die garantierten Aktien gesichert waren, gegen garantierte Obligationen umgetauscht wurden, wobei die Besitzer der ersteren sehr gern auf diesen Umtausch eingingen; die Aktien aber, durch welche die dergestalt konvertierten Obligationen nicht gesichert worden waren, konnten nunmehr für getilgt erklärt und anerkannt werden. Bei diesen getilgten (oder, wie man sie auch sonst nannte: Dividenden-)Aktien konnte man eine Dividende aber nur dann erhalten, wenn die Eisenbahn einen Ertrag herauswirtschaftete, der höher war, als der garantierte, und beim Ankauf der Bahn konnten die Inhaber dieser Aktien nur dann befriedigt werden, wenn der kapitalisierte Ertrag der Bahn (nach Abzug der auf ihr lastenden Verbindlichkeiten) größer war, als die Summe der auf ihr lastenden Schulden an den Staat, was ja schlechterdings nicht zu erwarten war.

Die Schulden der Reichsrentei erhöhten sich — nach einer Berechnung der Reichskontrolle¹⁾ — infolge des Übergangs der Bahn auf den Staat um folgende Summen:

		mit einer jährlichen Zahlung von
1. für die Bahnaktien um	1 912 385 Rbl. Met.	100 962 Rbl. Met.
2. für die Obligationen von 1888/89 um	55 570 410 Rbl. Met.	2 411 714 Rbl. Met.
3. für die Obligationen von 1889 um	9 104 700 Rbl. Kred.	395 534 Rbl. Kred.
<hr/>		
im ganzen in jetziger Währung um	95 328 877 Rbl.	4 164 548 Rbl.

Rechnet man noch die jährlichen Zinsen für die konsolidierten Obligationen hinzu (156 959 Rbl. Met. + 431 902 Rbl. Kred.) = 667 340 Rbl.,²⁾ so erhalten wir als die geringste jährliche Ausgabe für Zinsendienst: 4 831 888 Rbl. In manchen besonders glücklichen Jahren gab die Eisenbahn auch einen Reinertrag, der zur Zahlung der Zinsen völlig ausreichte. Aus diesem Grunde konnte der Ankauf der Kursk-Charkoff-Asoffbahn für

¹⁾ Bericht der Reichskontrolle für 1896, Teil II, S. 980.

²⁾ Statistisches Sammelwerk des Verkehrsministeriums, Bd. XXX, S. 10, Tab. I; ferner Nachrichten der Reichskontrolle über die Eisenbahnen im Jahre 1890, S. 50.

*image
not
available*

Am 1. Juli 1893 wurde die gemeinsame Vorlage des Ministerrats und des Reichsökonomie-Departements Allerhöchst bestätigt, nach der dem Finanzminister anheimgestellt wurde, mit der Gesellschaft ein Abkommen zu treffen und hierin die Höhe der Ankaufssumme festzusetzen, mit der Maßgabe, daß diese nicht höher sein sollte, als die Summe des von der Regierung garantierten Ertrags und des Reingewinns für 1890, nach Abzug der auf der Eisenbahn lastenden Verbindlichkeiten; letztere sollten nach dem Wechselkurse berechnet werden, nach dem sie tatsächlich gezahlt worden wären. Der Finanzminister unterbreitete hierauf in einer gemeinsamen Sitzung den genannten Körperschaften folgende Erklärung: „Es ist außerordentlich schwierig, in der vorliegenden Sache zu Ergebnissen zu gelangen, die für beide Parteien — Regierung und Aktionäre — zufriedenstellend wären. Diese Schwierigkeit wird dadurch noch verwickelter, daß im gegenwärtigen Augenblick ein bedeutender Teil der Aktien der ehemaligen Gesellschaft Kursk-Charkoff-Asoff sich in den Händen von Ausländern befindet. Daß diese Aktien in den Besitz von Ausländern übergegangen sind, hat man den Kombinationen des früheren Hauptaktionärs der Eisenbahn, des verstorbenen Poljakoff, zu verdanken, der das gleichzeitige Zusammentreffen verschiedener günstiger Momente für den Verkauf russischer Wertpapiere benutzte und sich beeilte, eine große Zahl von Aktien der Kursk-Charkoff-Asoffbahn im Auslande, insbesondere in Frankreich, Belgien und Holland unterzubringen, und zwar nicht nur ungetilgte, sondern auch sogenannte Dividendenaktien. Poljakoff erzielte für seine Aktien einen Preis bis zu 150 Fres., obwohl die russische Regierung im *Journal de St. Petersburg*¹⁾ und im *Economiste*²⁾ français warnend darauf hingewiesen hatte, daß sie keinerlei Verantwortung für solche Papiere übernehme, die offensichtlich zu Spekulationszwecken in den Verkehr gebracht würden und deren Wert doch noch kaum feststehen könne, da die auf den Ankauf der Kursk-Charkoff-Asoffbahn bezüglichen Vorlagen noch gar nicht die Allerhöchste Bestätigung erhalten hätten.

Indessen hatte diese von der Regierung ausgesprochene Warnung keinerlei Wirkung, und zwar aus leicht begreiflichen Gründen. Denn auf Grund zahlreicher Präzedenzfälle konnten die Spekulanten mit gutem Recht annehmen, daß die russische Regierung auch dieses Mal unbegründete Ansprüche befriedigen würde, ungeachtet der offiziellen Verwarnungen in der Presse; man brauchte nur des öfters das alte Lied von der „Erschütterung des Staatskredits“ im Falle der Nichterfüllung anzu-

1) Vom 13. Februar 1891, No. 42.

2) 1891, No. 17, S. 535.

*image
not
available*

Der Zinsendienst der Gesellschaft betrug
 2 669 634 Rbl. Met.
 + 827 436 Rbl. Kred.,
 die Schulden der Gesellschaft an den Staat beliefen sich auf
 1 831 656 Rbl. Met.
 + 58 831 194 Rbl. Kred.;
 außerdem ein Fehlbetrag von 1 862 034 Rbl.

Der Reichskontrolleur stellte, um das Material zur Berechnung der Ankaufssumme beizubringen, folgende Berechnung auf:

Im Jahre	Der Reinertrag Rubel	Die Summe sämtlicher Zahlungen in Kredit-Val. Rubel	Hiervon die Zahlungen in		Der mittlere Rubelkurs		Überschuß (+) oder Fehlbetrag (-) Rubel
			Metall-Val. besonders Rubel	Kredit-Val. besonders Rubel	Rbl.	Kop.	
1884	4 554 058	4 844 644	2 794 395	397 487	1	59,1	- 290 586
1885	4 976 455	4 933 321	2 794 395	397 487	1	62,8	+ 37 134
1886	4 555 808	5 232 049	2 794 395	401 556	1	72,9	- 676 246
1887	5 424 037	5 601 511	2 794 395	408 607	1	85,8	- 177 474
1888	4 836 668	5 086 108	2 750 765	435 631	1	69,1	- 249 440
1889	4 829 803	4 636 454	2 669 634	563 560	1	52,7	+ 193 349
1890	4 570 544	4 351 127	2 669 634	744 264	1	35,1	+ 219 417

Nach den Berechnungen der Gesellschaft belief sich der Reinüberschuß für 1890 sogar auf 629 992 Rbl.; nach Abzug der Gratifikationen an die Beamten und nach weiterem Abzug der Hälfte des Überschusses, der in die Staatskasse floß, um Schulden der Gesellschaft an den Staat zu bezahlen, kamen auf die Aktionäre — nach der Berechnung der Gesellschaft 314 996 Rbl., nach Berechnung des Reichskontrolleurs 107 770 Rbl. Ein derartiges Ergebnis konnte einzig und allein nur dadurch erzielt werden, daß der Wechselkurs im Jahre 1890 eine kräftige Steigerung aufwies,¹⁾ ferner dadurch, daß der Reichskontrolleur die Zahlungen in Kreditvaluta um 83 172 Rbl.²⁾ niedriger festsetzte, als sie tatsächlich zu leisten waren. Nach der heutigen Währung³⁾ waren die pflichtmäßigen Zahlungen

¹⁾ Weshalb es wohl besser gewesen wäre, den Ankauf bis zum darauffolgenden Jahre (1892) zu verschieben.

²⁾ 827 436 — 744 264 = 83 172.

³⁾ Die Reform der Geldwährung in dem Sinne, daß 1 Rbl. 50 Kop. Kreditgleich gesetzt wurde 1 Rbl. Gold, wurde in der zweiten Hälfte der 80 er Jahre beschlossen und von J. A. Wyschnegradski eifrig vorbereitet.

4. auf jede Dividendenaktie sollten 8 Rbl. Kred. zugezahlt werden.

Der Fehlbetrag sollte von der Rechnung abgesetzt werden. Auf diese Weise sollte der Staat 7 070 875 Rbl. Gold mit 4 prozentigen, der Kuponsteuer unterliegenden Obligationen und 838 558 Rbl. Kred. in barem Gelde auszahlen. Das Finanzministerium hielt eine derartige Kombination für sehr vorteilhaft und stellte auf Grund derselben folgende Berechnung auf:

Die Staatsschuld erhöhte sich infolge des Ankaufs der Bahn um den Nennbetrag von 7 070 875 Rbl. Met. in 4 prozentigen Obligationen. Hierzu tritt noch der Verlust aus dem Fehlbetrage (s. o.) von 1 455 739 Rbl. Kred., auf dessen Einziehung die Regierung verzichtete; wenn man diese Summe in Goldwährung und in 4 prozentige Obligationen zum Kurse von 92:100 umrechnet (= 1 054 875 Rbl. Gold), so erhöht sich die Staatsschuld um 8 125 750 Rbl. Gold, wofür jährlich 536 592 Rbl. Kred. = 357 728 Rbl. Gold zu zahlen waren, d. h. — im Vergleiche mit der weiter oben berechneten und von dem Prüfungsausschuß festgesetzten Summe von 548 827 Rbl. Kredit —: 12 235 Rbl. Kred. weniger.

Die Zahlung von 838 558 Rbl. in barem Gelde, die von den Aktionären verlangt wurde, stellte nur die Superdividende dar, die den Aktionären so wie so für die Zeit von 1891—1893, d. h. bis zum Ankaufe der Bahn, gezahlt werden mußte; diese Superdividende konnte sogar nach Berechnung des Finanzministers bis auf 891 867 Rbl. steigen, so daß die Aktionäre im Grunde genommen 53 309 Rbl. weniger erhielten, als ihnen tatsächlich von Rechtswegen zukam. Diese Superdividende mußte gerechterweise den Aktionären zufallen, da der Bezug der Zinsen für die neuen 4 prozentigen Obligationen erst mit dem 1. Januar 1904 begann. Der Sonderausschuß stimmte den Ausführungen des Finanzministers zu und sein Beschluß erhielt die Allerhöchste Bestätigung am 5. Juni 1894, obwohl in dem Ausschuß wichtige Bedenken wegen der Berechnungen des Finanzministers laut geworden waren. So war u. a. der Gehilfe des Reichskontrolleurs, Tscherewansky, der Ansicht, daß man als Reingewinn der Bahn sehr gut nur die eine Hälfte des Ertrags betrachten könne, der nach Zahlung der Verbindlichkeiten übrig bleibe, zumal da die andere Hälfte zur Bezahlung der Schulden an die Regierung verrechnet werden mußte. Leider wurde die durchaus begründete Berechnung garnicht in Erwägung gezogen,¹⁾ da man auf den § 43 der Gesellschaftssatzungen hinwies, aus denen hervorging, daß dieser Abzug des

¹⁾ Es war doch in der Tat sonderbar, daß die Aktionäre Superdividenden und Zuzahlungen auch für die nicht getilgten Aktien erhalten sollten, während auf der Gesellschaft noch gewaltige Schulden an die Regierung lasteten.

*image
not
available*

Poljakoffs befinden sollte, so hätte der Staat — auf Grund der Bestimmungen des Gesellschaftsstatuts — höchstens die Verpflichtung, an die Gesellschaft den garantierten Betrag des Aktienkapitals auszuzahlen.“ —

Poljakoff glückte es, seine Aktien zu verkaufen (es bleibt dahingestellt, ob wirklich oder nur zum Schein), und das Finanzministerium sah sich gezwungen, einige Millionen Rubel in Gold für sie zu opfern. Allerdings muß zugegeben werden, daß der Ankauf der Kursk—Charkoff—Asoff-Bahn, die schon unter dem Ministerium Wyschnegradski in den Besitz des Staates kam, während die Schlußabrechnungen erst unter Witte stattfanden, immerhin einigen Vorteil brachte — trotz aller Fehler, die gerade zu des letzteren Amtszeit in dieser Hinsicht begangen wurden. Denn, da sich Verwaltung und Betrieb in Zukunft erheblich besser gestalteten, so konnte die Bahn nicht nur die auf ihr lastenden Zinsverbindlichkeiten decken, die insbesondere durch die auf die Aktien gewährten Vergütungen sich wesentlich erhöht hatten,¹⁾ sondern auch einen bestimmten flüssigen Überschuß zur Verfügung der Reichsrentei abwerfen. Insbesondere betrug der mittlere Reinertrag der Bahn von 1891—1894, d. h. bis zur Gründung der Eisenbahn Kursk—Charkoff—Ssewastopol jährlich 5 562 483 Rbl. bei jährlicher Zahlung von 5 190 277 Rbl. (+ 372 206 Rbl.). Bei einer besseren Berücksichtigung der Interessen der Reichsrentei hätte indessen der Vorteil für den Staat entschieden größer sein können.

6. Libau—Romny-Eisenbahn (1 207 Werst). Am 18. März 1891 ordnete eine Allerhöchst bestätigte Vorlage des Ministerrates den Ankauf der Bahn an.²⁾ Als Zeitpunkt hierfür wurde — in Übereinstimmung mit der Konzession — der 20. Mai 1892 festgesetzt. Die Kaufsumme sollte berechnet werden auf Grund des Reinertrags, nach Abzug der pflichtmäßigen Zahlungen, die jährlich einen Betrag bis zu 4,5 Millionen Rubel Kredit erreichten. Nun aber konnte die Bahn einen derartigen Reinertrag niemals herauswirtschaften (der allerbeste Ertrag im Jahre 1888 belief sich auf nur 4 156 146 Rbl. Kred.), erforderte dagegen beständige Garantiezuzahlungen von Seiten der Reichsrentei. Die Aktien waren niemals von der Regierung garantiert worden, und ihre Besitzer hatten niemals auch nur die geringste Dividende erhalten. Infolgedessen wurde natürlich beim Ankauf der Bahn auf die Aktien keinerlei Vergütung gezahlt, um so weniger, als die Gesellschaft an die Regierung 58 784 074 Rbl. Schulden zurückzahlen sollte.³⁾

¹⁾ Im ganzen jährlich 5 190 277 Rbl.; vgl. Nachrichten der Reichskontrolle über die Eisenbahnen für 1896, S. 78, 79, 84.

²⁾ Vollständige Gesetzsammlung No. 7562.

³⁾ Nachrichten der Reichskontrolle über die Eisenbahnen für 1892, S. 42.

*image
not
available*

von einem vorzeitigen Ankauf der Libau—Romny-Bahn¹⁾ gar keine Vorteile haben dürfte, so daß es sich nicht lohnte, deswegen der Staatskasse neue Opfer aufzubürden; die Auffassung des Sack aber, daß er von der Regierung gewissermaßen durch Täuschung veranlaßt worden wäre, 6000000 Rubel für den Ausbau des Libauer Hafens im Laufe von 5 Jahren aufzuwenden, sei gänzlich bedeutungslos und rechtsirrtümlich. Gleichwohl erkannten dieselben Minister an, daß, wenn Sack auch die Befriedigung seiner Ansprüche nicht gesetzlich begründen könnte, er doch ein moralisches Anrecht darauf habe; denn tatsächlich hatte sich doch der Ertrag der Bahn durch jene Verbesserungen gehoben, so daß im Laufe von sieben Jahren (1882—1889) an Zinsen für Staatsobligationen und für Darlehne im ganzen 18 223 755 Rbl. bezahlt werden konnten, bei einem Reinertrage von 18 700 254 Rbl., während in den neun vorhergehenden Jahren (1874 bis 1882), vor der Übernahme durch Sack, an die Staatskasse im ganzen nur 1 449 275 Rbl. abgeführt worden waren, wobei der mittlere Reinertrag in jenem Zeitraum (1882—1889) von 917 229 Rbl. auf 2 671 465 Rbl. gestiegen war. Es versteht sich von selbst, daß derartige Erwägungen und Auffassungen, wie sie von Herrn Sack und den beiden Ministern vorgebracht wurden, auf sehr schwankendem Boden ruhen; denn die Zunahme des Reinertrags einer Bahn hängt doch im großen und ganzen nicht so sehr von diesen oder jenen Personen, die an der Spitze ihrer Verwaltung stehen, als vielmehr von der Vermehrung der Eisenbahnlinien eines Landes und von der allgemeinen, wirtschaftlichen Entwicklung des von der Eisenbahn durchschnittenen Geländes ab; und eine derartige Entwicklung kann im Laufe der Jahre doch in allen Kulturländern beobachtet werden. Insbesondere auf Rußland bezogen, ist der Ertrag sämtlicher russischer Eisenbahnen und nicht nur der Libau—Romny-Bahn in der Zeit von 1882 bis 1891 ganz erheblich gewachsen, im Vergleich mit dem Ertrag des Abschnitts 1874—1881, und viele von ihnen hatten einen Gewinn erzielt, der vollkommen ausreichte, um das garantierte Obligationenkapital und die Aktien (sei es ganz oder wenigstens teilweise) zu verzinsen und alte, von Garantiezahlungen herrührende Schulden an die Regierung zu bezahlen. Es darf auch nicht vergessen werden, daß die Zeit von 1874 bis 1881 auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens ganz regellose, fast anarcbistische Zustände aufwies, während in den Jahren 1882—1889 die Leitung und Aufsicht des Privatbahnwesens von der Regierung übernommen wurde. Es konnte aber keineswegs als Aufgabe der Regierung angesehen werden, diesen oder jenen Börsenspekulanten dafür besonders zu ent-

¹⁾ Es handelte sich hierbei um einen Zeitraum von 2 Jahren bis zu dem gesetzlich festgesetzten Ankaufstermin.

*image
not
available*

nisterrat es sehr wohl für möglich, das Gesuch Sacks zu erfüllen und auf je 5 Aktien zu 115 Rbl. je 4 4 prozentige 100 Rbl.-Obligationen, die der Kuponsteuer unterliegen sollten, auszugeben; diese sollten in 81 Jahren getilgt werden, indem 0,17413 v. H. des Nennkapitals nach den Grundsätzen der Zinseszinsrechnung in den Tilgungsfonds abgeführt würden. Insgesamt sollten die Aktionäre für 7 116 703 Rbl. in Aktien erhalten: 4 554 700 Rbl. in 4 prozentigen Obligationen mit einer jährlichen Zahlung von 190 119 Rbl. Kred. Nach dem, was oben hierüber gesagt worden ist, wird man diese Entschädigung als eine recht ansehnliche bezeichnen können.

In der betreffenden Vorlage des Ministerrats ist folgendes ausgesprochen: „Wenn man auf die Aktionäre der Libau—Romny-Bahn die erbetene Rücksicht genommen hat, indem man alle Aktien für die Staatskasse erwirbt“ usw. Diese Rücksicht war aber im vorliegenden Falle gänzlich unangebracht, da die Kapitalisten beim Erwerb der Aktien von rein kaufmännischen Gesichtspunkten geleitet worden waren. Niemand von ihnen hatte wohl je daran gedacht, die Reichsrente zu bereichern oder irgend einen anderen wohltätigen Zweck dabei zu verfolgen. Ihre Berechnungen hatten sich als fehlerhaft erwiesen, aber daraus konnte doch niemals die Folgerung abgeleitet werden, daß der russische Steuerzahler für die Fehler der Leute zahlen sollte, deren Geldsack größer war, als ihre Rücksicht auf das öffentliche Wohl, und die auch sonst schon auf ihre Kosten gekommen waren, so z. B. in den Hungerjahren 1891 und 1892 durch Lieferungen von Getreide, Vieh und Ackergerät. Die Staatskasse aber darf sich — bei Festsetzung von Entschädigungen für eingegangene Verpflichtungen — nicht von sentimentalischen Gefühlsregungen, sondern nur von gesetzlichen Bedenken leiten lassen, und schließlich ist doch die Auffassung von dem, was man unter „moralischen Verpflichtungen“ versteht, sehr dehnbar und mehrdeutig. Wenn im vorliegenden Falle davon gesprochen werden konnte, daß beim Ankauf der Bahn irgend Jemand „entschädigt“ werden sollte, so konnten das doch niemals sämtliche Aktionäre sein, sondern höchstens Sack allein, und außerdem durfte die Höhe der Entschädigung niemals 4,5 Millionen Rubel betragen; denn mit einer derartigen Summe wird keine im öffentlichen Dienst stehende Persönlichkeit jemals belohnt werden, mag sie auch noch so große Ersparnisse für die Staatskasse bei diesem oder jenem Unternehmen erzielt haben. Was schließlich die Tätigkeit des Sack bei der Steigerung des Reinertrags der Bahn anbetrifft, so war dieselbe durchaus nicht so hervorragend, wie er und seine Anhänger es darzustellen liebten. Man ersieht das am besten aus dem raschen Anwachsen des Ertrags in den Jahren nach erfolgtem Ankauf. Die Bahn ging in Staats-

*image
not
available*

zuzahlungen und aus Darlehnszinsen herrührten, im ganzen 35 677 822 Rbl.¹⁾ Bei einer derartigen finanziellen Lage und bei dem unbedeutenden Rest an nichtgetilgten Aktien betrug die Ausgabe der Regierung für den Ankauf im ganzen nur 11 600 Rbl. Kred.²⁾ Auf den Staat, als Käufer der Bahn, gingen auch die von der Gesellschaft umgesetzten Obligationen-anleihen von 18 115 561 Rbl. Met. und 4 763 600 Rbl. Kred. über, im ganzen 31 936 941 Rbl. in heutiger Währung, wofür jährlich 1 414 376 Rbl. zu zahlen waren. Die Gesamtschuld der Gesellschaft an den Staat mußte natürlich von der Kaufsumme in Abzug gebracht werden. Auch nach dem Ankauf ging der Reinertrag zurück — er betrug im Jahre 1892 nur 377 159 Rbl., im darauffolgenden Jahre wurde die Bahn an die neugegründete Gesellschaft der Südostbahnen verpachtet. Die Staatskasse hatte somit aus dem Ankauf der Bahn auch nicht den geringsten Nutzen gehabt, aber es war wenigstens der privaten Raubwirtschaft ein Ende gemacht worden, durch welche die Bahn in einen Zustand völliger Zerrüttung gebracht worden war.

8. Warschau—Terespol (200 Werst). Die letzte Bahn, die während der Amtsführung Wyschnegradskis in den Besitz des Staates überging, war die Linie Warschau—Terespol. Sie wurde am 1. Juni 1892 erworben, nachdem die entsprechende Vorlage in einer gemeinsamen Sitzung des Ministerrats und des Staatsökonomie-Departements des Reichsrats festgestellt worden war und am 18. April 1892 die Allerhöchste Bestätigung gefunden hatte.³⁾ Der Ankauf kam die Reichsrentei jetzt etwas teurer zu stehen, als wenn er auf Grund des Allerhöchst bestätigten Vertrags vom 9. Oktober 1864⁴⁾ und auf Grund der Satzungen der Warschau-Terespol-Eisenbahngesellschaft erfolgt wäre. Die Ankaufsbedingungen waren fast genau dieselben, wie diejenigen bei der Bahn Orel—Grjäsi (s. unter 7), eine Ausnahme bestand nur darin, daß von den nichtgetilgten Aktien der Warschau-Terespolbahn 4 871 900 Rbl. Met. mit einer jährlichen garantierten Zahlung von 266 872 Rbl. Met.⁵⁾ im Umlauf verblieben. Die Aktionäre konnten — bei der ganzen Sachlage — nur darauf rechnen, daß ihnen eine Rente in Höhe der auf die Aktien gewährten Garantie ausgezahlt würde. Denn die pflichtmäßigen Zahlungen der Gesellschaft beliefen sich jährlich auf 1 137 386 Rbl., während der mittlere Reinertrag in den fünf besten Jahren des Zeitraums von 1885—1891 nur 613 286 Rbl. betrug:

1) Nachrichten der Reichskontrolle über die Eisenbahnen für 1896, S. 69.

2) Bericht der Reichskontrolle für 1897, Teil II, S. 982/983.

3) Vollständige Gesetzsammlung No. 8511.

4) Dieser Vertrag bezog sich auf den Übergang der Eisenbahn in den Besitz einer Privatgesellschaft.

5) Nachrichten der Reichskontrolle über die Eisenbahnen für 1891, S. 12/13.

9. Ergebnisse aus dem Ankauf der Privatbahnen. Wie aus den unter 1–8 geschilderten Ankaufsoperationen ersichtlich ist, ging auf die Reichsrente eine ganze Reihe von neuen Verpflichtungen über, die bis dahin lediglich den Privatgesellschaften zur Last gefallen waren; die Regierung hatte aber nur die Garantieleistung übernommen. Im Grunde genommen, stellten die Verpflichtungen allerdings immer eine Staatsschuld dar, wenn auch nur indirekt.

Nachfolgende Tabelle gibt eine Übersicht über diese neuen Staatsschulden:

1	2	3	4
Eisenbahngesellschaft	Länge in Werst	Nennbetrag der auf die Staatskasse über- gegangenen Verpflichtungen	Zinsfuß nach Abzug der Kupon- steuer
1. Ural-Bahn	669	10 358 000 Rbl. Kred.	4,75
2. Rjäshsk—Morshansk . .	132	{ 3 464 200 " "	3,8
		{ + 4 598 655 " Met.	5
3. Morshansk—Ssysran . .	498	2 758 125 " "	2,85
4. Rjäshsk—Wjäsmä . . .	650	3 428 875 " "	2,85
5. Transkaukasische Eisenb.	980	{ 6 861 500 " "	4,75
		{ + 53 687 880 " "	3
		{ + 10 199 006 " "	5
6. Tamboff—Kosloff . . .	68	{ 3 528 400 " Kred.	3,8
		{ 1 965 899 " Met.	4,75
7. Kursk—Charkow—Asoff .	763	{ 1 912 375 " "	4,75
		{ 55 570 444 " "	4
		{ 9 108 700 " Kred.	4
8. Libau—Romny	1 207	4 554 700 " "	3,8
9. Orel—Grjäsi	289	{ 18 115 561 " Met.	4
		{ 4 763 600 " Kred.	4
10. Warschau—Terespol . .	200	{ 4 871 900 " Met.	4,75
		{ 4 746 300 " Kred.	5
In Summa: in Met.-Val. . .	5 456	168 716 487 Rbl. Met.	3,825
in Kred.-Val.	—	95 773 600 " Kred.	—
Met.-Val. und Kred.-Val. in heutiger Währung be- rechnet	—	288 848 330 Rbl.	3,865

*image
not
available*

der Staat im ganzen jährlich 12 706 477 Rbl. zu zahlen hatte. Nun betrug der Reinertrag dieser Eisenbahnen in den ersten Jahren nach dem Übergang an den Staat, wie wir oben gesehen haben,¹⁾

1. bei der Uralbahn	1 785 272 Rbl. ²⁾
2. " " Rjäshsk-Morshanskbahn	} 1 144 232 "
3. " " Morshansk-Ssyssranbahn	
4. " " Rjäshsk-Wjäsmabahn	
5. " " Transkaukasischen Eisenbahn	8 616 062 "
6. " " Tamboff-Kosloffbahn	379 380 "
7. " " Kursk-Charkoff-Asoffbahn	5 562 483 "
8. " " Libau-Romnybahn	3 781 859 "
9. " " Orel-Grjäsibahn	377 159 "
10. " " Warschau-Terespolbahn	656 314 "
zusammen	22 302 761 Rbl.

Dieser jährliche Reinertrag hätte daher vollkommen genügt, um die Verbindlichkeiten der auf den Staat übergegangenen Privatbahnen zu decken. Jedoch darf man nicht vergessen, daß außer diesen Verbindlichkeiten der Staat seiner Zeit auf die angekauften Eisenbahnen noch 352 846 783 Rbl. aufgewendet hatte, die bekanntlich beim Ankauf in Abzug gebracht wurden. Diese Kapitalien waren mit Hilfe von sehr kostspieligen Staatsanleihen beschafft worden. Schließlich hätte die Reichsrentei noch den Teil der konsolidierten Staatsanleihen verzinsen müssen, der zum Bau der angekauften Eisenbahnen verwendet worden war.

Es waren dies:³⁾

1. bei der Uralbahn	38 656 816 Rbl. Met.
2. " " Ssyssran-Wjäsmabahn	41 578 152 " "
3. " " Transkaukasischen Bahn	10 590 000 " "
4. " " Tamboff-Kosloffbahn	—
5. " " Kursk-Charkoff-Asoffbahn	3 095 238 " "
	+ 9 053 800 " Kred.
6. " " Orel-Grjäsibahn	3 813 595 " Met.
7. " " Libau-Romnybahn	51 731 280 " "
8. " " Warschau-Terespolbahn	6 385 996 " Kred.
zusammen	149 465 081 Rbl. Met.
	+ 15 439 796 Rbl. Kred.

in heutiger Währung 239 637 416 Rbl.

¹⁾ Vgl. die entsprechenden Schlußbetrachtungen unter den Ziffern 1–8.

²⁾ Hierin sind mitenthalten die Einnahmen der Linie Jekaterinburg—Tjumen, die ebenfalls bedeutende Verbindlichkeiten gegenüber dem Staat hatte.

³⁾ Bericht der Reichskontrolle über die Eisenbahnen für 1894, S. 19–22.

Die absolute Verteilung über den für diese Aufgabe zu 1. B. mit Mittelwert 100 erhält man, wenn diese bei Verteilungspunkt 100 liegt, die relative, d.h. diejenige, die die gleiche Form, nur mit 100 als Mittelwert.

Erhalten wir nun auch die Verteilung der Verteilungspunkte an der Stelle 100, so erhalten wir die absolute Verteilungspunkte:

Verteilungspunkt	absolute Verteilung	relative Verteilung
1. Verteilungspunkt	100000	100000/1000000 = 0,1
2. Verteilungspunkt	200000	200000/1000000 = 0,2
3. Verteilungspunkt	300000	300000/1000000 = 0,3
4. Verteilungspunkt	400000	400000/1000000 = 0,4
5. Verteilungspunkt	500000	500000/1000000 = 0,5
6. Verteilungspunkt	600000	600000/1000000 = 0,6
7. Verteilungspunkt	700000	700000/1000000 = 0,7
8. Verteilungspunkt	800000	800000/1000000 = 0,8

Summe: 1000000 = 1000000/1000000 = 1,0

Wir sind also zu dem Ergebnis gekommen, dass die absolute Verteilungspunkte an der Stelle 100 die gleiche Form wie die absolute Verteilungspunkte an der Stelle 0 hat, nur die relative Verteilungspunkte sind anders.

Die Verteilungspunkte

Verteilungspunkte: 100, 200, 300, 400, 500, 600, 700, 800

Verteilungspunkte an Verteilungspunkten: 100000, 200000, 300000, 400000, 500000, 600000, 700000, 800000

Verteilungspunkte: 100000, 200000, 300000, 400000, 500000, 600000, 700000, 800000

Verteilungspunkte: 100000, 200000, 300000, 400000, 500000, 600000, 700000, 800000

Verteilungspunkte: 100000, 200000, 300000, 400000, 500000, 600000, 700000, 800000

Verteilungspunkte: 100000, 200000, 300000, 400000, 500000, 600000, 700000, 800000

Verteilungspunkte: 100000, 200000, 300000, 400000, 500000, 600000, 700000, 800000

Wir sind also zu dem Ergebnis gekommen, dass die absolute Verteilungspunkte an der Stelle 100 die gleiche Form wie die absolute Verteilungspunkte an der Stelle 0 hat, nur die relative Verteilungspunkte sind anders.

Verteilungspunkte: 100000, 200000, 300000, 400000, 500000, 600000, 700000, 800000

Verteilungspunkte: 100000, 200000, 300000, 400000, 500000, 600000, 700000, 800000

Verteilungspunkte: 100000, 200000, 300000, 400000, 500000, 600000, 700000, 800000

ressort) waren doch nunmehr mit dem Betrieb von Eisenbahnen so vertraut geworden, daß ihnen in diesem Punkte keinerlei Schwierigkeiten mehr erwachsen konnten: im geraden Gegensatz zu früheren Zeiten, als der Staat sich durch den Besitz von Eisenbahnen belästigt fühlte und sich bemühte, sie — wenn auch unter ungeheuren Opfern — an Privatgesellschaften abzugeben. Freilich konnte dies verhältnißmäßig kleine und mit gewaltigen Schuldverbindlichkeiten¹⁾ belastete Eisenbahnnetz dem Staate vorläufig gar keine finanziellen Vorteile bringen, aber immerhin war doch das schon ein Gewinn, daß die Zuzahlungen der Reichsrentei zu den Schuldzinsen dieser Linien sich erheblich verringerten.

Es ist damals — Anfangs der 90er Jahre — in Rußland die Frage erörtert worden, ob der Staat nicht besser gefahren wäre, wenn er die angekauften Linien sofort wieder an Privatunternehmer verpachtete, und zwar derart, daß er sich eine angemessene Pachtsumme zahlen ließ, dagegen die Übernahme jeder Verpflichtung, z. B. Garantieleistung, Gewährung von Darlehen, Unterstützung bei der Aufnahme von Anleihen, von vornherein ablehnte. Gewiß hätte dieser Weg beschritten werden können: spekulative Unternehmer hätte es sicher genug gegeben, die dem Staate die Pachtsumme gezahlt hätten. Indessen, die Erfahrungen, die auf diesem Gebiete in Italien und Österreich gemacht worden sind, zeigen uns, daß eine derartige Verpachtung von Eisenbahnen der Volkswirtschaft nicht zum Segen gereicht. Man wird es daher dem Minister Wyschnegradski nur zum Lobe anrechnen können, daß er damals derartige Vorschläge ablehnte und dem Staate nicht nur den Besitz, sondern auch Betrieb und Verwaltung der Eisenbahnen für die Zukunft sicherte.²⁾

(Fortsetzung folgt.)

¹⁾ Die den tatsächlichen Aufwendungen nicht im Entferntesten entsprachen.

²⁾ Die Verpachtung kleinerer Strecken, wie z. B. der Liwny-Bahn (54 Werst) war bereits früher erfolgt; und andere einzelne Strecken wurden in der Folgezeit auch wohl verpachtet, aber nur aus ganz bestimmten materiellen Gründen, nicht grundsätzlich, und dann auch nur auf ganz kurze Zeit. Jedenfalls gehören derartige Verpachtungen zu den Ausnahmefällen.

züge, nur mit dem Unterschied, daß sie für Schnellzüge schon bei der Entfernung von 150 km, für Personenzüge dagegen erst bei 250 km einsetzen.

Die mit dem neuen Zonentarif verbundene erhebliche Verbilligung der Reisen auf weite Entfernungen gegenüber dem früheren Tarif geht aus folgender Übersicht hervor, in der die alten und neuen Fahrpreise einander gegenübergestellt sind:

Ent- fernung km	Alter Tarif			Neuer Tarif		
	I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse
	L i r e			L i r e		
500	63,80	44,70	29,00	49,50	33,30	21,00
600	76,00	53,60	34,80	56,00	36,80	23,35
700	89,40	62,55	40,60	61,00	39,80	25,55
800	102,10	71,45	46,40	64,75	42,55	27,30
900	114,85	80,40	52,20	68,00	44,80	28,80
1 000	127,60	89,35	58,00	71,00	46,80	30,05
1 100	140,40	98,25	63,80	74,00	48,80	31,30
1 200	153,15	107,20	69,60	77,00	50,80	32,55
1 300	165,90	116,10	75,40	80,00	52,80	33,80
1 400	178,65	125,05	81,20	83,00	54,80	35,05
1 500	191,40	134,00	87,00	86,00	56,80	36,30

Bei Anwendung des Zonentarifs beträgt der durchschnittliche Fahrpreis für ein Personenkilometer in

I. Klasse	. . .	0,0849 Lire,
II. „	. . .	0,0594 „ ,
III. „	. . .	0,0379 „ ,

im Mittel 0,0379 Lire oder 17 v. H. weniger als bei einfachen Fahrkarten nach dem alten Tarif.

Verglichen mit dem deutschen Reformtarif ist der neue italienische Tarif immerhin noch recht hoch zu nennen. Denn wie die nachstehende Zusammenstellung beider Tarife ergibt, ist die weit überwiegende Zahl der Reisen, nämlich alle Reisen in II. Klasse bis zu 700 km einschließlich und in III. Klasse bis zu 600 km einschließlich in Deutschland billiger, auf den niedrigeren Entfernungsstufen sogar erheblich billiger als in Italien.

Die Wirkung der Einführung des neuen Tarifs für die Reisen über 150 km ist aus der nachstehenden Zusammenstellung ersichtlich, in der die Ergebnisse des ersten halben Jahres nach Inkrafttreten des Tarifs und zum Vergleich des gleichen Zeitraums des Vorjahrs aufgeführt sind:

Art der Züge	Zahl der Reisenden auf einfache Fahrkarten				Mittlere Reise- länge km	Einnahmen ohne Fahrkarten- steuer Lire
	I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	zusamm.		
vor Inkrafttreten des Tarifs (November 1905 bis April 1906)						
Schnellzüge	66 857	157 586	104 221	328 664	284	7 085 962
Personenzüge	3 352	15 065	150 740	169 157	248	2 017 044
zusammen	70 209	172 651	254 961	497 821	271	9 103 006
nach Inkrafttreten des Tarifs (November 1906 bis April 1907)						
Schnellzüge	81 462	198 087	2 8 534	488 083	342	9 323 708
Personenzüge	1 803	9 281	87 449	98 533	189	898 195
zusammen	83 265	207 368	295 983	586 616	316	10 221 898
Zunahme	13 056	34 717	41 022	88 795	45	1 118 892

Hiernach beträgt die Zunahme in der Gesamtzahl der Reisenden 17,83 v. H., die der mittleren Reiselänge 16,60 v. H. und die der Einnahme 12,29 v. H. Zum Teil beruht diese Zunahme allerdings auf der geringeren Unterbrechung der Reisen und der Verminderung der zusammenstellbaren Fahrscheinhefte sowie auf dem natürlichen jährlichen Zuwachs. Die Einführung des Zonentarifs allein hat eine Vermehrung der Einnahmen um etwa eine halbe Million Lire zur Folge gehabt. Der Verkehr hat sich demnach so stark gehoben, daß nicht allein der mit der Verbilligung des Reiseverkehrs verbundene und eigentlich erwartete Ausfall vollständig ausgeglichen, sondern sogar noch eine reine Mehreinnahme erzielt worden ist. Zu einem großen Teil beruht die Einnahmesteigerung auf der beträchtlichen Vermehrung der Reisen auf ganz große Entfernungen, die sich aus der nachfolgenden Zusammenstellung ergibt:

Zone km	Beförderte Reisende in der Zeit vom							
	1. Nov. 1905 bis 30. April 1906			1. Nov. 1906 bis 30. April 1907			1. Nov. 1905 bis 30. Apr. 1906	1. Nov. 1906 bis 30. Apr. 1907
	I. Kl. v. H.	II. Kl. v. H.	III. Kl. v. H.	I. Kl. v. H.	II. Kl. v. H.	III. Kl. v. H.	I. II. und III. Klasse v. H.	III. Klasse v. H.
151- 500	87,26	91,08	94,71	77,91	83,24	90,58	92,40	86,18
501- 1000	12,43	8,78	5,20	19,96	14,80	8,63	7,44	12,46
über 1000	0,31	0,19	0,09	2,13	1,96	0,79	0,16	1,36

*image
not
available*

Fahrt von 4 km entspricht, und steigen bis 10,50 Lire in der III. und 17,85 Lire in der I. Klasse für die Entfernung von 250 km. Bei den Anfangssätzen beträgt die Ermäßigung gegenüber dem bisherigen Tarif 40 v. H. in der I. und 55 v. H. in der III. Klasse, sie vermindert sich dann bei 150 km auf 26 v. H. in der I. und 29 v. H. in der III. Klasse und sinkt schließlich bei 250 km auf 12 v. H. in der I. und 19 v. H. in der III. Klasse.

Der Tarif ist also ein Tarif mit steigender Skala, der zwar fast niemals in Gebrauch gewesen, aber nach Ansicht seiner Schöpfer mit Rücksicht auf den Wettbewerb der gewöhnlichen Verkehrsmittel bei kleinen Entfernungen gerechtfertigt ist.¹⁾ Hinzu kommt noch, daß die kurzen Reisen fast sämtlich auf Rückfahrkarten zurückgelegt werden und die hierauf bisher gewährte Ermäßigung der Vereinfachung halber abgeschafft werden soll.

Ursprünglich sollte der neue Tarif auf ganz kurze Reisen beschränkt bleiben, doch erschien es angemessen, ihn bis auf 250 km auszudehnen, wo der Zonentarif für die weiten Reisen auch bei den Personenzügen einsetzt. Der bisherige Tarif mit festem Einheitssatz bleibt nur für Schnellzüge auf Entfernungen bis zu 150 km in Kraft. Von 150 km an gilt, wie oben dargestellt, für Schnellzüge der Zonentarif. Die II. Klasse in Personenzügen wird, wie schon bemerkt, abgeschafft, aber die Preise in der I. Klasse werden auf einen Betrag herabgesetzt, der niedriger ist, als der bisherige Satz für die III. Klasse. Auch der Preis in der abzuschaffenden IV. Klasse war für kurze Entfernungen höher, als der neue Tarif für die III. Klasse.

Die Rückfahrkarten mit Preisermäßigung werden abgeschafft, aber es werden, ebenso wie seit einiger Zeit in Deutschland, Doppelkarten für die Hin- und Rückfahrt ohne Preisermäßigung ausgegeben, besonders aus dem Grunde, um den Andrang an den Schaltern bei der Rückfahrt zu verringern, was besonders für Ausflugsorte in der Nähe von großen Städten von Bedeutung ist. Die Gültigkeit der Doppelkarten ist dieselbe wie die der bisherigen Rückfahrkarten.

Unter den Neuerungen im Nahtarif ist besonders bemerkenswert, daß die unentgeltliche Beförderung von Kindern nicht von deren Lebensalter, sondern von ihrer Größe abhängig gemacht wird, eine Bestimmung, die vielfach angefochten wird.

Zu 2. Die bisherigen großen Betriebsgesellschaften pflegten Reise-gesellschaften besondere Fahrpreisnachlässe zu gewähren, die mit der

¹⁾ In Deutschland findet sich ein Tarif mit steigender Skala im Berliner Vorortverkehr.

Following up the result for the first case, it can be seen that the first stage of the process is the most important. The second stage is the least important, and the third stage is the most important. The first stage is the most important because it is the stage where the costs are incurred. The second stage is the least important because it is the stage where the costs are recovered. The third stage is the most important because it is the stage where the costs are saved.

Stage	Costs Incurred	Costs Recovered	Costs Saved
1	100	0	0
2	0	100	0
3	0	0	100
Total	100	100	100

The following table shows the results for the second case. It can be seen that the first stage is the most important, the second stage is the least important, and the third stage is the most important. The first stage is the most important because it is the stage where the costs are incurred. The second stage is the least important because it is the stage where the costs are recovered. The third stage is the most important because it is the stage where the costs are saved.

Stage	Costs Incurred					
	Case 1			Case 2		
	100	0	0	0	0	0
1	100	0	0	100	0	0
2	0	100	0	0	100	0
3	0	0	100	0	0	100
Total	100	100	100	100	100	100

Zu 3. Der bisherige Tarif für Zeitkarten entsprach nicht vollkommen den Wünschen des reisenden Publikums und hatte schon Anlaß zu Angriffen gegeben, bevor noch von der Personentarifreform überhaupt die Rede war. Er war nicht nach einheitlichen Grundsätzen aufgebaut und enthielt hinsichtlich der Höchstentfernungen gewisse Einschränkungen, die als ungerecht empfunden wurden. Diese und noch verschiedene andere Mängel haben zur Einführung des neuen Tarifs für Zeitkarten Anlaß gegeben. Derselbe weist folgende Hauptmerkmale auf:

1. die Einheitssätze fallen mit der Zunahme der Entfernung, und die fallende Richtung verstärkt sich bei Entfernungen über 1 000 km, da nach den Ergebnissen der Statistik über diese Grenze hinaus der alte Tarif von geringer Wirkung war;
2. auf kurze Entfernungen steigen die Einheitssätze kilometerweise, dann in immer größer werdenden Zonen von 2, 5, 10, 25, 50 und schließlich 100 km;
3. die Preise für Monatskarten sind für Entfernungen bis zu 1 500 km festgesetzt. Die Inhaber von Karten über Entfernungen von 1 500 km können auf dem ganzen Netz reisen;¹⁾
4. es sind Preise für einen, zwei, drei usw. bis 12 Monate vorgesehen. Der Preis einer Monatskarte ist gleich $\frac{2}{13}$ des Preises einer Jahreskarte und gleich $\frac{1}{6}$ des Preises für eine Karte auf 11 Monate. Mit anderen Worten: der Preis für einen Monat ist doppelt so hoch wie der Preis für jeden folgenden Monat, und um den Preis für eine bestimmte Anzahl von Monaten zu erhalten, muß man dem Preise für einen Monat ebensoviele Male, wie die Zahl der übrigen Monate beträgt, die Hälfte dieses Preises zuschlagen. (Beispiel: der Preis für 5 Monate ist dreimal so hoch wie für einen Monat.) Es beruht dies auf der Annahme, daß die Zahl der Reisen in demselben Verhältnis abnimmt, wie die Geltungsdauer der Karte wächst;
5. die Höchstentfernung für Zeitkarten auf länger als einen Monat ist auf 3 000 km festgesetzt, und der Preis hierfür gibt das Recht, auf dem ganzen Netz zu reisen. Auf diese Weise ist das ungerechtfertigte Steigen der Preise ausgeschaltet für größere Entfernungen, als solche, über die hinaus eine stärkere Ausnutzung der Zeitkarte unmöglich ist;
6. alle Linien des Netzes sind in drei Klassen eingeteilt, im wesentlichen entsprechend der Dichtigkeit der täglichen Zugfolge, der

¹⁾ Eine Monatskarte I. Klasse für das ganze Netz kostet 250 Lire, eine Einzelreise auf 1 500 km in I. Klasse 86 Lire.

*image
not
available*

Die Betriebsergebnisse der italienischen Staatsbahnen

im Jahre 1906/07.¹⁾

I. Länge.

Der Umfang des italienischen Staatsbahnnetzes ist aus den nachstehenden Zahlen ersichtlich. Es betrug (einschließlich der Linien in besonderem Betrieb):

	1905/06	1906/07
die Baulänge am Jahresschluß	10 586	13 074 km,
„ Betriebslänge „ „	11 228	14 000 „,
„ „ im Jahresdurchschnitt ²⁾	11 203	13 899 „.

Die Zunahme gegenüber dem Vorjahr ist im wesentlichen auf den Erwerb der die Ostseite des Landes durchziehenden Linien der früheren Südbahngesellschaft zurückzuführen.

Die Gesamtlänge verteilt sich (abgesehen von rund 180 km Linien in besonderem Betrieb) folgendermaßen auf die einzelnen Bezirksdirektionen:

	Baulänge	Betriebslänge	Betriebslänge im Jahresdurchschnitt
Bezirksdirektion Turin	1 792	1 963	1 962
„ Mailand	1 434	1 561	1 542
„ Genua	593	725	718
„ Venedig	1 302	1 395	1 409
„ Florenz	1 100	1 162	1 162
„ Rom	1 380	1 525	1 523
„ Neapel	1 916	1 970	1 970
die früheren Südbahnen	2 299	2 357	2 272
Bezirksdirektion Palermo	1 080	1 158	1 158

¹⁾ Die nachstehenden Mitteilungen sind dem amtlichen Bericht *Relazione sull' andamento dell' Amministrazione delle Ferrovie dello Stato nell' esercizio 1906/07* entnommen. Vgl. zuletzt *Archiv für Eisenbahnwesen* 1907 S. 1369 ff.: Die Betriebsergebnisse der italienischen Staatsbahnen im Jahre 1905/06.

²⁾ Einschließlich 24,6 km im Ausland gelegene Strecken.

An Brenn-, Schmier- und Beleuchtungsmitteln haben verbraucht:

a) die Lokomotiven:

	im ganzen	für ein Lokomotivkm	für ein Zugkm
Brennmittel kg	1 560 383 293	13,0130	17,8509
Schmiermittel. "	3 453 598	0,0287	0,0395
Beleuchtungsmittel "	399 930	0,0033	0,0046

b) die Dampfmotorwagen:

	im ganzen	für ein Motorwagenkm	für ein Zugkm
Brennmittel kg	196 707	9,7216	13,5819
Schmiermittel. "	1 190	0,0588	0,0831

Der Wert der eingeführten Brenn-, Schmier- und Beleuchtungsmittel betrug:

a) für die Lokomotiven:

	im ganzen	für ein Lokomotivkm	für ein Zugkm
Brennmittel Lire	46 256 926	0,3857	0,5293
Schmiermittel. "	1 589 726	0,0133	0,0182
Beleuchtungsmittel "	276 785	0,0023	0,0031

b) für die Motorwagen:

	im ganzen	für ein Motorwagenkm	für ein Zugkm
Brennmittel Lire	6 556	0,3240	0,4527
Schmiermittel. "	563	0,0278	0,0389

III. Leistungen der Betriebsmittel.

Es haben zurückgelegt:

*image
not
available*

An Zugkilometern haben geleistet:

die Personen- und gemischten Züge	54 016 905
„ Güterzüge	35 261 411
„ Material- und Arbeitszüge	409 511
zusammen .	89 687 827

Die höchsten Leistungen an Wagen- und Zugkilometern weisen die Bezirke der Direktionen Mailand und Turin und die früheren Südbahnen auf.

Die Verbesserungen des Fahrplans haben eine erhebliche Zunahme der täglich geleisteten Personenzugkilometer im Gefolge gehabt, wie aus der nachstehenden Zusammenstellung ersichtlich ist.

Täglich geleistete Kilometer	Schnellzüge	Eil- und Personenzüge	Gemischte Züge	zusammen
am 1. Juli 1905	37 731	69 143	29 830	136 704
„ 30. Juni 1907	45 568	72 851	29 873	148 292
Zunahme in Prozenten . .	20,30	5,40	0,15	8,50

Die Gesamtzahl der im Berichtsjahr beförderten Personen betrug 63 Millionen. Die nachstehende Zusammenstellung umfaßt nur die einfachen Reisen über 150 km:

Es hat betragen	die Anzahl der Reisenden				die mittlere Reiselänge km	die Einnahme aus der Beförderung ohne Fahrkartensteuer Lire
	I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	zusammen		
vor Einführung des Zonentarifs für Reisen über 150 km (November 1905 bis April 1906)	70 209	172 651	254 961	497 821	271	9 103 006
nach Einführung des Zonentarifs für Reisen über 150 km (November 1906 bis April 1907)	83 265	207 368	295 983	586 616	316	10 221 898
nach Einführung des Zonentarifs für Reisen über 150 km mehr	13 056	34 717	41 022	88 795	45	1 118 892

Die Vermögensgegenstände der Vermögensgegenstände des Abrechnungszeitraums

Die Angaben der Kapitalstruktur/Finanzlage werden nicht nach der ursprünglichen Bewertung, sondern nach dem Stand zum

Vermögensgegenstände	31.12.2000			31.12.1999			Veränderung + / -	
	in Mio. €			in Mio. €			in Mio. €	
	1	2	3	4	5	6	7	8
Grundvermögen	100	100	100	100	100	100	0	0
Umlaufvermögen	200	200	200	200	200	200	0	0
Gesamtvermögen	300	300	300	300	300	300	0	0

Die Bilanz der Bilanz zum Ende

Vermögen	300.000
Passiva	300.000
Gesamt	300.000

Die Bilanzierung dieser Bilanz zum 31.12.2000 ist dem Anhang zum Abschluss der Bilanz 2000 beizufügen. Die Bilanz zum 31.12.1999 ist dem Anhang zum Abschluss der Bilanz 1999 beizufügen. Die Bilanz zum 31.12.1998 ist dem Anhang zum Abschluss der Bilanz 1998 beizufügen.

Die Bilanz zum 31.12.1999 ist dem Anhang zum Abschluss der Bilanz 1999 beizufügen.

Die Bilanz zum Ende des Abrechnungszeitraums

Vermögensgegenstände	31.12.2000			31.12.1999			Veränderung + / -	
	1	2	3	4	5	6	7	8
Grundvermögen	100	100	100	100	100	100	0	0
Umlaufvermögen	200	200	200	200	200	200	0	0
Gesamtvermögen	300	300	300	300	300	300	0	0

Die hauptsächlichsten, zur Beförderung gelangten Güterarten sind aus der nachstehenden Zusammenstellung ersichtlich:

	Anzahl der beförderten Tonnen	Einnahme daraus in Lire
Steinkohlen und Koks	4 427 737	24 194 768
Getreide und Mehl (außer Weizen) . . .	1 557 930	10 289 801
Bauholz	1 342 594	10 902 960
Weizen und Weizenmehl	1 267 085	6 946 135
Kalk und Zement	1 185 737	4 995 562
Ziegelsteine	948 714	2 884 479
Bausteine	761 794	2 046 624
Wein	760 079	9 273 587
Guß- und Brucheisen	519 130	2 123 420
Schwefel	453 351	2 428 783
Künstlicher Dünger	438 910	1 806 634
Sand	378 377	693 181
Phosphorsaure Salze, Thomasmehl . . .	366 123	1 669 533
Trauben und Most	353 150	6 039 966
Natürlicher Dünger	347 452	784 846
Rüben	322 950	574 441
Metallwaren	311 235	3 160 462
Braunkohle	292 915	1 900 026
Brennholz	267 499	1 190 827
Früchte	245 599	1 849 039
Chemikalien	237 720	2 378 500
Gespinnste und Gewebe	236 665	4 006 975
Stroh, Futtermittel, Kork	222 920	1 888 508
Baumwolle	207 320	2 200 832
Marmor	189 265	1 424 587
Kolonial- und Drogenwaren	176 883	2 505 139
Papier	152 559	1 758 034
Olivenöl	89 730	1 111 822
Vieh	Stück 2 254 964	5 915 176

Besondere Angaben enthält der Bericht über die Gütermengen, die in dem Berichtsjahr von und nach den verschiedenen Häfen des Landes

*image
not
available*

Unter den von und nach den Häfen beförderten Gütermengen (ausschließlich Dienstgut) kamen im Berichtsjahr auf

Kohlen	3 831 553 t
Getreide	758 613 „
Baumwolle	195 781 „
Petroleum	63 731 „
Düngemittel	225 289 „
Salz und Tabak	77 639 „
Andere Waren	1 906 451 „
zusammen	7 059 057 t.

Von den 1 448 521 t Dienstgut kam der weitaus größte Teil, nämlich 1 404 940 t, auf Kohlen.

Der Anteil der einzelnen Häfen an dem Kohlenverkehr ist aus nachstehender Zusammenstellung ersichtlich. Es kamen an Kohlen zur Beförderung (einschließlich Dienstkohlen):

i n	1905/1906 t	1906/1907 t	1906/1907 +mehr -weniger v. H.
Genua	1 999 075	2 145 979	+ 7,35
Venedig	662 954	681 882	+ 2,86
Savona	674 695	767 319	+13,73
Livorno	338 439	407 014	+20,26
Spezia	240 988	321 298	+33,32
Civitavecchia	162 610	150 902	- 7,20
Torre Annunziata	148 256	144 256	- 2,67
Neapel	67 903	89 220	+31,39
Ancona	222 540	220 390	- 0,97
Brindisi	121 294	76 124	- 37,24
Sizilianische und kleinere Häfen .	240 037	231 631	- 3,50
zusammen	4 878 791	5 235 814	+ 7,32

Zur Bewältigung der Kohleneinfuhr in den Häfen wurde folgende Anzahl von Wagen verwandt:

Beruf	Anzahl Bewerberinnen		Anzahl Bewerberinnen pro Stelle	Anzahl Bewerberinnen pro Stelle	
	1990	1997		1990	1997
Bauingenieur	1000	1000	1000	1000	1000
Chemiker	1000	1000	1000	1000	1000
Elektrotechniker	1000	1000	1000	1000	1000
Ingenieur	1000	1000	1000	1000	1000
Informationswissenschaftler	1000	1000	1000	1000	1000
Physiker	1000	1000	1000	1000	1000
Technische Zeichner	1000	1000	1000	1000	1000
Wirtschaftsinformatiker	1000	1000	1000	1000	1000
Gesamt	10000	10000	10000	10000	10000

15. Metallberufe

Die Entwicklung der Bewerberinnen für Metallberufe zeigt sich in zwei Phasen. In der ersten Phase (1990-1995) ist die Zahl der Bewerberinnen für Metallberufe stark gestiegen. In der zweiten Phase (1996-1997) ist die Zahl der Bewerberinnen für Metallberufe wieder gesunken.

16. Kaufberufe

Die Entwicklung der Bewerberinnen für Kaufberufe zeigt sich in zwei Phasen. In der ersten Phase (1990-1995) ist die Zahl der Bewerberinnen für Kaufberufe stark gestiegen. In der zweiten Phase (1996-1997) ist die Zahl der Bewerberinnen für Kaufberufe wieder gesunken.

Die Bewerberinnen für die Kaufberufe sind:

Bürokaufmann/-in	10000
Kaufmann/-in für Büromanagement	10000
Kaufmann/-in für Groß- und Außenhandelsbetrieb	10000
Kaufmann/-in für Einzelhandel	10000
Gesamt	40000

Die Beteiligung der verschiedenen Beförderungszweige an der Gesamtsumme der Verkehrseinnahmen in den letzten drei Jahren ergibt sich aus folgender Zusammenstellung:

Art der Transporte	1904/1905		1905/1906		1906/1907	
	Lire	%	Lire	%	Lire	%
Personenverkehr	130 476 646	37	145 438 761	38	153 920 438	38
Gepäck- und Hundeverkehr	6 482 772	2	7 105 557	2	7 307 212	2
Eilgutverkehr	18 941 681	6	21 885 455	6	23 461 710	6
Beschleunigt. Frachtverkehr	18 862 199	5	18 757 678	4	19 695 319	5
Gewöhnlicher Frachtverkehr	173 825 076	50	189 379 758	50	202 162 051	49
zusammen	348 591 372	100	382 567 199	100	406 546 732	100

Die Steigerung der Verkehrseinnahmen gegenüber den beiden vorhergehenden Betriebsjahren ist aus nachstehender Übersicht erkennbar:

Betriebsjahr	Einnahme	Vermehrung der Einnahme			
		gegenüber dem Vorjahr	gegenüber 1904/1905	in den 2 Jahren des Staatsbetriebs	durchschnittlich in jedem Jahr
1904/1905	348 591 372	—	—	—	—
1905/1906	382 567 199	33 975 827	33 975 827	91 931 186	45 965 593
1906/1907	406 546 732	23 979 533	57 955 359		

Das Wachstum der mittleren Einnahme für 1 km ist in der nachfolgenden Zusammenstellung zum Ausdruck gebracht:

Betriebsjahr	Mittlere Länge	Mittlere Einnahme für 1 km
	km	Lire
1904/1905	12 937	26 945
1905/1906	13 082	29 244
1906/1907	13 117 ¹⁾	30 994

¹⁾ Ausschließlich der Linien in besonderem Betrieb.

*image
not
available*

	Bedienstete				Stand am 1. Juli 1906	Ver- mehrung
	Ständige und im Probe- dienst befindliche	ständige	vorüber- gehend beschäftigte	Hilfsbedienstete zusammen			insgesamt
Generaldirektion	4 666	1 611	42	1 653	5 304	1 015
Bezirksoffizien	7 461	1 276	374	1 650	6 810	2 301
zusammen	12 127	2 887	416	3 303	12 114	3 316
Lagerdienst	1 645	584	328	912	2 191	366
Stationsdienst	27 185	5 194	4 326	9 520	33 821	2 884
Zugdienst	9 110	—	96	96	7 506	1 700
Lokomotivdienst	7 971	81	—	81	6 900	1 092
Magazinverwaltung	6 554	2 921	2 325	5 246	9 576	2 222
Materialverwaltung	8 104	1 306	282	1 588	8 786	904
Bahnunterhaltung	22 016	9 612	9 047	18 659	37 387	3 288
zusammen	82 585	19 698	16 404	36 102	106 231	12 456
Gesamtzahl der Bediensteten bei den Staatsbahnen	94 712	22 585	16 820	39 405	118 345	15 772
Linien in besonderem Betrieb	—	374	120	494	470	24
Gesamtzahl aller Bediensteten	94 712	22 959	16 940	39 899	118 815	15 796

*image
not
available*

	Pensions- kasse	Unter- stützungs- kasse	Neues Institut		zu- sammen
			I. Abteil.	II. Abteil.	
Abgänge:					
Zahl	784	543	—	—	1 327
Betrag Lire	666 930	237 375	—	—	904 305
Pensionen und Unter- stützungen am 30. Juni 1907:					
Zahl	17 705	7 376	—	—	25 081
Betrag Lire	14 657 418	3 189 254	—	—	17 846 672

Im Wohlfahrtsdienst waren tätig:

	30. Juni 1906	30. Juni 1907	1907 mehr
Ärzte	1 963	2 096	133
sonstige Personen .	139	182	43.

Diese verursachten einen Aufwand von

583 449 Lire am 30. Juni 1906,

738 004 „ „ 30. „ 1907 = + 154 555 Lire.

VIII. Gesamtübersicht.

Die Entwicklung des italienischen Eisenbahnwesens in den letzten zwanzig Jahren ist aus folgender Zusammenstellung zu ersehen:

	1886	1896	1906/1907
Betriebslänge km	9 646	12 610	13 117
Zugkilometer	46 550 034	58 119 055	89 687 827
Anzahl der Bediensteten	82 918	89 524	127 009 ¹⁾
Einnahmen:			
aus dem Personenverkehr . . . Lire	80 713 002	94 759 858	153 920 439
„ „ Güterverkehr	126 023 551	151 721 298	252 626 293
zusammen	209 483 620	252 957 429	424 910 777

¹⁾ Etwa 5 597 Bedienstete stehen nicht im Betriebsdienst und waren bei den früheren Privatgesellschaften nicht vorhanden. Bei dem Vergleich sind daher eigentlich folgende Zahlen einzusetzen:

Anzahl der Bediensteten	121 412
Persönliche Ausgaben Lire	182 132 822
Zahl der Bediensteten auf 1 km	9,26.

*image
not
available*

Die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten von Amerika in den Jahren 1904/1905 und 1905/1906.¹⁾

Der von der statistischen Abteilung des Bundesverkehrsamts in Washington herausgegebene neunzehnte Jahresbericht über die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten von Amerika für das Jahr 1905/1906²⁾ weist in seiner Einleitung darauf hin, daß im § 20 der Novelle zum Bundesverkehrsgesetz vom 29. Juni 1906 dem Bundesverkehrsamt die Pflicht auferlegt worden ist, Bestimmungen über eine einheitliche Gestaltung der Berichte der Eisenbahnen und über eine gleichartige Buchführung zu erlassen.³⁾

Um dieser Verpflichtung nachzukommen, hat das Amt bis jetzt folgendes getan: Die Berichte der Eisenbahnen behandeln den Betrieb und die Finanzen. Zunächst hat das Amt seine Aufmerksamkeit fast ausschließlich den Berichten über den Betrieb zugewandt und für diese unterm 3. Juni 1907 neue Bestimmungen getroffen, die von allen seiner Aufsicht unterworfenen Eisenbahnen vom 1. Juli 1907 ab anzuwenden sind. Im laufenden Jahr sollen auch für die Finanzberichte einheitliche Regeln aufgestellt werden, die am 1. Juli 1908 in Geltung treten sollen.

Der Jahresbericht für 1905/1906 ist noch in der bisherigen Weise aufgestellt worden. Die neuen Vorschriften sind unter der Mitwirkung

¹⁾ Vgl. Archiv 1907 S. 1383. Die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten von Amerika in den Jahren 1903/1904 und 1904/1905.

²⁾ Interstate Commerce Commission. Nineteenth Annual Report on the Statistics of Railways in the United States for the year ending June 30, 1906. Prepared by the division of statistics and accounts. Washington: Government Printing Office. 1907.

³⁾ Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1907 S. 42.

*image
not
available*

Gegen das Vorjahr ergibt sich folgende Verkehrszunahme: Mehr gefahren wurden 59 Millionen Personen, 1 367 Millionen Personenmeilen, 204 Millionen Gütertonnen, 29 414 Millionen Tonnenmeilen; auf die Bahnmeile kommt ein Mehr von 4 580 Personenmeilen und 121 005 Tonnenmeilen. Mehr eingenommen wurden 243 Millionen, mehr ausgegeben 146 Millionen Dollar. Die Ausnutzung der Güterwagen war gegen das Vorjahr fast unverändert.

Das finanzielle Ergebnis des Betriebs ist, nach Zahlung von 272,9 Millionen Dollar Dividende u. dgl., noch ein Überschuß von 112,3 Millionen Dollar, das sind 23,3 Millionen Dollar Überschuß mehr als im Vorjahr. Das dividendenlose Aktienkapital hat sich um 3,7 % weiter verringert, es beträgt nur noch 33,5 % des gesamten Anlagekapitals.

Trotz der günstigen Betriebsergebnisse ist die Zahl der bankerotten Eisenbahnen von 26 auf 34 und deren Meilenzahl von 796 auf 3 244 gestiegen.

Die Durchschnittserträge waren im Jahr

	1900/1901	1904/1905	1905/1906
für die Personenmeile Cents	2,013	1,963	2,003
„ „ Gütertonnenmeile „	0,750	0,766	0,748

Die in den einzelnen Staaten zu entrichtenden Steuern und Abgaben haben im Jahr 1905/1906 zusammen 74 602 171 Millionen Dollar, oder 11 277 620 Millionen Dollar mehr als im Vorjahr, betragen. Für eine Bahnmeile schwanken die Abgaben zwischen 13 Dollar (im Indianergebiet, 1904/1905: 13 Dollar) und 1 683 Dollar (im Staate Massachusetts, 1904/1905: 1 472 Dollar), im Durchschnitt betragen sie 349 Dollar (1904/1905: 303 Dollar).

Im Berichtsjahr sind im ganzen 10 618 Personen getötet und 97 706 Personen verletzt worden, das sind gegen das Vorjahr 915 Personen mehr getötet und 11 698 Personen mehr verletzt. Die meisten Tötungen (2 310) und Verletzungen (34 989) kommen auf das Fahrpersonal.

Die weiteren Einzelheiten sind aus den nachfolgenden Zusammenstellungen zu entnehmen. Die Karte der Staatengruppen, in die das Bahnnetz für statistische Zwecke sich gliedert, ist beigelegt.



Übersicht der Hauptbetriebsergebnisse der am 30. Juni

Staatengruppen	Längen				Loko-	
	Gesamtlänge	Länge der an das Bundesamt berichtenden Bahnen		überhaupt		
		Engl. Meilen (rund)				1905	1906
	1905	1906	1905	1906	1905	1906
Gruppe I	7 821	7 893	8 094	8 132	3 028	3 026
„ II	22 818	23 310	23 281	23 681	11 806	12 963
„ III	24 554	24 769	25 208	25 705	7 413	7 964
„ IV	13 311	13 645	12 542	12 764	2 374	2 563
„ V	25 754	26 743	24 563	25 477	3 788	4 106
„ VI	47 920	49 426	48 672	50 104	9 206	9 667
„ VII	11 590	11 726	11 546	11 524	1 539	1 689
„ VIII	30 184	31 124	30 456	31 300	5 086	5 348
„ IX	15 594	16 136	14 875	15 459	1 759	1 893
„ X	18 555	19 591	17 737	18 194	2 358	2 459
zusammen .	218 101	224 363	216 974	222 340	48 357	51 672

Staatengruppen	B e a m t e				über-
	überhaupt		für 100 Meilen		über-
	A n z a h l				Millionen
	1905	1906	1905	1906	1905
Gruppe I	74 866	78 532	925	966	522,5
„ II	335 237	373 526	1 440	1 577	2 828,1
„ III	210 722	222 668	836	866	2 006,4
„ IV	64 403	72 004	514	564	669,0
„ V	122 580	138 830	499	545	1 008,1
„ VI	251 183	270 029	516	539	2 289,9
„ VII	37 771	48 658	327	422	616,4
„ VIII	140 904	150 972	463	482	1 837,7
„ IX	62 859	68 734	423	445	575,3
„ X	81 671	97 402	460	535	1 451,9
zusammen .	1 382 196	1 521 355	637	684	13 805,3

Staatengruppen		P e r s o n e n -					
		Beförderte Personen		Gefahrene Personenmeilen			
				überhaupt		auf 1 Meile	
		Millionen (rund)				A n z a h l	
		1905	1906	1905	1906	1905	1906
Gruppe	I	122,9	132,0	2 406	2 551	299 527	316 623
"	II	275,2	299,4	5 938	6 494	255 718	275 365
"	III	77,3	84,0	3 188	3 245	124 286	126 794
"	IV	18,7	20,7	757	825	60 892	65 110
"	V	39,1	41,4	1 618	1 608	65 810	67 959
"	VI	111,6	115,0	4 363	4 246	89 618	85 703
"	VII	7,9	8,9	815	972	71 396	85 237
"	VIII	29,3	33,1	2 006	2 076	66 491	67 449
"	IX	15,0	15,9	767	825	51 904	54 185
"	X	41,5	47,5	1 942	2 323	111 016	131 052
zusammen .		738,8	797,9	23 800	25 167	109 949	114 529

Staatengruppen		G ü t e r -					
		Beförderte Tonnen		Gefahrene Tonnenmeilen			
				überhaupt		auf 1 Meile	
		Millionen (rund)				A n z a h l	
		1905	1906	1905	1906	1905	1906
Gruppe	I	61,3	68,4	5 457	5 991	679 393	743 634
"	II	445,7	509,1	51 097	57 640	2 200 372	2 443 924
"	III	337,3	389,0	37 395	43 858	1 457 855	1 713 615
"	IV	52,7	58,9	9 685	11 146	778 670	879 506
"	V	90,9	104,5	13 893	16 106	565 008	640 485
"	VI	248,8	282,9	34 198	40 228	702 510	811 977
"	VII	28,2	33,3	7 304	8 757	639 489	767 530
"	VIII	80,3	91,1	13 134	15 590	435 282	506 392
"	IX	39,7	45,8	5 433	6 411	367 799	421 150
"	X	42,3	48,4	8 867	10 151	507 053	572 574
zusammen .		1 427,7 ¹⁾	1 631,4 ¹⁾	186 463	215 878	861 396	982 401

1) Über die Bedeutung dieser Zahlen vgl. S. 1454 und 1459.

*image
not
available*

Staatengruppen	Betriebseinnahmen				Betriebs-	
	überhaupt		für 1 Meile		überhaupt	
	Mill. Dollar (rund)		Dollar		Mill. Dollar (rund)	
	1905	1906	1905	1906	1905	1906
Gruppe I	117,4	126,3	14 511	15 528	84,9	89,0
" II	483,1	533,2	20 752	22 517	318,3	352,9
" III	314,7	354,4	12 483	13 789	231,9	250,1
" IV	92,3	104,9	7 359	8 216	57,6	66,6
" V	168,7	187,3	6 867	7 350	120,3	136,8
" VI	390,4	435,4	8 021	8 690	251,6	278,3
" VII	89,3	105,0	7 737	9 108	47,9	56,8
" VIII	193,8	215,5	6 362	6 885	131,1	142,7
" IX	83,1	90,4	5 588	5 848	61,1	66,7
" X	149,7	173,4	8 439	9 532	86,6	97,6
zusammen .	2 082,5	2 325,8	9 598	10 460	1 390,8	1 536,9

Staatengruppen	Betriebsausgaben		Gesamt-	
	in Prozenten der Betriebseinnahmen		überhaupt	
	%		Millionen Dollar (rund)	
	1905	1906	1905	1906
Gruppe I	72,31	70,51	133,6	142,9
" II	65,88	66,07	552,5	607,7
" III	73,68	70,57	345,1	388,1
" IV	62,38	63,46	96,6	109,1
" V	71,34	73,04	179,6	199,0
" VI	64,43	63,91	411,6	459,1
" VII	52,89	54,03	98,1	114,4
" VIII	67,68	66,24	217,9	245,4
" IX	73,51	73,79	84,3	91,5
" X	57,83	56,19	195,1	225,2
zusammen .	66,78	66,08	2 314,4	2 582,4

*image
not
available*

Staatengruppen	D u r c h s c h n i t t s -				
	im Personenverkehr für				im
	1 Personenmeile		1 Personenzugmeile		1 Güterton-
	i n				
	1905	1906	1905	1906	1905
Gruppe I	1,762	1,759	133,345	139,195	1,179
" II	1,722	1,746	114,096	121,592	0,665
" III	1,957	1,995	109,740	111,089	0,607
" IV	2,363	2,385	103,696	108,369	0,691
" V	2,298	2,412	105,365	107,423	0,839
" VI	1,987	2,082	110,309	110,801	0,766
" VII	2,108	2,039	142,450	148,164	0,900
" VIII	2,108	2,214	108,132	113,951	0,938
" IX	2,233	2,291	111,144	116,334	1,096
" X	2,124	2,128	160,381	167,759	1,098
zusammen .	1,962	2,003	115,954	120,339	0,766

Seit dem Jahre 1880 hat sich das Eisenbahnnetz der Vereinigten Staaten wie folgt entwickelt:

30. Juni 1880	87 724 Meilen	Bahnlänge,
30. " 1885	125 183	" "
30. " 1890	163 597	" "
30. " 1895	180 657	" "
30. " 1900	193 346	" "
30. " 1905	218 101	" "
30. " 1906	224 363	" " 1)

Am 30. Juni 1906 hatten die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten einen Umfang von rund 224 363 Meilen, am 30. Juni 1905 rund 218 101 Meilen. Der Zuwachs betrug 6 262 Meilen (im Jahre vorher 4 197 Meilen), d. i. mehr als in jedem der zehn vorhergehenden Jahre.

1) Für 2970 038 Quadratmeilen Landfläche (ohne Alaska) und 83 794 575 Einwohner.

*image
not
available*

Die Anzahl der Betriebsmittel und ihre Verteilung auf Personen- und Güterverkehr ergibt sich aus nachstehender Übersicht:

E s k o m m e n	30. Juni 1905		30. Juni 1906	
	auf Personen- dienst	auf Güter- dienst	auf Personen- dienst	auf Güter- dienst
	S t ü c k z a h l			
Lokomotiven:¹⁾				
überhaupt	11 618	27 869	12 249	29 848
für 1000 Meilen	54	128	55	134
Wagen:²⁾				
überhaupt	40 713	1 731 409	42 262	1 837 914
für 1000 Meilen	188	7 980	190	8 266
darunter Expreßverkehr . .	—	38 857	—	32 168

Es beträgt im Durchschnitt	einer ein- fachen Expansions- lokomotive		einer vier- zylindrigen Verbund- lokomotive		einer zwei- zylindrigen Verbund- lokomotive	
	1905	1906	1905	1906	1905	1906
	die Zugkraft Pfund ³⁾	23 178	24 307	33 326	33 168	31 056	31 561
„ Rostoberfläche Quadratfuß	30	31	47	47	38	38
„ Heizoberfläche „	1 759	1 862	2 941	3 070	2 569	2 596
das Gesamtgewicht (ausschließ- lich Tender) t ³⁾	62	66	95	98	83	84
„ Gewicht auf den Treib- rädern t	51	54	73	75	69	70

¹⁾ Ohne Rangier- und sonstigen Dienst. Die Gesamtzahl der Lokomotiven (Personen-, Güter-, Rangier-, sonstige und gepachtete Lokomotiven) betrug am 30. Juni 1906, wie oben (S. 1434) angegeben, 51 672 Stück (gegen 48 357 im Vorjahr).

²⁾ Ohne Privatwagen. Die Gesamtzahl der Wagen (für Personen-, Güter-Bahn-, Expreßdienst und Pachtwagen) betrug am 30. Juni 1906, wie oben (S. 1435) angegeben, 1 958 912 Stück (gegen 1 842 871 im Vorjahr).

³⁾ 1 amerikanisches Pfund = 0,454 kg, 1 Tonne = 2000 Pfund = 908 kg.

Über die Freigabe der Ergebnisse nach der Abschlussprüfung (Prüfungstermin: Sommer 2016)

Ergebnis der Prüfung	Ergebnis der Prüfung							
	Sommer 2016		Sommer 2017		Sommer 2018		Sommer 2019	
	Bestanden	Nicht bestanden	Bestanden	Nicht bestanden	Bestanden	Nicht bestanden	Bestanden	Nicht bestanden
Summe	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
Ergebnis	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000

Ergebnis der Prüfung	Ergebnis der Prüfung							
	Sommer 2016		Sommer 2017		Sommer 2018		Sommer 2019	
	Bestanden	Nicht bestanden	Bestanden	Nicht bestanden	Bestanden	Nicht bestanden	Bestanden	Nicht bestanden
Summe	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
Ergebnis	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000

Bezeichnung der Wagen	T r a g f ä h i g k e i t					
	Klasse IX 90 000 Pfund = 40 860 kg		Klasse X 100 000 Pfund = 45 400 kg		Klasse XI 110 000 Pfund = 49 940 kg	
	A n z a h l					
	1905	1906	1905	1906	1905	1906
Bedeckte Wagen . . .	2	—	17 159	25 182	—	—
Offene Wagen . . .	—	187	5 091	6 202	4	4
Viehwagen	—	—	365	522	—	—
Kohlenwagen	1 062	2 349	101 796	151 924	440	508
Kesselwagen	1	1	1 483	1 642	—	—
Kühlwagen	643	1 638	—	—	—	—
Andere Wagen	600	—	6 835	10 489	—	163
zusammen	2 308	4 175	132 729	195 911	444	675

Bezeichnung der Wagen	T r a g f ä h i g k e i t					
	Klasse XII 120 000 Pfund = 54 480 kg		Klasse XIII 130 000 Pfund = 59 020 kg		Klasse XIV 140 000 Pfund = 63 560 kg	
	A n z a h l					
	1905	1906	1905	1906	1905	1906
Bedeckte Wagen . . .	—	—	—	—	—	—
Offene Wagen	10	14	—	—	—	—
Viehwagen	—	—	—	—	—	—
Kohlenwagen	34	44	—	—	—	—
Kesselwagen	—	—	—	—	—	—
Kühlwagen	—	—	—	—	—	—
Andere Wagen	12	12	—	—	—	—
zusammen	56	70	—	—	—	—

*image
not
available*

44 310 Wagen neu hinzugekommen waren. Die Wagenvermehrung entfiel fast ganz auf Güterwagen. Was die Leistungen der Betriebsmittel anlangt, so sind die einer Personenzuglokomotive um 1 550 Personen und 6 078 Personenmeilen, die einer Güterzuglokomotive um 3 426 Tonnen und 541 863 Tonnenmeilen größer als im Vorjahr.

Die Ausrüstung der Betriebsmittel mit Bremsen und Selbstkupplern erhellt aus nachstehender Übersicht:

Es hatten am 30. Juni	Zugbremsen		Selbstkuppler	
	1904/1905	1905/1906	1904/1905	1905/1906
Lokomotiven	47 876	51 186	47 945	51 269
darunter:				
Personenzuglokomotiven . .	11 585	12 219	11 536	12 177
Güterzuglokomotiven . . .	27 742	29 705	27 662	29 629
Wagen	1 593 519	1 776 603	1 823 645	1 938 527
darunter:				
Personenwagen	40 403	41 919	40 050	41 610
Güterwagen	1 515 354	1 689 141	1 715 854	1 820 854
„ für Expresverkehr	29 782	31 560	33 457	32 129

Von der Gesamtzahl der vorhandenen Betriebsmittel (Lokomotiven und Wagen) von 2 010 584 sind Ende 1905/1906 im ganzen 1 827 789 mit Zugbremsen und 1 989 796 mit Selbstkupplern ausgerüstet gewesen. Es sind daher im Berichtsjahr weitere 186 394 Stück Betriebsmittel mit Zugbremsen und 118 206 mit Selbstkupplern ausgerüstet worden, während die Vermehrung an Betriebsmitteln im ganzen 119 356 Stück betrug.

Die auf den Eisenbahnen der Vereinigten Staaten von Amerika in den letzten beiden Jahren vorgekommenen Unfälle sind nachstehend zusammengestellt:

Es wurden	1904/1905		1905/1906	
	getötet	verletzt	getötet	verletzt
Bahnbedienstete Anzahl	3 361	66 833	3 929	76 701
Reisende „	537	10 457	359	10 764
Sonstige Personen „	5 805	8 718	6 330	10 241
zusammen Anzahl	9 703	86 008	10 618	97 706

*image
not
available*

Es kommen im Jahr 1905/1906:

bei den Bahnbediensteten:

eine Tötung auf 387 (1904/1905: 411) Bahnbedienstete,

eine Verletzung auf 20 (1904/1905: 21) Bahnbedienstete;

bei den Reisenden:

eine Tötung auf 2 222 691 (1904/1905: 1 375 856) Reisende und auf

rund 70 104 000 (1904/1905: 44 300 000) Personenmeilen,

eine Verletzung auf 74 131 (1904/1905: 70 655) Reisende und auf

rund 2 338 000 (1904/1905: 2 300 000) Personenmeilen.

Die Zahl der Beamten der amerikanischen Bahnen stellt sich, wie folgt:

am 30. Juni 1905 = 1 382 196 oder 637 auf 100 Meilen,

„ 30. „ 1906 = 1 521 355 „ 684 „ 100 „ .

Nach der Art der Beschäftigung kommen
auf 100 Meilen:

auf die allgemeine Verwaltung

„ „ Bahnverwaltung

„ „ Werkstättenverwaltung

„ „ Transportverwaltung

ohne nähere Angabe

zusammen wie oben

Die gezahlte Besoldung betrug . . Doll.

d. i. von der Betriebsausgabe . %

Die tägliche Besoldung betrug im

Durchschnitt:

für Direktoren Doll.

„ andere Oberbeamte „

„ Bureaubeamte „

„ Stationsvorsteher „

„ andere Stationsbeamte „

„ Lokomotivführer „

„ Heizer „

„ Zugführer „

„ andere Zugbeamte „

„ Vorarbeiter „

„ Streckenarbeiter „

„ Weichensteller „

	1904/1905	1905/1906
B e a m t e		
auf die allgemeine Verwaltung	25	26
„ „ Bahnverwaltung	207	223
„ „ Werkstättenverwaltung	130	142
„ „ Transportverwaltung	274	292
ohne nähere Angabe	1	1
zusammen wie oben	637	684
Die gezahlte Besoldung betrug . . Doll.	839 944 680	900 801 653
d. i. von der Betriebsausgabe . %	60,0	58,61
Die tägliche Besoldung betrug im		
Durchschnitt:		
für Direktoren Doll.	11,74	11,81
„ andere Oberbeamte „	6,02	5,89
„ Bureaubeamte „	2,24	2,24
„ Stationsvorsteher „	1,93	1,94
„ andere Stationsbeamte „	1,71	1,69
„ Lokomotivführer „	4,12	4,12
„ Heizer „	2,38	2,42
„ Zugführer „	3,50	3,51
„ andere Zugbeamte „	2,31	2,35
„ Vorarbeiter „	1,79	1,80
„ Streckenarbeiter „	1,32	1,36
„ Weichensteller „	1,79	1,80

Die Zahl der Eisenbahnbediensteten hat sich gegen das Vorjahr — bei einem Streckenzuwachs von 6 262 Meilen — um 139 159 Köpfe ver-

*image
not
available*

Wie sich die Erträge der Eisenbahnen im einzelnen und in den verschiedenen Gruppen darstellen, ergeben die nachstehenden Übersichten:

	1904/1905	1905/1906
in Prozenten des Aktienkapitals		
Es erzielten:		
keine Dividende	37,16	33,46
zwischen 1 — 2 ⁰ / ₀	2,92	1,89
" 2 — 3 "	3,94	7,68
" 3 — 4 "	3,46	3,08
" 4 — 5 "	14,77	11,34
" 5 — 6 "	10,74	7,60
" 6 — 7 "	8,79	9,54
" 7 — 8 "	11,68	14,94
" 8 — 9 "	4,18	7,86
" 9 — 10 "	0,34	0,19
10 " und darüber .	2,62	2,47
zusammen .	100,00	100,00
Vom dividendenlosen Aktienkapital kamen:		
auf Gruppe I	17,13	15,08
" " II	26,18	26,36
" " III	38,85	39,93
" " IV	33,90	35,39
" " V	49,39	50,27
" " VI	37,12	35,40
" " VII	7,53	6,96
" " VIII	45,28	43,34
" " IX	74,44	69,00
" " X	48,83	23,13
überhaupt (wie oben)	37,16	33,46

Während im Jahre 1900/1901 auf 51,27⁰/₀, 1904/1905 auf 62,84⁰/₀ des Aktienkapitals Dividende gezahlt werden konnte, beträgt im Jahr 1905/1906 der Prozentsatz des dividendenzahlenden Aktienkapitals 66,54⁰/₀. Von den Eisenbahnen der Gruppe IX (Texas, Louisiana, New Mexico) waren 69,00⁰/₀, von den Eisenbahnen der Gruppe VII dagegen

*image
not
available*

Die Betriebseinnahmen verteilen sich wie folgt, auf die einzelnen Verkehrszweige:

Es kamen:

auf Personengeld	%
„ die Post	„
„ Eilgut	„
„ sonstige Einnahmen im Personenverkehr	„
„ Frachteinnahme	„
„ sonstige Einnahmen im Frachtverkehr	„
„ sonstige Betriebseinnahmen	„
zusammen	„

30. Juni	
1905	1906
22,70	21,93
2,18	2,04
2,17	2,19
0,53	0,48
69,67	70,54
0,24	0,24
2,51	2,57
100,00	100,00

Der von der Bundesregierung für die Beförderung der Post im Jahr 1905/1906 gezahlte Betrag (2,01 % der Betriebseinnahme) belief sich auf 47 371 453 Dollar (1904/1905: 2,18 % = 45 426 125 Dollar).

Von den gesamten Betriebskosten kamen (in Prozenten):

auf Bahnunterhaltung	%
„ Werkstättenverwaltung	„
„ Stations- und Zugdienst	„
„ Allgemekosten	„
„ sonstige nicht klassifizierte Ausgaben	„
zusammen	„

1904/1905	1905/1906
19,78	20,28
20,74	21,38
55,46	54,41
3,98	3,89
0,04	0,04
100,00	100,00

Nachstehende Durchschnittserträge ergaben sich:

a) im ganzen:

für 1 Person	Cts.
„ 1 Gütertonne	„
„ 1 Betriebsmeile:	
an Personengeldeinnahme Doll.	
„ Frachteinnahme	„

63,985	63,895
103,868	103,594
2 642,37	2 808,72
6 731,28	7 486,42

Gegenstand	30. Juni	
	1905 ¹⁾	1906 ¹⁾
Betriebslänge %	+ 1,96	+ 2,87
Betriebsmittel "	+ 2,49	+ 6,31
Beamte usw. "	+ 6,64	+ 10,07
Beförderte Personen Anzahl	+ 23 414 985	+ 59 111 449
Geleistete Personenmeilen "	+ 1 876 935 900	+ 1 367 091 395
desgl. auf 1 Meile "	+ 5 751	+ 4 580
Personenzugmeilen "	+ 19 862 163	+ 19 210 524
Beförderte Gütertonnen "	+ 117 832 740	+ 203 642 314
Geleistete Tonnenmeilen "	+ 11 941 019 933	+ 29 414 441 731
desgl. auf 1 Meile "	+ 31 920	+ 121 005
Güterzugmeilen "	+ 11 383 434	+ 47 581 420
Betriebseinnahmen Dollar	+ 107 308 115	+ 243 282 761
Betriebsreineinnahmen "	+ 55 602 416	+ 97 007 642
Sonstige Einnahmen "	+ 18 964 563	+ 24 741 038
Betriebsausgaben "	+ 51 705 899	+ 146 275 119
Überschuß -	+ 32 314 159	+ 23 291 271

Die Betriebsausgaben betragen in Prozenten der Betriebseinnahmen:

66,78 % im Jahr 1904/1905 } (siehe S. 1438).
 66,08 " " " 1905/1906 }

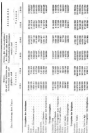
Am 30. Juni 1905 betrug die Zahl der in Konkurs befindlichen Eisenbahnen 26, ihre Länge 796 Meilen. Am 30. Juni 1906 waren 34 Bahnen mit 3 971 Meilen im Konkurse, am 30. Juni 1894 waren es 192 Bahnen mit 40 818,81 Meilen.

Die folgende Statistik der Güterbewegung umfaßt, da einige Bahnen über die Art der beförderten Güter keine Mitteilungen gemacht haben, von den 1 631,4 Millionen Tonnen²⁾ des gesamten Güterverkehrs 1 493,0 Millionen oder 92 %.

Die Ziffern sind mit denen des Vorjahrs in Vergleich gestellt:

1) + bedeutet Zunahme gegen das Vorjahr.

2) Vgl. S. 1436.



Bezeichnung des Gutes	Güter, die auf den Stationen der berichtenden Bahn auf- gegeben sind		Güter, die von anschließen- den Bahnen oder anderen Verkehrsmitteln übernommen worden sind		z u s a m m e n	
	Tonnen		Tonnen		Tonnen	
	1905	1906	1905	1906	1905	1906
Erzeugnisse der Landwirtschaft.						
Holz	65 775 694	77 345 991	51 447 193	60 321 289	117 222 887	137 667 280
Andere Erzeugnisse	14 661 169	14 841 360	5 014 576	5 427 439	19 675 745	20 268 799
Manufakturwaren.						
Petroleum und andere Öle	5 138 944	6 446 623	6 322 793	7 585 171	11 461 737	14 031 794
Zucker	2 573 676	2 793 864	2 924 563	3 371 804	5 498 239	6 165 668
Schiffsbedürfnisse	994 902	974 890	540 559	546 465	1 585 461	1 521 355
Eisen	17 610 240	21 190 517	12 971 961	15 831 460	30 582 201	37 021 977
Eisen- und Stahlschienen	3 781 934	5 847 927	4 559 484	6 651 869	8 841 418	12 499 796
Andere Gußwaren und Maschinen	11 065 846	13 474 784	11 020 240	13 675 380	22 086 086	27 150 164
Bleche	11 400 571	15 194 805	13 109 583	15 920 394	24 510 154	31 115 199
Zement, Mauersteine und Kalk	22 514 909	27 368 544	15 127 600	19 198 623	37 642 509	46 567 167
Ackergeräte	1 143 832	1 388 050	1 178 292	1 355 243	2 322 124	2 743 298
Wagen, Werkzeuge u. dgl.	1 137 981	1 482 880	995 428	1 304 579	2 133 409	2 786 959
Weine, Liköre und Biere	3 425 317	3 440 944	2 267 598	2 472 302	5 692 916	5 913 246
Haushaltswaren und Möbel	1 731 123	1 919 918	1 375 811	1 571 455	3 106 984	3 491 373
Andere Manufakturwaren	14 813 493	19 935 492	16 586 520	22 048 585	31 400 018	41 984 077
Kaufmannsgüter	30 921 538	38 319 615	26 055 123	27 158 991	56 976 661	60 478 806
Verschiedene Güter	40 617 160	48 543 902	32 845 161	39 323 290	73 463 321	87 867 192
S. 1455 u. 1456 zusammen	715 663 442	820 164 627	586 094 427	672 868 596	1 301 757 869	1 493 033 225

*image
not
available*

Güterklasse	Güter von eigenen Bahnen			
	Bezirk III. Gruppen VI bis X: Gebiet			
	westlich vom Michigan-See, von Indiana und vom unteren Mississippi			
	Tonnen	%	Tonnen	%
	1905		1906	
Erzeugnisse des Ackerbaues . . .	37 414 433	16,01	41 121 233	15,41
Tierische Erzeugnisse	9 831 868	4,21	10 688 567	3,99
Erzeugnisse des Bergbaues . . .	107 497 917	45,39	120 051 963	44,99
Erzeugnisse der Waldwirtschaft .	36 975 930	15,32	44 244 855	16,38
Manufakturwaren	18 394 401	7,87	23 895 182	8,77
Kaufmannsgüter	10 114 930	4,33	11 891 417	4,46
Verschiedene Güter	13 487 183	5,77	15 471 710	5,80
zusammen	233 716 662	100,00	266 814 927	100,00

Güterklasse	Güter von eigenen Bahnen			
	Vereinigte Staaten			
	zusammen			
	Tonnen	%	Tonnen	%
	1905		1906	
Erzeugnisse des Ackerbaues . . .	64 637 035	9,03	70 201 720	8,36
Tierische Erzeugnisse	18 155 743	2,54	19 002 825	2,32
Erzeugnisse des Bergbaues . . .	383 562 335	53,59	435 450 476	53,09
Erzeugnisse der Waldwirtschaft .	80 436 863	11,24	92 187 351	11,24
Manufakturwaren	97 332 768	13,60	121 458 738	14,81
Kaufmannsgüter	30 921 538	4,32	33 319 615	4,06
Verschiedene Güter	40 617 160	5,68	48 543 902	5,82
zusammen	715 663 442	100,00	820 164 627	100,00

Das die ...

Die ...

12. ...

...

...

...

Kleine Mitteilungen.

Englische Ermittlungen über Staatsbahnen. Das englische Unterhaus hat am 13. November 1906 das Handelsamt beauftragt, Ermittlungen darüber anzustellen, in welchen fremden Ländern und britischen Besitzungen die Eisenbahnen ganz oder teilweise vom Staat erbaut oder angekauft worden sind, wie hoch sich die Kosten für den Bau oder Erwerb dieser Staatsbahnen belaufen und, im letzteren Falle, welches die genauen Daten und Bedingungen des Erwerbs sind, ferner wie sich die finanziellen Ergebnisse in jedem Falle gestaltet haben, unter anderem die Einnahmen, die Betriebsausgaben, der Reingewinn oder Verlust in den letzten zwei Jahren, sowie schließlich, ob und welche Kapitalbeträge aus den Einnahmen getilgt worden sind. Der daraufhin vom Handelsamt erstattete Bericht umfaßt die Eisenbahnen in Indien, in 13 unter Selbstverwaltung stehenden britischen Kolonien und 29 fremden Staaten. Die Mitteilungen, die dem Bericht zugrunde gelegt sind, stammen von dem indischen Amt, von den Kolonialregierungen und den britischen Vertretern in den fremden Staaten, welche letzteren in einigen Fällen von den fremden Regierungen zur Verfügung gestelltes Material übersandt haben.

Die 41 Länder, die in dem Bericht berücksichtigt sind, werden in vier Gruppen eingeteilt, die sich jedoch gegenseitig nicht vollständig ausschließen.

1. Die erste Gruppe umfaßt die Länder, in denen der Staat sämtliche oder einen Teil der Eisenbahnen in Besitz und Betrieb hat. Es sind dies Indien, Canada, Neusüdwaales, Queensland, Südaustralien, Tasmanien, Viktoria, Westaustralien, Neuseeland, die Kapkolonie, Natal, die Transvaal- und Oranjeußkolonie, Österreich-Ungarn, Belgien, Brasilien, Bulgarien, Chile, Columbia, Costarica, Cuba, Dänemark, Frankreich, die deutschen Bundesstaaten,¹⁾ Honduras, Italien, Japan, Norwegen, Portugal,

¹⁾ Das Deutsche Reich selbst ist in dem Bericht hier nicht genannt.

*image
not
available*

Statistisches von den Eisenbahnen Rußlands.¹⁾ Über den Personen- und Güterverkehr auf den russischen Bahnen in der zweiten Hälfte des Jahres 1907, sowie über die in der gleichen Zeit für den Betrieb eröffneten Eisenbahnlinien ist den von der statistischen Abteilung des Ministeriums der Verkehrsanstalten herausgegebenen Monatsheften folgendes zu entnehmen:

Im Betrieb waren Ende	Juli	August	Septbr.	Oktober	Novbr.	Dezbr.
überhaupt . . . Werst	65 099	65 099	65 099	65 099	65 167	65 167
davon:						
A. Bahnen von allgemeiner Bedeutung:						
Staatsbahnen:						
a) in Europa . . . Werst	31 822	31 822	31 822	31 822	31 890	31 890
b) „ Asien . . . „	9 316	9 316	9 316	9 316	9 316	9 316
Ussuri-Bahn . . . „	843	843	843	843	843	843
Privatbahnen . . . „	17 830	17 830	17 830	17 830	17 830	17 830
B. Bahnen von örtlicher Bedeutung . . . Werst	2 184	2 184	2 184	2 184	2 184	2 184
C. Bahnen des Großfürstentums Finnland . Werst	3 104	3 104	3 104	3 104	3 104	3 104

In der Zeit vom 1. Juli bis zum 31. Dezember 1907 wurden für den öffentlichen Verkehr eröffnet: 666 Werst (= 711 km) und zwar:

im Juli 479 Werst:

am 9. Juli 479 Werst: Krasnykutt–Busan (Rjäsan-Uralsk-Bahn);

im August 117 Werst:

„ 1. August 117 Werst: Nawljä-Sernowo – Chutor Michailowski - Terechtschanskaja (Moskau-Kiew-Woronesh-Bahn):

im September 2 Werst:

„ 1. September 2 Werst: Ssulejew–Tartak (Petrokowsko-Ssulejew Zufuhrbahn);

im Oktober 68 Werst;

„ 1. Oktober 10 Werst: Werchutino–Urjetschje (Libau-Romny-Bahn),

„ 17. „ 58 „ Chersson–Nikolajew (Südbahn).

Außerdem sind in dem gleichen Zeitabschnitt zweite Gleise für den öffentlichen Verkehr eröffnet worden: 357 Werst (= 381 km) und zwar:

¹⁾ Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1908 S. 476 ff.

4 71

);

ahn),
(Süd-

ahn),
(Je-

ahn)
n)

1),

shul-

anlu-

ahn),

gusa-

B. Privatbahnen:

9	Werst zum Kohlenbergwerk „Ignaty“ (schmalspurig) (Warschau-Wiener Bahn),
20	„ Sambkowizy—Dorf Ssoutschow (schmalspurig) (Warschau-Wiener Bahn),
8*	„ Kindjäkowka — Ssimbirsk (Güterverkehr Dezember 1900) (Moskau-Kasan-Bahn),
2*	„ Kolomjähski Chaussee—Fljugow Straße (April 1904) (St. Petersburg—Ssestrorjezsk-Bahn),
3	„ Fljugow-Straße—Botkin-Straße (St. Petersburg-Ssestrorjesk-Bahn),
38	„ Ausweichestelle No. 16—Astrachan (Rjäsan-Uralsk-Bahn),
<hr/>	
80	Werst.

C. Finnländische Bahnen:

I. Staatsbahnen:

51*	Werst Elisenwara—Punkacharju (Oktober 1906),
26	„ Punkacharju—Neischlot,
101	„ Laurila—Rowanijemi,
151	„ Joenssu—Nurmiss.

II. Privatbahnen:

5*	Werst Kjumi zur Fabrik Karchula (schmalspurig) (Mai 1900),
<hr/>	
334	Werst.

In Rußland waren danach überhaupt am 31. Dezember 1907: 2 345 Werst (= 2 502 km) im Bau begriffen.

Der Verkehr hat sich im allgemeinen, wie folgt, entwickelt:

	Juli	August	Septbr.	Oktbr.	Novbr.	Dezbr.
Personen wurden befördert (in Tausenden):						
überhaupt	13 917	13 607	11 754	12 258	9 724	9 826
davon auf den						
Staatsbahnen überhaupt .	9 203	9 095	8 029	7 788	6 652	6 424
davon a. d. Staatsbahnen:						
a) europäisches Rußland	8 708	8 621	7 562	7 345	6 232	5 944
b) asiatisches Rußland ¹⁾	495	474	467	443	420	480
Ussuri-Bahn	141	95	95	95	108	88
Privatbahnen	3 467	3 412	2 914	3 700	2 397	2 798
Bahnenörtlicher Bedeutung	1 105	1 004	716	674	566	517

¹⁾ Siehe Anmerkung auf S. 1465.

*) Für den zeitweiligen Verkehr eröffnet.

*image
not
available*

Unter den beförderten Gegenständen können als die wichtigsten genannt werden:

	Juli	August	Septbr.	Oktober	Novbr.	Dezbr.
Wagenladungen						
L Kohlen:						
überhaupt versandt . . .	123 411	114 397	118 301	125 578	123 204	101 009
davon:						
a) aus dem Donezbezirk . . .	81 882	71 201	75 431	82 181	78 172	66 308
die bedeutendsten Bestimmungsbahnen waren:						
Wladikawkas	1 144	1 571	1 824	2 176	2 622	1 781
Jekaterinen	26 922	24 939	27 679	29 726	28 240	18 227
Moskau—Brest	1 687	1 393	1 627	2 314	1 207	1 179
Moskau—Kasan	1 345	1 444	1 430	1 642	1 432	1 585
Moskau—Kiew—Woronesh	3 751	3 112	3 291	3 019	3 074	2 445
Kursk—Moskau—Nishny-Nowgorod	1 823	1 246	2 028	1 969	1 017	1 728
Riga—Orel	1 465	1 126	1 052	746	799	1 037
Rjasan—Uralsk	1 426	1 542	1 677	2 055	1 653	1 665
Nord	836	545	726	788	557	499
Nordwest	746	709	779	723	684	702
Südost	9 413	7 219	7 231	8 137	6 093	4 839
Südwest	6 674	3 752	4 289	5 647	7 102	6 361
Süd	14 296	12 281	13 430	15 814	16 163	13 832
für den Dienstgebrauch	3 689	3 092	2 785	3 245	3 514	5 885
b) aus dem polnischen Bezirk	36 242	37 643	36 608	37 232	38 643	30 656
die bedeutendsten Bestimmungsbahnen waren:						
Warschau—Wien	16 707	18 031	17 878	18 669	20 083	16 120
Lodz	5 731	6 945	7 263	7 059	7 066	5 804
Weichsel	8 216	7 225	6 155	6 712	6 661	4 816
Nordwest	446	401	295	426	548	265
Südwest	346	481	616	588	593	379
für den Dienstgebrauch	4 494	4 179	4 080	3 428	3 372	3 015

	Juli	August	Septbr.	Oktober	Novbr.	Dezbr.
Wagenladungen						
2. Salz:						
überhaupt versandt . . .	11 852	10 730	9 911	10 741	5 550	3 964
davon von den Bahnen:						
Baskuntschack	5 964	3 689	3 451	3 127	263	39
Südwest	750	770	772	1 048	513	420
Süd	4 427	5 347	5 016	5 740	4 358	3 218
3. Nafta und Naftarückstände:						
überhaupt versandt . . .	19 980	20 830	19 286	19 743	17 359	13 021
die bedeutendsten Bestimmungsbahnen waren:						
Wladikawkas	598	442	359	652	655	294
Jekaterinen	159	138	187	171	228	151
Transkaukasische . . .	563	816	1 191	1 189	1 113	913
Moskau—Brest	548	453	419	711	610	506
Moskau—Kasan	968	1 405	1 066	1 374	1 099	797
Moskau—Kiew—Woronesh	107	164	162	131	101	71
Moskau—Kursk und Moskau—Nishny-Nowgorod	1 501	1 695	1 890	1 702	1 716	1 215
Nikolai	1 737	1 805	1 997	1 696	1 098	1 001
Riga—Orel	252	262	274	332	198	133
Rjasan—Uralsk	355	472	428	428	430	241
Ssamara—Slatoust . . .	1 086	927	768	910	771	618
Saysran—Wjasma . . .	176	218	144	136	69	82
Nord	2 879	2 620	2 250	1 886	1 366	930
Taschkent	1 664	1 574	1 403	1 249	1 248	819
Südost	246	206	236	273	149	94
für den Dienstgebrauch .	6 440	6 914	5 603	5 986	5 879	4 763
4. Petroleum und andere Produkte aus Nafta:						
überhaupt versandt . . .	9 598	10 248	9 952	12 907	14 368	12 239
die bedeutendsten Bestimmungsbahnen waren:						
Warschau—Wien	162	239	225	233	253	252
Wladikawkas	299	297	547	422	528	314
Jekaterinen	242	338	246	278	271	283

	Juli	August	Septbr.	Oktober	Novbr.	Dezbr.
Wagenladungen						
Transkaukasische	3 593	4 399	3 188	5 946	7 603	5 616
Moskau—Kasan	31	31	31	39	41	48
Moskau—Kiew—Woronesh	134	189	287	311	257	288
Moskau—Kursk und Moskau—Nishny-Nowgorod	196	227	185	197	201	219
Nikolai	474	279	346	365	110	188
Perm	238	225	182	102	137	109
Weichsel	708	574	490	549	555	1 014
Riga—Orel	116	153	145	224	229	276
Rjasan—Uralsk	98	182	314	253	307	202
Ssamara—Slatoust	121	222	227	207	255	226
Mittelasiatische	74	133	170	215	250	236
Ssysran—Wjasma	74	78	182	46	155	106
Nord	25	58	52	129	95	74
Nordwest	203	218	303	401	449	348
Südost	418	737	940	557	394	355
Südwest	544	363	703	852	766	603
Süd	341	418	386	416	371	391
für den Dienstgebrauch .	954	170	167	335	251	201
5. Getreide (d. h. Roggen, Weizen, Hafer, Gerste, Buchweizen, Hirse, Mehl, Grütze, Mais, Erbsen, Kartoffeln, Saat, Ölkuchen, Aussiebsel, Kleie, Kaff), das den Grenzen des Reiches zugeführt wurde:						
überhaupt	26 033	56 590	66 095	64 282	26 474	20 896
davon:						
zu den Baltischen Häfen .	2 166	5 643	10 190	11 789	7 856	7 111
zu den Häfen des Schwarzen und Asowschen Meeres	18 662	40 964	44 065	43 142	10 045	8 909
zur westlichen Landesgrenze überhaupt . . .	4 834	9 475	11 268	8 619	7 506	4 416
davon im besonderen nach:						
Wirballen	—	157	316	117	76	75
Grajewo	1 275	5 124	5 883	2 774	1 881	759
Mlawa	1 056	1 546	998	941	1 206	702
Alexandrowo	1 054	863	1 652	2 522	2 155	1 371
Sosnowitze	376	798	1 352	1 334	1 444	968

nung Aufnahme gefunden,
 en, die Produktionsgebiete
 en Übergangspunkten
 Hafentälern Getreide zuge-

Wirballen

	Septbr.	Oktbr.	Novbr.	Dezbr.
--	---------	--------	--------	--------

Tagenladungen

—	—	—	—
—	—	—	—
—	1	—	—
—	—	—	—
—	—	—	—
47	41	52	10
—	—	—	—
—	—	—	—
—	—	—	—
9	8	—	4
87	40	13	50
—	—	—	—
—	—	—	—
—	—	—	—
—	—	—	—
—	—	—	—
—	—	—	—
—	—	—	—
1	1	—	—
116	13	1	—
2	—	—	—
5	6	—	11
38	1	—	—
—	—	—	—
—	—	—	—
9	6	10	—
—	—	—	—
2	—	—	—

Laufende No.	Versandbahn	Grajewo					
		Juli	August	Septbr.	Oktbr.	Novbr.	Dezbr.
		Wagenladungen					
1	Bjelgorod—Ssumy	1	19	35	4	2	—
2	Warschau—Wien	—	—	—	—	—	—
3	Wladikawkas	35	50	31	15	6	5
4	Jekaterinen	4	28	2	2	13	10
5	Transkaukasus	—	—	—	—	—	—
6	Libau—Romny	38	51	77	34	28	5
7	Lodz	—	—	—	—	—	—
8	Moskau—Brest	4	4	80	19	22	8
9	Moskau—Windau—Rybinsk	—	—	—	—	—	—
10	Moskau—Kasan	42	65	149	118	25	21
11	Moskau—Kiew—Woronesh	87	298	618	248	123	106
12	Moskau—Kursk	3	14	5	7	3	2
	Moskau—Nishny-Nowgorod	—	—	—	—	—	—
13	Nikolai	—	—	—	—	—	—
14	Perm	—	1	—	2	—	2
15	Poljessje	7	15	130	14	28	7
16	Weichsel	5	12	3	17	39	45
17	Riga—Orel	44	41	1	8	1	—
18	Rjssan—Ljalsk	129	372	813	229	55	61
19	Samarra—Slatoust	12	35	31	26	24	11
20	Sibirische	1	1	6	2	—	1
21	Ssysran—Wjasma	18	28	49	16	3	3
22	Nord	—	—	—	19	—	—
23	Nordwest	5	9	144	—	28	17
24	Südost	54	84	337	173	52	44
25	Südwest	667	3461	2870	1546	1184	360
26	Süd	43	131	157	62	110	23

*image
not
available*

Laufende No.	Versandbahn	Alexandrowo					
		Juli	August	Septbr.	Oktbr.	Novbr.	Dezbr.
		Wagenladungen					
1	Bjelgorod--Ssumy	—	—	—	—	—	—
2	Warschau--Wien	109	163	185	292	242	178
3	Wladikawkas	7	8	5	7	12	6
4	Jekaterinen	33	20	48	—	76	93
5	Transkaukasus	—	—	—	107	—	—
6	Libau--Romny	1	—	12	10	24	11
7	Lodz	—	9	18	22	18	12
8	Moskau--Brest	39	32	18	18	31	32
9	Moskau--Windau--Rybinsk	—	—	—	—	—	—
10	Moskau--Kasan	6	10	16	20	17	25
11	Moskau--Kiew--Woronesh	93	89	183	166	161	184
12	Moskau--Kursk	—	—	—	—	—	—
	Moskau--Nishny-Nowgorod	—	9	7	32	18	15
13	Nikolai	—	—	—	—	—	—
14	Perm	—	—	—	—	—	—
15	Puljessje	8	5	19	37	22	33
16	Weichsel	99	53	81	164	216	79
17	Riga--Orel	6	14	23	11	17	16
18	Rjasan--Uralsk	26	45	281	391	253	55
19	Ssamara--Slatoust	—	—	—	—	—	—
20	Sibirische	—	—	—	—	—	—
21	Ssysran--Wjasma	12	12	54	114	95	24
22	Nord	—	—	—	8	—	—
23	Nordwest	17	17	15	—	18	11
24	Südost	49	74	121	230	275	176
25	Südwest	394	218	331	529	394	279
26	Süd	155	85	235	364	266	142

Laufende No.	Versandbahn	Ssosnowitze					
		Juli	August	Septbr.	Oktbr.	Novbr.	Dezbr.
		Wagenladungen					
1	Bjelgorod—Ssumy	—	—	—	—	—	—
2	Warschau—Wien	22	55	43	70	48	22
3	Wladikawkas	2	2	2	1	—	1
4	Jekaterinen	15	45	114	85	45	101
5	Transkaukasus	—	—	—	—	—	—
6	Libau—Romny	2	1	10	22	16	18
7	Lodz	—	—	—	—	—	—
8	Moskau—Brest	7	11	11	22	32	16
9	Moskau—Windau—Rybinsk	—	—	—	—	—	—
10	Moskau—Kasan	2	8	46	34	91	65
11	Moskau—Kiew—Woronesh	13	71	103	83	107	101
12	Moskau—Kursk	9	5	9	71	74	44
	Moskau—Nishny-Nowgorod	24	17	28	—	—	—
13	Nikolai	—	—	—	—	—	—
14	Perm	—	—	—	—	—	—
15	Poljessje	2	4	14	33	26	38
16	Weichsel	46	76	81	80	65	54
17	Riga—Orel	29	37	13	22	46	36
18	Rjasan—Uralsk	12	74	290	266	205	65
19	Ssamara—Slatoust	—	—	4	3	5	—
20	Sibirische	—	—	—	—	15	15
21	S-sysran—Wjasma	24	10	56	54	74	41
22	Nord	2	20	9	8	5	4
23	Nordwest	—	—	—	—	—	—
24	Südost	32	141	167	138	185	119
25	Südwest	73	121	168	157	244	143
26	Süd	48	97	161	162	152	94

Die ägyptischen Staatsbahnen im Jahre 1907. In dem Jahresbericht der Ägyptischen Staatseisenbahn- und Telegraphenverwaltung für das Jahr 1907 sind die nachstehenden Angaben enthalten.

Eine in den Jahren 1904/1905 tätig gewesene amtliche Kommission von Fachleuten hat den Gesamtkapitalwert des Ägyptischen Eisenbahnnetzes, einschließlich Betriebsmittel und Vorräte, für Ende 1902 auf annähernd 21 000 000 und für Ende 1905 auf rund 22 000 000 ägyptische Pfund (1 ägypt. Pfd. = 21 \mathcal{M}) festgesetzt. Auf Grund dieser Wertfestsetzung ist in dem Jahresbericht für 1907 der Gesamtwert für Ende 1907 auf 24 $\frac{1}{3}$ Millionen Pfund angegeben. Die Gesamteinnahme während der letzten 6 Jahre ist aus der nachstehenden Tabelle ersichtlich:

J a h r	Kapitalwert ägypt. Pfd.	Reineinnahme ägypt. Pfd.	Kapitalverzinsung v. H.
1902	20 383 000	1 059 000	5,19
1903	20 848 000	1 073 000	5,14
1904	21 280 000	1 233 000	5,79
1905	22 000 000	1 327 000	6,03
1906	23 200 000	1 418 000	6,11
1907	24 359 000	1 611 843	6,61

Danach sind die Einnahmen seit 1903 in dauerndem Steigen begriffen.

Im Berichtsjahr betragen:

die Roheinnahmen 3 565 040 ägypt. Pfd. und
 „ Betriebsausgaben 1 953 197 „ „

Die Reineinnahmen von 1 611 843 ägypt. Pfd.
 waren um 193 786 „ „
 höher als im Vorjahr.

Es wurden im Berichtsjahr 3 500 000 Personen, 194 000 t Güter und 86 000 Stück Vieh mehr befördert als im Jahre 1906. Die Einnahmen betragen aus dem Personenverkehr 1 718 421 ägypt. Pfd., d. i. 231 490 ägypt. Pfd. = 15,56% mehr als im Jahre 1906, aus dem Güterverkehr 1 808 834 ägypt. Pfd., d. i. 59 613 ägypt. Pfd. = 3,4% mehr als im Jahre 1906. Von den Gesamteinnahmen des Jahres 1907 kamen auf den Personenverkehr 48,20%, den Güterverkehr 50,74% und auf Verschiedenes 1,06%.

absnetzes beträgt 2 583 km, von
 242 km mit Eisenschienen belegt
 des gesamten Netzes, sind für s

1906 vorhandenen Lokomotiven
 ue Lokomotiven, zur Hälfte eng
 ngs, bestellt worden; im Jahre 19
 ur eine, auf der Ausstellung in 1

belief sich auf 246 500 000 kg.
 recke von Luxor nach Assuan h
 82 000 Personen und 35 000 t Gü
 aus der Strecke sind dadurch um
 cke ist einstweilen noch schmal
 ur mit Rücksicht auf die Materie
 neh und Assuan zur Erwägung.

bahnen im Jahre 1907.¹⁾ Die
 entalischen Eisenbahnen betrug in

pel — Tirnovo Seymen und	
ahnen von Adrianopel nach	
novo Seymen nach Jamboly	815,7
b und Sibeftsche mit der	
ch Mitrovitza	447,9
Tschirpan (in Betriebspacht)	80,6
	<hr/>
	insgesamt 1 343,2

anden:

.	11 8
okomotiven	84
	<hr/>
zusammen	95 8
.	245
.	33
.	6
de	2
2—15 t Ladegewicht) . . .	1 182
2—15 t „) . . .	867

esen 1907 S. 1421 ff.

Züge wurden gefahren:

im Vorortverkehr Konstantinopels Personenzüge . . .			17 618
Orient-Expresszüge			312
Konventions- (Post-) Züge des Konstantinopler Netzes			1 710
Sonder-Personenzüge und Hofzüge			55
Gemischte Züge			2 704
Güter- und Militärzüge			6 038
Personen- und gemischte Züge auf dem Salonicher Netz			1 250
Sonder-Personenzüge auf der Linie Nova Zagora—Tschirpan			3
gemischte Züge	do.	do.	998
Güter- und Militärzüge	do.	do.	1
			<hr/>
		zusammen	30 689

gegenüber 28 110 Zügen im Jahr 1906.

Bei einer durchschnittlichen Betriebsdauer von 365 Tagen wurden täglich auf dem Gesamtnetz der orientalischen Eisenbahnen 84 Züge gefahren.

An Zugkilometern wurden zurückgelegt:

im Vorortverkehr Konstantinopels, Personenzüge . .	286 166
von den Orient-Expresszügen	171 912
„ „ Konventions- (Post-) Zügen des Konstantinopler Netzes	529 140
„ „ Sonder-Personenzügen und Hofzügen . . .	6 699
„ „ gemischten Zügen	507 028
„ „ Güter- und Militärzügen	723 874
„ „ Personen- und gemischten Zügen des Salonicher Netzes	232 698
„ „ Sonder-Personenzügen auf der Linie Nova Zagora—Tschirpan	198
„ „ gemischten Zügen auf der Linie Nova Zagora—Tschirpan	68 972
„ „ Güter- und Militärzügen auf der Linie Nova Zagora—Tschirpan	34
	<hr/>
	zusammen 2 526 721

gegenüber 2 308 767 km im Jahre 1906.

An Wagenachskilometern wurden geleistet:

in den Zügen der Stadtbahn Konstantinopels . . .	6 982 993
„ „ Orient-Expresszügen	3 054 098

in den Konventions- (Post-) Zügen des Konstantinopler Netzes	11 517 975
„ „ Sonder-Personenzügen und Hofzügen	166 164
„ „ gemischten Zügen	24 000 664
„ „ Güter- und Militärzügen	29 740 370
„ „ Personen- und gemischten Zügen des Salonicher Netzes	6 347 325
„ „ Sonder-Personenzügen der Linie Nova Zagora—Tschirpan	2 119
„ „ gemischten Zügen der Linie Nova Zagora—Tschirpan	1 333 795
„ „ Güter- und Militärzügen der Linie Nova Zagora—Tschirpan	113
	<hr/>
	zusammen 83 145 616

gegenüber 76 949 266 im Jahr 1906.

Es wurden durchschnittlich von jedem Zug geleistet:

von den Wagen	
der Stadtbahnzüge	396 Achskm
„ Orient-Expreszüge	9 788 „
„ Konventions- (Post-) Züge des Konstantinopler Netzes	6 735 „
„ Sonder-Personenzüge und Hofzüge	3 021 „
„ gemischten Züge	8 876 „
„ Güter- und Militärzüge	4 926 „
„ Personen- und gemischten Züge des Salonicher Netzes	5 077 „
„ Sonder-Personenzüge der Linie Nova Zagora—Tschirpan	706 „
„ gemischten Züge der Linie Nova Zagora—Tschirpan	1 337 „
„ Güter- und Militärzüge auf der Linie Nova Zagora—Tschirpan	113 „

Über den Verlauf des Geschäftsjahrs 1907 ist dem Jahresbericht folgendes zu entnehmen:

Die Ergebnisse waren wieder günstig, obwohl die Zustände in manchen Teilen des Verkehrsgebiets noch immer sehr unerfreuliche waren. Trotz aller politischen Schwierigkeiten schritt das Land vorwärts, wie die Entwicklung des Verkehrs beweist. Die Schiedsgerichtsangelegenheit zwischen der türkischen Regierung und der Betriebsgesellschaft der orientalischen Eisenbahnen ist ihrer Austragung nähergerückt, indem der ge-

wählte Oberschiedsrichter einen Teil der Ansprüche der Betriebsgesellschaft anerkannte und dieser die von der Regierung vorenthaltenen Grundstücke in Salonich, Dedeagatsch und Makriköi, sowie den verlangten Anschluß an das Hafengleis in Salonich zusprach. Auch in dem wichtigsten Punkt der von der Betriebsgesellschaft gestellten Ansprüche auf Entschädigung für die Nichterstellung von Zufahrtstraßen, für Häfen, Kais und Lagerräume fiel die getroffene grundsätzliche Entscheidung zugunsten der Gesellschaft aus.

Dem Geschäftsbericht nach wird von der Verwaltung der orientalischen Eisenbahnen der in Bauvorbereitung befindlichen sogenannten Sandschakbahn ein nicht zu verkennender Einfluß auf ihre Salonicher Linie zuerkannt, indem durch diese neue Bahnlinie eine Ausfuhr bosnischer Naturprodukte über Salonich ermöglicht wird.

Wie viele andere Unternehmungen, besonders aber Eisenbahnen, mußte auch die Betriebsgesellschaft der orientalischen Eisenbahnen im Berichtsjahr mehrfach zu Erhöhungen der Beamtengehälter und der Arbeiterlöhne schreiten.

Befördert wurden:

a) Reisende:

im Stadtverkehr Konstantinopels	4 026 582
„ Binnenverkehr (Zivil)	881 346
(Militär)	132 940
„ direkten und Nachbarverkehr mit fremden Bahnen	188 739
	<hr/>
	zusammen 5 199 907

gegenüber 5 298 483 im Jahr 1906.

Auf der Linie Nova Zagora—Tschirpan wurden 108 618 Reisende befördert, gegenüber 92 737 im Jahr 1906.

Durchschnittlich kamen im Jahr 1907 auf je 1 km Bahnlänge 3 869,5 Reisende, gegenüber 4 011,3 im Jahr 1906.

Der vermutlich nur vorübergehende unbedeutende Rückgang im Reiseverkehr ist dem Wettbewerb einer neu eingerichteten Schifffahrtsverbindung teilweise zuzuschreiben.

Es wurden befördert:

b) Gepäck:

auf dem Konstantinopler- und Salonicher Netz	5 227 t
„ der Linie Nova Zagora—Tschirpan	312 „
	<hr/>
	zusammen 5 539 t

gegen 5 269 t im Jahr 1906.

ii) $\mathbb{Z} \setminus \{0\}$

a) $\mathbb{Z} \setminus \{0\}$ ist ein faktorieller Ring und faktorieller Ring
 \Rightarrow der Nullteilerfreiheits-Bedingung $\dots \dots \dots$
 $\dots \dots \dots$

ganz faktoriell ist $\mathbb{Z} \setminus \{0\}$.

iii) $\mathbb{Z} \setminus \{0\}$ ist faktoriell

a) $\mathbb{Z} \setminus \{0\}$ ist faktorieller Ring und faktorieller Ring
 \Rightarrow der Nullteilerfreiheits-Bedingung $\dots \dots \dots$
 $\dots \dots \dots$

b) $\mathbb{Z} \setminus \{0\}$ ist faktorieller Ring und faktorieller Ring
 \Rightarrow der Nullteilerfreiheits-Bedingung $\dots \dots \dots$
 $\dots \dots \dots$

iv) $\mathbb{Z} \setminus \{0\}$ ist faktoriell

a) $\mathbb{Z} \setminus \{0\}$ ist faktorieller Ring und faktorieller Ring
 \Rightarrow der Nullteilerfreiheits-Bedingung $\dots \dots \dots$
 $\dots \dots \dots$

ganz faktoriell ist $\mathbb{Z} \setminus \{0\}$.

b) $\mathbb{Z} \setminus \{0\}$ ist faktorieller Ring und faktorieller Ring
 \Rightarrow der Nullteilerfreiheits-Bedingung $\dots \dots \dots$
 $\dots \dots \dots$

v) $\mathbb{Z} \setminus \{0\}$ ist faktoriell

a) $\mathbb{Z} \setminus \{0\}$ ist faktorieller Ring und faktorieller Ring
 \Rightarrow der Nullteilerfreiheits-Bedingung $\dots \dots \dots$
 $\dots \dots \dots$

vi) $\mathbb{Z} \setminus \{0\}$ ist faktoriell

a) $\mathbb{Z} \setminus \{0\}$ ist faktorieller Ring und faktorieller Ring
 \Rightarrow der Nullteilerfreiheits-Bedingung $\dots \dots \dots$
 $\dots \dots \dots$

vii) $\mathbb{Z} \setminus \{0\}$ ist faktoriell

1) $\mathbb{Z} \setminus \{0\}$ ist faktorieller Ring und faktorieller Ring
 \Rightarrow der Nullteilerfreiheits-Bedingung $\dots \dots \dots$
 $\dots \dots \dots$

2) $\mathbb{Z} \setminus \{0\}$ ist faktorieller Ring und faktorieller Ring
 \Rightarrow der Nullteilerfreiheits-Bedingung $\dots \dots \dots$
 $\dots \dots \dots$

Frachtgüter, die 71 884 267 tkm zurücklegten.

Wertsendungen im Betrage von . . . 307 317 türk. Pfund¹⁾

Fahrzeuge 32 Stück.

Im direkten und Nachbarverkehr:

Stückgut I. Klasse	4 878 t
„ II. „	7 655 „
	zusammen 12 533 t
der Wagenladungsklasse A	3 378 „
„ „ B	13 489 „
„ „ C	2 119 „
Sammelgut	3 806 „
Spezialtarife	232 557 „
	insgesamt 267 882 t,

die 40 717 674 tkm zurücklegten.

Fahrzeuge 10 Stück.

Überhaupt wurden befördert auf beiden Netzen:

Eilgüter 13 909 t, die 3 396 409 tkm zurücklegten,

Frachtgüter . . . 805 340 t, „ 112 601 941 „ „

Wertsendungen . . 307 317 Ltq.

Fahrzeuge 42 Stück.

Jede Tonne hat gefahren:

im Binnenverkehr	des Konstantinopler Netzes	Eilgut . . .	200,6 km
		Frachtgut . .	140,1 „
„ direkten Verkehr	„ „ „	Eilgut . . .	146,0 „
		Frachtgut . .	117,2 „
„ Binnenverkehr	„ Salonicher	Eilgut . . .	134,4 „
		Frachtgut . .	162,1 „
„ direkten Verkehr	„ „ „	Eilgut . . .	294,0 „
		Frachtgut . .	243,5 „

Die Einnahme betrug im Durchschnitt für je 1 t:

im Binnenverkehr	des Konstantinopler Netzes . .	48,20 Goldpiaster ²⁾
	für 1 tkm	0,34 „
„ direkten Verkehr	des Konstantinopler Netzes . .	34,12 „
	für 1 tkm	0,29 „
„ Binnenverkehr	des Salonicher Netzes	52,36 „
	für 1 tkm	0,32 „
„ direkten Verkehr	des Salonicher Netzes	54,79 „
	für 1 tkm	0,23 „

1) 1 türk. Pfund = 22,70 Frcs.

2) 4,4 Goldpiaster = 1,00 Frc., zum Durchschnittskurs jedoch 4,21 Goldpiaster = 1,00 Frc.

Betriebseinnahmen.**I. Reiseverkehr:**

Im Binnenverkehr wurden Einnahmen erzielt:

auf der Stadtbahn Konstantinopels . . .	4 762 436,44	Goldpiaster,
für Zivilreisende auf den anderen Linien	13 251 857,50	"
„ Militärtransporte	1 905 679,66	"
„ Reisende auf der Linie Nova Zagora		
—Tschirpan	823 163,00	"
	<hr/>	
zusammen	20 743 136,59	Goldpiaster.

Auf den direkten und Nachbarverkehr kamen 7 799 626,71 „ ,
 hinzu kamen noch Nebeneinnahmen . . 397 122,91 „ ,
 oder in Franken umgerechnet betrug die Gesamteinnahme aus
 dem Reiseverkehr 6 580 407,59 Fres.

II. Gepäckverkehr und Hunde:

auf dem Konstantinopler und Salonicher Netz	761 468	Goldpiaster,
„ der Strecke Nova Zagora—Tschirpan . .	25 859	"
	<hr/>	
zusammen . . .	787 327	Goldpiaster,
oder 184 234,91 Fres.		

III. Eilgüter:

Die Einnahmen betragen:

im Binnenverkehr beider Netze . . .	1 331 660,78	Goldpiaster,
im direkten und Nachbarverkehr . . .	530 996,43	"
auf der Linie Nova Zagora—Tschirpan	—	
	<hr/>	
zusammen . . .	1 862 657,21	Goldpiaster,
oder 442 436,39 Fres.		

IV. Frachtgutverkehr:

Die Einnahme bezifferte sich im Binnenverkehr für beförderte Güter

der Warenklasse I auf	968 174,22	Goldpiaster,
„ „ II „	3 160 592,37	"
„ „ A „	2 018 949,95	"
	<hr/>	
zusammen . . .	6 147 716,54	Goldpiaster.

Für Güter der Klassen B, C und Güter, die auf Grund von Spezialtarifen befördert wurden,

betragen die Einnahmen	17 855 137,71	Goldpiaster,
für Militärgüter	1 774 566,60	„
„ Wertsendungen	58 561,00	„
„ Fahrzeuge	11 251,40	„
„ Nebengebühren	824 916,24	„
„ Frachtgüter der Linie Nova Zagora —Tschirpan	787 565,00	„
zusammen .	21 311 997,95	Goldpiaster.

Im direkten und Nachbarverkehr betragen die Einnahmen für beförderte Güter

der Warenklasse I	447 126,07	Goldpiaster,
„ „ II	444 243,70	„
zusammen .	891 369,77	Goldpiaster,
für Güter der Warenklasse A	460 803,86	„
„ „ „ B	712 891,86	„
„ „ „ C	87 671,14	„
„ Sammelgüter	256 892,74	„
„ Frachtgüter nach Spezialtarifen . .	7 923 944,70	„
„ Fahrzeuge	22 886,63	„
„ Nebengebühren	72 862,19	„
zusammen .	9 537 953,12	Goldpiaster,

im direkten und Nachbarverkehr insgesamt 10 429 322,89 Goldpiaster.

Es ergab sich somit eine Einnahme aus dem Frachtverkehr aller Linien von 37 889 037,38 Goldpiaster oder 9 180 141,08 Frcs.

Weitere Einnahmen ergaben sich aus:

Miete der Magazine	50 133,60	Frcs.,
Kursschwankungen	99 815,08	„
Anteile an Pachtzinsen von Grundstücken . .	27 415,54	„
Anteil an dem Betriebs-Pachtzins der Linie Vakarel—Bellovo	34 715,51	„
Beiträge der Eisenbahngesellschaft Salonich— Monastir zu den allgemeinen Verwaltungs- kosten	108 988,28	„

Insgesamt betragen die Einnahmen aller Linien 16 708 287,98 Frcs. oder 12 432,77 Frcs. für je 1 km Bahnlänge. Die reinen Betriebseinnahmen bezifferten sich auf 16 437 353,57 Frcs. und die durchschnittliche Einnahme für je 1 km auf 12 231,80 Frcs.

Ein Vergleich der Betriebseinnahmen seit dem Jahre 1890 bis zum Jahre 1907 zeigt, daß sie in letzterem Jahre innerhalb des Zeitraumes

der letzten 18 Jahre die höchste Ziffer erreichten. Es betragen die Betriebseinnahmen:

im Jahre		d. i. durchschnittlich für je 1 km
1890	12 909 267,04 Frcs.,	10 214,78 Frcs.,
1891	12 896 213,15 "	10 204,45 "
1892	13 188 082,35 "	10 435,40 "
1893	12 566 768,72 "	9 948,77 "
1894	11 254 586,20 "	8 905,47 "
1895	11 712 091,55 "	9 267,49 "
1896	12 385 548,08 "	9 800,38 "
1897	12 946 436,80 "	10 244,19 "
1898	11 501 601,23 "	9 100,93 "
1899	10 284 950,41 "	8 138,23 "
1900	10 088 193,18 "	7 839,71 "
1901	11 358 600,43 "	8 452,46 "
1902	11 424 985,65 "	8 501,86 "
1903	13 171 994,41 "	9 801,90 "
1904	15 231 705,62 "	11 334,62 "
1905	14 932 600,59 "	11 112,05 "
1906	15 324 703,00 "	11 403,83 "
1907	16 437 353,57 "	12 231,80 "

Betriebsausgaben:

für Kosten der Direktion und allgemeinen Verwaltung	671 214,86 Frcs.,
„ den Verkehrs- und Abfertigungsdienst	1 384 951,10 "
„ „ Zugförderungs- und Werkstättendienst	2 566 140,51 "
„ „ Bahnerhaltungsdienst	2 117 882,18 "
zusammen .	6 740 188,65 Frcs.,
d. i. durchschnittlich für je 1 km Bahnlänge	5 015,69 "
Die außerordentlichen Ausgaben bezifferten sich auf .	1 138 280,99 Frcs.,
„ allgemeinen Unkosten betragen	394 341,06 "
„ Beiträge zur Unterstützungskasse und zum Pen- sionsfonds	90 760,20 "
Anteil der ottomanischen Regierung an den Einnahmen	3 309 648,63 "
Die Zuweisung an den Feuerversicherungsfonds	15 000,00 "
zusammen .	4 948 030,88 Frcs.

Es bezifferten sich somit die Gesamtausgaben auf 11 688 219,55 Frcs.,
und der Reinüberschuß auf 5 020 068,45 "
gegenüber 5 198 501,60 "
im Jahre 1906.

Die Fonds der Betriebsgesellschaft der orientalischen Bahnen bestanden Ende des Jahres 1907 aus:

Amortisationsfonds	4 100 678,40 Frcs.,
Reservefonds	3 759 383,97 "
Feuerversicherungsfonds	312 550,45 "
Erneuerungsfonds	4 100 000,00 "
außerordentlicher Reserve	3 000 000,00 "
Reserve für Gleisumbauten	1 400 000,00 "
	<hr/>
zusammen	16 672 612,82 Frcs.,

gegen 15 583 026,51 "
im Jahre 1906.

Die Wohlfahrtseinrichtungen für das Personal hatten Ende 1907 folgende Kassenbestände:

Vorsichtskasse	1 341 913 Frcs.,
Unterstützungskasse	2 037 311 "
Pensionskasse	3 353 709 "
Sparkasse	1 139 703 "
	<hr/>
zusammen	7 872 636 Frcs.,

gegenüber 7 751 209 "
Ende des Jahres 1906.

Außerdem bestehen für die Ausbildung der Kinder der Angestellten von der Betriebsgesellschaft durch Zuschüsse unterstützte deutsche Schulen in den Stationen: Konstantinopel (Jedikule), Adrianopel, Philippopol, Salonich und Üsküb.

In der Bilanz stehen:

der Fahrpark, die Mobilien und Materialvorräte mit 23 475 685 Frcs. (22 839 125 Frcs.),
die Betriebskonzession mit 40 556 627 " (wie im Vorjahr),
die Effekten des Reservefonds mit 3 759 383 " (3 434 339 Frcs.),
die Kassakonti und Barbestände bei den Banken mit 10 918 186 " ,
die Debitoren mit 1 159 965 " (872 744 "),
das Konto Kaiserlich ottomanische Regierung für Militärtransporte mit 210 140 " (174 354 "),
für Baukonti sowie für Diverse mit 5 334 316 " (5 249 947 ")
gebucht.

Hiervon sind rückständige Einnahmeanteile mit 2 750 765 Frcs. (2 068 160 Frcs.)
abzuziehen, so daß ein Rest von 2 793 751 " (3 356 161 ")
verbleibt.

Unter den Passiven stehen u. a.:

Vorschuß der Bank für orientalische

Eisenbahnen in Zürich	2 689 484 Frcs.	(3 033 782 Frcs.)
und Kreditoren	7 788 267 „	(7 606 089 „)

F. M.

Die Anatolischen Eisenbahnen im Jahre 1907.¹⁾ Dem Rechenschaftsbericht für das neunzehnte Geschäftsjahr der Verwaltung der anatolischen Eisenbahnen sind folgende Mitteilungen zu entnehmen:

Das Betriebsnetz umfaßte unverändert rund 1032 km eigene und 200 km Linien der ersten Teilstrecke der Bagdadbahn.

Die kilometrischen Einnahmen betragen:

1. auf der Stammlinie Haidar Pascha—Angora . . .	11 027,09 Frcs.,
2. „ dem Ergänzungsnetz Eski Schehir—Konia . . .	6 981,54 „
3. „ der Zweigbahn Hamidié—Oda Bazar . . .	14 695,66 „ .

Die Einnahmen zeigen demnach gegen das Jahr 1906:

eine Abnahme von

1 112,91 Frcs. für je 1 km auf der Linie Haidar Pascha—Angora,

dagegen eine Zunahme von

825,42 Frcs. für je 1 km auf der Linie Eski Schehir—Konia und

424,21 „ „ „ 1 „ „ „ „ Hamidié—Ada Bazar.

Die gesamten Roheinnahmen betragen:

1. auf der Stammlinie Haidar Pascha—Angora . . .	6 373 658,08 Frcs.,
2. „ „ Ergänzungslinie Eski Schehir—Konia . . .	3 106 783,70 „
3. „ „ Zweiglinie Hamidié—Ada Bazar . . .	132 260,00 „

zusammen 9 612 703,58 Frcs.

Gegenüber dem Jahr 1906 erfuhren die Roheinnahmen:

eine Verminderung

auf dem Stammnetz um 643 264,27 Frcs. = 9,16 %,

eine Zunahme

auf dem Ergänzungsnetz „ 367 310,44 „ = 13,51 „

„ der Zweigbahn „ 3 817,80 „ = 2,97 „ .

Die Betriebsausgaben betragen einschließlich des von dem Betriebsdienst zu tragenden Anteils an den Ausgaben des Zentralbureaus in Galata 4 982 322,19 Frcs. gegenüber 4 453 596,95 Frcs. im Jahre 1906.

¹⁾ Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1908 S. 207.

Von den gesamten Betriebsausgaben kamen:

auf Generalunkosten	1 141 697,27	Frcs. = 22,92 %
„ den Verkehrsdienst	929 389,28	„ = 18,65 „
„ „ Fahrdienst	1 893 887,23	„ = 38,01 „
„ „ Bahnerhaltungsdienst	1 017 348,41	„ = 20,42 „
	<u>4 982 322,19</u>	Frcs. = 100,00 %

Es bezifferte sich somit der Betriebsüberschuß auf 4 630 381,39 Frcs.¹⁾

Der Betriebskoeffizient auf dem ganzen Netz betrug 51,830 % gegen 45,055 % im Jahr 1906.

Die staatlichen Zuschüsse betragen:

für das Stammnetz Haidar Pascha—Angora . . .	1 811 706,49	Frcs.,
„ „ Ergänzungsnetz Eski Schehir—Konia . . .	2 994 193,53	„
	<u>4 805 900,02</u>	Frcs.

Zugverkehr. Die Züge haben Zugkilometer durchlaufen:

im ganzen	1 502 164	km,
und zwar:		
Personenzüge	221 340	„
gemischte Züge	824 074	„
Güterzüge	381 779	„
Sonderzüge	6 526	„
Arbeitszüge	67 086	„
Umladezüge	1 359	„

An Achskilometern wurden zurückgelegt . 52 892 614 km,

und zwar:

von den Personenzügen	4 574 228	„
„ „ gemischten Zügen	29 728 496	„
„ „ Güterzügen	16 833 848	„
„ „ Sonderzügen	103 844	„
„ „ Arbeitszügen	1 635 236	„
„ „ Umladezügen	16 962	„

An Fahrzeugen waren vorhanden wie im Jahre 1906:

Tenderlokomotiven	21	Stück,
Lokomotiven mit Schlepptender	62	„
Hilfstender	3	„
Schneepflüge	3	„

¹⁾ Hiervon kommen noch in Abzug 199 447,73 Frcs. für außerordentliche Betriebsausgaben, 200 000 Frcs. für den Erneuerungsfonds und 25 000 Frcs. Zuschuß an die Unterstützungskasse.

zweiachsige Personenwagen	213 Stück,
vierachsige "	26 "
zweiachsige Gepäckwagen	37 "
vierachsige "	4 "
Güterwagen	1 376 "

Allgemeines. Die Hafengesellschaft für den Hafenbau in Haidar Pascha hat den Bau des im Vorjahr begonnenen Silos von 10 500 t sowie den eines großen Getreidespeichers von 7 500 t Fassungsvermögen vollständig beendet, ebenso den der Verschiffungsanlagen usw. Der Bau des neuen Stationsgebäudes in Haidar Pascha ging seiner Vollendung entgegen.

Durch Vertrag mit der kaiserlich ottomanischen Regierung vom 13./26. Oktober 1907 wurde der Betriebsgesellschaft der anatolischen Bahnen der Bau und Betrieb eines zweiten Gleises der Vorortstrecke von Haidar Pascha nach Pendik (25 km) übertragen. Ferner wurden ihr durch die am 10./23. November 1907 mit der kaiserlich ottomanischen Regierung abgeschlossene Konvention die Arbeiten für die Trockenlegung des Sees von Karaviran und der Bewässerung der Koniaebene übertragen. Diese Arbeiten sind für Rechnung der Regierung und innerhalb eines Zeitraums von 6 Jahren auszuführen. Die Gesellschaft streckt der Regierung die zur Ausführung erforderlichen Beträge vor, die ohne Zinsen auf höchstens 19,5 Millionen festgesetzt sind.

Der Vorschuß ist mit 5 % zu verzinsen und bei einer Tilgungsquote von 1,1072 % innerhalb von 35 Jahren spätestens zurückzuzahlen und zwar durch nachstehende, von der türkischen Regierung zu diesem Zweck besonders verpfändete Einkünfte:

1. der Betrag von 25 000 türk. Pfund für jedes Jahr aus den Überschüssen der für den Dienst der kilometrischen Einnahmenezuschüsse und verschiedener Anleihen verpfändeten Zehnten, die unter der Verwaltung der Dette Publique Ottomane stehen. Der Anspruch auf diese Annuität läuft vom Tage der Unterzeichnung der Konvention an;
2. die auf den bewässerten Ländereien erzielten Mehrerträge an Zehnten im Vergleich zu den in den letzten 5 Jahren erbrachten Durchschnittserträgen, die dem Abschluß der Konvention vorangingen;
3. die aus dem Betrieb der entwässerten Grundstücke sich ergebenden Reineinnahmen;
4. den Ertrag aus dem Verkauf der trockengelegten oder bewässerten Ländereien.

Zur Ausführung der Anlagen hat die Betriebsgesellschaft der anatolischen Bahnen in Verbindung mit der Firma Ph. Holzmann & Komp. in Frankfurt a. M. eine Baugesellschaft unter der Bezeichnung „Gesellschaft für die Bewässerung der Kouiaebene“ gegründet.

Die außerordentliche Generalversammlung vom 31. Dezember 1907 hat die Errichtung einer Pensionskasse zugunsten ihrer Beamten beschlossen und diese mit 1 500 000 Frcs. aus den Mitteln ihrer besonderen Reserve ausgestattet.

Die Fonds der Pensionskasse sind außerdem in der Hauptsache gebildet:

- aus dem Guthaben der zur Pensionskasse übertretenden Beamten bei der Caisse de Prévoyance und der Caisse de Subvention;
- aus den regelmäßigen Beiträgen der Mitglieder in Höhe von 5 % des pensionsfähigen Gehalts;
- aus einem regelmäßigen Beitrag der Gesellschaft in Höhe von 5,5 % des pensionsfähigen Gehalts der an der Pensionskasse teilnehmenden Beamten.

Die Pensionsberechtigung beginnt, abgesehen von Invalidität und Todesfall infolge von Unfällen in der Ausübung des Dienstes, nach einer mindestens zehnjährigen Dienstzeit mit 30 % und steigt jährlich um $1\frac{1}{4}$ % bis zum Höchstsatze von $66\frac{2}{3}$ % des Jahresgehalts.

Finanzielles. In Ausführung des Beschlusses der ordentlichen Generalversammlung der Betriebsgesellschaft vom 28. Juni 1907 ist mit der türkischen Regierung ein Abkommen, betreffend Verdopplung des Nennbetrags des Aktienkapitals, getroffen worden.

Die dafür nötige Abänderung des Art. 6 der Satzungen der Betriebsgesellschaft ist durch kaiserliche Iradé bestätigt worden. Der Art. 6 lautet in seiner neuen Fassung:

„Le fonds social est composé du capital à actions ci-après déterminé et des obligations à émettre selon le coût des travaux des lignes. Le capital à actions est fixé à 1 800 000 Livres Sterling ou 36 720 000 Mark ou 45 000 000 Francs divisé en 90 000 actions de 20 Livres Sterling ou 408 Mark ou 500 Francs chacune.

Il pourra être augmenté jusqu'à concurrence de 135 000 000 Francs par l'Assemblée Générale.“

Die Tilgung der Obligationen ist gemäß dem Tilgungsplan fortgesetzt worden. Infolgedessen hat sich das Obligationenkapital im ursprünglichen Nennbetrag von 160 000 000 Francs bis zum 31. Dezember 1907 auf 158 181 000 Frcs. vermindert.

Es wurde beantragt, den laut Gewinn- und Verlustkonto verfügbaren Überschuß (einschl. Vortrag aus dem Jahr 1906) wie folgt zu verwenden:

an den ordentlichen Reservefonds zu überweisen	137 659,71	Fres.,
5 % Zinsen auf das einbezahlte Aktienkapital	2 107 335,00	"
für Aktientilgung	45 000,00	"
an den Verwaltungsrat als Tantieme	23 159,98	"
1 % Superdividende auf 133 863 Aktien und 1 137 Genußscheine	425 000,00	"
Vortrag auf neue Rechnung	345 320,24	"
	<u>zusammen</u>	3 083 474,93 Fres.

Die Bahnanlagekosten bezifferten sich auf	} Ende des Jahres 1907	179 632 868,42	Fres.,
der Wert der Fahrzeuge betrug		13 910 332,23	"
" " des Inventars		1 857 554,95	"
" " der Magazinsbestände betrug		3 756 605,19	"

Die Reservefonds betragen:

der statutenmäßige Reservefonds	1 606 122,69	Fres.,
" Erneuerungsfonds	8 616 382,15	"
" Spezialreservefonds	3 530 419,36	"
Außerordentliche Reserve	1 000 000,00	"
Reserve für Kursverluste	465 699,95	"

Die Guthaben der Wohlfahrtskassen betragen:

Pensionskasse	2 399 426,10	Fres.,
Unterstützungskasse	494 426,97	"
Vorsorgekasse	200 172,96	"
Sparkasse	267 695,08	"

Roheinnahmen des Gesamtnetzes:

aus dem Reiseverkehr	3 005 216,47	Fres.,
" " Gepäck- und Hundeverkehr	86 840,63	"
" " Eilgutverkehr	324 220,90	"
" " Tierverkehr (Eil- und Frachtgut)	69 719,78	"
" " Frachtgutverkehr	6 107 382,13	"
sonstige Einnahmen	19 323,67	"
	<u>zusammen</u>	9 612 703,58 Fres.

Reiseverkehr. Es wurden befördert:

Reisende I. Klasse	114 176
" II. "	701 911
" III. "	1 522 815
Militärpersonen	89 239

zusammen 2 428 141,

davon kamen auf den Stadtbahn- und Vorortverkehr Haidar Pascha—
Pendik (25 km) 1 752 745 Reisende.

Gepäck und Hunde wurden befördert:

Gepäck	3 707 t
Hunde	2 696 Stück.

Eilgüter wurden befördert:

Kolli	46 t
Güter	11 571 „
Militärgüter	390 „
Militärpferde	1 347 Stück
Wertsendungen	51
Fuhrwerke	2
lebende Tiere	19.

Frachtgüter wurden befördert:

Güter I. Klasse	17 609 t
„ II. „	1 564 „
„ III. „	3 647 „
Güter auf Grund von Sondertarifen	406 117 „
Militärgüter	4 312 „
Fuhrwerke	17 Stück
lebende Tiere	45 882 Anzahl.

Tonnenkilometer wurden zurückgelegt:

von Eilgut	1 543 366 tkm
„ Frachtgut	111 662 472 „
„ lebenden Tieren	882 286 „

Hauptsächlich wurden folgende Güter befördert:

Getreide	242 563 t
Bauholz	24 165 „
Mineralien	20 510 „
Zucker	15 505 „
Petroleum	9 359 „
Gemüse, trocken	8 883 „
Wolle	8 817 „
Früchte (außer Trauben)	8 477 „
Mehl	8 254 „
Manufakturwaren	7 590 „
Geflügel Eier	7 466 „
Tabak	7 208 „

Stroh und Heu	5 297 t	
Kokons und Seide	842 „	
Meerschaum	192 „	<i>F. M.</i>

Schantung-Eisenbahn.¹⁾ Über die Betriebsergebnisse des Jahres 1907 enthält der Geschäftsbericht der Schantung-Eisenbahngesellschaft folgende Angaben:

Die Betriebslänge betrug wie im Vorjahr 436,39 km.

Es wurden 7 259 Züge mit 798 542 Zugkm gefahren und zwar:

5 109 gemischte Züge	mit 635 694 Zugkm,
7 Sonderpersonenzüge	„ 1 257 „
869 Bedarfsgüterzüge	„ 138 248 „
1 274 Arbeits- und Materialzüge	„ 23 343 „

Die Lokomotiven haben geleistet: 823 726 Nutzkkm (darunter 25 184 im Vorspanndienst), 10 147 Leerfahrkkm, 14 503 Stunden Verschiebe- und 6 213 Stunden Bereitschaftsdienst.

Die Wagen haben beladen 22 616 394, leer 6 355 968, zusammen 28 972 362 Achskm zurückgelegt und zwar:

die Personenwagen	8 695 728 Achskm,
„ Gepäck- und Postwagen	2 107 770 „
„ Güterwagen	18 168 864 „

Die durchschnittliche Zugstärke betrug 36,28 Achsen gegen 34,58 im Vorjahr.

Personen wurden im ganzen 896 027 oder auf 1 km Betriebslänge 2 053 befördert und zwar:

	durchschnittl. Beförderungslänge	
auf Fahrkarten 1. Klasse	(165,41 km)	0,28 ‰
„ „ 2. „	(112,93 „)	2,35 „
„ „ 3. „	(70,22 „)	96,79 „
„ Militärfahrkarten:		
deutsches Militär	(62,45 „)	0,23 „
chinesisches „	(242,89 „)	0,35 „

Die Personenkilometer betragen im ganzen 64 579 068, durchschnittlich für eine Person 72,07, für 1 km Betriebslänge 147 985 (gegen 136 167 im Vorjahr).

An Gütern wurden im ganzen 409 430 t oder auf 1 km Betriebslänge 938,22 t befördert. Die durchschnittliche Beförderungsstrecke einer Gütertonne betrug 185,73 km, die Zahl der Tonnenkilometer im ganzen 76 045 257, auf 1 km Betriebslänge 174 260 (gegen 157 133 im Vorjahr).

¹⁾ Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1907 S. 1432.

Die hauptsächlichsten Gegenstände des Güterverkehrs in Wagenladungen bildeten:

Steinkohlen und Steinkohlenkoks	217 103 t
Sammelgut	23 408 „
Bohnen	21 344 „
Baumwolle, roh und verarbeitet	18 910 „
Holz und Holzwaren	15 153 „
Petroleum	14 577 „
Salz	9 330 „
Metalle, Metallwaren, Maschinen und Maschinenteile	9 176 „
Papier	7 246 „
Zucker	7 118 „
Ton- und Töpferwaren	5 826 „
Stroh- und Binsengeflechte	3 838 „
Obst und Nüsse	3 622 „
Öl	3 485 „
Kauliang	3 093 „
Reis	3 065 „
Streichhölzer	2 814 „
Steine	2 549 „
Besen	2 477 „
Kalk, gebrannter	2 309 „
Getreide	2 113 „
Pech	1 620 „
Zement	1 530 „
Blumen, Kräuter, Pflanzen	1 048 „
Käsch	1 044 „

Im Viehverkehr wurden befördert:

26 214 Stück Großvieh (gegen 7 595 Stück im Vorjahr),

9 400 „ Kleinvieh („ 374 „ „ „).

Darunter waren an Großvieh 16 200 Esel, 7 973 Ochsen, 1 114 Pferde, 898 Maultiere und 29 Kälber; an Kleinvieh 8 348 Schweine und 1 026 Schafe.

Die Einnahmen betragen

aus dem Personen- und Gepäckverkehr	615 618 mex. Doll.	(1 322 197 „).
gegen 1906	559 695 „	(1 234 618 „).
aus dem Güterverkehr	1 613 599 „	(3 449 722 „).
gegen 1906	1 488 135 „	(3 282 667 „).
im ganzen	2 359 185 „	(5 043 767 „).
gegen 1906	2 168 897 „	(4 784 355 „).
auf 1 km Betriebslänge	5 406 „	(11 558 „).
gegen 1906	4 970 „	(10 963 „).

Außer den Eisenbahnen waren noch 807 Meilen elektrische Bahnen (gegen 793 Meilen im Jahr 1905) mit einem Anlagekapital von rund 63 858 000 \$ vorhanden, die sich auf 46 Unternehmungen verteilen.

Das auf die Eisenbahnen verwendete Anlagekapital betrug am 30. Juni 1906 rund 1 332 499 000 \$. Die Hauptbetriebsergebnisse zeigt nachstehende Übersicht:

Gesamtnetz:		1904/1905	1905/1906
Bahnlänge	Meil.	20 601	21 518
Betriebslänge	"	20 487	21 353
Anlagekapital	Doll.	1 248 666 414	1 332 498 705
Einnahmen	"	106 467 199	125 322 865
Betriebsausgaben	"	79 977 574	87 129 434
Überschuß	"	26 489 625	38 193 431
Beförderte Personen	Anz.	25 288 723	27 989 782
„ Gütertonnen	"	50 893 957	57 966 713
Geleistete Zugmeilen	"	65 934 114	72 723 482
Betriebsmittel:			
Lokomotiven	Stck.	2 906	2 931
Personenwagen	"	2 334	2 477
Gepäck- und Postwagen	"	796	842
Güterwagen	"	88 380	93 151

Berechnung des Arbeitsverbrauchs für die elektrische Zugförderung der bayerischen Staatseisenbahnen. Herr Professor Dr. Ing. Reichel ersucht die Redaktion, mitzuteilen, daß die auf S. 949 dieses Jahrgangs des Archivs besprochene, in Heft 14 der Zeitschrift „Elektrische Kraftbetriebe und Bahnen“ erschienene Abhandlung über die Berechnung des Arbeitsverbrauchs für die elektrische Zugförderung der bayerischen Staatseisenbahnen ihrem ganzen Inhalt nach im Königlich Bayerischen Verkehrsministerium bearbeitet ist und er selbst bei ihrer Veröffentlichung lediglich die berichterstattende Tätigkeit als Herausgeber der obengenannten Zeitschrift ausgeübt hat.

Rechtsprechung und Gesetzgebung.

Rechtsprechung.

Eisenbahnfrachtrecht.

Erkenntnis des Reichsgerichts, I. Zivilsenats, vom 28. Dezember 1907, in Sachen der Firma T., jetzt des Kaufmanns M. in S., Klägers und Revisionsklägers, wider den Königlich preußischen Eisenbahnfiskus, vertreten durch die Königliche Eisenbahndirektion in K., Beklagten und Revisionsbeklagten.

Die im Art. 12 Abs. 4 des internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr festgesetzte Frist ist keine Präklusiv- sondern eine Verjährungsfrist. Handelt es sich um Frachtzuschläge wegen unrichtiger Inhaltsangabe, so greift die einjährige Verjährungsfrist insoweit nicht ein, als die Rückforderung des Frachtzuschlags nicht allein auf die unrichtige Anwendung des Tarifs, sondern noch auf andere Gründe, insbesondere auf die Behauptung, daß eine unrichtige Inhaltsangabe nicht vorliege, gestützt ist.

Die Vorschrift des Art. 7 Abs. 4 des internationalen Übereinkommens findet auch auf unverpackte Güter Anwendung. Eine Inhaltsangabe kann nicht schon deshalb als „unrichtig“ angesehen werden, weil sie mit Rücksicht auf die Anwendung des Tarifs, insbesondere wenn dessen wahre Bedeutung nicht ohne weiteres klar ist, sondern erst mit den technischen Mitteln der Auslegung festgelegt werden kann, unzutreffend erscheint. Das Merkmal der Unrichtigkeit liegt vielmehr der Regel nach nur dann vor, wenn die Bezeichnung auch ohne Rücksicht auf den Tarif der allgemeinen Verkehrsauffassung als falsch erscheinen muß.

T a t b e s t a n d.

Die ursprünglich klagende Firma T., die inzwischen erloschen und deren Rechtsnachfolger der jetzige Kläger auch bezüglich der hier streitigen Forderungen geworden ist, hat dem Beklagten auf seiner Station E. im Mai und Juni 1898 zur Beförderung an die Firma S. in D. (Rußland) folgende Sendungen übergeben:

- a) laut Frachtbrief vom 12. Mai 1898 eine eiserne Sohlplatte im Bruttogewicht von 19 810 kg, verladen in Wagen No. 35 297, unter der Inhaltsangabe „eiserne Platte“,
- b) laut Frachtbrief vom 31. Mai 1898 zwei Walzenständer und einen Zylinderdeckel im Bruttogewicht von 44 730 kg, verladen in Wagen

- No. 37 004, unter der Inhaltsangabe „ein Stück eiserner Ständer“, „ein Stück eiserner Ständer“ und „ein Stück eiserner Deckel“,
 c) laut Frachtbrief vom 2. Juni 1898 einen Ständerdeckel, zwei Sohlplatten, vier Einbaustücke und einen Spindelstuhl im Bruttogewicht von 30 239 kg, verladen in Wagen No. 28 714, unter der Inhaltsangabe „1 Stück eiserner Deckel“, „2 Stück eiserne Platten“, „4 Stück gußeiserne Konstruktionsteile“ und „1 Stück eiserne Maschinenteile“.

Angaben darüber, nach welchen Tarifsätzen des maßgebenden deutsch-russischen Gütertarifs, Teil II, gültig ab ^{20. Oktober} 1. November 1907, die Fracht zu berechnen sei, hat die Firma nicht gemacht.

Die Station E. erhob von ihr eine Fracht von insgesamt 2 095,36 Rbl., indem sie die verfrachteten Gegenstände, welche sämtlich Maschinenteile darstellen, mit Ausnahme des letzten Stücks nach dem Satz der Gruppe 33 als „Eisen-, Blech-, Stahl- und Gußeisenwaren“, nicht wie es nach Behauptung des Beklagten hätte geschehen müssen, nach dem höheren Satze der Gruppe 61, als „nicht besonders benannte Maschinenteile“ tarifierte.

Die russische Eisenbahnverwaltung verlangte indessen Nachzahlung von im ganzen 4 404,98 Rbl., wovon nach Feststellung des Berufungsgerichts entfallen:

- 694,82 Rbl. auf tarifmäßige Fracht, d. h. denjenigen Mehrbetrag, der bei Tarifierung nach Gruppe 61 gegenüber der erfolgten Tarifierung nach Gruppe 33 zu erheben gewesen wäre,
- 184,29 Rbl. auf tarifwidrige Fracht, d. h. den Betrag, der bei Wagen No. 35 297 irrtümlich auch bei Tarifierung nach Gruppe 61 zuviel berechnet ist,
- 1 959,79 Rbl. auf Frachtzuschläge gemäß Art. 7 Abs. 4 des internationalen Übereinkommens vom 14. Oktober 1890 und
- 1 568,08 Rbl. auf Stand- und Lagergelder und sonstige Gebühren, beruhend auf verspäteter Abnahme des Gutes.

Nachdem die Empfängerin und auch die Absenderin zunächst die Nachzahlung verweigert und letztere sich vergeblich bemüht hatte, durch Vorstellungen bei den russischen Behörden eine Ermäßigung der Forderung herbeizuführen, wurde der gesamte Betrag auf Anweisung der Firma T. am 21. Juli 1898 von der Empfängerin unter Vorbehalt bezahlt und ihr dagegen das Gut ausgeliefert. Kläger behauptet, daß die Tarifierung, soweit sie nach Gruppe 33 erfolgt sei, zu Recht geschehen sei, und verlangt Rückerstattung der nachgezählten Summe, außerdem eines Betrags von 210,46 Rbl., der schon in E. bei Wagen No. 23 714 zuviel bezahlt

worden ist. Jedenfalls sei die Erhebung der Frachtzuschläge ungerechtfertigt gewesen, weil bei der Zweifelhaftigkeit der Tarifbestimmungen von einer unrichtigen Angabe des Inhalts der Sendungen im vorliegenden Falle nicht die Rede sein könne, aber auch deshalb, weil Art. 7 Abs. 4 des internationalen Übereinkommens nicht auf unverpackt aufgegebene Waren, wie sie hier vorlägen, bezogen werden könne. Wenn aber die Nachforderung unbegründet gewesen sei, so könnten auch Stand- und Lagergelder usw. nicht verlangt werden, weil die Verzögerung der Abnahme lediglich durch die dem Beklagten zur Last fallende ungerechtfertigte Nachforderung verursacht sei. Eventuell entfalle dieser Anspruch deshalb, weil die Ablieferungsstation nicht der ihr nach Art. 24 Abs. 1 des Übereinkommens obliegenden Pflicht, die Absenderin unverzüglich von der Ursache des Ablieferungshindernisses in Kenntnis zu setzen, nachgekommen sei. Endlich habe die Bahn jedes Recht auf Nachforderung dadurch verwirkt, daß die Absenderin zu der Prüfung des Inhalts der Sendungen nicht, wie es Art. 7 Abs. 2 des Übereinkommens vorschreibt, gehörig eingeladen sei.

Der Klageantrag ging dahin, den Beklagten zur Zahlung von 9973,77 *M* nebst Zinsen zu verurteilen.

Beklagter hat Klageabweisung beantragt.

Er führt zunächst aus, daß die Tarifierung nach Gruppe 61 die richtige gewesen sei, daß der Tarif in dieser Hinsicht eine Unklarheit nicht enthalte und daß auch die Forderung der Frachtzuschläge wegen unrichtiger Inhaltsangabe gerechtfertigt gewesen sei. Demzufolge hätte die Absenderin auch für die entstandenen Standgelder usw. aufzukommen. Die Vorschrift des internationalen Übereinkommens, daß der Berechtigte zur Prüfung des Inhalts der Sendung zuzuziehen sei, sei rein instruktiv, die Unterlassung habe Rechtsnachteile nicht zur Folge; jedenfalls stehe sie einem anderweiten Nachweise der Unrichtigkeit der Deklaration nicht entgegen. Die Unterlassung der unverzüglichen Benachrichtigung der Absenderin von der Ursache des Ablieferungshindernisses habe im vorliegenden Falle keinen Schaden verursacht, da die Absenderin sofort von der Empfängerin benachrichtigt worden sei und bei voller Kenntnis der Sachlage die Nachzahlung geweigert habe. Vor allem stehe der erst am 3. Oktober 1899, bzw. am 15. März 1906 erhobenen Klage der Einwand der Verjährung gemäß Art. 12 Abs. 4 des internationalen Übereinkommens entgegen.

Kläger hat erwidert, der Einwand der Verjährung greife nicht Platz, da die erhobenen Ansprüche nicht auf unrichtiger Tarifierung, sondern, wie Beklagter behaupte, auf unrichtiger Deklaration beruhten. Da ferner die russische Eisenbahnverwaltung sich bei Behandlung der Sache grober

Fahrlässigkeit schuldig gemacht habe, so gelte gemäß Art. 45 und Art. 44 No. 1 des Übereinkommens eventuell nicht die einjährige, sondern die dreijährige Verjährung. Endlich aber stände der Einrede die Replik der Arglist entgegen, weil Klägerin durch die inzwischen stattgehabten Verhandlungen, sowie die Verzögerung der Erledigung ihrer Gesuche seitens der russischen Behörden und die Zurückhaltung der Frachtbriefe und anderer Beweisurkunden an der früheren Erhebung der Klage gehindert worden sei.

Diese Ausführungen hat Beklagter in tatsächlicher und rechtlicher Beziehung bestritten.

Die Kammer für Handelssachen des Königlichen Landgerichts zu K. hat nach Erlassung eines Zwischenurteils am 16. Januar 1903 durch Endurteil vom 3. Juni 1904 den Beklagten unter Abweisung des weitergehenden Klageantrags zur Zahlung von 8 017,66 Mk nebst Zinsen verurteilt und die Kosten zu $\frac{1}{5}$ dem Kläger, zu $\frac{4}{5}$ dem Beklagten auferlegt, indem sie annahm, daß zwar die Tarifierung nach Gruppe 61 die richtige gewesen sei, daß indessen bei unverpackten Gütern Frachtzuschläge im Fall unrichtiger Angabe nicht erhoben werden könnten; daß folgeweise neben der zuvielgezahlten Fracht und den Frachtzuschlägen auch die Standgelder usw. zurück zu erstatten seien, weil ihre Entstehung überwiegend auf der Zuvielforderung der Eisenbahn beruhe. Der Einwand der Verjährung sei nicht begründet, weil ihm die Replik der Arglist entgegenstehe, bezüglich der Frachtzuschläge auch um deswillen nicht, weil Art. 12 Abs. 4 des internationalen Übereinkommens darauf nicht anwendbar sei.

Hiergegen ist vom Beklagten Berufung eingelegt mit dem Antrag, die Klage gänzlich abzuweisen. Kläger hat Zurückweisung der Berufung und im Wege der Anschließung beantragt, den Beklagten zur Zahlung weiterer 1900 Mk nebst Zinsen zu verurteilen.

Der erste Zivilsenat des Königlichen Oberlandesgerichts in K. hat darauf durch Urteil vom 27. November 1906 unter Zurückweisung der Anschlußberufung die erstinstanzlichen Urteile bezüglich der Verurteilung des Beklagten aufgehoben und die Klage gänzlich kostenpflichtig abgewiesen, indem er in der Begründung im wesentlichen den Ausführungen des Beklagten folgte.

Hiergegen richtet sich die Revision des Klägers mit dem Antrag, unter Aufhebung dieses Urteils nach seinen Anträgen in der Berufungsinstanz zu erkennen. Beklagter beantragt Zurückweisung der Revision.

E n t s c h e i d u n g s g r ü n d e.

Die Revision ist teilweise begründet.

Es empfiehlt sich, zunächst die Einrede der Verjährung zu prüfen,

weil sie nach der vom Vorderrichter geteilten Ansicht des Beklagten die ganze Klage erledigen würde und weil sich zeigen wird, daß sie in der Tat einen wesentlichen Klagegrund, der somit der Erörterung nicht bedarf, und damit zugleich einen Teil der Klageansprüche erledigt.

Der Beklagte stützt den Einwand der Verjährung auf Art. 12 Abs. 4 des internationalen Übereinkommens vom 14. Oktober 1890, wo gesagt ist:

„Wurde der Tarif unrichtig angewendet oder sind Rechnungsfehler bei der Festsetzung der Frachtgelder und Gebühren vorgekommen, so ist das zu wenig geforderte nachzuzahlen, das zuviel erhobene zu erstatten. Ein derartiger Anspruch kann nur binnen Jahresfrist vom Tage der Zahlung an geltend gemacht werden“

Kläger hat in der Revisionsinstanz darzulegen versucht, daß es sich hier gar nicht um eine Verjährungsfrist, sondern um eine Präklusivfrist handelt und daß unter dem „Geltendmachen“ auch eine Reklamation bei der Eisenbahn zu verstehen sei. Er hat sich dafür bezogen auf die Entscheidung des erkennenden Senats vom 3. Februar 1906, Jur. Wochenschrift No. 29 S. 205. Diese Auslegung erscheint indessen durch den dritten Satz des Abs. 4 Art. 12 ausgeschlossen. Danach soll nämlich Art. 45 Abs. 3 auf die fraglichen Forderungen Anwendung finden, und hier ist gesagt:

„Bezüglich der Unterbrechung der Verjährung entscheiden die Gesetze des Landes, wo die Klage angestellt ist“.

Da diese Bestimmung durch die Inbezugnahme zu einem Bestandteil des Art. 12 Abs. 4 gemacht ist, ist die hier bezeichnete Frist dadurch als eine Verjährungsfrist gekennzeichnet worden. Eine Unterbrechung derselben durch bloße Reklamation findet nur statt, sofern dies in dem einschlägigen Landesgesetz angeordnet ist, was für den vorliegenden Fall unbestritten nicht zutrifft. Ebenso wenig greift nach der hier maßgebenden Fassung des Übereinkommens vom 14. Oktober 1890 die in dem Zusatzabkommen vom 16. Juni 1898 angeordnete Hemmung der Verjährung durch schriftliche Reklamation bei der Eisenbahn (Art. 12 Abs. 4, Art. 45 Abs. 4 neuer Fassung) Platz. Der Art. 12 Abs. 4 Satz 1 und 2 hat gewissermaßen eine authentische Interpretation erfahren in § 470 Abs. 1 des neuen deutschen H. G. B., der dazu bestimmt war, die Norm des ersteren allgemein auf den deutschen Eisenbahnverkehr zu übertragen (s. Denkschrift zu § 443 des Entwurfs, amtliche Ausgabe von 1896 S. 276).

In der Fassung des H. G. B. aber lautet die Bestimmung:

„Ansprüche der Eisenbahn auf Nachzahlung zu wenig erhobener Fracht oder Gebühren sowie Ansprüche gegen die Eisenbahn auf Rückerstattung zu viel erhobener Fracht oder Gebühren ver-

jähren in einem Jahre, sofern der Anspruch auf eine unrichtige Anwendung der Tarife oder auf Fehler bei der Berechnung gestützt wird. Die Verjährung beginnt mit dem Ablauf des Tages, an welchem die Zahlung erfolgt ist“.

Dies ist in der Tat nichts anderes, als eine verbesserte Redigierung des Art. 12 Abs. 1 und 2, die dessen Sinn nur klarer zum Ausdruck bringt.

Die Entscheidung (Jur. Wochenschr. 1906, No. 29 S. 205) kann nicht zum Vergleich dienen. Dort handelt es sich um eine Konnossementsklausel, welche lautet: „Ansprüche auf Grund dieses Konnossements können nur innerhalb 4 Monate vom Datum desselben berücksichtigt werden“. Danach konnte sehr wohl angenommen werden, daß die Kontrahenten eine Anmeldung der Ansprüche beim Verfrachter ins Auge gefaßt haben. Von Verjährung konnte überhaupt keine Rede sein.

Die hiernach in Art. 12 Abs. 4 des internationalen Übereinkommens vorgesehene einjährige Verjährung ist nun im vorliegenden Falle nach der tatsächlichen Gestaltung desselben, soweit sie nach den rechtlichen Voraussetzungen der Ansprüche Platz greift, unbestritten eingetreten, denn die Klage hätte dann schon im Juli 1899 erhoben werden müssen, während sie erst im Oktober 1899 bzw. im März 1900 erhoben ist.

Kläger macht zwar geltend, daß der Einrede, soweit sie begründet wäre, die Replik der Arglist entgegenstehe, indessen kann dem nicht beigetreten werden, vielmehr ist diese Replik vom Vorderrichter zutreffend zurückgewiesen worden. Schon im Sommer 1898 hatte die frühere Klägerin Kenntnis davon, daß der Beklagte den jetzt erhobenen Rechtsanspruch bestreite und höchstens ein Entgegenkommen der russischen Eisenbahn aus Billigkeitsgründen für möglich erachte. Schon von dieser Zeit an lag Veranlassung für die Klägerin vor, mit Rücksicht auf die drohende Verjährung mit der Klage vorzugehen. Jede Veranlassung, hiermit zu zögern, entfiel aber, als die Klägerin durch das Schreiben des Beklagten vom 5. Juli 1899 (Urteil S. 75) die endgültige Ablehnung ihrer Reklamation seitens der russischen Behörden erfuhr; mit diesem Schreiben wurden ihr zugleich die Frachtbriefe und sonstigen Belege zurückgegeben, so daß sie auch nicht geltend machen kann, sie sei durch Vorenthaltung dieser Schriftstücke an der Erhebung der Klage gehindert worden, denn damals war die Verjährung jedenfalls noch nicht eingetreten. Übrigens kann auch nicht zugegeben werden, daß die Klägerin ohne den Besitz der betreffenden Schriftstücke die Klage nicht hatte erheben können.

Ebenso unbegründet ist der ferner gegen die Verjährungseinrede erhobene Einwand, daß in analoger Anwendung der Art. 45 und 44 No. 1 des internationalen Übereinkommens die Verjährungsfrist auf drei Jahre zu berechnen ist. Art. 45 betrifft Entschädigungsforderungen wegen Ver-

lustes, Minderung, Beschädigung oder Verspätung, für welche im Falle des Art. 44 No. 1, d. h. wenn dem Anspruch Arglist oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn zugrunde liegt, die gewöhnliche Verjährungsfrist von einem Jahr auf drei Jahre verlängert wird. Dagegen betrifft Art. 12 Abs. 4, soweit er hier zur Anwendung kommen könnte, Ansprüche ganz anderer Art, nämlich auf Erstattung des zufolge unrichtiger Anwendung des Tarifs zuviel Erhobenen. Für Ansprüche dieser Art ist eine eventuelle Verlängerung der dafür normierten einjährigen Verjährungsfrist nicht vorgesehen, und es fehlt an jedem Anhalt dafür, daß die vertragsschließenden Staaten diese Verlängerung trotzdem für den Fall hätten vereinbaren wollen, daß die unrichtige Anwendung des Tarifs seitens der betreffenden Eisenbahn auf grober Fahrlässigkeit beruhe, oder gar für den Fall, daß bei Behandlung der betreffenden Waren die der Eisenbahn nach Art. 7 Abs. 2 obliegende Einladungsfrist oder die ihr nach Art. 24 Abs. 1 obliegende Benachrichtigungspflicht aus grober Fahrlässigkeit verabsäumt sein sollte.

Für die Verjährungseinrede kommt es daher darauf an, inwieweit die erhobenen Ansprüche auf Erstattung des zufolge unrichtiger Anwendung des Tarifs zuviel Erhobenen gerichtet sind, m. a. W. nur die Voraussetzung noch mehr dem im konkreten Falle entscheidenden Momente anzupassen, inwieweit zum Klagegrunde die unrichtige Anwendung des Tarifs gehört. Soweit die Ansprüche notwendig auf diesem Klagegrunde beruhen, sind sie zur Abweisung reif, soweit sie wenigstens mit darauf gestützt werden, ist dieser Klagegrund auszuschneiden.

Ersteres trifft nun zu bezüglich der auf Rückerstattung einfacher Fracht gerichteten Ansprüche, sei es, daß sie damit begründet sind, daß bei der Tarifierung die Güter nicht der Gruppe 61, sondern der Gruppe 33 hätten zugerechnet werden sollen, sei es damit, daß selbst bei Anerkennung der Tarifierung nach Gruppe 61 noch zu viel berechnet sei. Ein anderer Klagegrund, als Erhebung zufolge unrichtiger Anwendung des Tarifs, eventuell — was keinen Unterschied begründen würde — infolge von Rechnungsfehlern bei Festsetzung der Frachtgelder, kommt bei diesen Ansprüchen wenigstens ernstlich nicht in Frage. Es scheint freilich, als ob Kläger jetzt aus der Nichtbeachtung des Art. 7 Abs. 3 des internationalen Übereinkommens den Anspruch herleiten will, das etwaige Recht der Eisenbahn auf Nachzahlung von Fracht für verwirkt zu erklären. Für eine derartige Rechtsfolge der Versäumnis der Bahn fehlt es aber in dem Übereinkommen an jeder Grundlage, mag man nun die Vorschrift, daß der Berechtigte gehörig eingeladen werden soll, bei der Prüfung der Übereinstimmung des Inhalts der Sendungen mit den Angaben des Frachtbriefs zugegen zu sein, mit dem Vorderrichter für eine rein

instruktionelle halten, deren Nichtbefolgung keine Rechtsfolgen hat, oder mag man ihre Beobachtung mit den vom Kläger für diese Auslegung angeführten Autoritäten für obligatorisch ansehen. Denn auch im letzteren Fall würde die Folge der Nichtbeachtung, wie auch jene Autoritäten annehmen, doch nur die sein, daß sich die Bahn auf ihre Feststellung nicht berufen könnte, sondern die Nichtübereinstimmung des Inhalts der Sendungen mit den Angaben des Frachtbriefs anderweit beweisen müßte. Dieser Rechtsnachteil wäre indessen für den vorliegenden Fall, wo die tatsächlichen Unterlagen für die Anwendung des Tarifs unstreitig sind, insbesondere feststeht, daß Maschinenteile verfrachtet worden sind, unerheblich. Die Behauptung der Revision, daß in Ermanglung einer ordnungsmäßigen Feststellung des Inhalts der Sendung von der Bahn überhaupt keine Ansprüche auf Nachzahlung von Fracht, bzw. auf Frachtzuschläge erhoben werden könnten, ist ganz unrichtig; diese Feststellung ist der Bahn nur freigestellt, sie ist dazu nicht verpflichtet, und Voraussetzung der Nachforderung von Fracht ist gemäß Art. 12 Abs. 4 lediglich die unrichtige Anwendung des Tarifs oder das Vorkommen von Rechnungsfehlern bei der Festsetzung der Frachtgelder zum Nachteil der Bahn, eine Voraussetzung der Forderung von Frachtzuschlägen gemäß Art. 7 Abs. 4 lediglich „unrichtige Angabe des Inhalts einer Sendung“, und es ist die Erhebung dieser Ansprüche nicht abhängig von der Erfüllung irgend welcher formeller Bedingungen. Es bedarf ja auch keiner Ausführung, daß der Bahn jene Ansprüche nicht dadurch entzogen werden könnten, daß sie zu einer Feststellung des Inhalts der Sendung, etwa infolge der Ablieferung an den Empfänger, nicht mehr imstande wäre.

Hieraus ergibt sich, daß die Klage wegen derjenigen 210,46 Rbl., welche die ursprüngliche Klägerin schon in E. zuviel bezahlt haben will, sowie wegen der 694,82 Rbl., die der Vorderrichter als nachgezahlte tarifmäßige Fracht, und wegen der 184,29 Rbl., die er als nachgezahlte tarifwidrige Fracht bezeichnet hat, mit Recht abgewiesen ist.

Die verbleibenden beiden Ansprüche, betreffend 1 959,79 Rbl. Frachtzuschläge und 1 568,08 Rbl. Stand- und Lagergelder usw., stützen sich nur zum Teil auf den Klagegrund der unrichtigen Anwendung des Tarifs.

Es wird geltend gemacht, daß, wenn die verfrachteten Waren der Gruppe 33 zuzuzählen seien, m. a. W. wenn die Anwendung des Tarifs seitens der russischen Eisenbahn, die sie nach Gruppe 61 tarifiert hat, eine unrichtige gewesen sei, sich damit zugleich die Deklaration in den Frachtbriefen als richtig herausstelle, so daß die Voraussetzung für die Forderung von Frachtzuschlägen entfalle; ferner wenn aus diesem Grunde weder eine Nachforderung von Fracht noch eine Forderung von Frachtzuschlägen berechtigt gewesen sei, die Waren auch dem Empfänger nicht

hätten vorenthalten werden dürfen und daß daher auch die Entstehung von Standgeldern usw. auf unrichtiger Anwendung des Tarifs beruhe. Diese Argumentation ist zwar zutreffend, sie zeigt aber, daß bei ihr der Klagegrund der Ansprüche die Verpflichtung der Bahn zur Erstattung von infolge unrichtiger Anwendung des Tarifs zuviel erhobener Beträge ist, daß es sich somit um den in Art. 12 Abs. 4 des internationalen Übereinkommens der einjährigen Verjährung unterworfenen Anspruch handelt.

Dieser Klagegrund ist daher nicht zu erörtern, weil ihm die Verjährungseinrede entgegensteht. Damit scheidet der Streitpunkt aus, ob der deutsch-russische Tarif von der russischen Eisenbahn richtig angewandt ist, oder nicht.

Die beiden erwähnten Ansprüche sind aber auch noch in anderer Weise begründet worden.

Es wird nämlich ausgeführt, daß, wenn man davon ausgehe, daß sämtliche verfrachtete Ware als nicht besonders benannte Maschinenteile zu tarifieren gewesen seien, dennoch die Forderung von Frachtzuschlägen nicht gerechtfertigt gewesen sei, weil Art. 7 Abs. 4 auf unverpackte Sendungen nicht anwendbar sei und weil jedenfalls eine unrichtige Angabe des Inhalts im Sinne dieser Bestimmung nicht vorliege; danach beruhe aber auch die Zurückhaltung der Sendung und somit die Entstehung von Standgeld usw. wenigstens überwiegend auf dem Verhalten der Bahn, nämlich auf der ungerechtfertigten Nachforderung von Frachtzuschlägen; ferner beruhe die Entstehung von Standgeld usw. auf der Verabsäumung der der Bahn nach Art. 24 Abs. 1 des internationalen Übereinkommens obliegenden Benachrichtigungspflicht.

Es ist klar, daß die Ansprüche mit dieser Begründung nicht der Verjährungsvorschrift des Art. 12 Abs. 4 unterliegen; denn es wird hierbei auf Geltendmachung des Umstandes, daß der Tarif unrichtig angewandt und um deswillen zu viel erhoben sei, was eine notwendige Voraussetzung des in Art. 12 Abs. 4 behandelten Anspruchs bildet, verzichtet.

In dieser Begründung müssen die erwähnten Ansprüche daher materiell geprüft werden.

Es ist zunächst dem Vorderrichter darin beizutreten, daß die Anwendung des Art. 7 Abs. 4 nicht auf Güter beschränkt ist, die in einer Verpackung aufgegeben werden, sondern daß sie an sich auch auf unverpackte Güter anzuwenden ist. Kein Gewicht ist freilich auf den vom Vorderrichter verwerteten Umstand zu legen, daß in Art. 6 unter d des internationalen Übereinkommens von der „Bezeichnung der Sendung nach ihrem Inhalt“ gesprochen wird und daß hier ohne Zweifel sowohl unverpackte, wie verpackte Sendungen ins Auge gefaßt sind. Denn im französischen Text, welcher als dem deutschen gleichwertig zu gelten hat,

— Gerstner, internationales Eisenbahnfrachtrecht S. 22 — steht hier: „La désignation de la nature de la marchandise“, während es in Art. 7 Abs. 4 heißt: „en cas de fausse déclaration du contenu“, und es erscheint danach die Annahme nicht ausgeschlossen, daß im deutschen Text das Wort „Inhalt“ in der einen Bestimmung einen anderen Sinn hat, wie in der anderen. Entscheidend ist jedoch, daß der Art. 7 ganz allgemein die Haftung des Absenders für die „Richtigkeit der in den Frachtbrief aufgenommenen Angaben und Erklärungen“ behandelt, ohne irgendwie zwischen verpackten und unverpackten Sendungen zu unterscheiden. Es ist ferner keineswegs ausgeschlossen, daß auch bei unverpackt aufgegebenen Sendungen die Eisenbahnverwaltung durch eine wissentlich oder fahrlässig falsche Deklaration getäuscht und in ihrem Frachtanspruch verkürzt wird. Warum für derartige Fälle die Vereinbarung einer Vertragsstrafe in Gestalt von Frachtzuschlägen nicht gelten sollte, ist nicht einzusehen. Man braucht nur für den gegenwärtigen Fall zu unterstellen, daß die verladenen Platten, Ständer und Deckel in dem Tarif ganz zweifelndfrei — etwa durch den Zusatz „außer wenn es sich dabei um Teile von Maschinen handelt“ als solche gekennzeichnet wären, die nach Gruppe 61 zu tarifieren seien, und der Absender ihre Eigenschaft als Maschinenteile in der Deklaration ausdrücklich verneint hätte, um zu erkennen, daß es ungerechtfertigt wäre, unverpackte Sendungen allgemein von der Vorschrift des Art. 7 Abs. 4 auszunehmen.

Ebenso Eger, internationales Übereinkommen, 2. Aufl. S. 134. Entscheidung des Zentralamts vom 24. Oktober 1894 bei Eger, eisenbahnrechtliche Entscheidungen Bd. II S. 336.

Dagegen ist der Revision darin beizutreten, daß auch dann, wenn die verfrachteten Waren sämtlich bei richtiger Auslegung des maßgebenden deutsch-russischen Tarifs der Gruppe 61 zuzuzählen sein würden, eine „unrichtige Angabe“ des Inhalts der Sendungen im Sinne des Art. 7 Abs. 4 nicht als vorliegend anzunehmen wäre.

Offenbar hat sich der Vorderrichter auch in dieser Hinsicht von den Ausführungen des Gutachters S. bestimmen lassen.

Dieser sagt nun:

„Eine richtige Angabe des Inhalts einer Sendung liegt erst vor, wenn die Angabe des Inhalts der Sendung oder — wie der französische Text des internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr richtiger sagt — der Natur des Gutes derart spezialisiert ist, daß außer Zweifel steht, zu welcher der nach den Tarifen oder sonstigen Vorschriften maßgebenden Kategorien von Gütern die Sendung gehört.“

Gerstner, internationales Frachtrecht, Berlin 1893 S. 117, vgl. auch Eger, Kommentar zum internationalen Übereinkommen 2. Aufl. S. 97.

Alle Angaben, die diesen Anforderungen nicht entsprechen, also unter Umständen auch ungenaue oder ungenügende Angaben, sind unrichtige Angaben im Sinne des Art. 7 Abs. 4 des internationalen Übereinkommens.“

Diese Begriffsbestimmung der „unrichtigen Angaben“ ist indessen viel zu weit. Das Zitat aus Gerstner betrifft die Auslegung des Art. 6 d des internationalen Übereinkommens und bezweckt die Feststellung, zu welcher Art von Bezeichnung der Absender überhaupt verpflichtet ist, nicht aber des Begriffs der unrichtigen Angaben. Daß Nichterfüllung jener Verpflichtung keineswegs identisch ist mit „unrichtiger Angabe“ ergibt schon die Vergleichung der Absätze 1 und 4 des Art. 7, wo einerseits die Haftung des Absenders für die Folgen „unrichtiger, ungenauer oder ungenügender Erklärungen“ aufgestellt, andererseits an die „unrichtige Angabe des Inhalts“ die Verpflichtung zur Zahlung von Frachtzuschlägen geknüpft wird. Daraus folgt, daß unterschieden werden muß zwischen „ungenauen oder ungenügenden Angaben“ und zwischen „unrichtigen Angaben“, sowie daß nur letztere die Verpflichtung zur Zahlung von Zuschlägen zur Folge haben. Auch in der zitierten Stelle bei Eger findet die Behauptung des Gutachters keine Stütze.

Schon die Anforderung, die Gerstner an den Absender hinsichtlich der „Bezeichnung der Sendung nach ihrem Inhalt“ stellt, geht zu weit.

In No. IV der allgemeinen Zusatzbestimmungen zu § 51 der deutschen Eisenbahn-Verkehrsordnung (Eger, 2. Auflage S. 231) heißt es zur Erläuterung jenes Begriffes:

„Der Inhalt der Frachtstücke ist in dem Frachtbrief genau zu benennen. Für die in den allgemeinen Tarifvorschriften und in der Güterklassifikation (Teil I Abt. B) aufgeführten Gegenstände sind die daselbst gebrauchten, für alle übrigen Güter die handelsgebräuchlichen Benennungen anzuwenden. Frachtbriefe mit nur allgemeinen Bezeichnungen, wie ätherische Öle, Chemikalien, Effekten, Kalisalze, Kaufmannsgut, künstliche Düngemittel, Meßgut, Steuergut, Teerabfälle usw. werden zurückgewiesen“.

Der Gütertarif für den deutsch-russischen Eisenbahnverband, Teil I, gültig ab ^{20. Juli} 1. August 1897, enthält eine Erläuterung jenes Begriffes überhaupt nicht.

Hiernach wird jedenfalls nicht allgemein erwartet und verlangt werden können, daß der Absender von vornherein einen Frachtbrief vorlegt, aus welchem sich die Zugehörigkeit des Frachtstücks zu der für die Tarifierung maßgebenden Warenkategorie zweifelsfrei ergibt. Die Gütertarife sind aber überhaupt derart kompliziert und geben selbst den ge-

wichtigsten Sachverständigen so vielfach Anlaß zu Zweifeln, daß selbst bei den in der Güterklassifikation enthaltenen Gegenständen eine sofortige, absolut einwandfreie, die Tarifierung außer Zweifel stellende Deklaration von dem absendenden Publikum nicht immer vorausgesetzt werden darf. Ferner ist die Eisenbahn zwar nur berechtigt, nicht verpflichtet, die Übereinstimmung des Inhalts der Sendungen mit den Angaben des Frachtbriefs zu prüfen (Art. 7 Abs. 2). Was aber von ihr, als demjenigen Vertragsteil, der den Tarif anzuwenden hat und mit dessen Bestimmungen mutmaßlich weit vertrauter ist, als der Gegenkontrahent, nach Treu und Glauben verlangt werden kann, ist die Prüfung der Deklaration selbst auf ihre Zulänglichkeit. Es kann daher nicht zugelassen werden, daß die Bahn den Absender nachträglich für eine Ungenauigkeit und Unvollständigkeit der Deklaration, die aus dem Frachtbrief selbst ohne weiteres zu ersehen war, haftbar macht; vielmehr liegt es ihr ob, in derartigen Fällen eine Verbesserung oder Vervollständigung der Deklaration zu verlangen.

Hiernach ist davon auszugehen, daß eine Deklaration nicht schon deshalb als „unrichtig“ angesehen werden kann, weil sie mit Rücksicht auf die Anwendung des Tarifs, insbesondere wenn dessen wahre Bedeutung nicht ohne weiteres klar ist, sondern erst mit den technischen Mitteln der Auslegung festgelegt werden kann, unzutreffend erscheint, sondern daß das Merkmal der Unrichtigkeit der Regel nach nur dann vorliegt, wenn die Bezeichnung auch ohne Rücksicht auf den Tarif der allgemeinen Verkehrsauffassung als falsch erscheinen muß. Nur dann wird man die Beziehung auf den Tarif allein für entscheidend ansehen dürfen, wenn der Deklarant sich der wahren Bedeutung desselben wohl bewußt war und die hiernach unzutreffende Bezeichnung zu dem Zweck gewählt hatte, um eine Frachtberechnung nach einer in Wahrheit nicht anwendbaren, ihm günstigeren Tarifposition herbeizuführen.

Beides trifft im vorliegenden Falle in Bezug auf die Bezeichnung der Frachtstücke als Platten, Ständer, gußeiserne Konstruktionsteile bzw. Deckel nicht zu.

Wenn auch die Auslegung des Tarifs seitens des Beklagten hier nicht mehr in Frage gezogen werden darf, so ist es doch sicher, daß sie keineswegs auf der Hand lag, da, wie die vom Kläger vorgelegten Erklärungen von Sachverständigen und das Gutachten des gerichtlichen Sachverständigen G. dartun, die gegenteilige Auslegung vielfach in kompetenten Kreisen für die richtige gehalten wird. Es liegt nichts dafür vor, daß nicht auch die ursprüngliche Klägerin diese Auffassung, die in dem Wortlaut des deutsch-russischen Tarifs und anderen, von dem Kläger besonders in der Bekämpfung des S.schen Gutachtens hervor-

gehobenen Momenten eine wesentliche Stütze findet, geteilt hätte. Danach handelte sie aber von ihrem Standpunkte durchaus korrekt, wenn sie die betreffenden Frachtstücke nicht als „Sohlplatten“, „Zylinder- bzw. Ständerdeckel“, „Walzenständer“ und „Einbaustücke“, sondern als „eiserne Platten, Ständer und Deckel“ bzw. als „gußeiserne Konstruktionsteile“, entsprechend der nach ihrer Ansicht zutreffenden Tarifposition, bezeichnete. Nach Lage der Sache kann dem Sachverständigen S. nicht darin beigetreten werden, daß damit die verkehrübliche Bezeichnung „verstümmelt“ wurde. Da es allgemein bekannt ist, daß Platten, Ständer, Deckel und Konstruktionsteile auch Maschinenteile sein können und das aufgegebene Gewicht jedenfalls darauf schließen ließ, daß es sich unter anderem nicht um gewöhnliche Geschirrdeckel handelte, so lag für die Empfangsstation, falls sie die jetzt für richtig erachtete Auslegung des Tarifs teilte, alle Veranlassung vor, den Absender näher zu befragen, sich die Frachtstücke anzusehen und auf eine zutreffende Deklaration zu dringen. Ein Verschulden des letzteren, bzw. seiner Leute oder seines Auftraggebers ist in keiner Weise ersichtlich, und auch das spricht dafür, daß eine „unrichtige Angabe“ im Sinne des Art. 7 Abs. 4 [nicht vorliegt. Denn da die „unrichtige Angabe“ eine Vertragsstrafe nach sich ziehen soll, und zwar eine solche, welche, weil sie neben der Forderung auf vollen Schadensersatz besteht, nur den Zweck haben kann, der betreffenden Handlungsweise entgegenzutreten und das Publikum zu einer den Bedürfnissen des Eisenbahnverkehrs entsprechenden Deklaration zu erziehen, so ist anzunehmen, daß die Vorschrift nicht für Fälle berechnet ist, wo jedes Verschulden der bei der Absendung beteiligten Personen ausgeschlossen ist. Die Nachforderung von Frachtzuschlägen war somit ungerechtfertigt, und es erscheint die Klage zu diesem Punkte begründet.

Die Entscheidung wegen der Frachtzuschläge ist präjudizierlich bezüglich derjenigen über die Standgelder usw.

Diese Gelder sind verfallen, sowohl wegen Nichtzahlung der nachgeforderten Fracht, als auch wegen Nichtzahlung der geforderten Frachtzuschläge. Erstere Forderung muß als gerechtfertigt angenommen werden, letztere war es nicht. Die Standgelder würden daher, wenn andere Umstände nicht in Betracht kämen, in dem Verhältnis der berechtigten Nachforderung zu dem vollen Betrage derselben gefordert werden können, da sie sowohl auf das Verhalten [des Absenders, als auch auf das Verhalten der Eisenbahn zurückzuführen wären, und dies Verhalten auf beiden Seiten nach Maßgabe der Höhe der zu wenig gezahlten bzw. der zu viel geforderten Beiträge kausal erscheint.

Es kommt indessen weiter in Betracht, daß Kläger die Verzögerung

der schließlichen Zahlung auch darauf zurückgeführt hat, daß die Bahn der ihr nach Art. 24 Abs. 1 des internationalen Übereinkommens obliegenden Benachrichtigungspflicht nicht nachgekommen ist. Daß die Erfüllung dieser Pflicht verabsäumt ist, steht fest. Andererseits steht aber auch fest, daß die ursprüngliche Klägerin sehr bald durch Nachricht der Empfängerin in den Stand gesetzt ist, die Nachzahlung zu bewirken. Es bleibt daher aufzuklären, ob und um wieviel die Nichterfüllung der Benachrichtigungspflicht der Bahn die Kenntnisnahme der Absenderin von dem Ablieferungshindernis verzögert hat. Sodann kommt in Betracht, daß nach dem Schreiben der Klägerin vom 27. Juli 1898 (Urteil S. 85) die Annahme indiziert ist, daß Klägerin der Forderung der Frachtnachzahlung sofort nachzukommen bereit war, und daß daher die Standgelder usw. lediglich durch die Forderung der Frachtzuschläge entstanden sind. In diesem Falle würden die Standgelder usw. dem Kläger überhaupt nicht zur Last zu legen sein.

Hiernach würde die Revision schon jetzt wegen der Forderung auf Rückerstattung gezahlter Fracht zurückgewiesen und ihr wegen der Forderung auf Erstattung der gezahlten Frachtzuschläge stattgegeben werden können, während im übrigen die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an die Vorinstanz zurückzuweisen ist. Da jedoch die Berechnung in allen Punkten, zum Teil auch wegen des verschiedenen Ansatzes des Rubelkurses Schwierigkeiten macht, so empfiehlt es sich, das Urteil im ganzen aufzuheben und die Bestimmung auch der Beträge, welche sonst schon zu- oder abgesprochen werden könnten, der Vorinstanz auf Grund anderweiter Verhandlung zu überlassen.

Bürgerliches Recht.

Urteil des Königlichen Landgerichts in Cöln, 8. Zivilkammer, vom 30. Juni 1908 in Sachen des Rechtsanwalts P. in C., Berufungsbeklagten und Klägers, gegen den Preußischen Eisenbahnfiskus, vertreten durch die Königliche Eisenbahndirektion in C.

Ein Zwangsvollzug von Urteilen und sonstigen exekutorischen Titeln wider den Fiskus ist ausgeschlossen.

Aus den Entscheidungsgründen:

Verlangt wird mit der Klage die Gebühr, welche dem, im Auftrag seines Mandanten die Zwangsvollstreckung aus einem rechtskräftigen Urteil betreibenden Anwalt für seine Tätigkeit in der Zwangsvollstreckung zusteht. Gemäß § 15 Ziff. 3 des Gesetzes, betreffend Einführung der Zivilprozeßordnung, sind die landesgesetzlichen Vorschriften über die Zwangsvoll-

streckungen wegen Geldforderungen gegen den Fiskus, soweit nicht dingliche Rechte verfolgt werden, unberührt geblieben. Das danach in Betracht kommende Rhein. Ressortreglement vom 20. Juni 1818 bestimmt nun in § 25, daß es in solchen Fällen bei dem bisherigen Zustand sein Bewenden hat. Der Weg, welcher dadurch dem Gläubiger gewiesen wird, hat aber mit einer Zwangsvollstreckung nichts zu tun. Der Gläubiger hat sich an die betreffende Verwaltungsbehörde zu wenden und die Zeitbestimmung der Zahlung nach Maßgabe der vorhandenen Mittel zu gewärtigen. (Gesetz vom 17. Januar 1820 und 2. November 1822, Gesetzsammlung 9 S. 229.) Gegen Verzögerungen in der Befriedigung kann der Gläubiger nur im Wege administrativer oder auch parlamentarischer Beschwerde vorgehen. Die Ordnung des Staatsschuldenwesens und die Feststellung des Staatshaushaltsetats findet ausschließlich nach den Grundsätzen der Verfassung auf administrativem resp. legislativem Wege statt. Damit ist ein Zwangsvollzug von Urteilen und sonstigen exekutorischen Titeln wider den Fiskus ausgeschlossen. (So Oppenhoff, Die preußischen Gesetze über die Ressortverhältnisse, Berlin 1863, S. 287 No. 279 und S. 289 No. 283. C. Kretschmar, Die auf den Zivilprozeß bezüglichen Normen des Rheinpreußischen Landrechts, S. 130; Perrot, Verfassung und Zuständigkeit der Gerichte der Preußischen Rheinprovinzen. 1842 Bd. II S. 174 § 75, Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen, Bd. 3 S. 3, 37.) Eine Befriedigung des Gläubigers gegen den Willen des Fiskus ist daher nicht denkbar, der Gläubiger hat vielmehr sich zu gedulden, bis die erforderlichen Mittel hierzu bereit stehen, und kann auch mit einer Beschwerde nur insoweit Erfolg haben, als es sich um eine Verzögerung in der Auszahlung parater Mittel handelt, nicht aber um die Beschaffung solcher Mittel selbst, da hier eben der Etat vorgeht. Gegen den Fiskus gibt es also keine Zwangsvollstreckung, und es kann auch von einem, an Stelle derselben etwa getretenen Verfahren des Gläubigers, wider den Willen des Fiskus Befriedigung zu erlangen, nicht die Rede sein. Fällt demnach die vom Kläger entfaltete Tätigkeit nicht unter den Begriff einer gegen den Fiskus zulässigen Zwangsvollstreckung, so finden auch die Bestimmungen der G. O. für R. A. nicht auf diese Tätigkeit Anwendung, und Kläger hat keinen Anspruch auf Anwaltsgebühren in der Zwangsvollstreckungsinstanz. Die Klage mußte daher unter Abänderung des ersten Urteils abgewiesen werden.

Soziales Versicherungsrecht.

Erkenntnis des Reichsversicherungsamts, VIII. Rekursenats, vom 15. Juni 1907 in der Unfallversicherungssache des Hemmschuhlegers M. in C., Klägers, Rekursklägers und Rekursbeklagten, wider den Königlich Preußischen Eisenbahnfiskus, vertreten durch die Königliche Eisenbahndirektion in C., Beklagten, Rekursbeklagten und Rekurskläger.

Begriff des Betriebsunfalls.

Aus den Gründen:

Der Kläger ist am 21. September 1903, als er auf der Station D. mit Hemmschuhlegen beschäftigt war, von einem Jäger angeschossen worden. Die Frage, ob in diesem Vorgang ein Betriebsunfall zu erblicken ist, hat das Schiedsgericht bejaht. Demgegenüber führt die Rekurschrift aus, daß die Einrichtungen des Eisenbahnbetriebs auf die Entstehung und die Schwere der Verletzungen des Klägers keinen Einfluß gehabt hätten, und daß der Kläger vermöge seiner Beschäftigung der Gefahr, von einem Jäger angeschossen zu werden, in einem das Risiko des gewöhnlichen Lebens übersteigenden Maße nicht ausgesetzt gewesen sei.

Hierbei wird indes verkannt, daß die Unfallversicherungsgesetze die Entschädigungsberechtigung des Verletzten nicht auf die Fälle von Schädigungen durch besondere Betriebsgefahren beschränken, welche über die Gefahren des täglichen Lebens hinausgehen, sondern Entschädigung für die Folgen aller „bei dem Betriebe“ sich ereignenden Unfälle gewähren, d. h. aller solcher Unfälle, welche ursächlich mit dem versicherten Betrieb in Verbindung stehen (zu vergleichen Handbuch der Unfallversicherung, Anmerkung 37, Absatz 2 zu § 1 des Unfallversicherungsgesetzes vom 6. Juli 1884). Andererseits aber war der Kläger in der Tat vermöge seiner Beschäftigung der Gefahr, angeschossen zu werden, in erhöhtem Maße ausgesetzt. Denn er war, wie das Schiedsgericht mit Recht betont, durch seine dienstlichen Verrichtungen gezwungen, gerade dort, wo er dann von den Schrotkörnern getroffen wurde, sich aufzuhalten (zu vergleichen Anmerkung 41, Absatz 7 a. a. O.). Zudem befand sich der Standort des Jägers nach der nicht widerlegten Behauptung des Klägers in einer zum Bahnkörper gehörigen Vertiefung nächst den Bahngleisen. Wenn aber der Eisenbahnfiskus eine auf diese Weise entstehende Gefährdung der auf den Gleisen beschäftigten Arbeiter duldet oder nach Lage der gesetzlichen Bestimmungen dulden muß, so kann er sich auch der Haftung für hierbei eintretende Unglücksfälle gegenüber seinen Arbeitern nicht entschlagen.

Gesetzgebung.**Deutsches Reich.** Bekanntmachung des Reichskanzlers:

Vom 8. August 1908, betr. die dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr beigefügte Liste.

(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 257. R.-G.-Bl. S. 492.)

Preußen. Allerhöchster Erlaß vom 6. Juli 1908, betr. Bau und Betrieb der in dem Gesetze vom 14. Mai d. Js. (Ges.-Samml. S. 117) vorgesehenen Eisenbahnlinien usw.

(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 241. G.-S. S. 168.)

Allerhöchste Urkunde vom 29. Juli 1908, betr. die von der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft beschlossene Vermehrung ihres Grundkapitals durch Ausgabe weiterer Aktien im Betrage von 4 210 000 *M.*

(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 242.)

Allerhöchste Urkunde vom 27. April 1908, betr. die von der Crefelder Eisenbahngesellschaft beschlossene Vermehrung ihres Grundkapitals auf 3 000 000 *M.* durch Ausgabe weiterer Aktien Lit. B im Betrage von 1 000 000 *M.*

(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 285.)

Genehmigungsurkunde vom 22. September 1908, betr. die Ausgabe von 1 200 000 *M.* zu 4 $\frac{1}{2}$ v. H. verzinslicher Schuldverschreibungen auf den Inhaber durch die Reinickendorf-Liebenwalde - Groß-Schönebecker Eisenbahn-Aktiengesellschaft, Ausgabe vom Jahre 1908.

(Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 285.)

Erlasse des Ministers der öffentlichen Arbeiten:	E. V. Bl.
	Seite
Vom 8. August 1908, betr. Baugewerkschulen	243
Vom 15. August und 18. September 1908, betr. Tarifbestimmungen für Saatgut	243 278
Vom 27. August 1908, betr. Beschäftigung ausländischer Arbeiter durch die Unternehmer von Eisenbahnbauten . . .	258
Vom 28. August 1908, betr. Bezirkseisenbahnrat in Altona .	277
Vom 25. September 1908, betr. Änderungen bei den Eisenbahn-Betriebs- und Maschineninspektionen	283

Bayern. Königlich Allerhöchste Verordnung vom 15. August 1908, die Bildung eines Landeseisenbahnrates für die Staatseisenbahnverwaltung betreffend.

(Veröffentlicht im Gesetz- und Verordnungsblatt für das Königreich Bayern, No. 54 vom 22. August 1908 und im Verkehrsministerialblatt für das Königreich Bayern, No. 50 vom 27. August 1908.)

§ 1. Dem Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten wird ein Landeseisenbahnrat beigegeben.

§ 2. Der Landeseisenbahnrat hat die Aufgabe, in wichtigen den Handel, die Gewerbe oder die Landwirtschaft berührenden Fragen des Eisenbahnbetriebes, der staatlichen Schiffahrts- und Kanalbetriebe, dann der staatlichen Kettenschleppschiffahrt gutachtliche Äußerungen abzugeben.

Insbesondere ist derselbe über wichtige Änderungen der allgemeinen Beförderungsbestimmungen, soweit diese die Verkehrsinteressen berühren, dann der Tarifvorschriften und Tarifsätze sowie über Änderungen im Fahrplane zu vernehmen.

Änderungen der Bestimmungen der bezeichneten Art, dann der Tarifvorschriften und der Tarifsätze sowie Ausnahmetarife, welche ohne vorherige Vernehmung des Landeseisenbahnrates zur Einführung gelangt sind, werden den Mitgliedern desselben vor seinem nächsten Zusammentritt zur Kenntnis gebracht.

Der Landeseisenbahnrat kann innerhalb des ihm zugewiesenen Wirkungskreises Wünsche und Beschwerden an das Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten richten und Auskunft von ihm verlangen.

§ 3. Verkehrsangelegenheiten der in § 2 bezeichneten Art, die nur den Kreis der Pfalz allein angehen und denen eine Tragweite auf Landesteile diesseits des Rheins oder eine grundsätzliche Bedeutung für das gesamte Staatsbahnnetz nicht zukommt, fallen nicht in den Geschäftsbereich des Landeseisenbahnrates; sie sind in einem besonderen, der Eisenbahndirektion Ludwigshafen a. Rh. beizugebenden Verkehrsausschusse zu beraten.

Die Bildung dieses Ausschusses und die nähere Regelung seiner Geschäftsführung obliegt dem Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten.

§ 4. Der Landeseisenbahnrat besteht aus 28 Mitgliedern, welche von Uns ernannt werden.

Von der bei der Zentralstelle für Industrie, Gewerbe und Handel gebildeten Abteilung für Industrie und Handel können vier Mitglieder, von den dieser Zentralstelle weiter angegliederten Abteilungen für Handwerk und Gewerbe und für Arbeiter-Schutz und -Wohlfahrt je zwei Mitglieder, ferner von den Handelskammern aus jedem Regierungsbezirke ein Mitglied, endlich von jedem Kreis-ausschusse des landwirtschaftlichen Vereins ein Mitglied des Landeseisenbahnrates gutachtlich in Vorschlag gebracht werden, wobei die genannten Körperschaften nicht auf ihre eigenen Mitglieder beschränkt sind.

§ 5. Die Bestellung der Mitglieder des Landeseisenbahnrates erfolgt auf die Dauer von drei Jahren.

Wir behalten Uns jedoch vor, den Landeseisenbahnrat vor Ablauf des dreijährigen Zeitraums aufzulösen und seine Neubildung anzuordnen.

§ 6. Der Landeseisenbahnrat wird von dem Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten nach Bedürfnis, mindestens aber zweimal jährlich berufen.

Die Tagesordnung ist den Mitgliedern vierzehn Tage vor dem Sitzungstermine zuzustellen.

Den Mitgliedern ist gestattet, Anträge auf Erweiterung der Tagesordnung spätestens acht Tage vor dem Sitzungstermine bei dem Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten einzubringen.

§ 7. Den Vorsitz im Landeseisenbahnrates führt der Staatsminister für Verkehrsangelegenheiten oder ein von ihm beauftragter Stellvertreter.

Zu den Sitzungen des Landeseisenbahnrates werden nach Bedürfnis Beamte der Eisenbahnverwaltungsbehörden oder anderer Staatsbehörden oder sonstige Sachverständige beigezogen.

§ 8. Die Abgabe der Gutachten des Landeseisenbahnrates geschieht nach Stimmenmehrheit, wobei der Vorsitzende nicht mitzustimmen hat.

Über die Sitzungen des Landeseisenbahnrates wird eine Niederschrift aufgenommen, aus welcher der Gang der Verhandlung, die gutachtlichen Äußerungen des Landeseisenbahnrates und gegebenenfalls die Anschauungen der Minderheit zu entnehmen sind.

Jedes Mitglied ist berechtigt, eine schriftliche Begründung seiner Anschauung der Niederschrift beizugeben.

§ 9. Das Amt eines Mitgliedes des Landeseisenbahnrates ist ein Ehrenamt.

Die nicht in München wohnenden Mitglieder erhalten behufs Teilnahme an den Sitzungen freie Hin- und Rückfahrt in beliebiger Wagenklasse auf den bayerischen Staatsbahnen, die in der Pfalz wohnenden Mitglieder außerdem den Kostenersatz der Fahrgelder für die zu benutzenden Strecken fremder Bahnen.

§ 10. Gegenwärtige Verordnung tritt am 1. Januar 1909 in Kraft. Die zu ihrem Vollzuge nötigen Einleitungen und Anordnungen hat das Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten zu treffen.

Die derzeit bestellten Mitglieder des Eisenbahnrates haben auch nach Ablauf der gegenwärtigen Ernennungsperiode bis zur Neubildung des Landeseisenbahnrates ihr Amt weiter auszuüben.

* * *

Die Verordnungen vom 16. März 1881 und vom 30. Mai 1907, die Bildung eines Eisenbahnrates für die Staatseisenbahnverwaltung betreffend¹⁾, sind gleichzeitig aufgehoben worden.

Österreich. Gesetz vom 2. August 1908, betreffend die Erwerbung der Böhmisches Nordbahn durch den Staat.

(Veröffentlicht im Reichsgesetzblatt, 78. Stück, vom 19. August 1908 S. 603 ff. und Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Schifffahrt No. 95 vom 22. August 1908 S. 941 ff.)

Artikel I

Das nachfolgende, zwischen den Ministerien der Eisenbahnen und der Finanzen im Namen der Regierung einerseits und der k. k. priv. Böhmisches Nordbahn-Gesellschaft andererseits zu Wien am 26. März 1908 abgeschlossene Übereinkommen, betreffend die Erwerbung der Böhmisches Nordbahn durch den Staat, wird genehmigt.

¹⁾ Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1881 S. 208, 1907 S. 1266.

Artikel II.

Der Finanzminister wird ermächtigt, zur Durchführung des nach § 3 des Übereinkommens gewährten Aktienumtausches, dann zur Abwicklung der gesamten schwebenden Verbindlichkeiten der k. k. priv. Böhmisches Nordbahn-Gesellschaft, ferner zur Bedeckung der Kosten der Liquidation der Gesellschaft, endlich zur Bestreitung von auf den an den Staat übergehenden Bahnlängen vorzunehmenden Investitionen Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen im Gesamtnominalbetrage von 48 000 000 Kr. auszugeben, welche ab 1. Jänner 1909 ohne jeden Steuer-, Gebühren- oder sonstigen Abzug mit 4⁰/₆ zu verzinsen und gleichfalls ohne jeden Steuer-, Gebühren- oder sonstigen Abzug mit dem Nominalbetrag innerhalb der Zeit bis zum Ende des Jahres 1968 zurückzuzahlen sind.

Artikel III.

Für das im Artikel I zitierte Übereinkommen sowie für alle zur Durchführung desselben erforderlichen Vermögensübertragungen, sonstigen Rechtsgeschäfte, Verträge, Urkunden, Eingaben, bücherlichen Eintragungen und amtlichen Ausfertigungen wird die Stempel- und Gebührenfreiheit gewährt.

Artikel IV.

Die den Gegenstand dieses Gesetzes bildenden Eisenbahnlängen sind von der Staatsverwaltung in eigener Regie zu betreiben. Die Übertragung des Betriebes an einen Privaten oder an eine Gesellschaft darf nur auf Grund eines hierüber zu erlassenden Gesetzes erfolgen.

Ausgenommen von dieser Bestimmung bleibt der Betrieb auf der Strecke Warnsdorf–Reichsgrenze gegen Groß-Schönau, welcher auch weiterhin vertragsmäßig durch die königlich sächsische Staatsbahnen besorgt werden darf.

Artikel V.

Die im § 10 des Übereinkommens aufgezählten Rechte bleiben dem gesamten Dienstpersonal der k. k. priv. Böhmisches Nordbahn-Gesellschaft bis zum Zeitpunkt der Einreihung in den Personalstand der k. k. Staatsbahnen gewährt.

Jedem Bediensteten der Böhmisches Nordbahn bleibt es freigestellt, sich in den Personalstatus der österreichischen Staatsbahnen einreihen zu lassen oder unter den bisherigen Bedingungen im Status der Böhmisches Nordbahn zu verbleiben.

Bei der Einreihung des Personals der Böhmisches Nordbahn in das Gehaltsschema der k. k. Staatsbahnen darf das Personal keine Einbuße an den ständigen Bezügen erleiden.

Bis zu einer anderweitigen gesetzlichen Regelung hat die k. k. Staatseisenbahnverwaltung bei Besetzung von Dienstposten in den von der Böhmisches Nordbahn berührten Orten auf die Angehörigen der beiden Nationalitäten unter Berücksichtigung und tunlichster Wahrung der daselbst obwaltenden tatsächlichen nationalen Verhältnisse und überdies nach Maßgabe der in den einzelnen Dienstorten und den diesen zugewiesenen Strecken bestehenden sprachlichen Bedürfnisse des Verkehrs Bedacht zu nehmen.

Artikel VI.

Bezüglich der Erwerbsteuervorschreibung für die zufolge des gegenwärtigen Gesetzes an die Staatsverwaltung übergehenden Bahnlängen wird abweichend von

den §§ 104 und 106 des Personalsteuergesetzes für die Zeit bis zum Jahre 1958 und, soweit nicht bis dahin im Gesetzeswege eine anderweitige Regelung getroffen wird, nachfolgendes verfügt:

Von der Erwerbsteuervorschreibung der Staatseisenbahnen ist vom Jahre 1908 angefangen bis zum Ablauf des Jahres 1957 alljährlich ein Betrag vorweg auszuscheiden, welcher der der k. k. priv. Böhmisches Nordbahn-Gesellschaft für das Jahr 1907 vorgeschriebenen Erwerbsteuer gleichkommt.

Dieser Betrag ist an jenem Orte, beziehungsweise an jenen Orten zur Vorschreibung zu bringen, wo dies nach den jeweilig geltenden allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen zu geschehen hätte, wenn das verstaatlichte Unternehmen noch im Eigentum und Betriebe der k. k. priv. Böhmisches Nordbahn-Gesellschaft sich befände.

Dagegen sind vom Jahr 1908 angefangen bis zum Ablaufe des Jahres 1957 die Längen der Bahnstrecken der Böhmisches Nordbahn bei der örtlichen Teilung der nach Ausscheidung des im vorstehenden Absatze bezeichneten Betrages verbleibenden Steuer von den übrigen Staatseisenbahnen nicht mehr in Anschlag zu bringen; auch kommen die von keiner anderen Staatsbahn als der verstaatlichten Böhmisches Nordbahn durchzogenen Gemeinden bei der im Sinne des § 104, Absatz 7, des Personalsteuergesetzes vorzunehmenden Verteilung der allenfalls von der Steuervorschreibung des sonstigen Staatsbahnnetzes auf das Königreich Böhmen entfallenden Quote nicht mehr in Betracht.

Artikel VII.

Mit dem Vollzug dieses Gesetzes, welches am Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit tritt, sind Mein Eisenbahnminister und Mein Finanzminister beauftragt.

Übereinkommen,

abgeschlossen zu Wien am 26. März 1908 zwischen dem k. k. Eisenbahnministerium und dem k. k. Finanzministerium im Namen der k. k. Regierung einerseits und der k. k. priv. Böhmisches Nordbahn-Gesellschaft andererseits, betreffend die Erwerbung der Böhmisches Nordbahn durch den Staat.

§ 1.

Die k. k. priv. Böhmisches Nordbahn-Gesellschaft überträgt an die k. k. Staatsbahnverwaltung, und diese übernimmt mit Rückwirkung auf den 1. Jänner 1908 als Universalsukzessor das gesamte Vermögen der k. k. priv. Böhmisches Nordbahn-Gesellschaft, insbesondere

a) das Eigentum an sämtlichen gesellschaftlichen Eisenbahnen, und zwar:

1. an der mit der Allerhöchsten Konzessionsurkunde vom 28. August 1863, R. G. Bl. No. 89, konzessionierten Lokomotiveisenbahn von Turnau nach Kralup;
2. an der mit der Allerhöchsten Konzessionsurkunde vom 6. Oktober 1865, R. G. Bl. No. 24 ex 1866, unter der Benennung „Böhmisches Nordbahn“ konzessionierten Lokomotiveisenbahn von Bakow über Böhmisches-Leipa und Rumburg bis zur Reichsgrenze gegen Georgswalde-Ebersbach mit Abzweigungen von Tannenberg über Bensen nach Bodenbach und von

- Kreibitz über Warnsdorf bis zur Reichsgrenze gegen Groß-Schönau nebst der Verbindungslinie von Bensen nach Böhmisches-Leipa;
3. an der mit der Allerhöchsten Konzessionsurkunde vom 20. August 1869, R. G. Bl. No. 164, konzessionierten Lokomotiveisenbahn von Neratowitz nach Prag;
 4. an der mit der Allerhöchsten Konzessionsurkunde vom 9. September 1871, R. G. Bl. No. 121, konzessionierten Lokomotiveisenbahn von Rumburg nach Schluckenau und Wöhmsdorf (Nixdorf);
 5. an der mit der Allerhöchsten Konzessionsurkunde vom 4. August 1885, R. G. Bl. No. 123, konzessionierten Lokomotiveisenbahn von Böhmisches-Kamnitz nach Steinschönau;
 6. an der mit der Allerhöchsten Konzessionsurkunde vom 26. Dezember 1885, R. G. Bl. No. 12 ex 1886, konzessionierten Lokomotiveisenbahn von Röhrsdorf nach Zwickau;
 7. an der mit der Konzessionsurkunde vom 18. Juni 1897, R. G. Bl. No. 159, konzessionierten Lokalbahn von Kuttenthal nach Unter-Cetno;
 8. an der mit der Konzessionsurkunde vom 9. Februar 1903, R. G. Bl. No. 32, konzessionierten Lokalbahn von Zwickau nach Gabel;
 9. an der mit der Konzessionsurkunde vom 9. Februar 1903, R. G. Bl. No. 33, konzessionierten Lokalbahn von Nixdorf bis zur Reichsgrenze nächst Nieder-Einsiedel;
 10. an der mit dem Konzessionsdekret des Königreiches Sachsen vom 5. Februar 1903 konzessionierten Bahnlinie von der Reichsgrenze nächst Nieder-Einsiedel nach Sebnitz (in Sachsen);
- b) sämtliche im Eigentum der k. k. priv. Böhmisches Nordbahn-Gesellschaft stehenden, an die gesellschaftlichen Bahnlinsen anschließenden Schlepplbahnen, die Gleise und sonstigen Anlagen in den Anschlußstationen, weiters das gesamte unbewegliche und bewegliche Zugehör der Bahnen mit Einschluß des gesellschaftlichen Fahrparkes, der Reserve und Inventarstücke, Verbrauchsmaterialien und Vorräte aller Art sowie auch den gesamten nicht in das Eisenbahnbuch eingetragenen Grundbesitz der Gesellschaft, insbesondere die Realität E. Z. 998 in Prag, Katastralgemeinde Prag-Neustadt, samt allem Zugehör;
- c) alle übrigen Aktiven der Gesellschaft, insbesondere die gesellschaftlichen Fonds einschließlich der aus den Erträgen des Jahres 1907 diesen Fonds gewidmeten Dotationen, ferner die Kassen- und Effektenbestände, die ausstehenden Forderungen usw.;
- d) die sämtlichen dormalen noch unbegebenen Schuldverschreibungen im Betrage von Nominale 8 500 000 Mark des gesellschaftlichen 3½ prozentigen Prioritätsanlehens vom Jahr 1903, insoweit dieselben noch nicht verlost sind.
- Die Gesellschaft verpflichtet sich, aus den Reinerträgen des Jahres 1907 nicht mehr als 18 K. pro Aktie an die Aktionäre zur Verteilung zu bringen.

§ 2.

Zugleich mit den Aktiven und Beständen des gesellschaftlichen Vermögens gehen, und zwar gleichfalls mit Rückwirkung auf den 1. Jänner 1908, auch alle wie immer gearteten Passiven, Verpflichtungen, Auslagen, Lasten und Schulden

der Gesellschaft auf die k. k. Staatsverwaltung über und übernimmt dieselbe insbesondere — die von seiten der Gesellschaft zu erwirkende Exliberierung, insoweit dies gesetzlich erforderlich und zulässig ist, von der ihr obliegenden Personalverpflichtung vorausgesetzt — zur Selbst- und Alleinzahlung die im Umlaufe befindlichen Obligationen des vierprozentigen gesellschaftlichen Prioritätsanlehens vom Jahr 1882 im ursprünglichen Nominalbetrage von 43 500 000 Mark d. R. W. und des 3½ prozentigen gesellschaftlichen Prioritätsanlehens vom Jahre 1903 im ursprünglichen Nominalbetrage von 15 000 000 Mark d. R. W., von welchem letzterem Anlehen aber nur ein Teil im Nominalbetrage von 6 500 000 Mark d. R. W. begeben worden ist.

Die k. k. Staatsverwaltung tritt auch in alle Rechte und Verbindlichkeiten, welche der k. k. priv. Böhmisches Nordbahn-Gesellschaft aus den zwischen Sachsen und Österreich-Ungarn abgeschlossenen Staatsverträgen vom 29. September 1869 und vom 27. November 1898, sowie aus den auf Grund dieser Staatsverträge abgeschlossenen Vereinbarungen mit der königlich sächsischen Staatseisenbahnverwaltung, ferner aus sonstigen auf den Betrieb des Unternehmens bezüglichen Verträgen, wie Schlepfbahn-, Anschluß-, Betriebsverträgen usw., erwachsen, als Rechtsnachfolgerin der Gesellschaft ein.

Ebenso tritt die k. k. Staatsverwaltung auch in die eventuell schwebenden Rechtsstreite der Gesellschaft als deren Rechtsnachfolgerin für eigene Rechnung und Gefahr ein.

§ 3.

Als Entgelt für den Erwerb des gesellschaftlichen Unternehmens gewährt die k. k. Staatsverwaltung für jede Aktie der k. k. priv. Böhmisches Nordbahn-Gesellschaft den, spätestens vom 15. Juni 1909 angefangen, von der k. k. Staatsverwaltung durchzuführenden Umtausch gegen den Nominalbetrag von 425 K. in auf 400 K. oder ein Vielfaches hiervon lautender Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen. Diese Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen werden ab 1. Jänner 1909 ohne jeden Steuer-, Gebühren- oder sonstigen Abzug mit 4% verzinst, mit halbjährigen, nachhinein am 1. Juli und am 2. Jänner fälligen Zinsenkupons versehen und gleichfalls ohne jeden Steuer-, Gebühren- oder sonstigen Abzug mit dem Nominalbetrag innerhalb der Zeit bis zum Ende des Jahres 1968 zurückgezahlt. Bis zum Ablaufe des Jahres 1920 sind jedoch Rückzahlungen nur nach Maßgabe des den Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen beizudruckenden Tilgungsplanes zulässig.

Insofern die Begleichung des oberwähnten Umtauschbetrages von 425 K. pro Aktie nicht zur Gänze durch Ausfolgung von Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen zu 400 K. erfolgen kann, ist der durch solche Schuldverschreibungen nicht ausgleichbare restliche Nominalbetrag entsprechend umgerechnet in barem auszubezahlen. Diese Umrechnung hat zu einem Kurse zu erfolgen, welcher um ½% niedriger ist als der an der Wiener Börse vor dem ersten Tage der Umtauschfrist letztnotierte Geldkurs der durch das Gesetz vom 2. August 1892, R. G. Bl. No. 131, geschaffenen Rente (4 prozentige österreichische Kronenrente), aber 100% nicht übersteigen darf. Bei der Auszahlung solcher Restbeträge werden die 4 prozentigen Zinsen des Nominalbetrages derselben für die Zeit vom 1. Jänner 1909 bis zum ersten Tage der Umtauschfrist bar vergütet.

Die Aufforderung zum Umtausche der Aktien nebst den nach dem 1. Juli 1909 fällig werdenden Kupons, welche nicht mehr zur Auszahlung gelangen, ist

durch die k. k. Staatsverwaltung dreimal in Zwischenräumen von je acht Tagen in der „Prager Zeitung“ und in der „Wiener Zeitung“ öffentlich kundzumachen.

Zur Vornahme des Umtausches wird den Aktionären eine Frist von mindestens drei Monaten, von der letzten Kundmachung an gerechnet, gewährt. Für die innerhalb dieser oder einer eventuell verlängerten Frist nicht zum Umtausche präsentierten Aktien wird der Gegenwert von der k. k. Staatsverwaltung zu Gerichtshanden erlegt.

Die Gesellschaft tritt nach Perfektion dieses Übereinkommens (§ 15) und nach Übergabe der an die k. k. Staatsverwaltung übergehenden Vermögensobjekte in den physischen Besitz der k. k. Staatsverwaltung (§ 7) in Liquidation. Die Liquidation erfolgt durch die k. k. Staatsverwaltung, beziehungsweise durch die von dieser zu bestimmenden Organe. Die Kosten der Liquidation trägt die k. k. Staatsverwaltung.

§ 4.

Der Betrieb der im § 1 bezeichneten Bahnen und die Verwaltung der sonstigen nach § 1 an die k. k. Staatsverwaltung übergehenden Vermögensobjekte erfolgt schon vom 1. Jänner 1908 an für Rechnung der k. k. Staatsverwaltung.

Es fallen daher vom 1. Jänner 1908 angefangen die Erträgnisse des gesellschaftlichen Unternehmens der k. k. Staatsverwaltung zu.

Alle von diesem Zeitpunkt angefangen erwachsenden Einnahmen und Ausgaben des gesellschaftlichen Unternehmens gehen zugunsten, beziehungsweise zulasten des Staats. Zu diesen Ausgaben gehören insbesondere auch alle Steuern samt Zuschlägen sowie sonstige öffentliche Abgaben, die Kuponstempelgebühr und die Kosten der Notierung der gesellschaftlichen Effekten an öffentlichen Börsen.

§ 5.

Nachdem die Erträgnisse des gesellschaftlichen Unternehmens vom Jahr 1908 bereits der k. k. Staatsverwaltung zufallen, ist das den Dienst des Jahres 1908 betreffende Erfordernis für die Verzinsung und Tilgung der in § 2 angeführten gesellschaftlichen Prioritätsanlehen zulasten des obigen Erträgnisses zu bestreiten und wird die k. k. Staatsverwaltung ab 1. Juli 1909 für jede der 93 333 Aktien à 150 fl. österreichischer Währung gegen Einziehung des Dividendenkupons pro 1908 einen Betrag von 17 K. bezahlen.

§ 6.

Im Hinblick auf die Bestimmung im § 4 wird die Gesellschaft vom Tage der Unterzeichnung dieses Übereinkommens angefangen ohne vorgängige Zustimmung des k. k. Eisenbahnministeriums keine Veräußerung oder Verpfändung der nach § 1 in das Eigentum der k. k. Staatsverwaltung übergehenden Vermögensobjekte mehr vornehmen und bezüglich aller über den Bereich des regelmäßigen Geschäftsbetriebes hinausgehenden Angelegenheiten, insbesondere bei Abschluß von Verträgen, deren Wirksamkeit über das Jahr 1908 hinausreicht, die Zustimmung des k. k. Eisenbahnministeriums einholen, welche als erteilt zu gelten hat, wenn sie nicht binnen drei Wochen ausdrücklich verweigert wird.

Für die aus der Außerachtlassung dieser Bestimmungen der k. k. Staatsverwaltung erwachsenden Schäden und Nachteile bleibt die Gesellschaft ersatzpflichtig. Ein hiernach allfällig resultierender Ersatz wird durch verhältnismäßigen Abzug von dem den Aktionären zu gewährenden Entgelte (§ 3) geltend gemacht.

§ 7.

Die Übergabe und Übernahme der sämtlichen nach § 1 an die k. k. Staatsverwaltung übergehenden Vermögensobjekte in den physischen Besitz des Staates hat nach Perfektion dieses Übereinkommens (§ 15) spätestens am 31. Dezember 1908 gleichzeitig mit der Übernahme des Betriebes der Bahnen durch die k. k. Staatsverwaltung mittels eines besondern Protokolles zu erfolgen.

In der Zeit nach Perfektion dieses Übereinkommens (§ 15) bis zur Übergabe der vorbezeichneten Vermögensobjekte in den physischen Besitz der k. k. Staatsverwaltung ist die Gesellschaft über Verlangen der ersteren verpflichtet, den Betrieb der Bahnen und die Verwaltung der sonstigen kraft dieses Übereinkommens an die k. k. Staatsverwaltung übergehenden Vermögensobjekte ohne besondere Vergütung fortzuführen und hierbei den darauf bezüglichen Anordnungen des k. k. Eisenbahnministeriums nachzukommen.

§ 8.

Gleichzeitig mit der Übergabe der Bahnen und der sonst zu übergebenden Vermögensobjekte in den Besitz und Betrieb der k. k. Staatsverwaltung (§ 7) sind die im Besitze der Gesellschaft befindlichen Urkunden, Pläne, Bücher, Rechnungen und das gesamte gesellschaftliche Archiv der k. k. Staatsverwaltung zu übergeben, welche diese Urkunden und Behelfe während der nach den einschlägigen Bestimmungen des Handelsgesetzbuches vorgeschriebenen Zeit aufbewahren wird.

§ 9.

Nach Perfektion dieses Übereinkommens (§ 15) ist die bürgerliche Einverleibung des Eigentumsrechts des Staates an den im § 1 angeführten Immobilien ehestens durchzuführen.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, die zur bürgerlichen Eigentumsübertragung an den Staat erforderlichen Rechtsurkunden über Verlangen der k. k. Staatsverwaltung rechtzeitig auszufolgen.

§ 10.

Das gesamte Dienstpersonal der k. k. priv. Böhmisches Nordbahn-Gesellschaft wird unter Wahrung der von demselben vor dem Tage der Unterzeichnung dieses Übereinkommens oder mit ausdrücklicher Genehmigung der k. k. Staatsverwaltung auch nach diesem Tage erworbenen Rechte — ohne Unterschied, ob diese Rechte auf der Dienstordnung und den sonstigen pragmatischen Normen oder auf speziellen Dienstverträgen, beziehungsweise Dekreten beruhen — vom Staate übernommen. Die k. k. Staatsverwaltung sichert diesem Personal insbesondere auch die Aufrechterhaltung der demselben nach Maßgabe der dermalen bestehenden Pensionsstatuten der böhmischen Nordbahn und der bis zu dem obgenannten Tage erflossenen ergänzenden Normen sowie auf Grund spezieller Dienstverträge für sich und seine Angehörigen erwachsenden Versorgungs- und sonstigen Ansprüche ausdrücklich zu.

Für jene vor dem 31. Dezember 1900 angestellten Bediensteten der k. k. priv. Böhmisches Nordbahn-Gesellschaft, für welche die Gesellschaft die von den Bezügen entfallende Personaleinkommen- und Besoldungssteuer samt Zuschlägen und Umlagen bisher entrichtet hat, wird die k. k. Staatsverwaltung diese Steuern

samt Zuschlägen und Umlagen auch weiterhin bis zu einer mit Zustimmung der betreffenden Bediensteten erfolgenden Einreihung derselben in den Personalstatus der österreichischen Staatsbahnen entrichten.

Die von der k. k. priv. Böhmisches Nordbahn-Gesellschaft für ihre Beamten und Diener, dann deren Witwen und Waisen begründeten Pensionsinstitute sowie die Krankenkasse für Bedienstete und Arbeiter der Bahnanstalt bleiben mit ihren Statuten und den obgenannten ergänzenden Normen bestehen, insolange nicht in der durch die Statuten vorgeschriebenen Weise eine Änderung eintritt, beziehungsweise wenn und insolange nicht mit Zustimmung der beiderseits Berechtigten eine Vereinigung mit gleichartigen Versorgungs- oder Wohltätigkeitsfonds der k. k. österreichischen Staatsbahnen zustande kommt, hinsichtlich der Krankenkasse jedoch unbeschadet des nach § 49 des Gesetzes vom 30. März 1888, R. G. Bl. No. 33, der k. k. Staatsverwaltung zustehenden Verfügungsrechtes.

Die k. k. Staatsverwaltung tritt in alle Rechte und Verbindlichkeiten ein, welche der k. k. priv. Böhmisches Nordbahn-Gesellschaft rücksichtlich der Pensionsfonds und der Krankenkasse nach Maßgabe der dermalen bestehenden Statuten und der bis zu dem Tage der Unterzeichnung dieses Übereinkommens erlassenen ergänzenden Normen zustehen, beziehungsweise obliegen. Die nach diesen Statuten dem Verwaltungsrate der Gesellschaft eingeräumten Befugnisse werden durch die k. k. Staatsverwaltung ausgeübt.

Die von der Verwaltung der k. k. priv. Böhmisches Nordbahn-Gesellschaft bisher aus Billigkeitsrücksichten bewilligten fortlaufenden jährlichen Unterstützungen werden von der k. k. Staatsverwaltung auch künftighin bezahlt werden. Bezüglich der Neubewilligung von Gnadengaben an altgediente arbeitsunfähig gewordene Arbeiter und deren Witwen und Waisen wird die k. k. Staatsverwaltung nach den von der Verwaltung der k. k. priv. Böhmisches Nordbahn-Gesellschaft im Zirkulare vom 23. Oktober 1907, Z. 32045, niedergelegten Grundsätzen vorgehen.

§ 11.

Mit der Perfektion dieses Übereinkommens (§ 15) treten sämtliche in bezug auf die im § 1 unter a) 1 bis 9 aufgezählten Bahulinien der k. k. priv. Böhmisches Nordbahn-Gesellschaft erteilten oder ihr übertragenen Konzessionen außer Kraft.

§ 12.

Die vertragschließenden Teile verzichten darauf, dieses Übereinkommen wegen Verletzung über die Hälfte des Werts anzufechten.

§ 13.

Alle aus diesem Übereinkommen etwa entstehenden Rechtsstreitigkeiten sollen durch das k. k. Landesgericht Wien in erster Instanz entschieden werden.

§ 14.

Dieses Übereinkommen sowie die zur Durchführung desselben erforderlichen Vermögensübertragungen, sonstigen Rechtsgeschäfte, Verträge, Urkunden, Eingaben, bücherlichen Eintragungen und amtlichen Ausfertigungen genießen die Stempel- und Gebührenfreiheit.

§ 15.

Dieses Übereinkommen erlangt für die k. k. priv. Böhmisches Nordbahn-Gesellschaft durch die Zustimmung der bis längstens 30. April 1908 abzuhaltenden

Generalversammlung ihrer Aktionäre, für die k. k. Staatsverwaltung durch die sodann einzuholende verfassungsmäßige Genehmigung bindende Kraft.

Sofern die verfassungsmäßige Genehmigung nicht bis 20. Dezember 1908 erfolgen sollte, sind beide Teile an das Übereinkommen nicht weiter gebunden.

Urkund dessen wurde dieses Übereinkommen in zwei Exemplaren stempel- und gebührenfrei ausgefertigt und hiervon das eine der k. k. Staatsverwaltung, das andere der k. k. priv. Böhmisches Nordbahn-Gesellschaft übergeben.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 26. August 1908, betreffend die Erwerbung der Böhmisches Nordbahn durch den Staat.

(Veröffentlicht im Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Schifffahrt No. 99 vom 1. September 1908 S. 1009.)

Mit Erlaß vom 26. August 1908, Z. 1795/E. M., hat der k. k. Eisenbahnminister im Einvernehmen mit dem k. k. Finanzminister namens der k. k. Regierung im Grunde der mit dem Gesetze vom 2. August 1908, R.-G.-Bl. No. 169, erteilten Genehmigung das gesamte Vermögen der k. k. priv. Böhmisches Nordbahngesellschaft mit Rückwirkung auf den 1. Jänner 1908 als für den Staat erworben erklärt.

Durch diese Erwerbung gelangen in das Eigentum des Staates insbesondere sämtliche gesellschaftlichen Eisenbahnen, und zwar:

1. die mit der Allerhöchsten Konzessionsurkunde vom 28. August 1863, R.-G.-Bl. No. 89, konzessionierte Lokomotiveisenbahn von Turnau nach Kralup;
2. die mit der Allerhöchsten Konzessionsurkunde vom 6. Oktober 1865, R.-G.-Bl. No. 24 ex 1866, unter der Benennung „Böhmisches Nordbahn“ konzessionierte Lokomotiveisenbahn von Bakow über Böhmisches-Leipa und Rumburg bis zur Reichsgrenze gegen Georgswalde-Ebersbach mit Abzweigung von Tannenberg über Bensen nach Bodenbach und von Kreibitz über Warnsdorf bis zur Reichsgrenze gegen Groß Schönau nebst der Verbindungslinie von Bensen nach Böhmisches-Leipa;
3. die mit der Allerhöchsten Konzessionsurkunde vom 20. August 1869, R.-G.-Bl. No. 164, konzessionierte Lokomotiveisenbahn von Neratowitz nach Prag;
4. die mit der Allerhöchsten Konzessionsurkunde vom 9. September 1871, R.-G.-Bl. No. 121, konzessionierte Lokomotiveisenbahn von Rumburg nach Schluckenau und Wölmsdorf (Nixdorf);
5. die mit der Allerhöchsten Konzessionsurkunde vom 4. August 1885, R.-G.-Bl. No. 123, konzessionierte Lokomotiveisenbahn von Böhmisches-Kamnitz nach Steinschönau;
6. die mit der Allerhöchsten Konzessionsurkunde vom 26. Dezember 1885, R.-G.-Bl. No. 12 ex 1886, konzessionierte Lokomotiveisenbahn von Röhrsdorf nach Zwickau;
7. die mit der Konzessionsurkunde vom 18. Juni 1897, R.-G.-Bl. No. 159 konzessionierte Lokalbahn von Kuttental nach Unter-Cetno;

8. die mit der Konzessionsurkunde vom 9. Februar 1903, R.-G.-Bl. No. 32, konzessionierte Lokalbahn von Zwickau nach Gabel;
9. die mit der Konzessionsurkunde vom 9. Februar 1903, R.-G.-Bl. No. 33, konzessionierte Lokalbahn von Nixdorf bis zur Reichsgrenze nächst Nieder-Einsiedel;
10. die mit dem Konzessionsdekrete des Königreiches Sachsen vom 5. Februar 1903 konzessionierte Bahnlinie von der Reichsgrenze nächst Nieder-Einsiedel nach Sebnitz (in Sachsen).

Der Betrieb auf diesen Bahnen wird bis auf weiteres für Rechnung des Staates seitens der k. k. priv. Böhmischen Nordbahngesellschaft fortgeführt werden. Über die Regelung der Betriebsverhältnisse nach Übernahme des Betriebes der bezeichneten Bahnen durch die k. k. Staatsverwaltung wird seinerzeit eine besondere Kundmachung erlassen werden.

Niederlande. Gesetz vom 23. Juli 1908, betr. Einführung einer gesetzlichen Zeit.

(Veröffentlicht im Staatsblatt des Königreichs der Niederlande No. 236 vom 1. August 1908.)

Artikel 1.

Die gesetzliche Zeit in den Niederlanden ist die mittlere Sonnenzeit von Amsterdam.

Artikel 2.

Alle amtlichen Uhren werden nach der im Artikel 1 bezeichneten Zeit reguliert.

Artikel 3.

Wenn in Gesetzen, allgemeinen Regierungsverordnungen oder Königlichen Erlassen, oder in Verordnungen der Provinzial-, Gemeinde- oder Gewässerverwaltungen eine bestimmte Zeit genannt wird, ist damit die im Artikel 1 bezeichnete Zeit gemeint.

Artikel 4.

Dieses Gesetz tritt zu einem von Uns noch näher festzusetzenden Zeitpunkt mit dem Anfang eines neuen Tages nach der im Artikel 1 angegebenen Zeitbestimmung in Kraft.

Wir verordnen, daß es im Staatsblatt veröffentlicht wird, und daß alle ministeriellen Departements, Behörden, Kollegien sowie alle beteiligten Beamten an der pünktlichen Ausführung mitwirken sollen.

Dänemark. Gesetz vom 27. Mai 1908, betr. neue Eisenbahnanlagen usw.

(Veröffentlicht im Gesetzblatt No. 29 vom 26. Juni 1908.)

A.

§ 1.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten wird ermächtigt, für Rechnung der Staatskasse

- a) auf der Bahnstrecke Nyborg—Strib ein zweites Gleis anlegen und auf den Stationen der genannten Strecke die sich daraus ergebenden Veränderungen und Erweiterungen ausführen zu lassen;
- b) die der Vejle—Give-Eisenbahngesellschaft gehörende Eisenbahn von Vejle nach Give zu erwerben, diese Bahnstrecke mit schwererem Oberbau usw. zu versehen und in Verbindung hiermit eine Eisenbahn von Give über Thyregod und Brande nach Herning anlegen zu lassen;
- c) eine Eisenbahn von Vigerslev über Brøndbyøster und Greve nach Køge anlegen zu lassen;
- d) eine Eisenbahn von Funder über Brande, zwischen Omvraa (Blaahøj) und Filskov sowie über Grindsted nach Bramminge anlegen zu lassen;
- e) eine Eisenbahn von Skern nach Videbaek anlegen zu lassen;
- f) eine Eisenbahn von Naestved über Herlufmagle By, Glumsø, Sandby, Ringsted, Hvalsø, Skibby, Frederikssund und Slangstrup nach Hillerød anlegen zu lassen.

Die unter b, c, d, e und f genannten Bahnen werden eingleisig angelegt; doch ist der Minister ermächtigt, den Grund und Boden zu erwerben, der nötig ist, um die Bahnen mit einem zweiten Gleis zu versehen, wie auch den Grund und Boden zur Anlage eines zweiten Gleises zwischen Silkeborg und Funder und zwischen Vejle und Give.

§ 2.

Auf die Enteignungen, die bei den in § 1 bezeichneten Anlagen erforderlich werden, finden die Bestimmungen der Verordnung vom 5. März 1845 Anwendung. Sofern mit der Vejle—Give-Eisenbahngesellschaft eine Einigung über die Übertragung der Eisenbahn von Vejle nach Give auf den Staat nicht erzielt werden sollte, wird diese Bahn zu enteignen und die Entschädigung von einer Kommission festzusetzen sein, die aus dem königlichen Bahnkommissar als Vorsitzendem und zwei von dem Minister der öffentlichen Arbeiten sowie zwei von der Vejle—Give-Eisenbahngesellschaft gewählten Mitgliedern besteht. Sollte die Gesellschaft eine solche Wahl nicht vorzunehmen wünschen, wird ein Mitglied von dem Vejler Amtsrat und ein Mitglied von dem Vejler Stadtrat gewählt.

§ 3.

Für die in § 1 genannten Anlagen, Erwerbungen und Bauausführungen können folgende Beträge aufgewendet werden:

Für das zweite Gleis Nyborg—Strib usw.	7 150 000 Kr.,
„ den Umbau der Vejle—Give-Bahn	1 090 000 „
„ die Anlage der Bahn von Give nach Herning	2 189 000 „

Für die Anlage der Bahn von Vigerslev nach Köge	2 234 000 Kr.,
„ „ „ „ „ „ Funder nach Bramminge	5 300 000 „
„ „ „ „ „ „ Skern nach Videbaek	832 000 „
„ „ „ „ „ „ Naestved nach Hilleröd	9 480 000 „ . .

In diesen Summen sind die für die Enteignung von Grund und Boden erforderlichen Beträge nicht mitenthalten; diese sind ebenso wie die Ausgaben für den Erwerb der Vejle—Give-Bahn von der Staatskasse zu leisten.

Die Anlagen sind in der in § 1 angegebenen Reihenfolge auszuführen, derart, daß — sofern nicht durch die jährlichen Finanzgesetze etwas anderes bestimmt wird — in jedem Finanzjahr für die genannten Zwecke 2½ Millionen Kronen aufgewendet werden können; doch kann der Betrag, der in einem Finanzjahr erspart ist, auf spätere Finanzjahre übertragen werden.

§ 4.

Damit die in § 1 unter b, c, d, e und f bezeichneten Anlagen zur Ausführung kommen, haben die Landgemeinden, durch deren Gebiet die Bahnen ihren Weg nehmen, sowie die Stadtgemeinden, die sie berühren werden, vor dem 1. Januar 1910 dem Minister der öffentlichen Arbeiten eine Erklärung abzugeben, wonach sie sich verpflichten, der Staatskasse — in einem nach vorausgegangener Verhandlung zwischen den Gemeinden von dem Minister näher festgesetzten Verhältnis untereinander — folgende Beträge der Ausgaben für die betreffenden Anlagen zu ersetzen:

Für die Bahn Give—Herning	25 000 Kr.	} für die Bahnmeile.
„ „ „ Vigerslev—Köge	100 000 „	
„ „ „ Funder—Bramminge	25 000 „	
„ „ „ Skern—Videbaek	25 000 „	
„ „ „ Naestved—Hilleröd	40 000 „	

Diese Beträge sind mit dem fünfzehnten Teil jährlich in 15 aufeinander folgenden Finanzjahren an die Staatskasse zu zahlen, dergestalt, daß der erste Teilbetrag in dem der Betriebseröffnung der betreffenden Bahn unmittelbar folgenden Betriebsjahr gezahlt wird und zwar zu den Zeitpunkten, die vom Minister näher bestimmt werden. Der höhere Beitrag zur Landgemeinde, der infolgedessen dem vermieteten oder verpachteten Eigentum auferlegt werden muß, ist ohne Rücksicht auf bestehende Verträge zur Hälfte vom Eigentümer, zur Hälfte vom Mieter oder Pächter zu leisten.

§ 5.

Die für die Anlagen verwendeten Grundstücke werden, so lange sie dem betreffenden Zwecke dienen, von allen auf ihnen ruhenden Abgaben und Lasten befreit. Ebenso sind die auf den Grundstücken aufgeführten, zu den Anlagen gehörenden Gebäude sowohl in den Städten als auch auf dem Lande bis auf weiteres von allen sonst auf Gebäuden lastenden königlichen Steuern und Abgaben befreit. Der Gebrauch von gestempeltem Papier wird für alle Verträge und Urkunden nachgelassen, die aus Anlaß der Durchführung der in diesem Gesetz behandelten Unternehmungen ausgefertigt werden. Für die Materialien, die zur Herstellung der Anlagen und der erforderlichen Betriebsmittel verwendet werden, kann Zollfreiheit zugestanden werden.

B.

§ 6.

Die Regierung wird ermächtigt, nach den Vorschriften dieses Gesetzes die Konzession zur Anlage und zum Betrieb nachstehender Privateisenbahnen zu erteilen:

Auf den Inseln:

1. einer Eisenbahn von Hornbaek nach Gilleleje;
2. einer Eisenbahn von Helsingør nach Tisvildeleje;
3. einer Eisenbahn von Gilleleje nach einem Punkte an der Bahn Helsingør—Tisvildeleje;
4. einer Eisenbahn von Vanløse nach Jyllinge;
5. einer Eisenbahn von Roskilde nach einem Punkte an der Bahnstrecke Hvalsø—Frederikssund;
6. einer Eisenbahn von Frederiksværk nach Hundested;
7. einer Eisenbahn von Hørve nach Vaerslev;
8. einer Eisenbahn von Køge nach Kvaerkeby;
9. einer Eisenbahn von Karrebæksminde nach Naestved;
10. einer Eisenbahn von Præstø nach Mern, gegebenenfalls mit Fortsetzung nach einem Punkt an der Bahn Masnedssund—Kallehave;
11. einer Eisenbahn von Møns Klint nach Stege, gegebenenfalls nach Haarbølle;
12. einer Eisenbahn von Nysted über Nykøbing auf Falster nach Stubbe-købing;
13. einer Eisenbahn von Nakskov nach Kragenaes;
14. einer schmalspurigen Eisenbahn von Rønne über Klemensker und Rø nach Allinge;
15. einer schmalspurigen Eisenbahn von Almindingen über Östermaria nach Gudhjem;
16. einer Eisenbahn von Odense oder einem Punkte an der nordfünenschen Eisenbahn nach Nørre Aaby oder Middelfart mit Abzweigung von Brenderup nach Bogense;
17. einer Eisenbahn von Dalby nach Martofte;
18. einer Eisenbahn von Faaborg oder einem Punkte an der Bahn Ringø—Faaborg nach Svendborg oder einem Punkte an der Bahn Odense—Svendborg zwischen Svendborg und Sörup;
19. einer Eisenbahn von Rudkøbing nach Bagenkop mit einer Abzweigung nach Spodsbjerg.

In Jütland:

20. einer Eisenbahn von Hjörning über Lökken nach Aabybro;
21. einer Eisenbahn von Hjörning nach Dybvad oder Hörby;
22. einer Eisenbahn von Vodskov nach Dybvad oder Öster Vraa;
23. einer Eisenbahn von Aalback über Tversted nach Hjörning, gegebenenfalls mit einer Abzweigung nach Hirtshals;
24. einer Eisenbahn von Asaa über Örsø nach Dronninglund oder von Asaa nach Dronninglund;

25. einer Eisenbahn von Aars nach Hvalpsund;
26. einer Eisenbahn von Nykjöbing auf Mors oder Solbjerg nach Vilsund mit einer Abzweigung nach Sejrslev oder Feggesund, und einer Eisenbahn von Nykjöbing auf Mors über Karby nach Naessund mit einer Abzweigung nach Öster Assels;
27. einer Eisenbahn von Ringkjöbing über Ölstrup und Brejning nach Nörre Omme;
28. a) einer Eisenbahn von einem Punkte an der Bahn Randers—Hobro nach Mariager oder
b) einer Eisenbahn von einem Punkte an der Bahn Randers—Hobro über Mariager nach einem Punkte an der Bahn Randers—Hadsund;
29. einer Eisenbahn von Ryomgaard nach Gerrild, gegebenenfalls nach Grenaa;
30. einer elektrischen Eisenbahn von Randers nach Aarhus;
31. einer elektrischen Eisenbahn zwischen Hornslet und einem Punkte an der elektrischen Bahn von Randers nach Aarhus;
32. einer elektrischen Bahn von Thorup Packhaus bei Kalö Vig nach Hornslet;
33. einer elektrischen Eisenbahn von Skive durch Vestsalling;
34. einer Eisenbahn von Rödkaersbro nach Kellerup;
35. einer Eisenbahn von Hammel nach der Station Thorsö an der Strecke Langaa—Silkeborg;
36. einer Eisenbahn von Bryrup nach einem Punkte an der Bahn Funder—Bramminge;
37. einer Eisenbahn von Törring über Tinnet Vesterlund nach Thyregod;
38. einer elektrischen Eisenbahn von Randers nach Viborg;
39. einer elektrischen Eisenbahn von Silkeborg über Ans und Tange nach einem Punkte an der Bahn Randers—Viborg;
40. einer Eisenbahn von Nörre Nebel nach Tarm;
41. einer Eisenbahn von Vandel nach Grindsted;
42. einer Eisenbahn von Tistrup nach Grindsted;
43. einer Eisenbahn von Troldhede über Sönder Omme, Grindsted und Brandrup nach Kolding mit einer Abzweigung nach Vejen;
44. einer schmalspurigen Eisenbahn von Kolding über Hejls nach Hejlsminde;
45. einer schmalspurigen Eisenbahn von Kolding nach Taps;
46. einer schmalspurigen Eisenbahn von Vamdrup über Ödisbramdrup und Ödis nach Taps;
47. einer schmalspurigen Eisenbahn von Ribe nach Osten zur Landesgrenze;
48. einer Eisenbahn von Holsted Station nach Holsted Stadt;
49. einer elektrischen Bahn von einem Punkte an der Bahn Ryomgaard—Gerrild (Laen) nach Allingaabro;
50. einer elektrischen Bahn von Allingaabro über Örsted nach Holbaek oder Udby, und gegebenenfalls einer Abzweigung nach Voer—Mellerup Fährstelle;
51. einer elektrischen Bahn von Randers nach Mellerup.

§ 7.

Die Eisenbahnen können, soweit in § 6 nicht andere Bestimmung getroffen ist, als Kleinbahnen mit derselben Spurweite gebaut werden wie die Staatsbahnen. Sofern schmalere Spurweiten gewünscht werden, steht dem Minister der öffentlichen Arbeiten die Entscheidung darüber zu, ob eine solche Spurweite nach dem übrigen Charakter und nach dem Betrieb der Anlage den Anforderungen an die Betriebssicherheit genügt. Eine Einfriedigung und Anbringung von Schranken an Wegeüberführungen kann in der Regel nicht verlangt werden, ausgenommen an einzelnen Punkten mit besonders starkem Verkehr.

Die Eisenbahnen können, sofern nicht anders bestimmt ist, mit Dampf oder Elektrizität betrieben werden.

§ 8.

Die Enteignung der für die Bahnanlagen erforderlichen Grundstücke usw. ist nach den Bestimmungen der Verordnung vom 5. März 1845 vorzunehmen. Für die dem Staate gehörenden Grundstücke, die für die Anlagen verwendet werden, ist voller Ersatz zu leisten.

§ 9.

Von der Staatskasse wird für die in § 6 unter No. 5, 7, 8, 12, 14, 15, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 28b, 29, 40, 44, 45 und 46 genannten Bahnanlagen ein Beitrag in Höhe der Hälfte, für die unter No. 47 genannte Bahnanlage ein Beitrag in Höhe von $\frac{3}{6}$, für die unter No. 9, 27, 28a und 43 genannten Bahnanlagen ein Beitrag in Höhe von $\frac{2}{3}$, für die unter No. 34, 35, 36, 37, 41 und 42 genannten Bahnanlagen ein Beitrag in Höhe von $\frac{1}{2}$, und für die unter No. 6, 10, 11, 13 und 48 genannten Bahnanlagen ein Beitrag in Höhe von $\frac{2}{3}$ des ganzen für die Anlage nachweislich aufgewendeten Anlagekapitals, einschließlich der Ausgaben für die Enteignungen und für Betriebsmittel, gewährt. Zum Anlagekapital kann weiter ein nach Ansicht des Ministers geeigneter Betrag zur Bestreitung der Kosten für die Verzinsung des Anlagekapitals während der Ausführung der Arbeit gerechnet werden. Die Erteilung der Konzession für die unter No. 11 genannte Bahn soll jedoch davon abhängig sein, daß die beteiligten Besitzer von Möens Klint in einem vom Minister der öffentlichen Arbeiten näher bestimmten Umfange freien Zugang zu diesem Felsen zusichern und sich verpflichten, nichts vorzunehmen, wodurch der Felsen mit Umgebung sein jetziges Gepräge verlieren könnte. Die Erteilung der Konzession für die unter No. 10, 17, 24 und 40 genannten Bahnanlagen soll davon abhängig sein, daß ein gemeinschaftlicher Betrieb mit den anschließenden Privatbahnen oder — für die unter No. 10 bezeichnete Bahn — mit einer von ihnen eingeführt wird.

Für die unter No. 16 und 18 genannten Bahnanlagen wird von der Staatskasse ein Beitrag in Höhe der Hälfte der Enteignungskosten gewährt.

Die Staatskasse genießt für ihre Beiträge dasselbe Recht wie die Gemeinden oder Privaten für ihre allgemeinen Beiträge, ausgenommen in den Fällen, in denen der Beitrag der Staatskasse nur die Hälfte der Enteignungskosten ausmacht.

Bei den Bahnen, bei denen die Staatskasse an den gesamten Anlagekosten teilnimmt, dürfen Prioritätsanleihen nicht aufgenommen und Vorzugsaktien nicht ausgegeben werden.

§ 10.

Die Konzessionen nach diesem Gesetze können für den Zeitraum bis zum 1. Januar 2008 erteilt werden. Bei Ablauf der Konzession ist die gesetzgebende Gewalt befugt, über die weitere Regelung und die Eigentumsverhältnisse der Bahnen Bestimmung zu treffen.

§ 11.

In die Konzessionen sind Bestimmungen darüber aufzunehmen,

- a) daß der Konzessionsinhaber dem Minister vollständige Pläne für die Anlage der Bahn vorzulegen und den Nachweis zu erbringen hat, daß die Beschaffung des Anlagekapitals gesichert ist, und daß er sich bezüglich der Richtungslinie der Bahn, der Bauart, der Ausrüstung mit allem Zubehör — darunter den zur ersten Anlage der Bahn erforderlichen Räumen für Zoll-, Post- und Telegraphenwesen — ferner bezüglich des Betriebsplanes, der Tarif- und Beförderungsvorschriften usw. der Bestimmung des Ministers unterwirft;
- b) daß der Konzessionsinhaber hinsichtlich der erforderlichen Vorkehrungen zur Verhütung von Bränden auf den an die Bahn grenzenden feuergefährlichen Grundstücken und hinsichtlich der Bedingungen für den Anschluß der Bahn an bestehende Bahnen sowie für deren möglichste Mitbenutzung der Bestimmung des Ministers unterworfen ist;
- c) daß der Konzessionsinhaber den Bestimmungen unterworfen ist, die der Minister für den gegenseitigen Anschluß und Betrieb für den Fall festsetzt, daß künftig Zweigbahnen mit der Bahn verbunden werden sollen;
- d) daß der Konzessionsinhaber der Bestimmung des Ministers über die Verwendung inländischer Arbeitskräfte bei der Anlage, über das Verbot der Sonn- und Feiertagsarbeit bei der Anlage, sowie über die Versicherung der bei der Anlage beschäftigten Arbeiter und der beim Bahnbetrieb beschäftigten Angestellten gegen Unfälle während ihrer Tätigkeit unterworfen ist;
- e) daß alle Mitglieder der Bahnverwaltung sowohl wie alle bei der Bahn Angestellten dänisches Heimatsrecht besitzen und dänische Untertanen sein sollen;
- f) daß die Ausgaben, die durch die Aufsicht der Regierung bei der Anlage der Bahn entstehen, von den Konzessionsinhabern getragen werden sollen;
- g) daß die Bahn in ihrer ganzen Ausdehnung spätestens 4 Jahre nach Erteilung der Konzession in Betrieb genommen werden soll;
- h) daß von dem Zeitpunkte der Eröffnung der Bahn ab aus dem jährlichen Betriebsüberschuß ein Reserve- und Erneuerungsfonds zurückgelegt wird in Höhe von 10% des Anlagekapitals (vgl. § 9) zur Sicherung eines ununterbrochenen und ungestörten Betriebes der Bahn. So lange der Fonds noch nicht auf 5% des Anlagekapitals gebracht ist, sollen dafür 40% des jährlichen Betriebsüberschusses zurückgelegt werden, danach 10% dieses Überschusses, bis der Fonds die Höhe von 10% des Anlagekapitals erreicht hat. Die Mittel des Fonds können mit Genehmigung des Ministers zu Erneuerungen und Erweiterungen der Anlage und ihres

Zubehörs verwendet werden. Der Minister trifft gleichfalls darüber Bestimmung, in welcher Weise die verwendeten Beträge dem Fonds wieder zugeführt werden sollen;

- i) daß dem Staate das Recht vorbehalten ist, nach Ablauf von 25 Jahren von der Eröffnung der Bahn gerechnet, die Bahnanlage in ihrer ganzen Ausdehnung mit Zubehör und mit den darauf ruhenden Verpflichtungen zu übernehmen und zwar entweder gegen Zahlung einer Entschädigung in Höhe des zwanzigfachen durchschnittlichen Reinertrages der Bahn in den letzten 3 Jahren, die dem Jahre voraufgehen, in dem die Übertragung auf den Staat verlangt wird, oder aber gegen Zahlung einer Summe, die dem nachweislich auf die Anlage der Bahn verwendeten Kapital entspricht.

Der Staat soll die Wahl zwischen diesen beiden Erwerbsarten haben; in beiden Fällen kann nach dem Gutachten Unparteiischer von der Entschädigung ein entsprechender Betrag gekürzt werden, sofern die Bahn nebst Zubehör sich zur Zeit der Übertragung nicht in jeder Beziehung in einem vollständigen und gut unterhaltenen Zustande befindet;

- k) wie der Regierung die Möglichkeit gesichert werden soll, sich über die Höhe der für die Anlage nachweislich aufgewendeten Kosten und über das Betriebsergebnis genaue Aufklärung zu verschaffen; sowie
l) wie die Frage der Berechnung des Reingewinns geregelt werden soll.

§ 12.

Weiter kann bei der Konzessionserteilung bestimmt werden:

- a) daß die für die Bahnanlage verwendeten Grundstücke, so lange sie dem in Rede stehenden Zwecke dienen, von allen auf ihnen ruhenden Abgaben und Lasten befreit sind, sowie daß die auf den Grundstücken aufgeführten, zu den Anlagen gehörenden Gebäude sowohl in den Städten als auch auf dem Lande bis auf weiteres von allen sonst auf Gebäuden lastenden königlichen Steuern und Abgaben befreit sind;
b) daß der Abschluß von Verträgen aus Anlaß der ersten Anlage der Bahn sowie die Ausfertigung und Übertragung von Aktien und Schuldverschreibungen nach § 9 dieses Gesetzes ohne Verwendung von gestempeltem Papier erfolgen kann; schließlich
c) daß dem Konzessionsinhaber der Einfuhrzoll für die Gegenstände erstattet werden kann, die zur Anlage der Bahn und zu ihrer ersten Ausrüstung mit Betriebsmitteln benutzt werden.

§ 13.

Die Konzession zur Anlage und zum Betrieb der in § 6 genannten Bahnen kann nicht nach dem 1. April 1925 erteilt werden. Anträge bezüglich der Bahnen, für deren Anlage die Staatskasse einen Beitrag leistet, werden vorzugsweise berücksichtigt nach der Zeitfolge, in der sie mit den nach Ansicht des Ministers erforderlichen Unterlagen (vgl. § 11a) vorliegen. Doch bleibt zu beachten, daß in einem einzelnen Finanzjahr die Konzession zur Anlage von nicht mehr als 4 der Bahnen erteilt wird, für die von der Staatskasse ein Beitrag gewährt wird, u. zw. soweit möglich von 2 Bahnen in Jütland und 2 auf den Inseln, sowie ferner,

daß in jedem Finanzjahr — soweit durch die jährlichen Finanzgesetze nichts anderes bestimmt wird, — als Staatsbeitrag für die genannten Bahnen nur 1 000 000 Kronen aufgewendet werden dürfen; der Betrag, der in einem Finanzjahr erspart wird, kann jedoch auf spätere Finanzjahre übertragen werden.

§ 14.

Von dem Wertzuwachs, den die Besitzungen oder Grundstücke, die von der Bahnanlage Nutzen haben, durch die obengenannten neuen Anlagen (mit Ausnahme des zweiten Gleises auf der Strecke Nyborg—Strib und des Umbaus der Vejle—Give-Bahn) erfahren, ist — für die Privatbahnen, für die ein Staatszuschuß nicht geleistet wird, jedoch nur, wenn die Konzessionsinhaber dies wünschen — eine Steuer an die zu entrichten, die die Anlagekosten tragen.

Die Wertzuwachssteuer ist ohne Rücksicht darauf zu entrichten, ob die betreffenden Besitzungen oder Grundstücke vor oder nach dem Inkrafttreten dieses Gesetzes in andere Hände übergegangen sind. Die näheren Bestimmungen über die Wertzuwachssteuer werden durch Gesetz festgesetzt.

Ein Entwurf zu einem solchen Gesetz ist — nach Prüfung der Frage in einer von dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten eingesetzten Kommission von höchstens 17 Mitgliedern, von denen jedes Haus des Reichstags fünf ernannt, — in der ersten ordentlichen Reichstagssitzung vorzulegen. Die Anlagen können erst in Betrieb genommen werden, nachdem das hier in Rede stehende Gesetz in Kraft getreten ist.

Rußland. Gesetz vom 8. Juni 1908, betr. die Anweisung von Baugeldern a) zu Ergänzungsarbeiten und Lieferungen für die Bologoje-Pleskauer Bahn; b) für den Umbau der Station „Bologoje“ der Nikolai-Bahn.

(Abgedruckt im Ukasatel des Ministeriums der Verkehrsanstalten vom 5. Juli 1908, No. 27.)

Durch das Gesetz werden zur Deckung der Baukosten von Arbeiten, die das Kriegsministerium fordert, angewiesen zu a) 1 090 504 Rbl., zu b) 1 810 905 Rbl. Die Arbeiten sind in den Jahren 1908 und 1909 auszuführen.

Gesetz vom 26. Juni 1908, betr. den Bau eines zweiten Gleises auf der Sibirischen Eisenbahn und Genehmigung der Baukosten der Arbeiten erster Ordnung an diesem Gleise.

(Veröffentlicht in der Gesetzsammlung Teil I No. 99 vom 8./21. Juli 1908.)

Artikel 1.

Der Bau eines zweiten Gleises auf der Sibirischen Eisenbahn von der Station Omsk-Post bis zur Station Baikal und von der Station Tanchoi bis zur Station Warymskaja durch den Staat und auf dessen Kosten und der Umbau der Gebirgsstrecken zwischen Atschinsk und Irkutsk wird genehmigt; die Arbeiten sind im Jahre 1908 in Angriff zu nehmen.

Artikel 2.

Die Kosten der Arbeiten erster Ordnung zwischen Atschinsk und Irkutsk zum Umbau der Gebirgsstrecken, zum Bau eines zweiten Gleises und zur Anlage von 42 Weichen werden im Betrage von 36 076 000 Rbl. genehmigt; dieser Betrag enthält nicht die Kosten der Beförderung von Baumaterialien.

Artikel 3.

Zur Deckung der Ausgaben für die in Art. 2 erwähnten Arbeiten werden aus den Mitteln der Reichsrentei angewiesen 15 213 657 Rbl., darunter:

- a) 4 219 830 Rbl. für Arbeiten zur Abschwächung der Steigungen, zur Geradelegung der Krümmungen und zum Bau des zweiten Gleises auf der Strecke zwischen Atschinsk und Irkutsk; dieser Betrag wird gedeckt aus dem für diesen Zweck im Jahre 1907 laut Art. 17 der Étatsvorschriften angewiesenen Kredit und
- b) 10 993 827 Rbl. zum Umbau der Gebirgsstrecken, zum Bau des zweiten Gleises und zur Anlage von 42 Weichen zwischen Atschinsk und Irkutsk; dieser Betrag wird im Jahre 1908 angewiesen.

Vereinbarung der Kaiserlich russischen und österreichischen Regierungen vom 14. Februar 1908, betr. Erleichterung des Warenaustausches auf den Eisenbahnen zwischen Rußland und Österreich-Ungarn, sowie eine Ergänzung des Abkommens vom 21. September 1851 und 19. März 1901.

(Abgedruckt in der Sammlung für Gesetzgebung und Verordnungen der Staatsregierung vom 23. Mai 1908. No. 74. Erster Abschnitt.)

- I. Die Übergabebescheinigung für das von Österreich eingehende Transitgut wird lediglich auf Grund der äußeren Besichtigung der eingeführten Güter erteilt.
- II. Die österreichischen Grenzbahnbehörden haben Güterbegleitpapiere in dreifacher Ausfertigung zu erteilen, das dritte Exemplar dient lediglich zur Beglaubigung des betreffenden Frachtstücks.
Dieses Schriftstück wird, nachdem es von den obenbezeichneten österreichischen Behörden mit einem in russischer und deutscher Sprache abgefaßten Stempel versehen worden ist, gleichfalls von der Kaiserlich russischen Zollbehörde abgestempelt, mit Vermerken versehen und darauf den österreichischen Zollbehörden zurückgegeben.
- III. Dieses Verfahren ist zu beobachten von den russischen Zollämtern in Szakowo—Graniza, Brody—Radziwillow, Podwolotschiska—Wolotschisk sowie russisch Nowosselitzta und österreichisch Nowosselitzta.
- IV. Auf Verlangen der Kaiserlichen Regierung sollen vorstehende Bestimmungen auch bei den genannten österreichischen Zollbehörden auf das durch Rußland nach Österreich gehende Transitgut Anwendung finden.
Vorstehendes Übereinkommen tritt am 19. März / 1. April 1908 in Kraft.

Erlaß des Ministers der Verkehrsanstalten vom 15. März 1908, betr. Genehmigung der Vorschriften über die Durchfahrt von Schiffen und Flößen unter Eisenbahnbrücken.

(Abgedruckt im Ukasatel des Ministeriums der Verkehrsanstalten vom 5. Juli 1908, No. 27.)

In 9 Paragraphen werden die Vorschriften, wie die Schiffe und Flöße bei den verschiedenen Wasserständen die Brücken zu passieren haben, welche Öffnungen benutzt werden müssen, welche Signale zu führen sind usw., zusammengefaßt.

Erlaß des Ministers der Verkehrsanstalten vom 20. März 1908, betr. die Einstellung von Verkehrskontrolleuren auf den Staatseisenbahnen.

(Abgedruckt im Ukasatel des Ministeriums der Verkehrsanstalten vom 7. Juni 1908, No. 23.)

Nach dem Inhalt der Dienstanweisung ist diesen Kontrolleuren, die gleichzeitig Instruktoren und Verkehrsagenten sind, die Beaufsichtigung des gesamten Güterverkehrs auf den Stationen und in den Zügen übertragen. Sie haben daher auch für die Einstellung des erforderlichen Personals zu sorgen, dieses zu unterweisen, Entschädigungsforderungen nicht nur zu prüfen, sondern auch in eingehendster Weise nach den Ursachen der festgestellten Unordnungen usw. zu forschen und für deren Abstellung Sorge zu tragen, den gesamten Abfertigungsdienst zu überwachen, die gehörige Ausnutzung der Züge zu veranlassen, für sachgemäße Lagerung der Güter auf den Güterböden und Verladen in den Zügen zu sorgen usw.

Allerhöchst am 9. März 1908 bestätigter Beschluß der Allerhöchst eingesetzten Kommission zur Bekämpfung der Pest wegen Ausdehnung ihrer Tätigkeit auf Flecktyphus.

(Abgedruckt im Ukasatel des Ministeriums der Verkehrsanstalten vom 28. Juni 1908, No. 26.)

Der Beschluß bestimmt, daß die vorbezeichnete Kommission, die schon früher beauftragt worden, ihre Tätigkeit auch auf die Bekämpfung der Cholera auszudehnen, nunmehr auch den Flecktyphus zu bekämpfen hat. Die Eisenbahnverwaltungen werden angewiesen, die Anordnungen der Kommission genau zu befolgen.

Vereinigte Staaten von Amerika. Gesetz vom 22. April 1908,
betr. die Haftpflicht der Eisenbahnfrachtführer gegenüber ihren
Angestellten in gewissen Fällen.

Artikel 1.

Jeder mit dem Verkehr zwischen den einzelnen Staaten oder Territorien oder zwischen dem Bezirk Columbia und einem Staat oder Territorium oder zwischen dem Bezirk Columbia oder einem Staat oder Territorium und einem fremden Lande befaßte Eisenbahnfrachtführer ist seinen Angestellten für Verletzungen, die sie bei der Abwicklung dieses Verkehrs erleiden, haftpflichtig. Im Falle des Todes des Angestellten haftet er dem Vertreter des Getöteten zugunsten seines Ehegatten und seiner Kinder, in Ermanglung solcher zugunsten seiner Eltern und in Ermanglung solcher zugunsten der nächsten Verwandten, die von dem Getöteten unterhalten wurden. Die Haftpflicht greift nur Platz, wenn die Verletzung oder der Tod ganz oder teilweise durch eine Fahrlässigkeit eines Beamten, Angestellten oder Bediensteten des Frachtführers oder durch auf solcher Fahrlässigkeit beruhende Fehler oder Unzulänglichkeiten seiner Wagen, Lokomotiven, Hilfsmittel, Maschinen, Strecken, Gleise, Werkstätten, Schiffe, Werften oder anderen Einrichtungen herbeigeführt ist.

Artikel 2.

Jeder Eisenbahnfrachtführer in den Territorien, dem Bezirk Columbia, der Panamakanalzone oder anderen Besitzungen der Vereinigten Staaten ist den Angestellten für Verletzungen, die sie in seinem Dienste in den genannten Gebieten erleiden, haftpflichtig. Im Falle des Todes des Angestellten haftet er dem Vertreter des Getöteten zugunsten seines Ehegatten und seiner Kinder, in Ermanglung solcher zugunsten seiner Eltern und in Ermanglung solcher zugunsten der nächsten Verwandten, die von dem Getöteten unterhalten wurden. Die Haftpflicht greift nur Platz, wenn die Verletzung oder der Tod ganz oder teilweise durch eine Fahrlässigkeit eines Beamten, Angestellten oder Bediensteten des Frachtführers oder durch auf solcher Fahrlässigkeit beruhende Fehler oder Unzulänglichkeiten seiner Wagen, Lokomotiven, Hilfsmittel, Maschinen, Strecken, Gleise, Werkstätten, Schiffe, Werften oder anderen Einrichtungen herbeigeführt ist.

Artikel 3.

Bei allen gegen einen Eisenbahnfrachtführer auf Grund der Vorschriften dieses Gesetzes geltend gemachten Ansprüchen auf Schadensersatz wegen Verletzung oder Tötung soll ein mitwirkendes Verschulden des Angestellten die Haftpflicht nicht ausschließen, jedoch soll das Gericht die Entschädigung je nach dem Grade dieses Verschuldens herabsetzen. Ein mitwirkendes Verschulden des verletzten oder getöteten Angestellten soll jedoch dann ohne Einfluß sein, wenn die Übertretung einer zur Sicherheit der Angestellten erlassenen Vorschrift durch den Frachtführer zu der Verletzung oder dem Tode des Angestellten beigetragen hat.

Artikel 4.

Bei allen gegen einen Frachtführer auf Grund der Vorschriften dieses Gesetzes geltend gemachten Ansprüchen soll eine Übernahme der Haftpflicht für

seine Beschäftigung durch den Angestellten dann nicht angenommen werden, wenn die Übertretung einer zur Sicherheit der Angestellten erlassenen Vorschrift durch den Frachtführer zu der Verletzung oder dem Tode des Angestellten beigetragen hat.

Artikel 5.

Alle Verträge, Anordnungen, Satzungen oder Maßnahmen, die bezwecken, den Frachtführer von der in diesem Gesetz bestimmten Haftpflicht zu befreien, sind insoweit ungültig. Bei allen gegen einen Frachtführer auf Grund der Vorschriften dieses Gesetzes geltend gemachten Ansprüchen darf der Frachtführer jedoch jede bereits als Versicherung, Unterstützung oder Schadloshaltung an den Verletzten oder den sonst Berechtigten anlässlich desselben Unfalls gezahlte Summe in Anrechnung bringen.

Artikel 6.

Alle Ansprüche auf Grund dieses Gesetzes müssen längstens binnen zwei Jahren nach dem Unfall geltend gemacht werden.

Artikel 7.

Als Frachtführer im Sinne dieses Gesetzes gelten auch die Konkursverwalter oder andere Personen oder Körperschaften, denen die Verwaltung und der Betrieb des Unternehmens des Frachtführers übertragen ist.

Artikel 8.

Das vorliegende Gesetz soll in keiner Weise die Verpflichtungen der Frachtführer oder die Ansprüche der Angestellten beschränken, die sich aus anderen Bundesgesetzen ergeben, noch auch die Durchführung von anhängigen Ansprüchen beeinflussen, die sich auf das Bundesgesetz vom 11. Juni 1906, betr. die Haftpflicht der Frachtführer in dem Bezirk Columbia und den Territorien und der im Verkehr zwischen den einzelnen Staaten untereinander sowie zwischen den Staaten und fremden Ländern tätigen Frachtführer gegenüber ihren Angestellten, stützen.

Bücherschau.

Besprechungen.

Heilman, Ralph E., A. M. Chicago Traction. A study of the efforts of the public to secure good service. July 1908. Published by the American Economic Association, Princeton N. J. Third Series vol. IX No. 2. XI und 131 S. 8°. Preis 1 \$.

Wenn in dem Nebentitel der vorliegenden Schrift über das Straßenbahnwesen von Chicago „eine Studie über die Anstrengungen der Bürgerschaft um Erlangung guter Leistungen“ vor dem Worte „Anstrengungen“ noch das andere Wort „vergeblichen“ stände, so wäre damit in Kürze die Quintessenz derselben wiedergegeben. Man hat bei der keineswegs leichten Lektüre, deren Schuld nicht sowohl dem Verfasser als dem Gegenstande zuzuschreiben sein mag, die Empfindung, als wenn man sich durch ein vielverschlungenes Gestrüpp den Weg bahnen muß, um am Ende dennoch keine Aussicht ins Freie gewonnen zu haben.

Das Thema ist ja beschränkt. Es behandelt die Entwicklung des Straßenbahnwesens in seiner Beziehung zum Gemeinwesen für eine einzige Stadt der Vereinigten Staaten. Jedoch nicht nur, daß diese eine Stadt von besonderer Merkwürdigkeit und typischer Bedeutung für viele andere Städte der Union ist. Die vorzugsweise politische Seite der Erörterung reicht weit über die engere Frage der Straßenbahnpolitik hinaus. Sie gehört in das große Gebiet des amerikanischen Verfassungs- und Verwaltungswesens. Sie zeigt uns die Schwierigkeiten einer imposanten, aber unentwickelten Demokratie, die noch lange Wege zu wandeln, die noch mühsame Entwicklungen durchzumachen haben wird, ehe sie imstande ist, ihre Rangstellung neben den geordneten Staatsverwaltungen des alten Europa einzunehmen.

Eine Hindeutung auf diese Erscheinungen hat neben dem allgemeinwissenschaftlichen Interesse auch den praktischen Zweck, jenem neuerdings beliebt gewordenen Materialismus seine Schranken zu zeigen, dem

Materialismus, der in den kolossalen Größenverhältnissen der amerikanischen Volkswirtschaft das quantitative Moment mit dem qualitativen verwechselt, der über der Größe der technisch-ökonomischen Leistungen die tiefen Schatten der moralisch-politischen Entwicklung verkennt, der nach der beliebten Manier bei der Beurteilung fremder Völker und Länder alles auf Schwarz und Weiß stellt und der in unserem Falle nur das Weiße sieht.

Der hochverdiente Mann, der das Archiv für Eisenbahnwesen seit den Anfängen geleitet hat, ist seit langen Jahren in hervorragender Weise bestrebt gewesen, die schweren Mißbräuche des Finanzwesens der amerikanischen Eisenbahngesellschaften zu erforschen und der Öffentlichkeit darzulegen. Er hat noch letzthin an dem vorzugsweise dazu geeigneten Orte, im „Bank-Archiv,“ mahnende und, wie wir hoffen wollen, fruchtbare Worte zu dem Gegenstande geäußert. In seinem Archiv selber hat er (1908 S. 1287—89) das dazu gehörige Werk von Daggett besprochen. Ich habe meinerseits — von einem anderen Ende her — über die Charakterzüge des amerikanischen Steuerwesens kürzlich in Schmollers Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft im Deutschen Reich (1908) einige Mitteilungen und Betrachtungen veröffentlicht, die sich in dem gemeinsamen Ziele begegnen.

Das Ziel ist: jenes große, aber durchaus unfertige Staatswesen zu messen an dem Maßstab eines geordneten Staates, für den wir in dieser Relativität, in diesem Abstand den unsrigen selber brauchen können, auch wenn wir weit entfernt sind (und ich bin das am allermeisten), denselben in pharisäischer Weise als den Gipfel der Vollkommenheit anzusehen.

Lassen wir die Tatsachen aus Chicago reden. Die in mehreren Hinsichten merkwürdige Stadt hat die absolut größte Länge der Straßenbahnen unter allen Städten der Welt. Die Konzessionen für die einzelnen Linien beginnen 1856 und 1858, zunächst auf die Dauer von 25 Jahren. Mit dem schnellen Wachstum der Bevölkerung und der Ausdehnung der Stadt, mit den dadurch bedingten Erweiterungen der Bahnlinien und der Erhöhung der Anlagekosten sahen sich die Gesellschaften veranlaßt, auf eine gesetzliche Verlängerung ihrer Konzessionen (für 99 Jahre) hinzuwirken. Im Jahre 1863 wurde ein dahin zielendes Gesetz, das die gesetzgebenden Körperschaften passiert hatte, durch das Veto des Gouverneurs Yates abgelehnt, obwohl ihm eine Summe von 100 000 \$ geboten war, als Preis für seine Zustimmung — eine Tatsache, die urkundlich durch eine amtliche Aussage im Verhör über eine neuere Maßregel für die Straßenbahngesetzgebung 1903 vor dem Gouverneur Yates junior bezeugt wurde.

Zwei Jahre später waren die Gesellschaften erfolgreicher. Am

6. Februar 1865 brachten sie ein Gesetz durch, dessen üblicher Name „Neun- undneunzig Jahr-Gesetz“ den Erfolg verkündete. Zwar hatte auch dieses Mal, der starken Opposition der öffentlichen Meinung folgend, der damalige Gouverneur Oglesby sein Veto gegen die Beschlüsse der gesetzgebenden Körperschaften eingelegt. Indessen die erneute Annahme mit großer Mehrheit in beiden Häusern setzte das Veto bei Seite. Den Gesellschaften wurde öffentlich vorgeworfen, daß sie die Annahme durch Bestechung herbeigeführt hätten. Ein Protest gegen dies Gesetz, unterzeichnet von 9 000 Bürgern, verlangte die Volksabstimmung darüber. Andre Proteste folgten. Es half aber nichts. Nur blieb ein Rest des Unwillens übrig. In die neue Staatsverfassung von Illinois (1870) wurde ein Artikel aufgenommen, lautend „Kein Gesetz soll erlassen werden, behufs Konzession einer Straßenbahn, ohne Zustimmung der lokalen Behörden.“ Dann folgte 1874 ein Gesetz, das die Konzessionsdauer auf 20 Jahre beschränkte. Eine neue Stadtverfassung von Chicago (1875) enthielt abermals das Verbot längerer Fristen. Trotz alledem sollte es sich zeigen, daß die Gesellschaften sich so leicht nicht entmutigen ließen, längere Fristen durchzusetzen.

In den Jahren 1895—1900 folgten neue Kämpfe zwischen den Gesellschaften und der Stadt, bei denen die ersteren sich darauf beriefen, daß die notwendigen Kapitalien zur angemessenen Erweiterung der Anlagen ohne die langen Fristen nicht aufzubringen seien. Ein Gesetzesentwurf wurde dieserhalb im Senat eingebracht (die Crawford Bill) am 6. Februar 1895, die beliebten 99 Jahre durchzusetzen. Die Bill ging im Senat und im Repräsentantenhause durch, wurde aber vom Gouverneur Altgeld abgelehnt. Es hieß in seiner Vetobotschaft: „Ich liebe Chicago und bin nicht Willens, eine Kette schmieden zu helfen, die der Stadt Hände und Füße für alle Zeiten an die Räder des Monopols binden würde.“

Dafür wurde 1897 ein Gesetz (Allen Law) durchgebracht, das den Gesellschaften manche Vorteile, so zumal die 50jährige Frist gab, dafür dann die gewohnte Entrüstung im Publikum erregte. Dies zeigte sich bei den Neuwahlen von 1899. Unter den 31 Senatoren, die für das Gesetz gestimmt hatten, waren 15, deren Wahlperiode abgelaufen war. Nur drei von diesen wurden wiedergewählt. Von den 85 Mitgliedern des anderen Hauses, die dafür gestimmt hatten, wurden nur 21 wiedergewählt. Am 7. März 1899 wurde das Allen Law mit faktischer Einstimmigkeit wieder beseitigt.

Diese Wendung sowie die Feindschaft des Publikums gegen die Straßenbahngesellschaften wegen der Unzufriedenheit mit ihren Leistungen überzeugte diese von der Aussichtslosigkeit ihrer Bemühungen um fernere Zugeständnisse mit den bisherigen Mitteln. Die allgemeine Überzeugung

daß keine neuen Konzessionen ohne entsprechende Bürgschaften gewährt werden sollten, und daß dieserhalb das Publikum berechtigt sei, etwas über die finanziellen Operationen der Gesellschaften zu wissen — hatte sich in schnellem Tempo verstärkt. Die sechs leitenden Gesellschaften — denn so viele waren es bis dahin immer noch — entschlossen sich jetzt, was sie so lange verweigert hatten, ihre Bücher zu öffnen für einen Ausschuß des städtischen Bürgervereins; und unter der Leitung desselben wurden die Bücher sorgfältig durch einen Sachverständigen geprüft. Der Bericht wies nach, daß die Gesellschaften 20 % ihres Rohertrages der Stadt zahlen, 4 % auf Abschreibung verwenden und dennoch 6 % Dividende geben konnten.

Um dieselbe Zeit wurde (Dezember 1899) seitens des Stadtrats eine Kommission niedergesetzt, welche die Ausführbarkeit des städtischen Eigentums der Straßenbahnen untersuchen sollte. Am 20. Mai 1901 wurde ein Spezialausschuß des Stadtrats geschaffen, der die unmittelbare Verstaatlichung ablehnte, aber sie für die Zukunft offen halten wollte. Die Agitation in der Stadt wurde mit großer Lebhaftigkeit betrieben. Als das einzige Mittel, zu einem tüchtigen Straßenbahnsystem zu gelangen, wurde die Erwerbung der Straßenbahnen durch die Stadt hingestellt. Man klagte über ärmliche Beförderungsmittel, über zu kleine Wagen, zu teure Fahrsätze, Überfüllung der Wagen und ähnliches mehr. So kam es im April 1902, gelegentlich der Stadtratswahlen, durch die Bemühungen der Referendumliga dazu, daß die prinzipielle Frage des städtischen Eigentums der Straßenbahnen zur Volksabstimmung gebracht wurde. Das Ergebnis war: 142 826 Ja und nur 27 998 Nein. Dies hatte den Erfolg, daß der Stadtrat den Mayor ermächtigte, einen Sonderausschuß zu ernennen, bestehend aus 5 Aldermen und 5 Bürgern, der Schritte tun sollte zur Vorlegung der nötigen Gesetzentwürfe, und alles tun sollte, um den Willen des Volkes auszuführen, der bei der letzten Abstimmung so entschieden ausgedrückt war.

Am 21. Januar 1903 wurde ein Entwurf im Senat eingebracht, der den Städten die Vollmacht gab, Straßenbahnen zu erwerben, zu besitzen und zu betreiben. Am 18. Mai 1903 ging daraus ein Gesetz hervor, das sogenannte „Müller Law.“ Im Oktober desselben Jahres beschloß der Stadtrat von Chicago, daß für diese Stadt eine Volksabstimmung veranstaltet werden sollte darüber, ob das Gesetz hier wirksam werden solle. Im April 1904 fand die Volksabstimmung statt und ergab 153 223 bejahende Stimmen gegen 30 279 verneinende. Die fernere Frage, ob der Stadtrat unverzüglich mit dem Erwerb der Straßenbahnen vorgehen solle, wurde mit 121 957 Stimmen bejaht, gegen 48 200.

Die Bürgermeisterwahl von 1905 gab erneuten Anlaß, die gleichen

Ansichten innerhalb der Bürgerschaft von Chicago mit starken Mehrheiten zu bekunden. Im folgenden Jahr aber, als man der Sache etwas näher trat, schmolz die Mehrheit und wuchs die Minderheit. Es wurde die Frage hinsichtlich Beschaffung der Finanzmittel gestellt, und zwar ob Schuldscheine in Höhe von 75 Millionen Dollar ausgegeben werden sollten. Mit Ja stimmten 110 225, mit Nein 106 859. Die fernere Frage, ob die Stadt Chicago Straßenbahnen betreiben solle, wurde mit 121 916 Stimmen bejaht, mit 110 323 Stimmen verneint.

Die zweite Abstimmung bedeutete eine Ablehnung der Frage, weil das Gesetz von 1903 drei Fünftel der lokalen Stimmen verlangt, damit eine Stadt den Betrieb übernehmen darf.

Seit der Einführung des elektrischen Betriebs sind in den meisten großen Städten Amerikas die Straßenbahngesellschaften zu einer einzigen verschmolzen worden. So in Brooklyn, Baltimore, Philadelphia, New-Orleans, Milwaukee, Denver und vielen anderen. Doch in Chicago gestattete die Trennung der Stadt in drei Teile durch den Fluß die Aufrechterhaltung eines Systems gesonderten Betriebs, bis zu der Konsolidation der Nördlichen und der Westlichen in die Union-Gesellschaft 1899. Seitdem gibt es neben dieser nur noch die zweite Gesellschaft, die den südlichen Stadtteil bedient. Von der Vereinigung dieser beiden Gesellschaften ist in den letzten Jahren die Rede behufs Ersparung der Betriebskosten. Und ein derartiges Monopol dürfte für längere Zeit das Ende sein. Denn zu allen anderen Schwierigkeiten faktischer und rechtlicher Art ist kürzlich auch eine Entscheidung des Höchsten Gerichtshofs von Illinois (18. April 1907 gekommen, die an eine verbreitete Einrichtung der Unionsstaaten anknüpft. Seit der Begründung derselben hat man nämlich die an sich weise Vorsorge getroffen, das schwankende Belieben der demokratischen Mehrheiten durch Verfassungsbestimmungen, die fester gegründet sind als jene Beschlüsse, mit gewissen Garantien zu umgeben. So ist das Schuldenaufnehmen der Staaten und Gemeinden gehemmt. So sind ferner die Gesetze und Beschlüsse der öffentlichen Körperschaften an die Aufsicht der höchsten Gerichtshöfe gebunden. Auf diese Weise ist es geschehen, daß der Höchste Gerichtshof von Illinois eine Entscheidung gefällt hat dahin gehend, daß die Ausgabe der 75 Millionen Dollar Staatsschuldenscheine verfassungswidrig sei, weil Art. 9 sect. 12 der Staatsverfassung bestimme, daß keine Grafschaft, Stadt usw. zu einem höheren Betrage als 5 % des steuerbaren Vermögenswertes Schulden aufnehmen dürfe.

So ist der Plan des Ankaufs der Straßenbahnen für die Stadt Chicago nur noch eine Art von Popanz, der die Gesellschaften veranlassen soll, die Entrüstung des Publikums nicht zu groß werden zu lassen. Das heißt, die Sache steht auf dem alten Fleck. Aus dieser Entrüstung ist

die Bewegung für die Verstädtlichung hervorgegangen. Aber sie ist bisher gescheitert. Die alten Schwierigkeiten dauern fort. Der Sporn, den die günstigen Erfahrungen der städtischen Straßenbahnen in England und Deutschland der Agitation in Chicago gegeben haben, ist seinerseits von nur sehr relativer Bedeutung. Der Verfasser der vorliegenden Schrift sagt selber: „Der Erfolg bei anderen Nationen sollte nicht als entscheidend betrachtet werden für die wahrscheinlichen Resultate in Chicago, wo die Regierungsverhältnisse und die kommunalen Umstände so absolut verschiedene sind.“ In der Tat — absolut verschiedene und zwar sehr unvorteilhaft verschiedene.

Daß eine städtische Straßenbahnverwaltung bessere Zustände herbeiführen werde, ist, meint der Verfasser, keineswegs sicher. Aber es sei unmöglich, daß es schlimmer werden könne, als es in den letzten Jahren gewesen. Bei dieser nihilistischen Alternative kommt also der Stand der Frage darauf hinaus, daß der Plan städtischer Bahnen fortdauernd den Beruf erfüllen soll, eine Warnung für die Gesellschaften zu sein, sie mögen die Propaganda dafür nicht entfachen durch die Unzufriedenheit, die sie erregen.

Das ist der Weisheit letzter Schluß.

Göttingen.

Gustav Cohn.

Kind, Dr. rer. pol. Entwicklung und Ausdehnung der Eisenbahngesellschaften im niederrheinisch-westfälischen Kohlengebiet. Leipzig 1908. Druck von August Hoffmann. 243 S. 8^o.

In dem Buche wird versucht, eine selbständige Geschichte der Entstehung und Entwicklung der drei großen rheinisch-westfälischen Eisenbahnunternehmungen, der bergisch-märkischen, Cöln-Mindener und Rheinischen Eisenbahn zu schreiben. Im ersten Abschnitt (S. 18—160) schildert der Verfasser die Bemühungen zur Anlage von Eisenbahnen in dem Kohlengebiet, und dann, Strecke für Strecke, die Entwicklung der einzelnen Bahnen. Der zweite Abschnitt (S. 161 ff.) enthält wesentlich eine Erläuterung der im Anhang beigelegten, auf die Jahre 1850—1879 sich erstreckenden Tabellen über die Ausdehnung, die Einnahmen, Ausgaben, Überschüsse und Dividenden der drei Bahnen für die Jahre 1850, 1866 und 1879, die entscheidende Wendepunkte in der Geschichte der Bahnen bedeuten. Das Jahr 1873 ist mit einigen wenigen Bemerkungen dazwischen geschoben wegen der in diesem Jahre vorbereiteten und im Jahr 1874 auf der Mehrzahl der Bahnen durchgeführten Erhöhung der Gütertarife um 20^o/_o. Auf die wirtschaftlichen und finanziellen Folgen dieser Maßnahme wird nicht eingegangen.

Die Quellen, aus denen der Verfasser nach dem Literaturverzeichnis schöpft, sind neben einer Reihe von kleinen Gelegenheitschriften, Zeitungsartikeln, Denkschriften, sowie den bekannten größeren Geschichtswerken, hauptsächlich das Buch von Berger, der alte Harkort, und die im Archiv für Eisenbahnwesen veröffentlichten Studien von Fleck zur Geschichte des preußischen Eisenbahnwesens. Nicht erwähnt ist das bekannte Quellenwerk von Höper, die preußische Eisenbahnfinanzgesetzgebung (Berlin 1879, 3 Bände). Wäre es dem Verfasser bekannt gewesen, so hätte er sich mancherlei Arbeit sparen können. Ebenso würde sich empfehlen haben, bei der Darstellung des Verhältnisses der Post zu den Eisenbahnen (S. 62 ff.) die ausgezeichnete Schrift von Hull, die Deutsche Reichspaketpost (Jena 1892), in den Kreis der Betrachtungen zu ziehen. Der Verfasser scheint sie nicht zu kennen. S. 56, 58 mußten die — bei Fleck mehrfach angezogenen — Verhandlungen der Vereinigten ständischen Ausschüsse über die Eisenbahnfrage im Jahre 1842 eingehender geschildert werden (vgl. auch Archiv für Eisenbahnwesen 1881 S. 1 ff.). S. 106 ist zu bemerken, daß die im Jahre 1850 erfolgte Übernahme der bergisch-märkischen Eisenbahn in Staatsverwaltung nicht das ist, was wir eine Verstaatlichung nennen; zu S. 181: nicht das Reichseisenbahnamt, sondern der Bundesrat hatte im Jahre 1874 die Genehmigung zur Tarifierhöhung zu erteilen.

Sehe ich von diesen Ausstellungen ab, so gebe ich gern zu, daß der Verfasser vielen Fleiß auf seine Arbeit verwandt hat. Auch scheint es mir ein glücklicher Gedanke, einmal die Geschichte einzelner preußischer Eisenbahnunternehmungen besonders zu schreiben, zumal wenn diese einen hervorragenden Einfluß auf das wirtschaftliche Leben eines so gewerbereichen Gebiets, wie Rheinland und Westfalen, ausgeübt haben. Aber vielleicht hätte sich doch die Darstellung anders anordnen lassen. Diese Schilderungen der einzelnen Vorgänge, die vielen Unterbrechungen, Verweisungen usw. wirken recht ermüdend und erschweren das Verständnis.

Bei seinem Urteil über das Verdienst an der Entstehung der ersten preußischen Bahnen eignet sich der Verfasser durchaus die Ansichten des verstorbenen Abg. Berger an, der in dem oben angeführten Werk seinen Schwiegervater Harkort als den eigentlichen Begründer des deutschen Eisenbahnwesens verherrlicht. Dabei gibt Kind selbst zu, daß Harkort eigentlich nichts anderes als viele seiner Zeitgenossen getan hat. Er hat durch Wort und Schrift zum Bau von Eisenbahnen, deren hohe wirtschaftliche Bedeutung er sogleich nach ihrem Auftreten in England erkannte, angeregt. Erfolge, praktische Erfolge, hat er nicht erzielt (vgl. z. B. S. 79, 163). Wie verfehlt und einseitig dieser Standpunkt ist, ist von beider Seiten schon in dem Aufsatz: Die Anfänge des deutschen Eisen-

bahnwesens (Zeitschrift für die gesamte Staatswissenschaft. 1891. S. 655 ff.) nachgewiesen. Und diese Einseitigkeit tritt in dem vorliegenden Buch um so schärfer hervor, als Friedrich List, der Hauptbegründer der deutschen Eisenbahnen, nur einmal, auf S. 35, in einem Abschnitt erwähnt wird, der die Randschrift: Gründungsschwindel und Überspekulation in Eisenbahnwerten führt, und in dem dann gesagt wird, auch in den übrigen Teilen Deutschlands seien 1837 vielfach Anregungen, vornehmlich durch Fr. List, zum Bau von Eisenbahnen ergangen, „die auch tatsächlich zu einigen Gründungen solider Art führten, im großen und ganzen aber zu Schein- und Schwindelgründungen ausgebeutet wurden“. Welche Unternehmungen dabei gemeint sind, erfahren wir nicht. Daß aber die Wirksamkeit eines Mannes, wie Friedrich List, gerade auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens heute noch so verkannt und sein Andenken in dieser Weise verunglimpft werden könnte, hätte ich am wenigsten von einem Schriftsteller erwartet, der sich mit der Geschichte deutscher Eisenbahnen beschäftigt.

A. v. d. L.

Müller, Ph., Regierungsbaumeister a. D. **Unser Eisenbahnwesen.** Mit 22 Illustrationen und 4 Formularen. 212 S. Klein 8°. Stuttgart 1907. Ernst Heinrich Moritz. Preis 1,50 M.

Das Buch verfolgt den löblichen Zweck, in gemeinverständlicher Form das Publikum über unsere Eisenbahnverhältnisse zu unterrichten. Wer das unternimmt, soll aber vor allen Dingen selbst über die Angelegenheiten, über die er andere belehren will, unterrichtet sein. Und das ist der Verfasser dieses Buches nicht, das geradezu wimmelt von den größten Unrichtigkeiten. Hiervon nur einige wenige Beispiele. S. 35 wird behauptet, das Reichseisenbahnamt sei die vorgesetzte Behörde für die Verwaltung der Reichsbahnen in Elsaß-Lothringen. S. 53: Die Berliner Stadtbahn soll bei den vorigjährigen Schneeverwehungen völlig versagt haben. S. 61 werden gänzlich unzutreffende Mitteilungen über die Organisation des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten gemacht, die maschinentechnische Abteilung z. B. vergessen. S. 64 spricht der Verfasser von einer zweiten Eisenbahndirektion in Berlin, die in allerletzter Zeit errichtet sei. Er meint offenbar das Eisenbahnzentralamt. Nach S. 123 sollen seit der Personentarifreform keine bestimmten Plätze mehr angewiesen werden. S. 124 wird von einem deutschen Personen- und Gütertarif Teil II gesprochen, S. 126 — im Widerspruch mit dem vom Verfasser selbst abgedruckten Formular — behauptet, das deutsche Frachtbriefformular sei schwarz umrahmt. S. 140 spricht Verfasser von dem Verhältnis der Eisenbahnen zur Militärverwaltung und kennt nicht einmal

die deutsche Militärtransportordnung und den deutschen Militärtarif, behauptet vielmehr, der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen — nach S. 150 ein internationaler Verein — habe zu den Gesetzen vom 16. Juni 1873 und 13. Februar 1875 „Dienstvorschriften der Eisenbahnen zu der Militärtransportordnung und zu dem Militärtarif“ herausgegeben. Die Militärbeförderung im Deutschen Reich soll durch Vorschriften eines internationalen Vereins geregelt sein! S. 150 wird vergessen, daß dem Verein auch elektrische Bahnen angehören können. Die falschen Mitteilungen S. 182—184 und 188 über die Titel- und Rangverhältnisse der höheren Eisenbahnbeamten zeigen, daß der Verfasser über die einfachsten, jedem Eisenbahnfachmann bekannten Dinge nicht Bescheid weiß.

Diese Blumenlese, die sich noch reichlich vermehren ließe, möge genügen zur Begründung meines harten Urteils. Auf die vielen Unklarheiten in dem Buch und die Mißverständnisse des Verfassers auch noch einzugehen, verlohnt sich wirklich nicht A. v. d. L.

Allgemeine Eisenbahnkunde für Studium und Praxis.¹⁾ Vierter Teil.

Schultz-Niborn, R., Geheimer Regierungsrat a. D. Die Bewirtschaftung und Verwaltung der Eisenbahnen. Mit 3 Tafeln und 5 Textabbildungen. Leipzig 1908. Otto Spamer.

Der Verfasser behandelt auf 146 Seiten und in fünf Kapiteln die Stellung und Bedeutung der Eisenbahnen im staatlichen Wirtschaftsleben, die Verwaltungsaufgaben bei Anlage neuer Eisenbahnen, die Bewirtschaftung der Eisenbahnen, das Verhältnis der Bahnen zueinander und die Wahrung der öffentlichen Interessen bei der Bahnverwaltung. Weit aus den größten Umfang nimmt das dritte Kapitel über die Bewirtschaftung der Bahnen ein, in dem die Strecken-, Betriebs-, Verkehrs-, Finanz- und allgemeine Verwaltung abgehandelt werden.

Es ist also ein weites Gebiet, dessen Darstellung der Verfasser unternommen hat, und es kann deshalb bei dem im Verhältnis hierzu geringen Umfange des Buches nicht wundernehmen, daß im allgemeinen die Verwaltungseinrichtungen der Eisenbahnen nur in großen Zügen mitgeteilt werden. Dies aber ist dem Verfasser gut gelungen. Der angehende Eisenbahner sowie der für das Eisenbahnwesen sich interessierende Laie erhält einen raschen und doch guten Überblick über die Bewirtschaftung und Verwaltung der Eisenbahnen, wobei ihm die anschauliche Schreibweise des Ver-

¹⁾ Siehe Archiv für Eisenbahnwesen 1907 S. 1459 ff.

fassers das Verständnis mancher recht verwickelter Einrichtungen wesentlich erleichtert. Daß das Buch dagegen auch dem in der Praxis stehenden Eisenbahnbeamten, wie nach dem Titel eigentlich anzunehmen, ein Berater und Führer sein könnte, muß verneint werden, weil eben die meisten Gebiete bei dem beschränkten Umfang des Buches nur oberflächlich behandelt werden konnten. Bei Gebrauch des Buches in der Praxis ist jedenfalls eine gewisse Vorsicht am Platze, da die Darstellung an einzelnen Stellen auf älteren, heute nicht mehr gültigen Vorschriften und neuerdings überholten tatsächlichen Verhältnissen beruht. So heißt es auf S. 36, daß in Deutschland zufolge eines Bundesratsbeschlusses von 1885 allgemein Bahnhöfe, Haltestellen und Haltepunkte unterschieden werden. Die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 1. Mai 1905 kennt nur noch die Einteilung in Bahnhöfe und Haltepunkte. Auf S. 65 wird ausgeführt, daß sich die zusammenstellbaren Fahrscheinhefte des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen beim Publikum großer Beliebtheit erfreuen. Dies trifft seit Einführung der Personentarifreform in Deutschland, dessen Eisenbahnverhältnisse der Verfasser zumeist seiner Darstellung zugrunde legt, nicht mehr zu, da hier infolge der Herabsetzung des Preises der einfachen Fahrkarten auf die Hälfte der früheren Rückfahrkarten die mit den Fahrscheinheften verbundene Preisermäßigung im allgemeinen nur noch so gering ist, daß das Publikum der mit der Lösung einfacher Fahrkarten verbundenen Freiheit des jederzeitigen Entschlusses über die Wahl des Reisewegs den Vorzug zu geben pflegt. Die auf S. 69 angegebene Tabelle der Gepäckfrachtsätze beruht auf dem ursprünglichen Entwurf des Reformgepäcktarifs, der bekanntlich noch kurz vor Inkrafttreten der Tarifreform durch Einführung der billigen Vorstufe für Gepäck bis zu 25 kg anstelle des in Norddeutschland bis dahin gewährten Freigepäcks eine Abänderung erfahren hat. Auf S. 85 ist gesagt, daß, wo die Plätze im Zuge nummeriert sind, wie es neuerdings in vielen D- und L-Zügen der Fall ist, dafür auch gegen Preisaufschlag besondere Platzkarten verkauft werden. In Deutschland ist diese Einrichtung für D-Züge mit der Einführung der Tarifreform weggefallen, erst nachträglich ist angeordnet worden, daß wieder Platzkarten, jedoch unentgeltlich, verausgabt werden. Auf S. 90 heißt es, daß Expreßgut ganz nach Art des Gepäcks abgefertigt und die Fracht ebenfalls nach dem Gepäcktarif berechnet wird. In Deutschland erfolgt die Abfertigung von Expreßgut auf besondere Eisenbahnpacketadresse, und nur soweit das Expreßgut unter den Begriff des Reisegepäcks fällt, ist die Abfertigung auf Gepäckschein zugelassen, die Frachtberechnung erfolgt aber in jedem Falle nicht nach dem Gepäcktarif, sondern nach dem besonderen Expreßguttarif, dessen Sätze mit denen des vor Einführung der Tarifreform geltenden Gepäcktarifs übereinstimmen.

Hinsichtlich der Ausdrucksweise des Verfassers ist noch zu erwähnen, daß statt der Worte Gepäck- und Güterexpedition wohl besser die heute gebräuchlichen deutschen Bezeichnungen Gepäck- und Güterabfertigung gewählt worden wären. Auf S. 117 ist der Ausdruck Wasserscheiden in dem sonst nicht üblichen Sinne von Wasserstrecken gebraucht, die die Eisenbahnverbindung unterbrechen.

In sachlicher Beziehung darf der vom Verfasser auf S. 54 vertretene Satz nicht unwidersprochen bleiben, daß, so lange die Eisenbahnen als Erwerbsanstalten betrieben würden, die Erzielung eines möglichst günstigen finanziellen Abschlusses die Hauptsache sei. Bei den deutschen Staatsbahnen wird nach wiederholten Erklärungen ihrer berufenen Vertreter in erster Linie eine möglichst vollkommene Befriedigung des Verkehrsbedürfnisses des Landes angestrebt, und die getroffenen Maßnahmen haben diese Erklärungen bisher nicht Lügen gestraft. Im Gegenteil, die deutschen Staatsbahnen haben sich bisher immer mit Wort und Tat energisch dagegen gewehrt, in erster Linie nur die Rolle der melkenden Kuh des Staates zu spielen.

Wolff.

Leutke, P., Dr. jur., Postinspektor. Das Verfügungsrecht beim Frachtgeschäft mit besonderer Berücksichtigung des Postfrachtgeschäfts. Berlin 1905. J. Guttentag. 270 S. 8°.

Das Buch zerfällt in zwei Teile. Der erste — eine erweiterte Doktor-dissertation — handelt von dem Verfügungsrecht über das Frachtgut beim gewöhnlichen Frachtführer, besonders der Eisenbahn. Er soll sozusagen die wissenschaftliche Grundlage für den zweiten Teil bilden, in dem sehr eingehend das Postfrachtgeschäft und das Verfügungsrecht der an dem Postfrachtgeschäft beteiligten Personen über die Postfrachtgüter (Briefe, Geldanweisungen, Pakete usw.) erörtert wird. Der Verfasser gibt mehr, als der Titel seines Buches verspricht, indem er — verhältnismäßig kurz — den Begriff und Inhalt des gewöhnlichen Frachtgeschäfts, sehr ausführlich aber die Rechtsquellen für das Postfrachtgeschäft (Postgesetz und Postordnung) und dessen rechtliche Bedeutung bespricht. Seine auf den Postfrachtvertrag sich beziehenden Betrachtungen sind wesentlich dadurch veranlaßt, daß durch das neue Handelsgesetzbuch vom 10. Mai 1897 die Anwendbarkeit der Bestimmungen über das allgemeine Frachtgeschäft auf die Beförderung von Gütern durch die Postverwaltung ausdrücklich ausgeschlossen und damit das Postfrachtgeschäft auf eine veränderte Rechtsgrundlage gestellt ist.

Die Arbeit ist eine sehr fleißige und gründliche. Nach dem Literatur-

verzeichnis und den zahlreichen, den Text begleitenden Anmerkungen ist das gesamte wissenschaftliche Material durchforscht und benutzt. Schon dies verleiht dem Buch seinen Wert sowohl für den Theoretiker, als für den Praktiker. Was ich dagegen vermisse, ist, daß der Verfasser nur ganz vereinzelt einmal selbständige, eigene Ansichten ausspricht. Er stellt zusammen, was andere über die mancherlei Streit- und Zweifelsfragen geäußert haben, vermeidet es aber meist, sich einer oder der anderen Auffassung anzuschließen oder gar eine neue Auffassung auszusprechen und zu begründen. Eine derartige Zurückhaltung ist bei einem Anfänger ja verständlich, aber ich würde doch vorgezogen haben, wenn der Verfasser, selbst auf die Gefahr einer anfechtbaren Behauptung hin, mit größerer Sicherheit aufgetreten wäre. Dies gilt z. B. von seinen Ausführungen über die Rechtsgültigkeit der Eisenbahnverkehrsordnung (S. 35 ff., S. 133 ff.). Die Labandsche Theorie von der Rechtsungültigkeit dieser Verordnung, seine — mindestens gewagte! — Behauptung, die Verfasser des neuen Handelsgesetzbuchs hätten sich hier eine grobe Nachlässigkeit zu Schulden kommen lassen, sind so grundverkehrt, daß man dies m. E. leicht begründen und dann auch offen aussprechen kann. Einen Aufsatz, wie den S. 35 Anmerk. angezogenen Gordonschen, sollte man überhaupt nicht erwähnen. Auch in der bekannten Streitfrage, wie die Rechte des Empfängers aus dem Frachtvertrag juristisch zu konstruieren sind, bescheidet sich der Verfasser mit Aufzählung der verschiedenen Ansichten, und kommt (S. 84) zu dem Ergebnis, es sei zweckmäßiger, „auf jede juristische Konstruktion zu verzichten, als sich für eine der vorerwähnten Konstruktionen zu entscheiden, die bei näherer Betrachtung doch nicht befriedigen.“ Auf S. 107/108 würde sich wohl empfohlen haben, etwas näher auf die Entstehungsgeschichte des Frachtbriefduplikats in seiner jetzigen rechtlichen Bedeutung einzugehen, wieweil dies ein tieferes Eindringen in das Berner Internationale Übereinkommen erfordert hätte. Nach dem Vorwort behält sich der Verfasser zwar eine Bearbeitung des internationalen Eisenbahnfrachtrechts für später vor. Aber in dieser einzelnen, grade für das Verfügungsrecht so ungemein wichtigen Frage mußte m. E. das internationale Recht herangezogen werden, um das deutsche Recht dem Verständnis näher zu führen.

In dem zweiten Teil zeigt sich der Verfasser als ein gründlicher Kenner des Postfrachtverkehrs, dem auch reiche praktische Erfahrung zur Seite stehen; es ist ihm m. E. gut gelungen, die Bedeutung der grundsätzlichen Änderung in der Stellung des Postfrachtrechts gegenüber dem Handelsgesetzbuch hervorzuheben und zu begründen. Allerdings habe ich den Eindruck zurückbehalten, daß alle die für den Eisenbahnverkehr

so ungemein wichtigen Fragen der richtigen Abgrenzung der Rechte des Versenders und des Empfängers, der Verfügungsrechte über das rollende Gut usw. im Postverkehr praktisch doch wohl selten von Bedeutung sind.

A. v. d. L.

Jungnickel, Eisenbahndirektions - Präsident a. D., Wirklicher Geheimer Oberbaurat. Chronik der Königlichen Eisenbahndirektion zu Altona. 1908. (Manuskript.)

Die Chronik besteht aus zwei Teilen, deren erster die Entstehungsgeschichte der Eisenbahndirektion Altona behandelt, während der zweite eine nach Jahren geordnete, chronologische Zusammenstellung der wichtigsten Begebenheiten in der Verwaltung der Direktion bis zum Jahre 1907 enthält. Der erste Teil berichtet in drei Unterabteilungen über die Verstaatlichung des Altona-Kieler Eisenbahnunternehmens, die Verstaatlichung des Berlin-Hamburger Eisenbahnunternehmens und die Errichtung der Eisenbahndirektion Altona.

Das Werk des Verfassers, der selbst 13 Jahre lang die Geschäfte der Eisenbahndirektion Altona als Präsident geleitet hat, bildet einen wertvollen Beitrag zur Geschichte der preußischen Staatsbahnen.

Opinions and decisions of the Railroad commission of the State of Wisconsin. Volume I. July 20, 1905—July 31, 1907. Compiled by J. M. Winterbotham, Secretary. Madison, Wis. Democrat printing company, State printer. 1908.

Der XVI und 855 Seiten umfassende Band enthält die gesammelten Entscheidungen und Gutachten des Eisenbahnamts des Staates Wisconsin in Nordamerika aus der Zeit vom 20. Juli 1905 bis 31. Juli 1907. Dem Amt gehört u. a. auch der den Lesern des Archivs bekannte Professor Balthasar H. Meyer an. Die von dem Sekretär des Amtes zusammengestellte Sammlung umfaßt im ganzen 149 Fälle, die dem Amt zur Entscheidung oder Begutachtung vorgelegen haben.

Der Gebrauch des Buches wird erleichtert durch ein alphabetisches Wortregister, ein alphabetisches Verzeichnis der Fälle, für die die ergangenen Entscheidungen und Gutachten mitgeteilt werden, sowie ferner durch ein Verzeichnis der darin angezogenen sonstigen Entscheidungen und gesetzlichen Bestimmungen.

Handbuch der Ingenieurwissenschaften. Fünfter Teil: Der Eisenbahnbau, ausgenommen Vorarbeiten, Unterbau und Tunnelbau. Herausgegeben von F. Löwe, Geh. Hofrat, ordentlicher Professor an der Technischen Hochschule in München und Dr. Zimmermann, Wirklicher Geh. Oberbaurat und vortragender Rat im Ministerium der öffentlichen Arbeiten in Berlin.

Erster Band: Einleitung und Allgemeines, Bahn und Fahrzeug im allgemeinen. Bearbeitet von Alfred Birk. Zweite vermehrte Auflage. 210 S. mit 125 Textabbildungen und ausführlichem Namen- und Sachverzeichnis. Leipzig. Wilhelm Engelmann. 1908.

Bei der vorliegenden zweiten Auflage des im Jahrgang 1898 auf S. 390 des Archivs für Eisenbahnwesen ausführlich besprochenen Werkes ist die Einteilung der ersten Auflage beibehalten. Das erste Kapitel umfaßt Einleitung, Geschichtliches über Eisenbahnen, Einteilung derselben, und im zweiten Kapitel sind Bahn und Fahrzeug im allgemeinen behandelt. Das zweite Kapitel, das in der ersten Auflage von Franz Kreuter bearbeitet worden war, ist in der zweiten auch von Alfred Birk, dem Verfasser des ersten Kapitels, bearbeitet worden.

Leider ist der bei der Besprechung der ersten Auflage ausgesprochene Wunsch, es möchten bei den Angaben über die Verkehrs- und Betriebsverhältnisse der Bahnen und deren Einfluß auf die gesamte wirtschaftliche und gewerbliche Entwicklung auch die Verhältnisse der neuesten Zeit Berücksichtigung finden, nicht beachtet worden. Die mitgeteilten Zahlen schließen vielmehr wiederholt mit weit zurückliegenden Jahren ab. So sind z. B. auf S. 11 bei den Angaben über die Zunahme des Verkehrs als die jüngsten Ergebnisse angeführt: bei den deutschen Bahnen die des Jahres 1901, bei den preußischen sogar die des Jahres 1890 und beim Vergleich der deutschen Bahnen mit denen von England und Frankreich die des Jahres 1892. Auf S. 13 schließen die Angaben über die Steinkohlengewinnung in den rheinischen, westfälischen und schlesischen Kohlengebieten mit dem Jahr 1890 ab, und auch bei den in der auf S. 86 mitgeteilten Zusammenstellung gegebenen Zahlen über die Bauart und Leistung europäischer und amerikanischer Personen- und Schnellzuglokomotiven hätten zweckmäßig die allerneusten Lokomotiven berücksichtigt werden sollen.

Weiter ist zu bedauern, daß in den mitgeteilten Bestimmungen zwar die Vorschriften des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen, nicht aber die der deutschen Betriebsordnung eine ausreichende und zutreffende Berücksichtigung gefunden haben. So sind z. B. auf S. 162—176 die Vor-

schriften der Betriebsordnung über Spurweite, Spurerweiterung, Lichtraumprofil, Gleisabstand, Ausrundung der Neigungswechsel überhaupt nicht erwähnt, auf S. 9 ist irrtümlich für die deutschen Hauptbahnen die Geschwindigkeitsgrenze der Personenzüge zu 120 km und die der Güterzüge zu 45 km angegeben, und es findet sich nirgends eine Mitteilung darüber, daß auf den deutschen Nebenbahnen die Geschwindigkeit unter gewissen Voraussetzungen bis zu 50 km gesteigert werden darf. Auf S. 44 ist noch auf das alte, längst außer Kraft gesetzte Bahnpolizeireglement und die Bahnordnung für Bahnen untergeordneter Bedeutung Bezug genommen. Überhaupt sind grade die Verhältnisse der deutschen Bahnen z. T. recht dürftig behandelt, so bei den Angaben über die geschichtliche Entwicklung, über die Einteilung der Bahnen usw.

Ferner fehlen Mitteilungen darüber, daß die badischen Bahnen früher Breitspur hatten, daß die Bahnen Indiens verschiedene Spurweiten besitzen, auch die südafrikanische Schmalspur (Kapspur) ist nicht erwähnt.

Es wäre dringend zu wünschen, daß bei einer neuen Bearbeitung des Werkes, das trotz der gerügten Mängel zweifellos von hohem Werte ist, der Vermeidung der Mängel und einer eingehenderen und sorgfältigeren Bearbeitung der deutschen Verhältnisse größere Aufmerksamkeit geschenkt würde. Der Wert des Werkes könnte dadurch nur noch weiter gewinnen.

B—m.

Dritter Band: Gleisverbindung (Weichen und Kreuzungen, Drehscheiben und Schiebebühnen). Bearbeitet von E. Borst und R. Anger. Zweite vermehrte Auflage. Erste Lieferung mit 243 Abbildungen im Text und Tafel I bis V.

Das vom Obermaschineninspektor Borst in München bearbeitete erste Kapitel „Weichen und Kreuzungen“ lehnt sich unter Berücksichtigung der in den letzten Jahren durch die Verstärkung des Oberbaues eingetretenen Verbesserungen fast vollkommen an die von Professor Loewe verfaßte erste Bearbeitung an.

Die Durchsicht ist durch Aufnahme der einheitlichen Benennung der Weichen und ihrer Einzelteile nach der im Jahr 1904 getroffenen Vereinbarung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen erleichtert.

Neu aufgenommen ist u. a. ein Abschnitt über Auslaufweichen, die zwecks neuer Zugbildung die auf den Auflaufanlagen getrennten Züge in ein Sammelgleis führen. Da sie nur stumpf befahren werden, ist für sie auf Veranlassung des jetzigen Eisenbahndirektionspräsidenten Jäger für die bayerischen Ablaufanlagen eine vereinfachte Zungenvor-

richtung zur Verwendung gekommen, die keine beweglichen Teile enthält, also auch keiner Umstellung bedarf.

Federweichen und Federherzstücke haben die ihnen gebührende Berücksichtigung erfahren. Bei der Besprechung der Unterstützung der Zungen und Backenschienen ist der besonders bei neuen Weichen der bayerischen Staatsbahnen verwendeten Schienenstützen Erwähnung getan, die das Kanten der Schienen nach außen verhindern, die Erhaltung genauer Spurweiten ermöglichen, sowie die Befestigungsmittel vereinfachen, um so besser der mit Einführung großer und schwerer Fahrzeuge erheblich gewachsenen seitlichen Beanspruchung der Backenschienen zu entsprechen.

Durch eine Zusammenstellung der Grundsätze, die zur Aufstellung von Plänen für Hauptbahnweichen und Kreuzungen dienlich erscheinen, ist für die entwerfenden Eisenbahntechniker der Wert des Handbuchs weiter erhöht worden.

Einer vollständigen Neubearbeitung hingegen hat der Eisenbahnbauinspektor Anger in Berlin das zweite Kapitel „Drehscheiben und Schiebebühnen,“ von dem zurzeit die erste Lieferung vorliegt, unterzogen. Während sich die von Professor Georg Meyer verfaßte erste Auflage dieses Kapitels mit einer mehr skizzenhaften Darstellung vorhandener Ausführungsformen begnügte, liegt jetzt eine kritische und wissenschaftliche Bearbeitung der Drehscheiben vor, sodaß endlich auch dieses bisher in der Literatur so sehr vernachlässigte Gebiet des Eisenbahnmaschinenwesens die ihm zukommende Würdigung gefunden hat.

Die einzelnen Abschnitte enthalten nicht nur eine Fülle von Beispielen bewährter Ausführungsformen, sie bringen auch fehlerhafte Anordnungen zur Darstellung, um damit dem ausübenden Techniker die Kritik zu erleichtern.

Neben den Bauarten der deutschen Eisenbahnverwaltungen werden die Konstruktionen ausländischer Bahnen in ausgiebigem Maße vorgeführt. Den Neuerungen auf diesem Gebiete, die durch das höhere Gewicht, die größere Länge der Fahrzeuge und durch die Forderungen nach einer Beschleunigung des Betriebs notwendig wurden, ist die größte Aufmerksamkeit geschenkt worden.

Im einzelnen sei noch auf folgende Punkte besonders aufmerksam gemacht:

In dem Abschnitt über die allgemeine Anordnung der Drehscheibenanschlußgleise wird nach Entwicklung der zu beachtenden Grundsätze und der anzuwendenden Formeln je eine Zusammenstellung der Grenzwerte für die Einlaufwinkel der Drehscheibenanschlußgleise, sowie der Grenzwerte für die Drehscheibendurchmesser bei Verwendung

normaler Herzstückneigungen gegeben, die beim Entwerfen neuer Anlagen eine schnelle Übersicht gestatten.

Vorzüge und Nachteile von Drehscheibenanlagen gegenüber Weichen werden in § 6 eingehend untersucht, und die Verwendbarkeit und Anwendung der Drehscheiben in den verschiedenen Ländern an einer großen Anzahl von Beispielen erläutert. Den weitgehendsten Gebrauch von Drehscheiben macht man danach in Fabrikanlagen, Lagerhäusern, Förderanlagen, auf Ladeplätzen, in Baugleisen usw. Dort, wo Gruppen von Fahrzeugen gleichzeitig und durch Lokomotiven bewegt werden, verdienen Weichenanlagen den Vorzug, die auch in Rücksicht auf die Betriebssicherheit bei Anlagen, die dem allgemeinen Verkehr dienen, notwendig werden. Drehscheiben sind daher bei uns aus Hauptgleisen und allen wichtigen Betriebsgleisen verbannt; sie werden außer zum Wenden der Fahrzeuge nur angewendet, wo der Platz zur Entfaltung ausreichender und zweckmäßig angelegter Gleise mit Weichenverbindungen fehlt. Daß trotzdem die Zahl der Drehscheibenverbindungen noch recht groß ist, zeigen die verschiedenen Beispiele.

Eine übersichtliche Behandlung hat die Berechnung des Hauptträgersystems der Drehscheibe erfahren, wobei namentlich auch der Einfluß der Durchbiegungen infolge Verkehrslast und ungleicher Trägererwärmung berücksichtigt wird, der bisher in der Regel garnicht oder nach nicht einwandfreien Formeln berechnet wurde. Die vom Verfasser aufgestellten, ziemlich einfachen Formeln gestatten die Durchrechnung mit für die Praxis hinreichender Genauigkeit.

Als Mittel zur Verhütung unzulässiger, wagerechter Trägerdurchbiegungen wird besonders auf den horizontalen Fachwerksverband hingewiesen, der von einzelnen Verwaltungen sonderbarerweise nicht angewendet wird, obwohl er dem Konstrukteur die Möglichkeit gibt, die Form und die Abmessungen der Hauptträgerquerschnitte ohne unnötige Materialverschwendung lediglich mit Rücksicht auf die Vertikalbeanspruchungen und Durchbiegungen zu wählen.

Der bedeutsamste Teil der Bearbeitung ist in den §§ 10—12 enthalten, die die Stützung und Führung im Scheibendrehpunkt behandeln. Im § 10 werden zunächst allgemein die Vorzüge und Nachteile der Mittel- und Umfangsstützung im Vergleich zur reinen Mittelstützung erörtert und die Bedingungen zusammengestellt, die von einer guten Mittelstützung erfüllt werden müssen. Die Konstruktion aller zur Mittelstütze gehörigen Einzelteile — mit Ausnahme der Linsenzapfen und der im § 13 der zweiten Lieferung behandelten Kugel- und Walzenlager —, im besonderen des Königsstuhls, des Querhauptes, der Tragschrauben, des Mittelstücks, der Führungshülse, ist im § 11 eingehend erörtert.

Die Gleitlager — „Linsenzapfen“ — sind derjenige Teil der Drehscheiben, dessen Bau bisher wohl am meisten, sowohl in der praktischen Ausführung, als auch in der theoretischen Behandlung vernachlässigt wurde. Im § 12 stellt der Verfasser übersichtlich die verschiedenartigen und wichtigen Bedingungen zusammen, die bei der Wahl der Form, des Baustoffes und der Abmessungen der Linsenzapfen, bei deren Befestigung und Schmierung zu beachten sind. Die wichtigsten Anforderungen, die an die Gleitflächenwölbungen gestellt werden müssen — z. B. sichere Führung der Scheibe während ihrer Drehung, genügende Auflagerung des Zapfens auch in seiner exzentrischen Stellung auf der Pfanne, seine selbsttätige Rückkehr aus dieser Stellung — werden in einfachen Formeln ausgedrückt.

Auch zur Berechnung der Größe der Druckflächen, die sich zwischen den Gleitflächen der mit verschiedenen großen Krümmungshalbmessern ausgestatteten Zapfen und Pfannen infolge ihrer Deformation bilden, wird eine einfache Formel auf Grund der von H. Hertz in seiner Abhandlung „Über die Berührung elastischer Körper“ gegebenen Gleichungen entwickelt. Erst mit Hilfe einer solchen Formel wird der Konstrukteur instandgesetzt, einerseits zahlenmäßig die in ausgeführten und bewährten Linsenzapfen tatsächlich herrschenden, mittleren spezifischen Flächenpressungen — bis zu 8 000 kg/qcm und mehr — zu bestimmen und andererseits die Abmessungen für ein neu zu entwerfendes Drehscheibenspurlager, in dessen Gleitflächen Pressungen von bestimmter Größe nicht überschritten werden sollen, zu berechnen.

Wie verhältnismäßig einfach es ist, mit Hilfe der angegebenen Formeln ein allen Anforderungen entsprechendes Spurlager zu entwerfen, wird an mehreren Rechnungsbeispielen gezeigt. Es ist zu erwarten, daß der Bau der Linsenzapfen durch diese Vorschläge hinfort wesentlich verbessert wird.

Der Verfasser hat es somit verstanden, eine gedrängte, aber doch vollständige Übersicht über das Vorhandene und Bewährte zu bieten und dabei, was besonders anzuerkennen ist, Richtung und Hilfsmittel angeben, die man beim Entwerfen neuer Drehscheiben zu benutzen hat, um vor bisher leider nicht seltenen trüben Erfahrungen bewahrt zu werden.

Die Anordnung und Behandlung des Stoffes, sowie die Ausführung der Skizzen und Zeichnungen, die meist mit Maßen versehen sind, muß als mustergültig angesehen werden.

Als Ratgeber kann das Werk allen Fachgenossen nicht warm genug empfohlen werden.

Ha.

Schönhöfer, Robert, Dr. techn. Statische Untersuchung von Bogen- und Wölbtragwerken in Stein, Eisen, Beton oder Eisenbeton, nach den Grundsätzen der Elastizitätstheorie unter Anwendung des Verfahrens mit konstanten Bogengrößen. 36 S. 8° mit 8 Textabbildungen. Berlin 1908. Wilhelm Ernst u. Sohn. Preis geh. 1,80 Mk.



Das in diesem kleinen Buche beschriebene Rechnungsverfahren ist aus den Bedürfnissen der Praxis heraus entstanden, wie sie sich dem Verfasser in seiner Tätigkeit als entwerfender Ingenieur beim Bau der neuen österreichischen Alpenbahnen aufgedrängt haben. Ohne an den bekannten theoretischen Grundlagen der Berechnung von Bogenträgern etwas zu ändern, hat er unter Einführung des Begriffes der Bogengröße (nämlich $s:J$, wo s ein kleines Bogenstück von endlicher Länge und J das zugehörige mittlere Trägheitsmoment) es verstanden, den Gang der Rechnung dadurch in recht geschickter Weise zu vereinfachen, daß er den zu untersuchenden Bogen in Stücke einteilt, deren Bogengrößen einander gleich sind. Der gemeinschaftliche Wert dieser Größen tritt dann als Faktor vor die zu bildenden Summen. Das vorliegende Werkchen führt das Verfahren mit vollständiger Entwicklung der Formeln für die verschiedenen Belastungsfälle in klarer Darstellung vor. Es kann daher beim Berechnen von Bogenträgern gute Dienste leisten. „

Kaufmann, Georg, Dipl.-Ing. Tabellen für Eisenbetonkonstruktionen, zusammengestellt im Rahmen des Ministerialerlasses vom 24. Mai 1907. Zweite, bedeutend vermehrte und neubearbeitete Auflage. 245 S. 8°. Mit zahlreichen Abbildungen. Berlin 1908. Wilhelm Ernst u. Sohn. Preis in Leinen gebunden 4,50 Mk.

Diese Tafeln, die sich bereits gut eingeführt haben, sind in der neuen Auflage (einer Änderung in den Vorschriften entsprechend) umgearbeitet und außerdem vielfach erweitert worden. Ihre Anordnung ist übersichtlich und auch sonst zweckmäßig; sie können daher beim Entwerfen von Betonbauten mit Nutzen angewendet werden. „

Guillery, C., Königl. Baurat. Bau der Eisenbahnwagen und ihre Unterhaltung im Betriebe. Bibliothek der gesamten Technik. 101. Band. Mit 79 Abbildungen im Text und 2 Tafeln. Hannover. Dr. Max Jänecke. Preis 2,40 Mk., in Ganzleinenbd. 2,80 Mk.

Der Verfasser gibt in dem Bändchen ein übersichtliches Bild der verschiedenen Bauarten und der wesentlichen Einzelheiten der Eisenbahn-

wagen. Er behandelt in besonderen Kapiteln die für den Bau von Eisenbahnwagen maßgebenden Vorschriften, die verschiedenen Arten von Personenwagen, Post- und Gepäckwagen und Güterwagen, die Bremsen, Beleuchtung, Heizung und Lüftung, und zum Schluß die Unterhaltung der Eisenbahnwagen im Betriebe. Das letzte Kapitel ist außerordentlich kurz gehalten und enthält im wesentlichen auf 5 Seiten nur einige Angaben über die Entstäubung der Personenwagen und die Reinigung und Entseuchung der Viehwagen. Der Stoff ist übersichtlich geordnet, die Beispiele für die einzelnen Bauarten glücklich ausgewählt. Bei späteren Auflagen wird es sich empfehlen, noch einzelne Ergänzungen und Verbesserungen vorzunehmen, so vermischen wir z. B. bei den Vorschriften für den Bau der Wagen die Bestimmungen über die Anordnung der Puffer. Auf S. 19 paßt die Abb. 5 nicht zu der gegebenen Beschreibung. Auf S. 35 ist die Angabe, daß die Untergestelle der Güterwagen durchweg zweiachsig und nur in Ausnahmefällen vierachsig sind, nicht zutreffend, da sich im Verkehr dreiachsige Güterwagen in größerer Anzahl befinden. Auf S. 82 ist angeführt, das Rahmenwerk des Wagenkastens der bedeckten Güterwagen werde aus Eichenholz gefertigt; auch diese Angabe gilt nicht für alle bedeckten Wagen, da die Rungen, Eckstiele und Deckenrahmen meist aus  und  Eisen gefertigt werden. Der auf S. 71 dargestellte Wagen ist nicht zur Beförderung von gelöschtem, sondern von gebranntem Kalk bestimmt.

Das Werkchen kann allen, die sich einen Überblick über die vorhandenen Bauarten der Eisenbahnwagen und ihre Einzelheiten verschaffen wollen, und besonders den Anfängern im Eisenbahndienst zum Studium empfohlen werden. Die Ausstattung des Bandes entspricht allen Anforderungen, auf die Abbildungen im Text ist besondere Sorgfalt verwendet.

D.

Grimschaw, Robert, Ingenieur. *La construction d'une locomotive moderne.* Traduit, sur la deuxième édition allemande, par P. Poinsignon, Ingenieur E. C. L. Paris 1907. Gauthier-Villars. Quai des Grands-Augustins, 55. Preis 3,75 Frcs.

Es handelt sich hier um eine Übersetzung der in Hannover im Selbstverlag des Verfassers erschienenen 2. Auflage seines Werkes „Der Bau einer modernen Lokomotive“, in dem besonders die Arbeiten bei der Herstellung einer Lokomotive in der größten Lokomotivfabrik Amerikas, den Baldwinwerken in Philadelphia, geschildert sind. Im einzelnen wird die Herstellung des Kessels, der Dampfzylinder, Räder, Rahmen, Tender und das Zusammensetzen der Lokomotiven besprochen, auch werden

einige Angaben über den Gebrauch von Lehren und Schablonen bei der Herstellung der Lokomotiven gemacht. In kurzen Anhängen sind die Radanordnungen der amerikanischen Lokomotiven, die Fehler der üblichen Dampfkessel, die Vorteile der Verbundlokomotiven und der Atlantic Typus besprochen, sowie für einige der dargestellten Lokomotiven die Hauptabmessungen gegeben. Das Buch ist gut ausgestattet, die Ausführung der zahlreichen Textabbildungen, die dem Leser das Verständnis für den beschriebenen Gang der Arbeiten sehr erleichtern, verdient besonderes Lob. Denjenigen, die den amerikanischen Lokomotivbau nicht aus eigener Anschauung kennen, wird die kleine Schrift von Interesse sein, besonders kann sie angehenden Technikern zum Studium empfohlen werden.

D.

Dannenbaum, Adolf, Dipl.-Ingenieur. Die Dampfmaschine und ihre Steuerung. München und Berlin. 1908. R. Oldenbourg. 78 S. mit 72 Abb. und 11 Tafeln. Preis 4,50 *M.*

Zum Leitfaden für die Einführung in das Studium des Dampfmaschinenbaues hat der Verfasser das unter obigem Titel erschienene Buch bestimmt. Es beschäftigt sich daher mit dem wichtigsten Teile der Dampfmaschine, der Steuerung, von deren Bauart und Ausführung die Wirkungsweise und das vorteilhafte Arbeiten der Dampfmaschine abhängt. Um schnell einen Einblick in das Wesen der Dampfmaschinensteuerung zu erhalten, bedient man sich der bildlichen Darstellung der Bewegungen von Schieber und Kolben gegeneinander. Die verschiedenen Arten dieser Darstellung werden eingehend besprochen und kritisch beleuchtet. Sodann werden unter Anwendung der Kritik, die das beste Lehrmittel darstellt, um denken zu lernen und abzuwägen zwischen Theorie und Praxis die wichtigsten Steuerungen eingehend behandelt.

Die Darstellung ist kurz und klar. Studierenden, für die der Verfasser das Buch in erster Linie bestimmt hat, und Ingenieure, die sich einen Überblick über die Dampfmaschinensteuerung verschaffen wollen, kann das Buch bestens empfohlen werden.

r. H.

Rinkel, R., Professor der Maschinenlehre und Elektrotechnik an der Handelshochschule in Cöln. Einführung in die Elektrotechnik. 463 S. mit 445 Abbild. Leipzig 1908. B. G. Teubner. Preis geh. 11,20 *M.* und geb. 12 *M.*

Als weiterer Band von Teubners Handbüchern für Handel und Gewerbe, herausgegeben von van der Borght, Schumacher und

Stegemann, liegt von oben genanntem Verfasser ein Lehrbuch der Elektrotechnik vor. Das Buch bildet die erweiterte Fassung von elektrotechnischen Vorträgen, die der Verfasser an der Handelsschule in Cöln gehalten hat, und bezweckt eine Einführung in die hauptsächlichsten physikalischen Grundlagen und die wesentlichen technischen Leistungen der Elektrotechnik. Dabei sucht der Verfasser, dem Bildungsgrade seiner Hörer entsprechend, die den verschiedensten Berufskreisen angehören, die Anwendung schwieriger mathematischer Formeln zu vermeiden. In der Anordnung des Werkes folgt der Verfasser im großen und ganzen der geschichtlichen Reihenfolge der Entdeckungen und Erfindungen auf dem Gebiet der Elektrotechnik und deren Entwicklung. Besondere Kapitel gegenüber anderen, denselben Zweck verfolgenden Lehrbüchern enthält das Werk nicht. Bei der Darstellung der Anwendung des elektrischen Stromes beschränkt sich das Werk auf die Starkstromtechnik, die Verwendung des elektrischen Stromes für Licht- und Krafterzeugung. Diese Beschränkung schien mit Rücksicht auf den gewaltigen Umfang der Elektrotechnik geboten und erscheint gerechtfertigt, da das Buch hauptsächlich kaufmännisch gebildeten Industriellen, die einen Überblick über das Arbeitsgebiet der Elektrotechnik und das Verständnis der naturwissenschaftlichen Zusammenhänge zu erwerben wünschen, als brauchbare Handhabe dienen soll.

Die Darstellung ist einfach und leicht verständlich. Auch ist die Ausstattung eine gute. Der Preis von 12 \mathcal{M} dürfte gegenüber anderen, gleichen Zwecken dienenden Werken (Graetz usw.) wohl etwas hoch sein. Als Einführung in die Elektrotechnik ist das Buch empfehlenswert.

r. H.

Feldhaus, Franz M. Deutsche Erfinder. Bilder aus der Vergangenheit heimatlicher Handwerke und Industrien. Mit 73 Abbildungen nach den Originalen von Anni Oppenheim. München, ohne Jahr. Georg W. Dietrich. 210 S. 8°. Preis in Leinen gebunden 4 \mathcal{M} .

Das vorliegende Werkchen wendet sich an die vaterländische Jugend. Es bemüht sich, ihr Bilder darzubieten, „die in allen Zügen den Stempel der Wahrheit tragen, so daß der werdende Mensch sich diese Männer als Vorbild erwählen kann“. Bei dem großen Umfange des Stoffes und dem engbemessenen Raume hat sich der Verfasser damit eine schwere Aufgabe gestellt. Sein Ruf als technischer Geschichtsschreiber bürgt aber dafür, daß ihm die Lösung im wesentlichen gelungen ist. Daß die Darstellung hie und da etwas den Eindruck des Gedrängten macht, war wohl nicht zu vermeiden. Übrigens ist der Begriff des deutschen Erfinders

nicht allzustreng gefaßt; sind doch z. B. auch die Gebrüder Pierre und Henry Louis Jacquet Droz unter ihnen aufgeführt. Das hübsch ausgestattete Buch wird auch von Erwachsenen, die Sinn für die Geschichte der Technik haben, mit Vergnügen gelesen werden. Wir wünschen ihm eine weite Verbreitung. Z.

Barker, J. Ellis. Modern Germany. Her political and economic problems, her foreign and domestic policy, her ambitions and the causes of her success. Second and very greatly enlarged edition. London 1907. Smith, Elder & Co., 15 Waterloo Place.

Der Verfasser des 583 Seiten umfassenden Werkes ist kein Freund Deutschlands. Durch seine Ausführungen zieht sich wie ein roter Faden der Gedanke, der in allen Äußerungen der antideutschen Presse Englands in der einen oder anderen Form immer wiederkehrt, daß Deutschland am letzten Ende danach strebe, England wirtschaftlich und politisch an die Wand zu drücken. Er will seinen Landsleuten die Gefahr zeigen, die ihnen angeblich von den Gestaden jenseits der Nordsee droht, und in dieser Absicht behandelt er die politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse Deutschlands, wobei er des öfteren Gelegenheit nimmt, sie mit den englischen in Vergleich zu setzen. In 21 Kapiteln bespricht er die Funktionen der Staatsgewalt in Deutschland und England, die Grundzüge der deutschen Politik, das Ausdehnungsbedürfnis Deutschlands im Verhältnis zu Österreich, den Niederlanden und Rußland, die Beziehungen Deutschlands zu Frankreich, die deutsche Flotte, den deutschen Kaiser, die Sozialdemokratie, das Unterrichtswesen, die Landwirtschaft, Wasserstraßen und Kanäle, Eisenbahnen und Eisenbahnpolitik, den Schiffbau, die chemische Industrie und das deutsche Finanzwesen. Einige Teile sind schon früher als besondere Aufsätze in verschiedenen Zeitschriften erschienen.

Den Leser des Archivs werden am meisten die Kapitel über das deutsche Verkehrswesen, insbesondere die Eisenbahnen, interessieren. Man muß dem Verfasser, der sonst die Tatsachen, der Tendenz des Werkes entsprechend, oft sehr einseitig durch die englische Chauvinistenbrille ansieht, zugestehen, daß er in diesen Kapiteln ein recht sachliches Urteil über das Verkehrswesen Deutschlands und Englands abgibt. Daß dieses Urteil sehr zugunsten Deutschlands ausfällt, kann für uns Deutsche nur erfreulich sein, und es gewinnt an Wert, wenn man berücksichtigt, daß der Verfasser auf anderen von ihm behandelten Gebieten, z. B. dem des Unterrichtswesens, sich durchaus nicht als rückhaltloser Bewunderer der

deutschen Verhältnisse zeigt. In dem Kapitel über Kanäle und Wasserstraßen führt der Verfasser seinen Landsleuten vor Augen, was in Deutschland von Staats wegen für die Anlage von künstlichen und die Verbesserung der natürlichen Wasserstraßen geschehen ist. Er hält ihnen auf der anderen Seite vor, wie man in England seit dem Aufkommen der Eisenbahnen das einst hochentwickelte Wasserstraßennetz hat verfallen lassen, und schließt mit der eindringlichen Mahnung, hier sobald als möglich Wandel zu schaffen. Bei der Besprechung des Eisenbahnwesens zollt der Verfasser der Bismarckschen Eisenbahnverstaatlichungspolitik die höchste Anerkennung. Sie hat nach seiner Auffassung dazu geführt, daß England, das Vaterland der Eisenbahnen, heute von Deutschland auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens weit überflügelt worden ist. Mit rücksichtsloser Schärfe weist er auf alle die bekannten Nachteile hin, die das Privatbahnsystem in England für Handel und Wandel im Gefolge hat und die neuerdings selbst die eifrigsten theoretischen Anhänger dieses Systems an der Richtigkeit ihrer Anschauungen irre werden lassen.

Das Buch ist anregend und lebhaft geschrieben und verdient, obwohl in erster Linie für englische Leser bestimmt, auch in Deutschland in weitesten Kreisen Beachtung.

Wolff.

Protokoll über die neunte ordentliche Mitgliederversammlung des deutsch-russischen Vereins zur Pflege und Förderung der gegenseitigen Handelsbeziehungen. Vorträge: Markow, Zur Frage des deutsch-russischen Güterauswechs. Ballod, Die Produktionsfähigkeit Sibiriens. Busemann, Die Tätigkeit des Vereins unter besonderer Berücksichtigung seiner Wirksamkeit als Zentralstelle für den Handel zwischen Deutschland und Rußland. Berlin, Geschäftsstelle des deutsch-russischen Vereins.

Der Vortrag über die Frage des deutsch-russischen Güterauswechs enthält Angaben über die Entwicklung der Ein- und Ausfuhr sowie die Zahlungsbilanz Rußlands und Betrachtungen über die Steigerung, deren die russische Ausfuhr für eine Reihe von Warengattungen noch fähig ist. Hieran schließen sich Mitteilungen über den Anteil des Deutschen Reichs am Außenhandel Rußlands, aus denen hervorgeht, daß die Einfuhr aus Deutschland verhältnismäßig stärker gestiegen ist, als die Einfuhr im ganzen, und daß überhaupt etwa $\frac{2}{5}$ aller in Rußland eingeführten Waren aus Deutschland kommen. Dem gegenüber beträgt der Anteil Rußlands an der Einfuhr nach Deutschland nur 12 bis 15 v. H. Der Vortragende

erörterte ferner die neuerdings in Rußland zur Förderung des Handelsverkehrs geschaffenen Einrichtungen, wie Auskunftsstellen, Schiedsgerichte, Fachverbände, Handelstage, und erklärte hierbei namens des russischen Finanz- und Handelsbevollmächtigten, daß dieser gern bereit sei, Wünsche und Winke durch Vermittlung des Vereins entgegen zu nehmen. (Der Verein empfiehlt mit Rücksicht hierauf, ausreichend begründete Beschwerden und Wünsche in Bezug auf die Zollsätze, das Verzollungsverfahren, Paßbestimmungen usw. seiner Geschäftsstelle in Berlin, Halleschestraße 1, mitzuteilen.)

Die Produktionsfähigkeit Sibiriens erscheint nach dem Vortrage von Ballood im allgemeinen in günstigem Lichte, wenngleich in manchen Beziehungen hier und da wohl gehegten übertriebenen Vorstellungen entgegengetreten wird. Dies gilt insbesondere von der Getreideerzeugung, soweit sie für die Ausfuhr in Betracht kommt. Dagegen erscheint die Ausfuhrmöglichkeit für Erzeugnisse der Viehzucht, für den Fischreichtum der sibirischen Flüsse und für Erzeugnisse des Bergbaus, insbesondere des Goldbergbaus, als sehr entwicklungsfähig.

Der Tätigkeit des Vereins auf dem Gebiete der Förderung der deutsch-russischen Handelsbeziehungen sind die Ausführungen des dritten Vortrags gewidmet. Diese Tätigkeit ist einmal darauf gerichtet, den einzelnen Vereinsmitgliedern besondere, greifbare Vorteile zu verschaffen, und zwar durch Rat und Unterstützung sowie Vertretung in allen geschäftlichen Angelegenheiten, durch Anregungen zur Ausdehnung des Kundenkreises, Vertretung gegenüber den Behörden und der Kundschaft, Unterstützung in Rechtsfragen und anderes mehr. Der zweite Hauptwirkungskreis des Vereins ist die Übermittlung von Kenntnissen, die für das Geschäft zwischen Deutschland und Rußland erforderlich sind, der dritte schließlich der Schutz der Mitglieder gegen Verluste sowie Rat und Beistand bei entstandenen Schwierigkeiten.

Der Inhalt der Druckschrift ist hiernach sehr reichhaltig und geeignet, das Verständnis für die verdienstvollen Bestrebungen des Vereins, insbesondere in den zunächst beteiligten geschäftlichen Kreisen, wesentlich zu fördern.

Wolff.

ÜBERSICHT

der

**neuesten Hauptwerke über Eisenbahnwesen und aus verwandten
Gebieten.**

- Baur, Alfred, Dr. med.** Das Samariterbüchlein. Ein schneller Ratgeber bei Hilfeleistung in Unglücksfällen. 18. Auflage. Stuttgart 1909.
- Bernhardt, Rob.** Darstellungen aus dem Gebiete des Eisenbahnwesens. 1. Heft: Betrachtungen über den Eisenbahntarif usw. Bern 1908.
- Esselborn, Karl.** Lehrbuch des Tiefbaus. Dritte vermehrte Auflage. Erster Band. Leipzig 1908.
- Finanzarchiv.** Zeitschrift für das gesamte Finanzwesen. Herausgegeben von Dr. Georg Schanz. 25. Jahrgang. 2. Band. Stuttgart und Berlin 1908.
- Internationales Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr.** Vom 22. Dezember 1908 an gültiger Text. Zusammengestellt vom Zentralamt in Bern.
- Kalender für Eisenbahntechniker.** Begründet von Edm. Heusinger von Waldegg. Neubearbeitet von A. W. Meyer. 36. Jahrgang. Wiesbaden 1909.
- Pflug, Fr., Regierungsbaumeister.** Geschwindigkeitsmesser für Motorfahrzeuge und Lokomotiven. Berlin 1908.
- Sammlung von Normalien und Konstitutivurkunden auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens.** Jahr 1907. Herausgegeben vom k. k. Eisenbahnministerium. Wien 1908.
- Schelcher, Dr. Herbert.** Die Entschädigung des Straßenanliegers. Leipzig 1908.
- Schneider, Dr. Alfred.** Eisenbahn und Landwirtschaft im Großherzogtum Baden. Karlsruhe 1908.
- Tolkemit-Guth.** Bauaufsicht und Bauführung. Handbuch für den praktischen Baudienst. III. Teil: Berechnungen und Ausführung von Ingenieurbauten. Berlin 1908.
- Zeppelin, Dr. Ing., Graf.** Erfahrungen beim Bau von Luftschiffen. Berlin 1908.

Zeitschriften.

Allgemeine Bauzeitung. Wien.

Jahrgang 73. Heft 3. 1908.

Der Oberbau der belgischen Staatsbahnen zur Zeit der Lütticher Weltausstellung 1905.

Annalen des Deutschen Reichs für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft. München.

41. Jahrgang. No. 9. 1908.

Das Verfügungsrecht des Absenders nach dem internationalen Eisenbahntransportrecht.

Der Bote für Finanzen, Industrie und Handel. (Wjestnik Finansow, promyshlennosti i torgowli). St. Petersburg. (In russischer Sprache.)

1908. Heft 22–38.

(Heft 22:) Entwicklung von Handel und Industrie in Sibirien (Schluß). — (Heft 23:) Der neue Weg auf dem Irtysh nach China. — (Heft 24 u. 25:) Die Anwendung des Gefrierverfahrens zur Erhaltung und bei der Beförderung von Butter und Eiern. — (Heft 24:) Die Ausfuhrwege für den Handel aus Sibirien. — (Heft 25:) Das Donezbecken als Steinkohlenmarkt. — Die Dauer des Arbeitstags in den verschiedenen Industrien ehemals und jetzt. — (Heft 26:) Bericht über die Anwendung der Allerhöchst am 20. November 1895 und 12. März 1903 bestätigten Meinungsäußerungen des Reichsrats, betr. einige Maßnahmen bezüglich der Zuckerindustrie im Jahre 1906/7. — Die Ausfuhr von Naphtbaprodukten über den Hafen von Batum im Jahre 1907. — (Heft 26 und 27:) Die sibirische Dampfschifffahrt und deren Bedürfnisse. — (Heft 27 und 28:) Die Bedingungen, unter denen sich die Produktion und der Handel mit Zucker im Jahre 1907 abwickelte (Schluß). — (Heft 28:) Das Reichsbudget für Einnahmen und Ausgaben für 1908. — Das Projekt der Arbeiterversicherung. — (Heft 30:) Die Entwicklung der Eisenbahnverbindungen im Norden des europäischen Rußlands. — (Heft 31, 33 und 34:) Der Gesetzentwurf über Genossenschaften. — (Heft 32:) Unser Holzhandel im Jahre 1907. — Der Arbeitsverdienst in den verschiedenen russischen Industrien. — (Heft 33:) Die Lage des Butterhandels und seine Versorgung im Jahre 1907. — (Heft 34:) Die Handelstätigkeit des St. Petersburger Hafens im Jahre 1907. — (Heft 35:) Die Auswanderung in die Vereinigten Staaten von Amerika im allgemeinen und aus Rußland im besonderen. — Worunter leidet unsere sibirische Goldindustrie? — (Heft 36:) Die wirtschaftliche Entwicklung des Gouvernements Jenissei unter dem Einfluß der Eisenbahn. — (Heft 37 und 38:) Der Warenaustausch Rußlands mit Ägypten. —

(Heft 38:) Eine Projektverordnung über die staatlichen, wirtschaftlichen Unternehmungen. — Vereinigungen zum Schutze der Interessen der Arbeitgeber.

Der Bote für die Verkehrsanstalten. (Wjestnik Putei Ssoobschtschenija). St. Petersburg. (In russischer Sprache.)

1908. Heft 22–38.

(Heft 23 und 26:) Der Bau der Amurbahn im Reichsrat. — (Heft 24:) Die Übersiedelungsbewegung. — (Heft 29:) Die Tätigkeit des Post- und Telegraphenressorts im Jahre 1906. — (Heft 31:) Feststellung des Augenblicks, an dem der Beginn der Wirkung des Transportvertrags bei denjenigen Gütern eintritt, die bis zur Beförderung in ordnungsmäßiger Reihenfolge eingelagert werden. — (Heft 32 und 33:) Maßnahmen zur Verbesserung der Beförderung von Früchten auf den Eisenbahnen. — (Heft 34–36:) Die Betriebsergebnisse der russischen Eisenbahnen im Jahre 1906 nach der Feststellung der Reichskontrolle. — (Heft 38:) Über die Tätigkeit des Kiewer Rayonkomitees in bezug auf die Regelung der Beförderung der Massengüter.

Bulletin des internationalen Eisenbahnkongreß-Verbandes. Brüssel.

Band 22. No. 9. September 1908.

Die britischen Lokomotiven im Jahre 1907. — Radtragende Schienenstoßverbindungen und Schwellenkonservierung. — Ein Beitrag zur Kenntnis der Verbundlokomotive. — Vergleich zwischen Dampflokomotiven und elektrischen Lokomotiven. — Berührungsflächen zwischen Rädern und Schienen. — Über den Reibungskoeffizienten zwischen Schiene und Rad. — Verwendung der Lokomotivasche bei der Erhaltung der Einschnittböschungen. — Die Wohlfahrtseinrichtungen der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft.

No. 10. Oktober 1908.

Bericht über eine Studienreise in den Vereinigten Staaten von Amerika. — Der Widerstand von Eisenbahnzügen. — Eisenbahnschnellverkehr im Jahre 1907 in Großbritannien und Frankreich. — Über Kontrollverriegelungen. — Die Entstehung der Fehler im Innern der Radreifen.

The Commercial and Financial Chronicle. New York.

Band 87. No. 2251. Vom 15. August 1908.

The prodigious loss in Railroad gross earnings for the half-year.

No. 2252. Vom 22. August 1908.

Continued shrinkage in Railroad gross earnings.

No. 2254. Vom 5. September 1908.

The loss in the earnings for the half-year.

No. 2256. Vom 19. September 1908.

Losses in Railroad gross earnings still heavy.

No. 2257. Vom 26. September 1908.

Railroad gross and net earnings for July.

Deutsche Bauzeitung. Berlin.**42. Jahrgang.** No. 72–80. Vom 2. August und 3. Oktober 1908.

(No. 72–74:) Die Stellung der Architekten und Ingenieure in den öffentlichen und privaten Verwaltungen. — (No. 77 und 80:) Die Auswechslung der eisernen Überbauten der Eisenbahubrücke über die Elbe bei Magdeburg.

Deutsche Eisenbahnbeamtenzeitung. Stuttgart.**XI. Jahrgang.** No. 35–41. Vom 27. August bis 8. Oktober 1908.

(No. 35:) Die sächsischen Staatseisenbahnen im Jahre 1907. — (No. 36:) Die Dresdener Zeugmeistereibahn. — (No. 37:) Der Landesverein württembergischer Verkehrsbeamten. — (No. 38:) Ein Eisenbahn-Kuigge. — (No. 39:) Die unentgeltlichen Leistungen der Eisenbahnen für Zwecke der Reichspostverwaltung. — (No. 41:) Der Betriebskoeffizient.

Dinglers polytechnisches Journal. Berlin.**89. Jahrgang.** Band 323. Heft 35. Vom 29. August 1908.

Blockeinrichtungen für zweigleisige Bahnstrecken, welche bei zeitweiliger Sperrung des einen Gleises teilweise als eingleisige Bahnen betrieben werden.

Heft 39. Vom 26. September 1908.

Ein Leistungsversuch an einer fahrbaren Heißdampflokobile von R. Wolff in Buckau-Magdeburg.

The Economic Journal. London.**Band 18.** No. 71. September 1908.

Railway nationalisation in Italy.

The Economist. London.**Band 67.** No. 3303. Vom 5. September 1908.

The high prices of American Railway shares. — The Railway system of Argentina and its extension. — Panama and its canal. — The London omnibus problem.

Eisenbahn und Industrie. Wien.**4. Jahrgang.** No. 17. Vom 6. September 1908.

Zur Geschichte des Berliner Schnellverkehrs. — Die Erhöhung der Betriebssicherheit auf Eisenbahnen. — Schnellbahn Frankfurt a. M.—Wiesbaden. — Bau und Betrieb der schmalspurigen Eisenbahn (Fortsetzung in No. 18).

No. 18. Vom 30. September 1908.

Die elektrische Schnellbahn Rixdorf–Gesundbrunnen. — Kleinpflaster- und Steinschlagstraßen in Verbindung mit Stahlschienen.

No. 19. Vom 6. Oktober 1908.

Das Unglück auf der Berliner Hochbahn und die Eröffnung der Spittelmarktlinie. — Die jüngste Entwicklung des Eisenbahnbaus in Afrika. — Die Eisenbahnen Böhmens im Wettbewerb mit den preußischen und bayerischen Linien.

Das Eisenbahnblatt. (Järnbanblad.) Stockholm.

1908. No. 15–17.

(No. 15:) Kinas järnvägar. — Nytt system för uppvärmning af järnvägs-vagnar. — Järnvägar och bruket af alkohol. — Ångfärjeförbindelsen med Tyskland. — (No. 16:) Sverige. Viktigare upphandlingar inom kungl. järnvägsstyrelsen under första halfåret 1908, med undantag för bränsle och rullande materiel. — (No. 17:) Formosas järnvägar. — Nya D-tåg mellan Berlin och Vlissingen. — Amurbanan inför riksduman.

Das Eisenbahnwesen (Sheljesnodoroshnoje Djelo). St. Petersburg. (In russischer Sprache.)

1908. Heft 17–32. Jahrgang XXVII.

(Heft 17/18:) Die Hebung der Durchlaßfähigkeit der sibirischen Eisenbahn und deren Verlängerung bis Chabarowsk. — (Heft 17/18, 21/22, 27/28:) Der Einfluß „der kritischen Oberfläche“ auf die Festigkeit der Eisenbahnaufschüttungen als eines ganzen Körpers. — (Heft 19:) Über das Mittel und den Apparat des Systems G. L. Tiraspolski zur automatischen Aufzeichnung der Anzahl der auf den Stationen ankommenden, ablaufenden und stillstehenden Güterwagen der verschiedenen Typen. — (Heft 20:) Über die finnländischen Eisenbahnen. — (Heft 21/22:) Automatische Signalisierung an nicht bewachten Übergängen. — (Heft 21/22, 23/24:) Einige Fragen aus dem Gebiet der Eisenbahnpolitik. — (Heft 23/24:) Versuche einer vorläufigen chemischen Reinigung des Wassers auf der Station Utsch-Adsha der mittelasiatischen Eisenbahn bei Verwendung eines Entsäurers „System Jagen“. — (Heft 25:) Über die graphische Kontrolle des Aufenthalts der Wagen und der Zeit für das Zusammenstellen der Güterzüge auf den Zugbildungsstationen. — Der Apparat des Ingenieurs Schtscheglowitow zum Registrieren des Aufenthalts der Wagen auf den Zugbildungsstationen. — (Heft 26:) Über den derzeitigen Stand der Ventilationsfragen auf den Eisenbahnen. — (Heft 27/28, 29, 30/31, 32:) Über eine Methode einer versuchsweisen Untersuchung der Lokomotiven während der Fahrt. — (Heft 30/31:) Platzen eines Wasserrohrkessels in den Werkstätten zu Jekaterinenburg am 30. November 1907. — (Heft 30/31, 32:) Die Sandflächen an der Astrachan-Eisenbahn. Ein Mittel, den Schienenweg vor zeitweiser Sandverwehung zu schützen und endgültig die Sandflächen mit Hilfe von Anpflanzungen zu befestigen.

Elektrische Kraftbetriebe und Bahnen. Berlin-München.

6. Jahrgang. Heft 25. Vom 4. September 1908.

Neuere Verladebrücken mit elektrischem Antrieb.

Heft 27. Vom 24. September 1908.

Einige amerikanische Erz- und Kohlenverladevorrichtungen.

Heft 28. Vom 3. Oktober 1908.

Die Wechselstrombahnmotoren der Maschinenfabrik Örlikon und ihre Wirkungen auf Telephonleitungen. — Schienenstoßwagen der städtischen Straßenbahnen in Wien.

Heft 29. Vom 14. Oktober 1908.

Die Rittnerbahn (Tirol).

Elektrotechnische und polytechnische Rundschau. Potsdam.

25. Jahrgang. Heft 39. Vom 24. September 1908.

Der elektrische Betrieb von Fernschnellbahnen. — Das Recht der Angestellten an ihren Erfindungen.

Engineering. London.

Band 86. No. 2226–2231. Vom 28. August bis 2. Oktober 1908.

(No. 2226:) The Railway situation. — Railway statistics of the United States. — (No. 2227:) Tube-cleaner for locomotive boilers. — Automatic couplings. — (No. 2228:) The Barge canal of the State of New York. — The study of breakages. — (No. 2229:) Railway axle-lathe. — Railway accidents of 1907. — General urban and interurban transportation and railless electric traction. — Causes and prevention of wear in motor-driven vehicles. — (No. 2230:) Electrification of the Melbourne suburban system. — The Natal Government Railroads. — The rating of the motor-car engines. — (No. 2231:) Our Railways.

Engineering News. New York.

Band 60. No. 7 bis 13. Vom 13. August bis 24. September 1908.

(No. 7:) The new cut-off of the Lackawanna Railroad. — (No. 8:) The proposed Boston and Eastern electric Railroad. — Development in Railway track design. — (No. 9:) Maintenance records of pooled equipment, Boston Elevated Railway Company. — A new type of switch-board for the Salt River project. — A curious phase of the street Railway bankruptcy in New York City. — (No. 10:) Steel cars for passenger-train equipment. — Track maintenance at curves. — Unemployed freight cars in diagram. — Some features of the design of steel passenger cars. — (No. 11:) Accidents on New York City Railways. — The forest nursery of the Pennsylvania Railroad near Morrisville. — (No. 12:) Readjustment of curves and tangents in maintenance-of-way work. — (No. 13:) Railway maintenance-of-way organization. — Details of the construction of the Detroit River tunnel.

Le Génie Civil. Paris.

Band 53. No. 18. Vom 29. August 1908.

Le chemin de fer du Chan-Si, Chine.

No. 20. Vom 12. September 1908.

La traction par automotrices pétro-électriques sur les chemins de fer d'Arad—Csanad (Hongrie).

No. 22. Vom 26. September 1908.

Le tunnel de Rotherhithe sous la Tamise à Londres.

No. 23. Vom 3. Oktober 1908.

Le transport des denrées alimentaires par wagons frigorifiques.

Giornale del Genio Civile. Rom.

Jahrgang 46. Mai 1908.

La ferrovia funicolare di Vallvidrera in Barcelona.

Juni 1908.

La nuova legge ferroviaria Bertolini. — Le nuove ferrovie alpine dell'Austria.

Glasers Annalen für Gewerbe und Bauwesen. Berlin.

Band 63. Heft 5. Vom 1. September 1908.

Einrichtung und Betrieb der elektrischen Stadt- und Vorortbahn Blankenese—Ohlsdorf (Schluß in Heft 6).

Heft 6. Vom 15. September 1908.

Lokomotiven mit Hilfsmotoren.

Heft 7. Vom 1. Oktober 1908.

Die Auswechslung der Humboldt-Hafenbrücke der Berliner Stadtbahn (Schluß in Heft 8). — Vorrichtung zum Einsetzen hängender Gasglühkörper in die Laternen der Eisenbahnpersonenwagen.

Heft 8. Vom 15. Oktober 1908.

Elektrische Licht- und Kraftanlagen im Anschluß an das Kraftwerk Altona und der Betriebs- und Werkstättenbahnhof Ohlsdorf.

L'industrie des tramways et chemins de fer. Paris.

2. Jahrgang. No. 8. August 1908.

Contribution à l'étude de l'usure ondulatoire des rails. — Entretien de collecteurs de moteurs de tramways. — Congrès de Milan.

L'ingegneria ferroviaria. Rom.

5. Jahrgang. No. 17. Vom 1. September 1908.

I risultati del concorso per un' automobile postale rurale. — Macchine per saldatura elettrica. — Le nuove prescrizioni tecniche per i materiali da costruzione da impiegarsi nei lavori delle ferrovie dello Stato.

No. 18. Vom 16. September 1908.

La preparazione degli ingegneri ferroviari. — La ferrovia elettrica Civita Castellana—Viterbo. — Il porto di Venezia (Fortsetzung in No. 19).

No. 19. Vom 1. Oktober 1908.

Il programma di gara per i piroscafi delle ferrovie dello Stato.

Journal¹⁾ der Abteilung für Statistik und Kartographie des Ministeriums der Verkehrsanstalten (Shurnal otdjela statistiki i kartographii Ministerstwa putei ssoobschtschenija). 35. Jahrgang. St. Petersburg. (In russischer Sprache.)

1908. Heft II—VIII.

(Heft II u. III:) Einige Erwägungen, die bei der Durchsicht des Etats der Verkehrsanstalten für das Jahr 1908 von Nutzen sein könnten. —

¹⁾ Mit dem Heft No. II hat die Zeitschrift die voraufgeführte Bezeichnung erhalten, während sie früher Monatshefte usw. (Jeshemjessjatschnik usw.) betitelt

Eine Karte der Eisenbahnen und inneren Wasserwege des europäischen Rußlands, auf der die Staats-, Privat- und Zufuhrbahnen besonders kenntlich gemacht sind, mit einer Eckkarte: die asiatischen Bahnen. — (Heft IV:) Bericht über die Frage der Selbstkosten der Beförderung, nebst den Verhandlungen hierüber im Ingenieurrat. — (Heft V und VI:) Tabelle VI: Frachtkosten für die Beförderung von Gütern auf den inneren Wasserwegen im Monat März 1908. — Tabelle VII: Zusammenstellung der Einnahmen der Staatseisenbahnen in den Jahren 1904 bis 1906. — Statistischer Überblick über die inneren Wasserwege Rußlands mit einer graphischen Darstellung der Güterbewegung im Jahre 1905 auf den Eisenbahnen und den inneren Wasserwegen. — (Heft VII und VIII:) Tabelle VI: Beförderung von Naphthaprodukten von Astrachan auf der Wolga in den Monaten April und Mai 1908. — Tabelle VII: die Frachtkosten für die Güterbeförderung auf den inneren Wasserwegen in den Monaten April und Mai 1908. — Allgemeiner Bericht über die englischen Eisenbahnen. — Verwaltung und Betrieb der Handelshäfen. — Eine graphische Darstellung der höchsten Durchlaßmöglichkeit (Leistungsfähigkeit) der russischen Eisenbahnen im Sommerhalbjahr 1907.

La Lumière électrique. Paris.

30. Jahrgang. No. 42. Vom 17. Oktober 1908.

Installation de traction à courant monophasé du Midland Railway.

Mitteilungen des Vereins für die Förderung des Lokal- und Straßenbahnwesens. Wien.

16. Jahrgang. Heft 9. September 1908.

Der Oberbau der elektrischen Untergrundbahn in Budapest. — Elektrisch betriebene selbsttätige Bahnschranke.

Notizblatt der Kaiserl. russischen technischen Gesellschaft (Sapiski imperatorskawa russkawa technitscheskawo obschtschestwa). St. Petersburg. (In russischer Sprache.)

XLII. Jahrgang. 1908. Heft 4–8.

(Heft 4:) Über das Regenerativsystem bei Destillation von Naphtha. — Zur Frage der Struktur des gehärteten Stahls. — (Heft 5:) Die Früchte

wurde. Auch das „Journal usw.“ bringt in jedem Heft zunächst wie früher in sieben Tabellen eine kurze Übersicht über die Veränderungen und Ergänzungen des Eisenbahnwesens (Tab. II); das Ergebnis der Einnahmen und Ausgaben des betreffenden Monats (Tab. III); den Versand im betreffenden Monat an Steinkohlen, Salz, Naphtha und Naphthaprodukten (Tab. IV); den Eingang von Getreide in den Hafenplätzen und an den Übergangspunkten der Landgrenze auch für den betreffenden Monat (Tab. V). Soweit wiederholen sich die tabellarischen Mitteilungen regelmäßig. Die beiden folgenden Tabellen VI und VII beschäftigen sich mit der Aufzeichnung von Wasserfrachtsätzen, von Beginn der Flußschiffahrt, von Gütermengen, die in Flußschiffen oder auf Flößen befördert worden sind, usw.

der Schutzpolitik auf dem Gebiete der Bergbauindustrie. — (Heft 6 u. 7:) Der stenographische Bericht der Besprechung des Vortrags: die Früchte der Schutzpolitik auf dem Gebiete der Bergbauindustrie.

Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens. Wiesbaden.

Band 45. Heft 17. Vom 1. September 1908.

Neue Massentransportanlagen. — Der Wagenbau auf der Ausstellung in Mailand 1906 (Fortsetzung in Heft 18 bis 20). — Die Anstrengung der Dampflokomotiven (Fortsetzung in Heft 18 bis 20).

Heft 18. Vom 15. September 1908.

Blockeinrichtung für nicht ständig besetzte Posten (Schluß in Heft 19). — Über Lokomotivbeschaffungskosten.

Heft 19. Vom 1. Oktober 1908.

Schienenstoß mit Unterfangschiene und Spannlaschen. — Innenbeleuchtung von Güterwagen vor Güterschuppen. — Achswechselvorrichtung für Eisenbahnfahrzeuge, Bauart Press.

Heft 20. Vom 15. Oktober 1908.

Zur Frage der Erhaltung des geordneten Verlaufs der Gleiskrümmungen. — Über die nutzbare Leistung von Güterzuglokomotiven und ihr Verhältnis zur Kolbendruckleistung. — Scheibensignalhalter für Langsamfahr- und Haltsignale. — Die neue Moskauer Ringbahn.

Österreichische Eisenbahnzeitung. Wien.

31. Jahrgang. No. 23 bis 26. Vom 1. September bis 15. Oktober 1908.

(No. 23 und 24:) Der Wasserstraßenkampf. — (No. 23:) Eisenbahntrajekt mit Lokomotivbetrieb. — Die Eisenbahnen Brasiliens. — (No. 25:) Die Eisenbahn durch den Montblanc. — Die österreichischen Bahnen niederer Ordnung. — (No. 26:) Übersichtigkeit und Eisenbahn. — Die freie Lenkachse auf Rillenschienengleisen.

Österreichisch-ungarisches Eisenbahnblatt. Wien.

13. Jahrgang. No. 35 bis 42. Vom 27. August bis 15. Oktober 1908.

(No. 35:) Zum Heizölabschlusse der Staatseisenbahnverwaltung. — Die bosnisch-herzegovinisches Staatsbahnen im Jahre 1907. — Die wirtschaftliche Hebung Südtirols und des Küstenlandes. — Die russischen Eisenbahnen im Jahre 1907. — (No. 36:) Die Vorkehrungen der k. k. Nordbahn für die Herbst- und Winterkampagne. — Die Elektrifizierung der europäischen Bahnen. — Neue Heizversuche auf den Bahnen. — (No. 37:) Eidgenössisches Budget und Budget der Bundesbahnen für 1907. — Österreichisch-ungarischer Zwischenverkehr im Jahre 1907. — Eisenbahnprojekte in Istrien. — Österreichs Elbe- und Moldauverkehr im Jahre 1907. — (No. 39:) Ergebnisse der Staatseisenbahnverwaltung 1907. — Landesgarantierte Lokalbahnen in Galizien. — Zur Elektrisierung der Arlbergbahn. — (No. 40:) Aus dem Budget der Staatsbahnen für 1907. — Der Eisenbahnminister in Böhmen. — (No. 41:) Große Bahnbauten im Osten. — (No. 42:) Die neuen Tarife für den Balkanexport. — Die Arbeitszeit in den Werkstätten der Staatseisenbahnen.

Railroad Age Gazette. New York.**Band 45. No. 12. Vom 21. August 1908.**

Some effects of Railroad improvements. — The field and functions of the American Railway association. — Our impossible train rules. — Need of Railroad cooperation. — Minimum grade and maximum train. — Reasonable rates. — Operating department accounts. — The basis of accounting department records. — Drovers' cars for the Atchison. — Train accidents in July. — Recent narrow gage locomotives for heavy service. — Great Indian Peninsula tourists' train. — Southern Pacific suburban depot at Berkeley. — End bracing for gondola car. — Power requirements of Railroad shop tools. — Manila Railway. — Railroad reorganization in Italy. — Unit costs of Railroad building. — Illinois Central shop kinks. — A simple equated tonnage computer. — Compensated locomotives. — Daily hours of service on German Railroads.

No. 13. Vom 28. August 1908.

Diffusion of ownership and efficiency. — The training of engineers in France. — The betterment of State Railroad commissions. — Rate readjustment in the west. — Unpopularity and the cure for it. — Economical care of material. — Cooling and ventilating the New York subway. — Dredging equipment on the Panama canal. — Automatic block signals on the Brooklyn bridge. — State control of Railroads in England. — The Ralston general service car. — Large tank locomotive, London, Brighton and South Coast Railway. — Compensated locomotives. — The theory of Railroad rates (Fortsetzung in No. 14, 15, 16). — New uses for steel.

No. 14. Vom 4. September 1908.

The ticket agent. — Buffalo, Rochester and Pittsburgh. — Proposed improvements of the Seaboard Airline at Tampa. — Unit costs of Railroad building. — Qualifications and duties of the travelling engineer. — Movable coal chutes on the Louisville and Nashville. — The travelling engineers' convention. — Sloping fireboxes on locomotives. — Pre-cooling plants in the South. — Zone tariff on the Hungarian State Railroads. — Rail failures; mashed and split heads. — The anthracite-tidewater canals. — Oliver 20-yard air dump car. — Texas Railroads' reasons for raising rates. — Discussion of A B C transportation rules.

No. 15. Vom 11. September 1908.

Shop efficiency. — Over-capitalization, over-equipment and the panic. — The labor question on the Railroads. — De Glehn four-cylinder compound Pacific type locomotives for the Paris—Orleans Railway. — The Western Pacific. — Collision at Contich, Belgium. — Anti-friction side bearing. — Home view of Italian State Railway management. — Automobiles at Railroad crossings. — Early locomotive works.

No. 16. Vom 18. September 1908.

The coal carriers' decision. — Locomotive grate area. — The Missouri River jobbers' case. — Baltimore and Ohio station at Wheeling. — Ten-wheel locomotives for the Southern Pacific. — Cable hauling on the new

Manhattan bridge. — The producer gas power plant of the Minneapolis and St. Louis. — Drivers' cars for the Atchison. — Steam motor car for the Rock Island. — System in handling material. — Oxy-acetylene welding and cutting tool. — Railway signal association. — Train accidents in August. — Commodity clause of the Interstate Commerce Law unconstitutional. — The relation of Railroads to the State.

No. 17. Vom 25. September 1908.

Equitable distribution of coal cars. — Proposed Illinois Central electrification at Chicago. — Railroad employees' and investors' association. — Unit costs of Railroad building. — The first interlocking plant in America. — New freight cars for India. — Rock Island—Colorado and Southern yards and terminals at Galveston. — Midland Railway electrification. — The West African Government Railways. — Traffic density on the Railroads of Switzerland. — Tests of friction draft gear for the Erie Railroad. — Telegraph superintendents endorse telephone train despatching. — Some good ideas on discipline. — Progress car efficiency.

No. 18. Vom 2. Oktober 1908.

Physical valuation of Railroads. — Advances in minimum car loads weights. — Publicity for accidents on the Harriman lines. — Pacific locomotives for the Chicago and Alton. — Test of a model of the Quebec bridge. — Chicago terminal transfer track elevation. — Mogul engines for the Iowa Central. — Regulating Railroad traffic. — Jurisdiction of Interstate Commerce Commission over foreign commerce. — Annual reports to Interstate Commerce Commission. — The Railroads of China. — Objections to the depreciation charge. — Enforced Railroad competition. — The Canadian Railway commission. — The beginnings of track-circuit signaling.

No. 19. Vom 9. Oktober 1908.

Railroad revaluation — with an example. — Automatic shops and cab signals. — Automatic „light“ signals in Park Avenue tunnel. — Construction of the St. Paul Pass tunnel. — A novel Railroad eating station. — All-electric interlocking at New Haven. — A Texas view of Railroad regulation in Texas. — Recent types of express locomotives. — Train despatching by telephone. — The legal, economic and accounting principles involved in the judicial determination of Railroad passenger rates.

The Railway Engineer. London.

Band 29. No. 344. September 1908.

Automatic couplings. — Notes on locomotives. — Chevalier's balanced drop-light and draught-excluder. — (u. No. 345:) Roofs. — (No. 344:) Saloon carriages, Shanghai-Nanking Railway. — Egyptian state Railways 1907. — (u. No. 345:) Permanent way. — Combustion processes in English locomotive fire-boxes. — (No. 344:) Natal Government Railways 1907. — Hollow reinforced concrete poles and pipes.

No. 345. Oktober 1908.

Locomotive journals and bearings. — Cape Government Railways 1907.

— Single phase electric traction on Railways. — Northolt road under bridge, Great Central Railway. — The trackles trolley.

The Railway and Engineering Review. Chicago.

Band 48. No. 32—37. Vom 8. August bis 12. September 1908.

(No. 32:) The Kokomo, Marion and Western Traction Co. — Mashed and split rail heads. — Tools and supplies furnished locomotive and train crews. — Shops of the Panama canal. — Indians as track labourers. — (No. 33:) New passenger terminal for the Chicago and Northwestern in Chicago. — De Glehn 4-cylinder compound pacific type locomotive, Paris-Orleans Railway. — New-cut-off line of the Delaware, Lackawanna and Western Railroad. — (No. 34:) Forced lubrication for axle boxes. — From the Chinese capital to Harbin and Moscow via Siberia. — Modernising the South Manchuria Railway. — Decisions of Interstate Commerce Commission. — (No. 35:) Mogul locomotive for the Jowa Central. — Rules of the Atchison, Topeka and St. Fé Railway on the care of lamps. — The road foreman of engines and economy. — Winnipeg union station and terminal. — Locomotive feed water heating in Egypt. — Frog and crossing construction. — Reinforced concrete locomotive coaling station. — Store keeping on the isthmus of Panama. — Some questions about signaling systems. — (No. 37:) Commodities clause of the rate law declared invalid. — Improved track scales, Pittsburg and Lake Erie Railroad. — Snow melting at switches. — Some questions about signaling systems. — Tools and equipment in structural shops. — Electrifying a single track road.

The Railway News. London.

Band 90. No. 2330—2336. Vom 29. August bis 10. Oktober 1908.

(No. 2330 u. 2334:) Railway receipts and expenditure. — (No. 2330 u. 2331:) Viceregal commission on Irish Railways. — (No. 2330:) Cambrian Railways. — (u. No. 2331:) Railway directors and staff. — (No. 2331:) Railway conciliation boards and their work. — (u. No. 2333:) The nationalisation of British Railways. — (No. 2331:) Railway dividends for the first half-years of 1908 und 1907. — (No. 2332:) Railway servants' wages and hours of labour. — Railway conciliation boards and the amalgamated society of Railway servants. — American Railroad methods. — American Railway reports. — (u. No. 2333:) Railways and the British association meeting. (No. 2332:) Railways in India. — Trade union congress at Nottingham. — (No. 2333:) British Railway accidents in 1907. — (u. No. 2334:) Railway combination. — (No. 2333:) Standing court of arbitration. — New Zealand Railways. — Midland Railway notes. — (No. 2334:) Home Railways in the past-half year, the Scottish companies. — Government control over Railways, the Board of Trade. — Railwaymen's hours of labour returns. — The North-Eastern Railway and coal delivery to steamers. — A notable feat in transportation. — Government Railways in Uganda. — British Railway accidents in 1907. — (No. 2335:) Railway working and Railway nationalisation. — Argentine Railway amalgamation. — Wear of rail steel. — National Railways of Mexico. — Modern British expresses. — North British company's Waverley station at Edinburgh. — Concrete retaining

wall. — Messrs. Peckett and Sons' Bristol locomotive works. — Model train information office. — Locomotive footplate. — (No. 2336:) Amalgamated society of Railway servants' annual report. — Long service and promotion on Scottish Railways. — Co-operation and trades unions. — Competing train services.

Railway World. Philadelphia-New York.

Band 52. No. 33–35. Vom 14. bis 28. August 1908.

(No. 33:) The Railroads, freight rates and prosperity. — Compensation and its law. — (No. 34:) Some effects of government regulation upon Railway development. — Claims for loss and damage to freight. — Railway management at home and abroad. — Mechanical aids to accounting. — (No. 35:) The Railroad situation in Texas. — How the road foreman of engines can assist in increasing net earnings.

La Revue de Paris. Paris.

15. Jahrgang. No. 17. Vom 1. September 1908.

Les chemins de fer de l'État en Prusse.

Revue économique internationale. Paris.

5. Jahrgang. Band 3. No. 2. Vom 15.—20. August 1908.

Problèmes des transports: La voie d'eau et la voie de fer. — La politique canadienne de subvention de chemins de fer.

Revue générale des chemins de fer et des tramways. Paris.

31. Jahrgang. 2. Halbjahr. No. 2. August 1908.

Note sur les travaux préparatoires de consolidation exécutés à la station du pont Saint-Michel en vue de permettre le percement du souterrain de la ligne métropolitaine No. 4. — Nouvelles voitures de la Compagnie d'Orléans. — Note sur les locomotives-tenders à six roues accouplées compound à deux cylindres, du chemin de fer d'intérêt local de Luxey à Mont-de-Marsan et des chemins de fer du Born et du Marentsin.

No. 3. September 1908.

Notice sur l'exécution des fondations des bâtiments de la gare du Grau du Roi sur „Pilotis Simplex“. — Note sur la machine „Pacific“ des chemins de fer de l'Ouest. — Note sur l'emploi des machines à calculer pour l'établissement des travaux statistiques et la vérification des pièces comptables.

Rundschau für Technik und Wirtschaft. Wien-Prag-Berlin.

I. Jahrgang. No. 16 und 17. Vom 22. August und 5. September 1908.

Die passive Resistenz im Eisenbahndienst. — Die württembergischen Großschiffahrtspläne.

No. 18. Vom 19. September 1908.

Die niederösterreichisch-steirische Alpenbahn.

Schweizerische Bauzeitung. Zürich.

Band 52. No. 9. Vom 29. August 1908.

Wettbewerb für Fassadenentwürfe zum Empfangsgebäude der S. B.-B. in Lausanne.

No. 13. Vom 26. September 1908.

Vom Lötschbergtunnel.

Schweizerische elektrotechnische Zeitschrift. Zürich.

5. Jahrgang. Heft 36—42. Vom 5. September bis 17. Oktober 1908.

Die elektrischen Einrichtungen der Eisenbahnen für den Nachrichten- und Sicherungsdienst.

Heft 39—42. Vom 26. September bis 17. Oktober 1908.

Über Wechselstrombahnmotoren der Maschinenfabrik Örlikon und ihre Wirkung auf Telephonleitungen.

Heft 41 und 42. Vom 10. und 17. Oktober 1908.

Elektrisch betriebene Bahn Martigny—Châtelard.

Technisches Wochenblatt (Teknisk Ugeblad). Kristiania.

1908. No. 34—41. Vom 21. August bis 9. Oktober 1908.

(No. 35 u. 36:) Den norske Amerikalinje i Forbindelse med Bergensbanen. — (No. 37:) Elektrisk Drift paa norske Baner. — (No. 40:) De foreliggende Lovforslag om Erhvervelse av Vandfald og Kjøp av elektrisk Energi frembragt ved Vandkraft. — (No. 41:) Elektrisk Drift paa norske Baner.

Verkehrstechnische Woche und Eisenbahntechnische Zeitschrift. Berlin.

2. Jahrgang. No. 47—52. Vom 22. August bis 26. September 1908.

(No. 47:) Verwendung 17 m langer Bahnpostwagen im Reichspostgebiet. — Das Bauunglück an der Südbrücke bei Cöln. — Reisewege nach Ostasien durch Rußland und Sibirien. — (No. 51:) Neue Bahnen auf dem Balkan.

3. Jahrgang. No. 1 und 2. Vom 3. und 10. Oktober 1908.

(No. 1:) Über Lokomotiv-Geschwindigkeitsmesser. — (u. No. 2:) Die Untergrundbahnstrecke Leipziger Platz—Spittelmarkt in Berlin.

Zeitschrift¹ des Ministeriums der Verkehrsanstalten (Shurnal ministerstva putei ssoobschtschenija). St. Petersburg. (In russischer Sprache.)

1908. Heft 3—6.

(Heft 3:) Die Eisenbahn-Betriebsverwaltung (namentlich mit Rücksicht auf die Erfordernisse eines Krieges). — Dauerhaftigkeit und Widerstandsfähigkeit des Bahnkörpers. — Untersuchung über die Kiesbettung (Schluß). — Maßnahmen zum Schutz St. Petersburgs und Kronstadts gegen Überschwemmungen. — Das Straßenpflaster in Tiflis. — (Heft 4:) Die Verwendung des rollenden Materials in Belgien. — Bemerkung über den Betrieb der Eisenbahnen. — Einige Betrachtungen über die Verwaltung der Eisenbahnen durch den Staat oder Privatgesellschaften. — Die Entschädigungsverbindlichkeiten der Eisenbahnen für Fristversäumnisse, sofern die Güter mit Personenzügen befördert werden. — Über die Notwendigkeit, die Entschädigungspflicht den Unfallverletzten gegenüber besser festzusetzen. — Die Lokomotiven auf der Ausstellung in Mailand und Nürnberg. — Beschreibung der Kultur von Faschinenmaterial zu Bauzwecken. — (Heft 5:) Über die Bestimmung der zulässigen Druck-

grenzen und des Längenkoeffizienten in Druckstäben mit verschiedenen Querschnitten und in Druckgurten bei offenen Brücken (Schluß). — Einige kritische Bemerkungen zur Abgrenzung der Begriffe: Arbeit und Energie. — Feststellung der Öffnungen von Brücken über große Flüsse. — Die Anfüllung mit Wasser und die Entleerung hölzerner Schleusenkammern. — (Heft 6:) Die Remonte der Lokomotiven auf russischen Eisenbahnen. — Aus den Materialien, die vom XI. internationalen Schiffahrtskongreß veröffentlicht worden sind. — Erforschung der Wasserwege im naphthaführenden Gebiet des Uchta-Flusses.

Zeitschrift des österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereins. Wien.

60. Jahrgang. No. 35. Vom 28. August 1908.

Kraftbedarf für den Betrieb von Vollbahnen.

No. 37. Vom 11. September 1908.

Die Rittnerbahn.

Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure. Berlin.

Band 52. No. 35. Vom 29. August 1908.

Amerikanische Wechselstrombahnen. — Studien über Heißdampflokomotiven, entworfen und ausgeführt von der Berliner Maschinenbau-Aktiengesellschaft vorm. L. Schwartzkopff.

No. 37. Vom 12. September 1908.

Leistungsversuche an einer Lanzschen Heißdampflokomotive mit Ventilsteuerung, Bauart Lentz. — Die Einbruchkatastrophe am Lötschbergtunnel.

No. 40–42. Vom 3. bis 17. Oktober 1908.

Die Stadt- und Vorortbahn Blankenese—Ohlsdorf.

No. 41. Vom 10. Oktober 1908.

Sechssachsige kurvenbewegliche Güterzug-Verbundlokomotive der Hedschasbahn, gebaut von Henschel & Sohn in Cassel.

Zeitschrift für Binnenschifffahrt. Berlin.

16. Jahrgang. Heft 16. Mitte August 1908.

Die Notwendigkeit der Wiederherstellung der Schiffbarkeit der Nogat. — Die Reform der deutschen Statistik des Verkehrs auf den Binnenwasserstraßen.

Heft 17. Anfang September 1908.

Zur Frage der Kanalisierung der Aller. — Die Elbschiffahrts-Berufsgenossenschaft im Jahre 1907. — Deutsche Schiffbau-Ausstellung Berlin 1908. — Badens Großwasserkräfte und die Elektrisierung seiner Eisenbahnen.

Heft 18. Mitte September 1908.

Der Hafen von Worms einst und jetzt. — Das Wasserbaulaboratorium der Großherzoglich technischen Hochschule zu Darmstadt. — Zur Frage der Ausführung des österreichischen Wasserstraßennetzes vom 11. Juni 1901. — Das elektrische Fährschiff Godesberg—Niederdollendorf.

Zeitschrift für das gesamte Turbinenwesen. München und Berlin.**5. Jahrgang. Heft 27. Vom 30. September 1908.**

Das Elektrizitätswerk der Pennsylvania Railroad Company auf Long Island bei New York.

Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport. Bern.**16. Jahrgang. No. 9. September 1908.**

Zahlung der Nachnahme durch den Empfänger trotz des Verlustes des Gutes.

No. 10. Oktober 1908.

Die Neuausgabe des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr.

Zeitschrift für Eisenbahnhygiene. Leipzig-Wien.**4. Jahrgang. Heft 8 und 9. August-September 1908.**

Über die Gefahren nervenkranker Bahbediensteter für den Eisenbahnbetrieb.

Heft 10. Oktober 1908.

Das Rettungswesen auf den russischen Eisenbahnen. — Das Eisenbahnrettungswesen in den Niederlanden.

Zeitschrift für Werkzeugmaschinen und Werkzeuge. Berlin.**13. Jahrgang. Heft 2. Vom 15. Oktober 1908.**

Schienenstoß-Fräsmaschine.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Berlin.**48. Jahrgang. No. 67—82. Vom 26. August bis 17. Oktober 1908.**

(No. 67:) Massengutbeförderung auf Eisenbahnen. — Die Donau-Adria-Bahn. — Mängel im Betriebe der elektrischen Stadtbahnen zu New York und Boston. — (No. 68 und 69:) Der Unterhaltungsaufwand der bayrischen Staatseisenbahnen. — (No. 68:) Der Winterfahrplan 1908/1909 der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen. — Die großen politischen Parteien in den Vereinigten Staaten von Amerika und die Eisenbahnfrage. — (No. 69—71 u. 80:) Aus den Verhandlungen des badischen Landtages. — (No. 69:) Die großen englischen Eisenbahnen im Jahre 1907. — (No. 70 u. 71:) Neue Eisenbahnwerkstätten. — (No. 70:) Die Erhöhung der Gütertarife bei den amerikanischen Bahnen. — (No. 71:) Über die Mittel zur Erhöhung der Ausnutzung der Eisenbahnwagen. — (No. 72:) Eine hygienische Pflicht der Bahnverwaltungen. — Eisenbahnpolitik der Japaner in der Mandschurei. — Sicherheitssignal für hölzerne Gerüstbrücken. — (No. 73:) Die Eisenbahnunfälle in den Vereinigten Staaten von Amerika und das Publikum. — Pfändungen von Gehalt, Pension, Arbeitslohn, Sterbekassengeldern usw. — (u. No. 74:) Die Erschließung des Yellowstone-Nationalparks in den Vereinigten Staaten von Amerika durch Verkehrswege. — (No. 74 u. 75:) Die Vereinsversammlung zu Amsterdam. — (No. 74:) Die Riffelbildung auf der Schienenoberfläche. — (No. 75:) Das Urteil des Berufsrichters gegen die Standard Oil-Gesellschaft. — Neue Güteranlage in Glasgow. — (No. 76 u. 77:) Zur Frage der Abfertigung von

Zugreifen an Bahnsteigen. — (No. 76:) Unterwasser-Schallsignale. — (No. 77 u. 78:) Die Verhandlungen des bayerischen Landtages über den Etat der Staatseisenbahnverwaltung für die Jahre 1908/1909. — (No. 78 u. 79:) Bedürfen die gesetzlichen Bestimmungen über die Transportpflicht der Eisenbahnen einer Änderung? — (No. 78:) Massengutbeförderung auf Eisenbahnen. — (No. 79:) Die Neugestaltung des Personenzugdienstes und die Führung leichter Zugeinheiten auf der Strecke München—Nürnberg. — (No. 80:) Die Cölner Vereinigung und ihre Studienreise nach England und Schottland. — Schweizerische Bundesbahnen und Rücktrittsgesuch des Präsidenten Weissenbach. — (No. 81:) Ein Leitfaden für die Berechnung internationaler Frachten. — Die Entwicklung der Lokomotive. — Deutsche Eisenbahntarife, Teil I. — (No. 82:) Gasolin-Triebwagen in Nordamerika. — Ein neuer Eisenbahnstreit in China. — Beschlüsse des preußischen Staatsbahnwagenverbandes.

Zentralblatt der Bauverwaltung. Berlin.

28. Jahrgang. No. 75. Vom 19. September 1908.

Vom Bau der Weichselbrücke bei Marienwerder.

No. 83. Vom 17. Oktober 1908.

Die Ausführung von Oberbauarbeiten durch die Eisenbahntruppe.

328
NOV 22 1908

ARCHIV FÜR EISENBAHNWESEN.

HERAUSGEGEBEN

IM

KÖNIGLICH PREUSZISCHEN MINISTERIUM DER ÖFFENTLICHEN ARBEITEN.

JAHRGANG 1908 — HEFT 6

NOVEMBER UND DEZEMBER.



BERLIN.

VERLAG VON JULIUS SPRINGER.

1908.

PRINZ VON ST. P.

Das ARCHIV FÜR EISENBAHNWESEN erscheint jährlich in einem Umfange von etwa 60 Bogen und gelangt in 6 Hefen (Anfang Januar, März, Mai, Juli, September, November) zur Ausgabe. Preis für den Jahrgang M. 16,—.

INHALT.

	Seite
Die Vorgeschichte der Canton-Hankow-Eisenbahn. Von W. von Dewall	1813
Einleitung (1318). — Die Übernahme der Bahn und die Abmachungen der drei Provinzen (1318). — Der Streit zwischen Regierung und Volk (1322). — Die Gründung der kaufmännisch verwalteten Eisenbahngesellschaft (1330). — Die Wahl des Direktoriums (1334). — Nach der Wahl des Direktoriums (1340). — Die Wahl des Aufsichtsrats und der Revisoren (1346). — Die technische Leitung (1352). — Erstarken der Opposition (1354). — Die Untersuchung (1359). — Schluß (1368).	
Eisenbahnfachschulen, insbesondere in der Schweiz. Von v. Ritter	1870
Russische Eisenbahnpolitik (1881—1903). Von Matthesius. (Fortsetzung)	1883
II. Abschnitt, 1887—1893. Siebentes Kapitel. Der Ankauf von Privatbahnen durch den Staat. b) Der Ankauf der einzelnen Eisenbahnen (1883).	
Die Personentarifreform in Italien. Von Wolff	1405
Die Betriebsergebnisse der italienischen Staatsbahnen im Jahre 1906/1907	1414
Die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten von Amerika in den Jahren 1904/1906 und 1905/1906	1430
Kleine Mitteilungen: Englische Ermittlungen über Staatsbahnen. — Statistisches von den Eisenbahnen Rußlands. — Die ägyptischen Staatsbahnen im Jahre 1907. — Die orientalischen Eisenbahnen im Jahre 1907. — Die anatolischen Eisenbahnen im Jahre 1907. — Schantung-Eisenbahn im Jahre 1907. — Die Eisenbahnen Canadas in den Jahren 1904/1906 und 1905/1906. — Berechnung des Arbeitsverbrauchs für die elektrische Zugförderung der bayerischen Staatseisenbahnen.	1460
Rechtsprechung und Gesetzgebung:	
Rechtsprechung: Eisenbahnfrachtrecht [Erkenntnis des Reichsgerichts vom 28. Dezbr. 1907]. — Bürgerliches Recht [Erkenntnis des Landgerichts in Cöln vom 30. Juni 1908]. — Soziales Versicherungsrecht [Erkenntnis des Reichsversicherungsamts vom 15. Juni 1907]	1495
Gesetzgebung: Deutsches Reich. — Preußen. — Bayern. — Österreich. — Niederlande. — Dänemark. — Rußland. — Vereinigte Staaten von Amerika	1511
Bücherschau:	
Besprechungen: Heilmann, Ralph. Chicago Traction. A study of the efforts of the public to secure good service. — Kind, Dr. Entwicklung und Ausdehnung der Eisenbahngesellschaften im niederrheinisch-westfälischen Kohlengebiet. — Müller, Ph. Unser Eisenbahnwesen. — Allgemeine Eisenbahnkunde für Studium und Praxis. Vierter Teil. Die Bewirtschaftung und Verwaltung der Eisenbahnen. — Leutke, P. Dr. Das Verfügungsrecht beim Frachtgeschäft mit besonderer Berücksichtigung des Postfrachtgeschäfts. — Jungnickel. Chronik der Königlichen Eisenbahndirektion zu Altona. — Opinions and decisions of the Railroad commission of the State of Wisconsin. — Handbuch der Ingenieurwissenschaften. Fünfter Teil: Der Eisenbahnbau. Erster und dritter Band. — Schönhöfer, Robert, Dr. Statische Untersuchung von Bogen und Wölbtragwerken in Stein, Eisen, Beton oder Eisenbeton. — Kaufmann, Georg, Dr. Tabellen für Eisenbetonkonstruktionen. — Guillery, C. Bau der Eisenbahnwagen und ihre Unterhaltung im Betrieb. — Grimshaw, Robert. La construction d'une locomotive moderne. — Dannenbaum, Adolf. Die Dampfmaschine und ihre Steuerung. — Rinkel, R. Einführung in die Elektrotechnik. — Feldhaus, Franz M. Deutsche Erfinder. — Barker, J. Ellis. Modern Germany. — Deutsch-russischer Verein zur Pflege und Förderung der gegenseitigen Handelsbeziehungen	1585
Übersicht der neuesten Hauptwerke über Eisenbahnwesen und aus verwandten Gebieten. — Zeitschriften	1590

Abziehbilder für Waggon.

Kunstanstalt für feine Abziehbilder Carl Schimpf, Nürnberg.
Seit vielen Jahren Lieferant in- und ausländischer Eisenbahnverwaltungen und Waggonfabriken. (2625)



(2580)

„Dick“-Feilen mit der Marke: **sind die besten der Welt!**
F. D.

Präzisions-Feilen vom größtem bis staubfeinstem Hieb.
Tagesproduktion über 15 000 Stück.

Eisenbahn- und Montage-Werkzeuge. Werkzeug-Bestecke aller Arten.
Kaltsägemaschinen und -Blätter. *Wiederaufhauen stumpfer Feilen und Raspeln.*

Friedr. Dick, Esslingen a. N. (2459)

Gegr. 1778. * 600 Arbeiter. * 60 Medaillen und Diplome. * Preislisten kostenlos.

Alle Pflanzen

zur Anlage von **Hecken** (Weißdorn), **Schutzstreifen**, **Bepflanzung von Böschungen** etc. sehr schön und billig, Preisverzeichnis kostenfrei, empfehlen **J. Heins' Söhne, Halstenbek** (Holstein). (2626)

Berliner Elektrizitäts-Gesellschaft

m. b. H.

Licht- und Kraftanlagen.

Spezialität:

Fahrplantafel-Beleuchtung nach eigenem System.

Berlin NW. 52

Werftstr. 7.

Fernspr. Amt II 3064.

(2583)

VERLAG VON DR. HANS WILHELM BERTHOLD IN WÜRZBURG

DR. H. W. BERTHOLD

RECHENTAFELN

WILHELM BERTHOLD'S RECHENTAFELN SIND BEWÄHRT DURCH DIE VERBREITUNG DERSELBEN IN DEN SCHULEN UND UNIVERSITÄTEN. DIE RECHENTAFELN SIND BEWÄHRT DURCH DIE VERBREITUNG DERSELBEN IN DEN SCHULEN UND UNIVERSITÄTEN.

NEUE AUFLAGE

BEWÄHRT DURCH DIE VERBREITUNG

BEWÄHRT DURCH DIE VERBREITUNG DERSELBEN IN DEN SCHULEN UND UNIVERSITÄTEN. DIE RECHENTAFELN SIND BEWÄHRT DURCH DIE VERBREITUNG DERSELBEN IN DEN SCHULEN UND UNIVERSITÄTEN.

BEWÄHRT DURCH DIE VERBREITUNG DERSELBEN IN DEN SCHULEN UND UNIVERSITÄTEN. DIE RECHENTAFELN SIND BEWÄHRT DURCH DIE VERBREITUNG DERSELBEN IN DEN SCHULEN UND UNIVERSITÄTEN.

1888

Table der Funktionen (sinus und cosinus)

mit den wichtigsten trigonometrischen Formeln und den wichtigsten trigonometrischen Formeln

von H. W. Berthold

WÜRZBURG 1888

Verlag von Dr. Hans Wilhelm Berthold in Würzburg

NEUER AUFLAGE

Geschwindigkeitsmesser

für Geschwindigkeit und Leistungsbestimmung

von Dr. H. W. Berthold, Würzburg

Verbreitung von Geschwindigkeit und Leistungsbestimmung

von Dr. H. W. Berthold

in Würzburg (Verlag von Dr. H. W. Berthold)

Dr. H. W. Berthold, Würzburg

Reinigungsmittel auf der Straße

zur Reinigung der Straßen und Plätze

Dobson's Wasser-Reiniger

zur Reinigung der Straßen und Plätze

zur Reinigung der Straßen und Plätze

zur Reinigung der Straßen und Plätze

zur Reinigung der Straßen und Plätze

H. W. Berthold, Würzburg

WÜRZBURG 1888

Verlag von Dr. Hans Wilhelm Berthold







123456789



