

ARCHIV
FÜR
EISENBAHNWESEN.

HERAUSGEGEBEN

IM

KÖNIGLICH PREUSSISCHEN MINISTERIUM DER ÖFFENTLICHEN ARBEITEN.

NEUNTER JAHRGANG.

1886.



BERLIN.
CARL HEYMANNS VERLAG.

INHALTSVERZEICHNISS.

A. Abhandlungen.

Die englische Eisenbahnpolitik in Ostindien. Von Gustav Cohn	1
Der Personenverkehr auf den preussischen Staatsbahnen. Von Reg.-Rath Todt . .	12
Die Selbstkosten auf den preussischen Staatsbahnen. Von W. von Nördling . .	45
Die Kommunalbesteuerung der Eisenbahnen. Von Geh. Ober-Reg.-Rath Gleim . .	60
Die Thätigkeit der Eisenbahn-Betriebsämter als „Ortspolizeibehörden im Sinne des Unfallversicherungsgesetzes“. Von Reg.-Ass. von Klitzing	73
Statistische Zusammenstellungen über die deutschen, französischen, schwedischen und norwegischen Nebenbahnen	81
Die Eisenbahnen in Japan	90
Das italienische Eisenbahngesetz vom 27. April 1885 und die neuen Betriebsüberlassungsverträge. Von Reg.-Rath Dr. Pieck	141. 364
Die Betheiligung der Wasserstrasse des Rheins am Güterverkehr. Von Eisenb.-Dir. Lehmann	188
Welche Vorschriften gelten für die Kessel der Eisenbahnlokomotiven. Von Reg.-Maschinenmst. Schrey	211. 419
Die unter königl. sächsischer Staatsverwaltung stehenden Staats- und Privateisenbahnen des Königreichs Sachsen im Jahr 1884	222
Die Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und die Wilhelm-Luxemburg-Bahnen . . .	231
Die Gotthardbahn im Jahre 1884	235
Die Eisenbahnen in der Kolonie Neu-Süd-Wales	239
Die Eisenbahnen der Erde	289
Der Eisenbahnbetrieb und die Unfallversicherungsgesetze. Von Eis.-Dir. Wackerzapp	298
Deutschlands Getreideernte in 1884 und die Eisenbahnen. Von C. Thamer . . .	311
Erweiterung und Vervollständigung des preussischen Staatseisenbahnnetzes . . .	332
Die Eisenbahnen im Kaiserreich Russland	353
Staatsbahnen oder Privatbahnen? Von J. F. Schreiber, Zentralinspektor in Wien	457
Beitrag zur Kenntniss der Nebenbahnen Italiens. Von Regierungs- und Baurath Jüttner in Köln	478
Die Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie im Betriebsjahre 1883 .	503
Die Eisenbahnen Siebenbürgens und deren Verkehr. Von Postsekretair W. Kellner in Gera	513

Die Eisenbahnen in Frankreich	519
Die Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen im Jahre 1885. Von C. Thamer	597
Die Eisenbahnen Deutschlands und Englands in den Jahren 1882 bis 1884	637
Die württembergischen Eisenbahnen im Rechnungsjahr 1884/85	650
Die Eisenbahnen im Grossherzogthum Baden im Jahre 1884	658
Die italienischen Eisenbahnen im Jahre 1884	663
Auszug aus der Uebersicht über den ausländischen Handel Russlands im Jahre 1883	672
Die Verhandlungen der französischen Kammer über die neuen Tarife der Paris-Lyon- Mittelmeer-Bahn. Von Reg-Rath Ulrich	725
Die Organisation des belgischen Nebenbahnwesens. Von S. Sonnenschein	748
Die Eisenbahnen in Belgien, ihre Entstehung und die Ergebnisse in den Jahren 1883 und 1884	785
Eisenbahnunfälle in Großbritannien und Irland während der Jahre 1882 bis 1885	793

B. Notizen.

Die weitere Verbreitung des Blocksystems, der durchgehenden Bremsen, der Zentral- weichen- und Signalvorrichtungen auf den Eisenbahnen	246
Afrika. Die Staatseisenbahnen in der englischen Kapkolonie	101. 800
— Die Eisenbahnen in Algier und Tunis am 31. Dezember 1884	554
— Die Eisenbahnen Egyptens	799
Amerika. Die Eisenbahn von La Guaira nach Caracas	100
— Die Eisenbahnen in Argentinien	107
— Die Eisenbahnen in Brasilien	247
— Schiffseisenbahn über die Landenge von Tehuantepec	804
Asien. Eisenbahnen der Insel Java	695
— Transkaspische Eisenbahn	695
— Japanische Eisenbahnen	698
— Eisenbahnen in Britisch-Ostindien	802
Australien. Eisenbahnen in Australien	699
Deutschland. Statistisches von den deutschen Eisenbahnen	101. 248. 548. 699
— Die oldenburgischen Eisenbahnen	104
— Anlage neuer Nebenbahnen im Königreich Sachsen	244
— Erweiterung und Vervollständigung des Eisenbahnnetzes im Königreich Sachsen	417
Frankreich. Einführung einheitlicher Signale bei den Eisenbahnen in Frankreich	415
— Betriebseinnahmen der französischen Hauptbahnen	552. 808
— Die Eisenbahnen in den französischen Kolonien am 31. Dezember 1884	557
Italien. Die Herstellung eines Tunnels unter der Meerenge von Messina	98
— Staatshaushaltsetat des Königreichs Italien	245
— Die Eisenbahnen in Sizilien	247
— Dampfttrambahnen in Italien	420
— Roheinnahmen der italienischen Eisenbahnen	550

Niederlande. Die Eisenbahnen in den Niederlanden	106. 544
— Die Bepflanzung der kulturfähigen Ländereien bei den niederländischen Staatsbahnen	409
— Die Trambahnen in den Niederlanden	547
Oesterreich-Ungarn. Neuregelung der königl. ungarischen Staatseisenbahn- verwaltung	543
Orientalische Eisenbahnen. Der Ankauf der Eisenbahnen von Rustschuk nach Varna	695
Preussen. Nachweisung der am 1. April 1886 auf den preussischen Staats- und vom Staate verwalteten Privateisenbahnen mit Sicherheitskuppelungen ausgerüsteten Eisenbahnwagen	543
Russland. Ueber die Petroleumindustrie im südlichen Russland	95
— Die Einführung des allgemeinen russischen Eisenbahngesetzes vom 12. Juni 1885	98
— Betriebsergebnisse der russischen Eisenbahnen	551. 805
— Der Güterverkehr von St. Petersburg in den Jahren 1884 und 1885	702
Schweiz. Ueber das Eisenbahnwesen in der Schweiz	690
Spanien. Die spanischen Eisenbahnen am 1. Januar 1885	107
— Die Eisenbahnen in Spanien im Jahre 1883.	421

C. Rechtsprechung und Gesetzgebung.

Rechtsprechung.

Aktienrecht. Berechtigt der Besitz eines Dividendenscheins ohne die betreffende Aktie zur Anfechtung der seitens der Gesellschaftsorgane mit Bezug auf die Ge- winvertheilung getroffenen Festsetzungen? Erkenntniss des Reichsgerichts vom 28. November 1885	559
— Nach Verstaatlichung des Betriebes und Auflösung einer Aktiengesellschaft kann ein Recht auf Nachbezug von Dividenden nicht mehr geltend gemacht werden. Erkenntniss des Reichsgerichts vom 30. September 1885	705
Baupolizei. Einstweilige Versagung des Baukonsenses. Endurtheil des Oberverwal- tungsgerichts vom 16. Februar 1885	814
— Baukonsens; Bedingungen und Anfechtung. Endurtheil des Oberverwaltungsgerichts vom 5. Oktober 1885	814
Beamtenverhältnisse. Erhebung des Konflikts bei gerichtlicher Inanspruchnahme eines Beamten auf Schadensersatz wegen Amtshandlungen. Endurtheil des Ober- verwaltungsgerichts vom 3. Juni 1885	815
— Berechtigung der Polizeibeamten zum Betreten fremder Grundstücke bei Verfolgung von Uebertretungen. Konflikt. Endurtheil des Oberverwaltungsgerichts vom 28. November 1885	816
— Disziplinarverfahren. Endurtheile des Oberverwaltungsgerichts vom 8. Sept. 1885 und vom 20. Dezember 1884	816
Enteignungsrecht. Inwieweit ist bei theilweiser Enteignung eines Grundstücks eine Entschädigung für das Restgrundstück begründet? Erkenntniss des Reichs- gerichts vom 17. Juni 1884	254
— Voraussetzungen der Anwendbarkeit des § 9 des Gesetzes vom 11. Juni 1884. Erkenntniss des Reichsgerichts vom 4. September 1885	421

Eisenbahngesetz. Sind die im Eigenthum der Reichspostverwaltung stehenden Eisenbahnpostwagen Güter im Sinne des § 25 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838? Finden auf die Beförderung derselben die Bestimmungen der §§ 38, 67 des Eisenbahnbetriebsreglements sinngemässe Anwendung? Begriff des „unabwendbaren äusseren Zufalls“. Schiedsspruch des Reichsgerichts vom 28. September 1885	110
Frachtrecht. Wann ist der Frachtvertrag erfüllt? Erkenntniss des Reichsgerichts vom 15. Mai 1885	253
Handelsrecht. Die Beendigung der Liquidation einer aufgelösten Aktiengesellschaft und das deshalb erfolgte Erlöschen ihrer Firma kann auf Antrag ihrer Liquidatoren nicht im Handelsregister eingetragen werden. Beschluss des Kammergerichts vom 16. Juni 1884	705
— Einem Eisenbahnbauunternehmer als solchen kommt die Eigenschaft als Kaufmann nicht zu. Erkenntniss des Reichsgerichts vom 26. Oktober 1885	705
Haftpflicht. Verjährung der Schadensersatzforderung auf Grund des Haftpflichtgesetzes. Ausschluss der Wiedereinsetzung. Erkenntniss des Reichsgerichts vom 24. Oktober 1885	251
— „Gesetz“ im Sinne des § 3 Nr. 1 des Reichshaftpflichtgesetzes ist das „Landesgesetz“. Erkenntniss des Reichsgerichts vom 17. Februar 1885	252
— Begriff von „Fahrlässigkeit“ und Beweis der Fahrlässigkeit des Verletzten oder Getödteten. Erkenntniss des Reichsgerichts vom 20. Januar 1885	253
— Die Vorschriften des § 1 des Haftpflichtgesetzes können auch Anwendung finden auf Unfälle, welche bei dem Betriebe von Eisenbahnen in Bergwerken sich ereignet haben. Erkenntniss des Reichsgerichts vom 8. April 1885	253
— Ist die Begründung eines Entschädigungsanspruches gegen den Fabrikunternehmer nach § 2 des Haftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871 durch die Feststellung der Person des schuldigen Beamten bedingt? Erkenntniss des Reichsgerichts vom 23. Februar 1886	562
— Anrechnung der den Hinterbliebenen eines bei dem Betriebe einer Eisenbahn getödteten Beamten zustehenden Wittwen- und Waisenpension auf die ihnen nach dem Haftpflichtgesetz zugesprochene Rente. Erkenntniss des Reichsgerichts vom 19. Januar 1886	567
— Begriff der „Erwerbsunfähigkeit“ im Sinne des § 3 Nr. 2 des Haftpflichtgesetzes. Erkenntniss des Reichsgerichts vom 19. Juni 1885	704
— Inwieweit ist ein beim Ausladen stillstehender Eisenbahnwagen vorgekommener Unfall als im Betrieb erfolgt anzusehen? Erkenntniss des Reichsgerichts vom 23. Juni 1885	704
— Begriff des Betriebes einer Eisenbahn im Sinne des § 1 des Haftpflichtgesetzes. Erkenntniss des Reichsgerichts vom 2. Februar 1884	704
— Höhere Gewalt? Erkenntniss des Reichsgerichts vom 18. September 1885	705
Kreis- und Kommunalabgaben. Heranziehung der Staatsdiener zu den Gemeindelasten. Endurtheil des Oberverwaltungsgerichts vom 30. April 1885	810
— Sitz einer Behörde. Kommunalbesteuerung der Staatsdiener. Endurtheil des Oberverwaltungsgerichts vom 9. April 1885	811
— Besteuerung des Gewinnes aus einem Gewerbebetriebe nach dem Durchschnitt der drei letzten Jahre. Endurtheil des Oberverwaltungsgerichts vom 16. Nov. 1885	811

Kreis- und Kommunalabgaben. Vertragsmässige Befreiung eines Gemeindesteuerpflichtigen von der allgemeinen Steuerpflicht. Endurtheil des Oberverwaltungsgerichts vom 28. Mai 1885	812
Obligationenrecht. Inwieweit haftet Fiskus aus den mit seinen Beamten geschlossenen Dienstverträgen für Beschädigungen, welche dieselben bei Ausübung ihrer dienstlichen Thätigkeit erleiden? Erkenntniss des Reichsgerichts vom 25. Oktober 1884	423
Oeffentliches Recht. Inhalt der Fährgerechtigkeit. Die vertragliche Verpflichtung des Fiskus, innerhalb eines bestimmten Bezirkes eines öffentlichen Flusses eine neue Fähre nicht anzulegen oder nicht zu dulden, schliesst die Berechtigung desselben, in diesem Bezirk die Erbauung einer Brücke zu gestatten, nicht aus. Erkenntniss des Reichsgerichts vom 26. Januar 1886	429
— Ist ein Eisenbahnunternehmer, welcher auf Grund landespolizeilicher Auflage eine Strassenüberführung hergestellt hat, verpflichtet, den durch dieselbe herbeigeführten Mehraufwand an Beleuchtungskosten zu übernehmen? Erkenntniss des Reichsgerichts vom 9. März 1886	563
Strafrecht. Im Sinne der §§ 315 und 316 des Strafgesetzbuches fallen Pferdeisenbahnen nicht unter den Begriff der Eisenbahn. Erkenntniss des Reichsgerichts vom 19. Mai 1885	121
— Eine elektrische Eisenbahn ist eine Eisenbahn im Sinne der §§ 315 und 316 des Str.-G.-B. Erkenntniss des Reichsgerichts vom 17. September 1885	121
— Die Entwendung von Gegenständen, welche, als zur Beförderung bestimmt, sich auf einem Eisenbahnhofe befinden, ist auch dann als schwerer Diebstahl zu beurtheilen, wenn die Entwendung erfolgte, bevor die Gegenstände der Eisenbahnverwaltung übergeben waren. Erkenntniss des Reichsgerichts vom 17. September 1885	121
— Zollamtlicher Waarenverschluss durch zwei Plomben; unbefugte Ersetzung einer davon abhanden gekommenen durch Anbringung einer anderen Plombe. Erkenntniss des Reichsgerichts vom 23. Dezember 1885	561
— Dauer der Verantwortlichkeit des Frachtführers für Unverletzttheit des zollamtlichen Verschlusses. Erkenntniss des Reichsgerichts vom 17. Februar 1885	568
— „Pflichtvernachlässigung“ und „Fahrlässigkeit“ im Sinne der §§ 222 und 316 des Str.-G.-B. Erkenntniss des Reichsgerichts vom 18. Mai 1885	568
— „Besitz von Sprengstoffen“ im Sinne des Gesetzes vom 9. Juni 1884. Erkenntniss des Reichsgerichts vom 26. Februar 1885	568
— Inwieweit ist die Benutzung von Retourbillets durch dritte Personen strafbar? Urtheil des Kammergerichts (ohne Datum.)	706
Strassen- und Wegebau. Erstattung der Kosten der neuen Herstellung einer städtischen Strasse durch die anliegenden Grundeigenthümer. Endurtheil des Oberverwaltungsgerichts vom 2. November 1885	812
— Ist die Verjährung ein Titel des öffentlichen Rechts für die Vertheilung der Wegebauast? Endurtheil des Oberverwaltungsgerichts vom 16. Mai 1885	813
— Inanspruchnahme eines Weges für den öffentlichen Verkehr. Privatweg. Endurtheil des Oberverwaltungsgerichts vom 11. März 1885	813
— Begriff eines öffentlichen Weges. Endurtheil des Oberverwaltungsgerichts vom 25. März 1885	813

Strassen- und Wegebau. Eigenthumsrechte an öffentlichen Wegen. Endurtheil des Oberverwaltungsgerichts vom 19. September 1885	814
Wegerecht. Wem steht die Entscheidung über die Oeffentlichkeit eines Weges im Streite mit der Wegepolizei zu? Erkenntniss des Reichsgerichts vom 21. Okt. 1885.	705
Zwangsvollstreckung. Inwieweit sind die aus dem Uebereinkommen der Vereinsbahnen, betreffend die General-Saldirungsstelle, hervorgehenden Ansprüche der einzelnen Vereinsbahnen der Pfändung unterworfen? Erkenntniss des Reichsgerichts vom 14. Oktober 1885	425
Uebersicht der in den Jahren 1878 bis 1886 in das Eisenbahnverordnungsblatt und in das Archiv für Eisenbahnwesen aufgenommenen Entscheidungen und Rechtsgrundsätze der höheren Gerichte und Verwaltungsbehörden	861
A. Sachverzeichnis	861
B. Gesetzesverzeichnis	877
C. Zusammenstellung der Entscheidungen nach der Zeitfolge	885

Gesetzgebung.

Amerika, Vereinigte Staaten von. Gesetzentwurf betr. die Regelung des Verkehrs. (A Bill to regulate Commerce)	435
— Gesetzentwurf, betr. Beilegung von Streitigkeiten zwischen Eisenbahngesellschaften und ihren Angestellten durch Schiedsspruch. (Labor Arbitration Bill)	575
Königreich Bayern. Königliche Verordnung vom 17. Juli 1886, die Verwaltung und den Betrieb der königl. Verkehrsanstalten betreffend	817
— Entschliessung des Staatsministeriums des königl. Hauses und des Aeusseren vom 18. Juli 1886, betr. die Verwaltung und den Betrieb der königl. Verkehrsanstalten	823
Frankreich. Verordnung des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 29. März 1886, betr. die Einführung durchgehender Bremsen	430
— Gesetzentwurf, betr. Aenderung der Artikel 105 und 108 des Handelsgesetzbuchs. (Code de commerce)	571
— Erlass des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 20. Juli 1886, betr. die Handhabung der staatlichen Aufsicht über die Privatbahnen	838
Grossbritannien. Gesetzentwurf, betr. den Eisenbahn- und Kanalverkehr. (Railway and Canal Traffic Bill)	430
Italien. Königliches Dekret vom 22. Oktober 1885, betr. die Staatsaufsicht über die Eisenbahnen und den mit denselben in Verbindung stehenden Schifffahrtsdienst	122
— Verordnung vom 28. November 1885, betr. die Staatsaufsicht über die Trambahnanlagen	266
— Königl. Verordnung, betr. die Einsetzung einer Kommission zur Feststellung der in Gemässheit des Gesetzes vom 27. April 1885 zu bauenden Eisenbahnen	266
— Königl. Verordnung vom 22. Oktober 1885, betr. die Dienstvorschriften für das königl. Eisenbahn-General-Inspektorat	431
— Königl. Verordnung vom 17. Januar 1886, betr. Vorschriften für den Betrieb der in Gemässheit des Gesetzes vom 27. April 1885 an Unternehmer-Gesellschaften verpachteten Eisenbahnen	431

Italien. Königl. Verordnung vom 17. Januar 1886, betr. die Ausführung von Eisenbahnen, deren Bau in Gemässheit des Gesetzes vom 27. April 1885 den Eisenbahnbetriebsgesellschaften übertragen worden ist	432
— Königl. Verordnung vom 24. Januar 1886, betr. die Errichtung eines Rathes für Eisenbahntarif-Angelegenheiten	267
— Verordnung vom 27. Januar 1886, betr. Ernennung eines Ausschusses für die Untersuchung der Trambahn-Frage und den Entwurf eines bezüglichen Gesetzes	432
— Königl. Verordnung vom 11. Februar 1886, betr. den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Verona nach Caprino	572
— Königl. Verordnung vom 25. März 1886, betr. den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Rivarolo-Canavese nach Castellamonte	572
— Verordnung vom 31. März 1886, betr. das Fernsprechwesen	572
— Königl. Verordnung, betr. den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Basaluzzo nach Frugarolo	573
— Königl. Verordnung vom 21. April 1886, betr. den Bau und Betrieb der Eisenbahn Valdagno—Recoaro	706
— Verordnung vom 23. Juni 1886, betr. die Rechtspflege in Eisenbahnsachen	707
— Königl. Verordnung vom 1. August 1886, betr. den Bau und Betrieb von Nebenbahnen auf der Insel Sardinien	841
— Königl. Verordnung vom 9. August 1886, betr. die Zoll- und Steuer-Verhältnisse der Eisenbahnen	841
Oesterreich-Ungarn. Verordnung des Handelsministers vom 16. November 1885, betr. die Publikationsfrist für Eisenbahngütertarife	121
— Gesetz vom 11. April 1886, betr. die Betriebsübernahme und eventuelle Einlösung der Prag-Duxer und der Dux-Bodenbacher Eisenbahn durch den Staat	569
— Verordnung des Handelsministeriums vom 15. Mai 1886, betreffend die Bemessung der Gültigkeitsdauer und Regelung des Vorgehens bei Ausserkraftsetzung von Frachtbegünstigungen auf Eisenbahnen	570
— Verordnung des Handelsministers vom 15. Juli 1886, betreffend Aenderungen des Betriebsreglements	706
— Kaiserliche Verordnung vom 19. September 1886 betreffend die Unzulässigkeit der Pfändung von Fahrbetriebsmitteln fremder Eisenbahnen	838
Ungarn. Ministerial-Instruktion vom 30. Dezember 1885 in Angelegenheit der Verwaltung der königlich ungarischen Staatseisenbahnen	254
Russland. Verordnung vom 20. September 1885, betreffend die Aufstellung des Voranschlags für das Jahr 1886	122
— Verordnung vom 23. September 1885, betreffend Vermeidung von Ueberschreitung der Voranschläge für die Betriebsausgaben	122
— Verordnung vom 28. September 1885, betreffend die Gebühr für die Uebergabe von im direkten Verkehr beförderten Gütern von einer Bahn zur anderen	122
— Kaiserl. Erlass vom 16. November 1885, betreffend die beim Haupt-(General-)Stab einzurichtende Abtheilung für die Beförderung von Truppen und Militärgut und den besonderen Rath für denselben Gegenstand	433
— Verordnung vom 19. November 1885, betreffend die Vergünstigung für Militärpersonen bei Benutzung der Eisenbahnen	123

Russland. Kaiserl. Erlass vom 22. November 1885, betreffend die Abgabe von Rollmaterial aus dem Bestande der Krone an die Orenburger Eisenbahngesellschaft und die Vergrößerung des Obligationenkapitals der letzteren	268
— Kaiserl. Erlass vom 22. November 1885, betreffend den Anschluss der Eisenbahn Iwangorod-Dombrowo an die ausländischen Bahnen und den Bau einer Zweigbahn nach den Dombrowoer Steinkohlengruben	270
— Verordnung vom 22. November 1885, betreffend das Betreten des Bahndammes durch Vieh	123
— Verordnung vom 30. November 1885, betreffend die Anwendung der Spezialtarife	268
— Verordnung vom 7. Dezember 1885, betreffend das Verhältniss der Offiziere und Militärbeamten zu der Eisenbahn-Gendarmeriepolizei	269
— Verordnung vom 20. Dezember 1885, betreffend Aenderung der Vorschriften bezüglich der von den Eisenbahnverwaltungen zu erstattenden Berichte	269
— Verordnung vom 30. Dezember 1885, betreffend die Einführung eines einheitlichen Frachtbriefformulars bei den russischen Eisenbahnen	269
— Verordnung vom 8. Februar 1886, betreffend Aenderung der Vorschriften bezüglich der von den Eisenbahnverwaltungen an das Ministerium der Verkehrsanstalten zu erstattenden Berichte	434
— Verordnung vom 19. Februar 1886, betreffend die Einführung eines einheitlichen Frachtbriefformulars bei den russischen Eisenbahnen	434
— Kaiserl. Erlass vom 10. März 1886, betreffend den Tarif für die Beförderung von Militärpersonen und Militärgut auf Staatsbahnen	573
— Kaiserl. Erlass vom 2. April 1886, betreffend den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Jaroslaw nach Kostrom	707
— Kaiserl. Erlass vom 7. April 1886, betreffend die technischen Eisenbahnschulen .	573
— Kaiserl. Erlass vom 7. April 1886, betreffend die Erhöhung des Obligationenkapitals der Rjasan-Koslowschen Eisenbahn-Gesellschaft	707
— Verordnung vom 8. April 1886, betreffend Ergänzung der Bestimmungen des allgemeinen russischen Eisenbahngesetzes vom 12. Juni 1885	574
— Verordnung vom 25. April 1886, betreffend das Verzeichniss derjenigen Stationen, zwischen welchen direkter Verkehr stattfindet	575
— Kaiserl. Erlass vom 13. Mai 1886, betreffend die Ausgabe von Staatseisenbahnrente zum Betrage von 100 Millionen Kreditrubel	575
— Verordnung vom 23. Mai 1886, betreffend die Verwendung der Disziplinarstrafgelder	575
— Verordnung vom 20. Mai 1886, betreffend die Abtheilung für Unterrichtswesen im Ministerium der Verkehrsanstalten	708
— Kaiserlicher Erlass vom 12. Juni 1886, betreffend Erhöhung des Obligationenkapitals der Moskau-Rjasaner Eisenbahn-Gesellschaft	708
— Verordnung vom 28. Februar 1886, betr. die Ergänzung und Abänderung der Vorschriften über den Zustand, die Unterhaltung und Bewachung der Eisenbahnen	843
— Verordnungen vom 16. Februar, 30. März und 9. April 1886, betr. Ergänzungsbestimmungen zum allgemeinen russischen Eisenbahngesetz	844

Russland. Verordnung vom 3. März 1886, betr. Ergänzungen und Abänderungen der Vorschriften vom 27. Juni 1883 über den Beförderungsdienst auf den mit Dampf betriebenen, für die öffentliche Benutzung bestimmten Eisenbahnen	845
— Verordnung vom 9. April 1886, betr. die Beförderung von Kranken auf Eisenbahnen	845
— Kaiserl. Erlass vom 5. Mai 1886, betr. Belohnung der Staatsbahndiensteten für Entdeckung von Fälschungen, welche mit Geldstrafen belegt sind	846
— Kaiserl. Erlass vom 9. Juni 1886, betr. den Umbau einer Strecke der transkaukasischen Eisenbahn	846
— Kaiserl. Erlass vom 9. Juni 1886, betr. Erhöhung des Obligationenkapitals der Moskau-Kursker Eisenbahngesellschaft	846
— Kaiserl. Erlass vom 11. Juli 1886, betr. die Genehmigung der Tarife für den direkten Eisenbahnverkehr mit dem Auslande durch die Regierung	847
Sachsen, Königreich. Gesetz, die Aufnahme einer 3prozentigen Rentenanleihe betr., vom 22. April 1886	569
Schweden. Gesetz vom 12. März 1886, betr. die Verantwortlichkeit für im Eisenbahnbetriebe verursachte Schäden	841

D. Bücherschau.

Besprechungen.

Album de statistique graphique de 1884	442
Bröse. G. und Isenbeck W. Handbuch für Staatseisenbahnbeamte. Vierte Auflage	588
Brosius J. und Koch R. Die Schule des Lokomotivführers	273
Cohn G. System der Nationalökonomie	124
Deutsch, E. Franz Riepl, der geistige Gründer der Kaiser Ferdinands Nordbahn .	714
Eger, G. Die Unfall- und Kranken-Versicherungsgesetze	274
Eisenbahnkalender für Oesterreich-Ungarn	131
Engelmann's Kalender für Eisenbahnverwaltungsbeamte für 1886	130
Fenten, W. Anleitung für den Stations- und Expeditionsdienst zur Verauschlagnug der erforderlichen Arbeitskräfte und Materialien	852
Foerster, (Flister) C. Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands . . .	852
Frank, E. Der Betrieb auf den englischen Bahnen	709
Glaser, F. C. Deutscher Haus- und Werkstatts-Kalender für 1886	132
Hadley, Arthur T. Railroad transportation	436
Hafner, Dr. H. Ueber den Begriff der höheren Gewalt im deutschen Transportrecht	584
Hirche, T. Systematische Sammlung der Fachausdrücke des Eisenbahnwesens. Französisch und deutsch. Zweite Auflage	587
Hoch, F. Der Petersburger Seekanal und seine Exploitation	580
— Erster Versuch einer Lösung der Eisenbahntarifffrage in Russland	580
Jahrbuch des Pester Lloyd für 1884	128
Ingenieur, Der	445
Kaizl, Dr. J. Die Verstaatlichung der Eisenbahnen in Oesterreich	128
Kalender für Eisenbahn-Techniker, begründet von Heusinger von Waldegg . . .	851

Luther, G. Die Konstruktion und Einrichtung der Speicher	447
Mertens, O. Das Zufuhrgebiet Rigas für Getreide, Mehl, Grütze	579
Mittheilungen der Normal-Aichungs-Kommission	713
Musseleck, G. Praktisches Lehrbuch des Staatseisenbahn-Büreaudienstes	439
Reeck, G. Eisenbahn-Gütertarif für Berlin	275
von Saárossy-Kapeller, E. Die zehnjährige Thätigkeit der königl. ungarischen Staatseisenbahnen auf dem Gebiete der Volkswirtschaft	128
Sarrazin, O. Verdeutschungswörterbuch	441
Schubert, E. Katechismus für den Weichenstellerdienst	276
Sonnenschein, S. Das Lokalbahnwesen in Oesterreich	272
Stengel von, Dr. Karl. Lehrbuch des deutschen Verwaltungsrechts	577
Susemihl, A. J. Das Eisenbahnbauwesen für Bahnmeister und Bauaufseher	448
Uebersichtskarte der Verwaltungsbezirke der preussischen Staats- eisenbahnen	713
Ulrich, F. Das Eisenbahntarifwesen	271. 848
Weber, von, M. M. Schule des Eisenbahnwesens	130
Winkler, E. Vereinigte Eisenbahnrouen- und Ladeprofilkarte von Mittel-Europa	714
Uebersicht der neuesten Hauptwerke über Eisenbahnwesen und aus verwandten Gebieten	133. 279. 449. 589. 715. 853
Zeitschriften	133. 280. 450. 589. 717. 854



Die englische Eisenbahnpolitik in Ostindien.

Von

Gustav Cohn.

Die englische Eisenbahnpolitik legt ihren charakteristischen Zug ab, sobald sie über die engeren Grenzen des europäischen Reiches hinausgeht. In Irland schon sind die Anfänge des Eisenbahnwesens durch öffentliche Unterstützungen bezeichnet, welche durch die Verschiedenheit von Bevölkerung, Wirtschaftsleben, Wohlstand im Gegensatz zu England erfordert worden sind. In den grossen Kolonialländern vollends tritt der Staat mit seiner unter diesen Verhältnissen unentbehrlichen Kraft ein. In Australien schafft er ein Staatsbahnsystem; in Ostindien ein System garantirter Aktienbahnen, dessen Schattenseiten recht bald zum Uebergange in das Staatsbahnsystem führen.

Eine nähere Untersuchung dieser Erscheinungen, und zwar eine solche, welche sich über die Tagesfragen erhebt (die ihrerseits das Verdienst haben, ein beachtenswerthes Quellenmaterial herbeizuschaffen) hätte die würdige Aufgabe, eine Ergänzung zu liefern zu der Kenntniss der englischen Eisenbahnpolitik in der alten Heimat. Sie wäre dazu berufen, Licht zu werfen auf die Anlässe und Folgen des englischen Privatbahnsystems sowie auf die Aussichten einer Reform desselben.

Auch für diese Dinge liegt ein umfangreicher Stoff in der Blaubuchliteratur des englischen Parlaments aufgespeichert, welcher seiner Bearbeitung noch wartet. Keineswegs der Versuch, diese grosse Arbeit zu unternehmen, sondern nur der Bericht über das neueste umfangreiche Blaubuch veranlasst mich, an dieser Stelle den Gegenstand zu berühren.

Das Archiv für Eisenbahnwesen hat schon mehrere Male hierher zielende statistische Mittheilungen gebracht: über die ostindischen Bahnen nach amtlichen Ausweisen im Jahrg. 1883, 356; Jahrg. 1885, 477 ff.; über die australischen Eisenbahnen im Jahrg. 1885, 207. Namentlich aber ist eine ausführlichere Darstellung von Kupka über „die Eisenbahnen Britisch-Indiens und seine Bodenerzeugnisse“ (1885, 570—584) zu erwähnen.

I.

Ein Hauptanlass der neuesten Zeit, die Entwicklung des ostindischen Eisenbahnnetzes ins Auge zu fassen, ist durch die grosse Hungersnoth der Jahre 1877—78 gegeben worden. Es wurde damals eine königliche Untersuchungskommission niedergesetzt, welche Ostindien bereiste und im Jahre 1880 ihren Bericht erstattete. Gleichzeitig beschäftigte sich ein Untersuchungsausschuss des Unterhauses (1878—1879) mit derselben Frage.

Der Bericht jener königlichen Kommission berechnete, dass es zur Abwehr wiederkehrender Hungersnöthe erforderlich sei, über das gesammte Areal Ostindiens (1 Million engl. Quadratmeilen) ein Netz von 20 000 engl. Meilen Eisenbahnen zu spannen, auf der Annahme fussend, dass es genügend sei, wenn auf jeder Seite der Eisenbahn die Entfernung des Landes von der Bahn nicht grösser als 25 engl. Meilen ist. Von diesen 20 000 Meilen war die Hälfte vorhanden, die andere Hälfte noch zu bauen. Bei 6000 Pfd. Sterl. für die Meile wurden die Anlagekosten für die noch zu bauende Hälfte auf 60 Millionen Pfund berechnet. Auf 25 Jahre vertheilt, würde daraus jährlich ein Erforderniss von $2\frac{1}{2}$ Mill. Pfd. entstehen, nämlich ungefähr soviel, als in den letzten Jahren zum Baue von Eisenbahnen aufgewendet worden war.

Ob nun aber dieses Tempo, bei welchem erst in einem Zeitraum von 25 Jahren die wünschenswerthe Vollendung des Eisenbahnnetzes eintreten würde, ein ausreichendes ist, oder ob nicht vielmehr ein schnelleres Tempo nothwendig, um der Wiederkehr der bekannten Gefahren vorzubeugen, darüber scheinen in den verschiedenen Instanzen die Ansichten auseinanderzugehen. Das uns vorliegende Blaubuch führt uns mit der realistischen Lebendigkeit des englischen Kreuzverhörs mitten in diese Meinungsverschiedenheiten hinein.

Die Regierung von Indien, welche an Ort und Stelle den ersten Anprall der Ansprüche und Missstände aufzufangen hat, war von dem Bericht jener königlichen Kommission so stark durchdrungen, dass sie es für dringlich erklärte, schleunigst 3000 Meilen Eisenbahn zum Schutze gegen wiederkehrende Hungersnöthe zu bauen und ein dementsprechendes Programm entwarf.

Ueber dem Gouvernement von Indien aber steht das dem Parlamente verantwortliche India office, das Ministerium für Indien, welches auf die ungeduldrigen Forderungen des indischen Gouvernements drückt, wie wiederum das Parlament auf das Ministerium drückt.

Der Ausschuss selber, welchen das Unterhaus am 12. Februar 1884 niedersetzte zur Untersuchung der Frage, „inwieweit die beschleunigte Ausdehnung der Eisenbahnverbindungen in Indien nothwendig sei, und durch welche Mittel dieser Zweck am besten erreicht werden könnte, mit

besonderer Beziehung auf den Bericht der Hungersnothkommission und mit gebührender Rücksicht auf die finanzielle Lage von Indien“, ist aus diesem Zusammenhange hervorgegangen und der Nachdruck in dem Auftrage des Ausschusses scheint auf die letzte Zeile: „mit gebührender Rücksicht auf die finanzielle Lage“ zu fallen.“)

Der Plan der indischen Regierung ist dieser. Sie will der freien Privatunternehmung den Bau derjenigen Bahnlinien überlassen, welche geschäftlich am meisten Anziehungskraft besitzen; dagegen will sie — sei es durch den Staat unmittelbar oder mit dessen Unterstützung durch Unternehmersgesellschaften — diejenigen Bahnen bauen, welche keinen entsprechenden Ertrag versprechen, indessen zum Schutze des Landes gegen Hungersnoth unentbehrlich sind. Die letztere Kategorie umfasst 30 Linien mit einer Ausdehnung von 3896 engl. Meilen und einem Kostenaufwande von 28 Mill. Pfd. Sterl. Und diese Summe soll zur Hälfte durch Anleihen der indischen Regierung, die andere Hälfte durch staatliche Zinsgarantie für Aktiengesellschaften aufgebracht werden.

Im Gegensatze dazu verlangt der Staatssekretär für Indien in seinem Reskript an die indische Lokalregierung vom 6. Januar 1881,**) dass nur solche Eisenbahnen gebaut werden dürfen, welche binnen höchstens fünf Jahren vom Tage der Eröffnung eine Rente von 4 pCt. geben können, wobei alle inzwischen aufgelaufenen Zinsen zum Anlagekapital hinzuzuschlagen sind. Ein Grundsatz, von welchem der Unterstaatssekretär im Departement für die öffentlichen Arbeiten in der indischen Lokalregierung dem Parlamentsausschusse erklärt, dass derselbe, wenn von Anfang an befolgt, den Bau aller indischen Eisenbahnen und selbst der jetzt am meisten prosperirenden unterdrückt haben würde.

Der Bericht des Parlamentsausschusses vom 18. Juli (resp. 11. Dezember) 1884, welcher angesichts dieses Zwiespaltes die Angelegenheit vorwärts zu bringen sucht, indem er die Argumente von Links und Rechts vorführt, ist bereits in diesem Archiv (1885, 580—81) kurz wiedergegeben worden.

Die hier im Vordergrund stehende Frage: nämlich die Abwägung der Nothwendigkeit und Nützlichkeit beschleunigten Eisenbahnbaues auf der einen Seite, der Kosten und Schwierigkeiten desselben in den besonderen Verhältnissen von Ostindien auf der andern Seite — hat für uns weniger Interesse. Die grosse prinzipielle Frage aller Eisenbahnökonomie, welche

*) Im Jahre 1883 nahm das Unterhaus auf Antrag von Stanbope die Resolution an: die Ausgaben in Indien sollten vermindert werden. Dieses sei, so meint ein Hauptzeuge vor dem Ausschusse 1884, der wesentliche Anlass zur Niedersetzung dieses Ausschusses. Evid. Strachey qu. 29.

**) Minutes of Evidence 1884 qu. 3537—8.

hier zu Grunde liegt, bedürfte einer viel intensiveren Behandlung als das verfügbare Material gestattet. Die unmittelbar praktische Seite der Sache aber liegt uns zu fern; oder aber sie führt in andere Tagesfragen hinüber, welche ihrerseits im Zusammenhange mit umfangreicheren Materialien erörtert werden müssten, um etwas Befriedigendes zu liefern: so die Frage des indischen Weizenexports oder die andere Frage der Silberentwertung und des indischen Wechselkurses.

Ich will mich vielmehr auf eine der parlamentarischen Untersuchung vom Jahre 1884 nebenherlaufende, für uns wichtigere und lehrreichere Erörterung beschränken, nämlich diejenige, welche das Verhältniss der staatlichen Theilnahme an Erbauung und Betrieb der ostindischen Eisenbahnen betrifft.

2.

Ein hoher Beamter im India Office, welcher sich auch durch sonstige volkswirtschaftliche Schriften bekannt gemacht,*) hat bereits vor einem Jahrzehnt eine Darstellung des ostindischen Eisenbahnsystems gegeben, welche mit freimüthigem Urtheil die Eisenbahnpolitik der ersten zwanzig Jahre behandelt.

Als im Jahre 1853 Lord Dalhousie, damals Generalgouverneur von Ostindien, den ersten Plan für das ostindische Eisenbahnnetz entwarf, musste von vornherein auf die Initiative von Privatunternehmungen verzichtet werden. Die einheimischen Kapitalisten lassen sich auf keine Kapitalanlagen ein, die nicht wenigstens 12 pCt. Rente erwarten lassen. So war es damals, so ist es noch heute, wie zahlreiche Zeugnisse der letzten Untersuchung bestätigen. Und noch heute ist es eine Ausnahme und ein Kuriosum, wenn eine kleine Privatbahn aus den eigenen Mitteln der Eingeborenen zu Stande kommt, wie die Zweiglinie, welche von der East Indian Railway nach einem Wallfahrtsort (Tarakeshwar) führt: ein Unternehmen, bei welchem sich der indische Priester mit einer Zeichnung von fünfzig Aktien voranstellte und seine Gläubigen veranlasste, ihm zu folgen.**)

Die englischen Kapitalisten aber hatten damals soeben zu traurige Erfahrungen an den englischen Eisenbahnprojekten gemacht, um für fernabliegende Länder Unternehmungslust übrig zu haben. Ja, selbst in der Folgezeit und selbst inmitten des neuesten Kapitalüberflusses mit einer Verlegenheit um rentable Anlagen, ist noch kein Unternehmen für ostindische Eisenbahnen zu Stande gekommen, bei welchem nicht dem Vertrauen der Privaten erst eine Stütze gegeben werden musste durch die Bürgschaft der Regierung.

*) William Thomas Thornton, Secretary for Public Works in the India Office: Indian Public Works, London 1875. p. 28 ff.

**) Evid. qu. 3585—92.

Es ist daher ihr eigenes Werk, dessen sich die anglo-indische Regierung rühmen darf, wenn sie sagt: „die Eingebornen mögen unser Recht und unser Grundsteuersystem nicht leiden; aber wenn wir überhaupt etwas an uns haben, das sie gern haben, so sind es unsere Strassen und Eisenbahnen.“*)

Der Weg, welchen die Regierung betrat, war derselbe, welchen unter analogen Verhältnissen die Regierungen des europäischen Festlandes betreten oder betreten mussten: der Weg der staatlichen Zinsgarantie.

Thornton hat dies System aufs schärfste verurtheilt. Die neuesten Zeugnisse liefern ihrerseits bestätigende Beiträge dazu. Der stärkste Vorwurf trifft aber nicht das Garantiesystem im allgemeinen, sondern die besonderen Missbräuche seiner ersten Durchführung.

Dalhousie machte zur ausdrücklichen Bedingung, dass die Garantie der Regierung beschränkt sein sollte auf solche Beträge, welche nach einem sorgfältigen Anschlage sich als unentbehrlich für die Ausführung erweisen möchten. Und zweitens wollte er, dass die Garantie theilweise zurückgezogen werden sollte, falls die Ausführung des Baues nicht innerhalb der vorgeschriebenen Frist ausgeführt sein sollte. Wenn diese beiden Vorsichtsmaassregeln befolgt worden wären, so würden sie das Garantiesystem wenigstens von seinen ärgsten Gebrechen freigehalten haben. Unklugerweise gelangte dieser Theil von Dalhousie's Plan nicht zur Durchführung: die damals dem Generalgouverneur vorgesetzte Behörde, der Verwaltungsrath der Ostindischen Compagnie (welcher dann durch das India office abgelöst worden ist) beseitigte jene Kautelen in Dalhousie's Projekt, und die Garantie, welche man schliesslich annahm, war faktisch eine unbegrenzte. Im Jahre 1875 konnte Thornton davon sagen: „das indische Garantiesystem ist gegenwärtig, Dank den Lords Lawrence und Mayo und dem Herzog von Argyll, so vollständig in Verruf gekommen, dass es fast unbarmherzig erschiene, wenn man eingehender über seine manigfaltigen Montrositäten reden wollte.“

Als Beispiel der Selbstwidersprüche und einseitigen Uebervortheilung der garantirenden Regierung mag hier etwa erwähnt werden, dass in der einen Klausel der Verträge mit den Eisenbahngesellschaften der unentgeltliche Erwerb der Bahn für die Regierung nach Verlauf von 99 Jahren festgesetzt wird, dagegen in der nächsten Klausel die Gesellschaft das Recht erhält, von der Regierung den vollen Kostenpreis zu fordern; oder aber wie die Regierung in der einen Klausel sich verpflichtet, bei einem Kaufbegehren vor Ablauf der 99 Jahre ihrerseits den laufenden Marktpreis einer prosperirenden Eisenbahn zu zahlen, aber zugleich sich bereit erklärt,

*) Evid. qu. 3562.

nach dem Belieben der Gesellschaft eine Eisenbahn, welche nicht mal die Betriebskosten aufbringt, zum vollen Kostenpreise anzukaufen.*)"

Das Blaubuch vom Jahre 1884 enthält aus dem Munde der jetzt leitenden Persönlichkeiten in der indischen Lokalregierung und in dem Londoner indischen Amte theils die einhellige Verurtheilung dieses leichtsinnigen Garantiesystems der ersten Periode, theils die Bedenken gegen jedes Garantiesystem und die Bevorzugung des Staatsbahnsystems, mit welchem inzwischen auf indischem Boden ausgedehnte Erfahrungen gemacht worden sind.

General Strachey, welcher einen grossen Theil seines Lebens in Indien zugebracht und mit öffentlichen Bauten viel zu thun gehabt hat, jetzt Mitglied des indischen Rathes in London, als solcher Präsident der grossen königlichen Untersuchungskommission über die Hungersnoth von 1877/78; — dann ein anderes bedeutendes Mitglied dieser Kommission, die in landwirthschaftlichen Fragen hervorragende Autorität, Sir James Caird; — ein früherer Gouverneur von Indien, Sir George Campbell; — der gegenwärtige Unterstaatssekretär im Londoner indischen Amte, Kynaston Cross; — dazu eine Anzahl grosser Geschäftsleute, welche Handelshäuser in Ostindien und England haben: sie Alle sprechen sich in solchem Sinne aus, die Männer des indischen Amtes mit sichtbarer Bitterkeit gegen die garantirten Bahngesellschaften, die Geschäftsleute weit überwiegend zu Gunsten des Staatsbahnsystems.

Strachey**) will überhaupt keine Garantie, am wenigsten natürlich in der Form, wie man sie früher gegeben hat. Entweder, wenn sich Eisenbahngesellschaften finden, welche aus eigenen Kräften bauen wollen, ohne Garantie — oder wenn dieser Fall nicht da ist, dann Staatsbahnen.

Die alte Art der Zinsgarantie für die Ostindischen Bahnen habe allen Vortheil den Eisenbahngesellschaften, allen Schaden der Volksgesamtheit zugeschoben; man müsse gegen dieses System im Interesse des indischen Volkes protestiren — und ähnliche Aeusserungen mehr***). Der Vorzug, welchen auch gegenwärtig noch manche Anhänger dieses Systems rühmen, dass dadurch die Regierung in die Lage komme, eine schärfere Kontrolle über die Eisenbahnverwaltung zu üben, insbesondere durch die Tarifmaxima, ist ein sehr zweifelhafter. Mit oder ohne Garantie wird dieses Mittel der Kontrolle angewendet; aber in beiden Fällen ohne Erfolg, in Indien wie in Grossbritannien. „Tarifmaxima haben gar keine Wirkung.****)

*) Thornton p. 34.

**) qu. 19 ff.

***) qu. 1096.

****) Maximum rates do not affect anybody: qu. 1191.

Weil nun die Aussichten für reine Privatbahnunternehmungen noch immer geringe sind*), so fällt der Schwerpunkt der Reform in das Staatssystem.

Und hierüber hören wir einmüthige Zeugnisse aus dem Munde der Praktiker, in welchen die alten Sophismen des *free trade* kaum noch zu entdecken sind. Strachey sagt, es sei kein wesentlicher Unterschied in der Art der Verwaltung von Aktiengesellschaften und Staatsunternehmungen; in beiden Fällen handle man durch bezahlte Beamte: gegen die Staatsbahnen in Ostindien lasse sich gar nichts anführen, weder hinsichtlich der Baukosten noch hinsichtlich der Betriebskosten. Das einzige Bedenken liege in der übermässigen Last, welche der Regierung von Indien zugemuthet werde: dieses sei aber zu beseitigen durch Dezentralisation, indem die einzelnen Präsidentschaften die Verwaltung der Eisenbahnen übernehmen.

Sir George Campbell, der einstige ostindische Gouverneur, Mitglied des Untersuchungsausschusses, überbietet Strachey als Fragesteller durch seine unbedingte Befürwortung des Staatssystem. Wenn die Privatunternehmungen in Ostindien, sagt er aus seiner Erfahrung**), irgend ein gewinnbringendes Geschäft erwischen, so suchen sie rücksichtslos möglichst viel Geld herauszupressen, ohne sich um das Wohlergehen des indischen Volkes zu kümmern; aber wenn sie einen Schaden zu machen befürchten, so werfen sie ihn auf die Schultern der Regierung und verlangen — mit Erfolg — Entschädigung aus der Staatskasse. In Zeiten von Krieg und Hungersnoth kommen sie den Anforderungen der Regierung entweder gar nicht entgegen, oder sie lassen sich doch maasslos dafür bezahlen. In ihren Verwaltungskörpern ist mehr Disposition zu Nepotismus und Bestechung als in den Staatsbehörden.

Sir James Caird, welcher Indien als Mitglied der Hungersnoth-Untersuchungskommission bereist hat, spricht sich***) entschieden für Staatsbahnen aus. Im Gegensatz zu Privatbahnen haben sie, meint er, kein anderes Interesse ins Auge zu fassen als das Interesse des Landes; sie können sich die besten Kräfte für Bau und Betrieb verschaffen, und die Verwaltung wäre in die Hand der einzelnen Provinzen zu legen. Die australische Regierung hat dies mit Erfolg gethan, um sich gegen Bestechung und Parteiunterschleife zu schützen: sie hat sich nach England gewandt und die besten Talente für ihren Dienst gewonnen. Es ist kein Grund zu erkennen, warum Indien nicht das Gleiche thun sollte. Wenn der Staat die Eisenbahnen in der eigenen Hand hielte, so gäbe es keinen

*) Chapman Evid. qu. 882—921. Hardie qu. 2823. Trevor qu. 1606.

**) Evid. qu. 233—259.

***) qu. 393 ff.

Konflikt der Interessen zwischen Eisenbahn und öffentlichem Bedürfnisse; man könnte die Tarifffrage lediglich im Sinne des letzteren ordnen; und obenein würde der künftige Gewinn eine wesentliche und wachsende Quelle des Staatseinkommens werden. Bei eigenen Anleihen würde die ostindische Regierung das Kapital wohlfeiler erhalten als irgend eine Aktiengesellschaft; weil sie aber auch dieser letzteren ihre Garantie gewähren müsste, so wäre es besser, lieber gleich selber für Staatsrechnung zu bauen.

Gleich Strachey will Caird, angesichts der ungeheuren Grösse des ostindischen Reiches, eine provinzielle Dezentralisation des Staatsbahnsystems.

Die Empfindungen derjenigen Männer, welche im Loudoner India office seit langen Jahren sitzen, kommen namentlich zum Ausdruck bei dem Verhör, welches der Unterstaatssekretär desselben, Kynaston Cross, mit einem Verwaltungsrathsmitgliede der staatlich garantierten Aktienunternehmung der Great Indian Peninsular Railway vornimmt. Sie meinen, fragt Cross mit bitterer Ironie*), dass bei allen Verträgen der ostindischen Regierung mit den grossen Bankfirmen auch noch eine Klausel die Regierung verpflichten müsste, die Aktien beständig auf dem Parikurse zu erhalten?

Aus den Kreisen der Geschäftsleute aber wird im Gegensatze zu den Privatbahnen den Staatsbahnen ein Loblied gesungen.

Ein grosser Textilfabrikant in Bengalen, Birkmyre**) sagt aus: man ist darüber in Indien allgemein einer Ansicht, dass die Staatsbahnverwaltungen weit zugänglicher sind in Tariffragen als die Privatbahnverwaltungen: beispielshalber geschah es zur Zeit der Hungersnoth in Bengalen während der Jahre 1873/74, dass die Regierung die Verwaltung der East India Railway zur Ermässigung ihrer hohen Frachtsätze erst durch Uebernahme des etwaigen Ausfalles am Reinertrage bewegen konnte, nachher aber der Reinertrag sich so günstig stellte, dass die Bahnverwaltung den ermässigten Satz im eigenen Interesse festhielt.

Was namentlich die Verwaltung der anglo-indischen Privatbahnen schwerfällig und unbeliebt macht, ist der Umstand, dass ihre Verwaltungsräthe in London sitzen. Hierher müssen erst die Gesuche um Tarifsätze gerichtet werden, ehe sie erledigt werden können.***) Daher die Klagen der Geschäftsleute über Gebrechen, welche man sonst gerade den Staatsbahnen im Gegensatze zu den Privatbahnen vorzuwerfen pflegt. Für den Bau der Bahnen rühmt aus diesem Grunde ein Verwaltungsrathsmitglied

*) Evid. qu. 954. 984.

**) Evid. qu. 3461.

***) Evid. qu. 2646. 778.

die Staatsaufsicht: denn der Verwaltungsrath der Privatbahnen sei thatsächlich in den Händen seines Agenten, der an Ort und Stelle ist.)*)

Graham, Inhaber eines Handelshauses, welches in Calcutta, Glasgow, London, Liverpool, Manchester u. s. w. Niederlassungen hat,**) zieht Staatsbahnen den Privatbahnen entschieden vor: denn Aufgabe der Eisenbahnen sei, das Land zu entwickeln, während die Privatbahnen vor Allem Dividende wollen.

Dabei ein grundsätzliches Vertrauen zur indischen Staatsverwaltung: wir haben eine väterliche Regierung in Indien, welche, soweit ich irgend denken kann, unabhängig von der Partei, die in London am Ruder war, immer ihr Bestes für das Land gethan hat.***)

Wie in den parlamentarischen Untersuchungen und vor den königlichen Kommissionen, welche die Eisenbahnpolitik Englands behandeln, regelmässig die Vertreter der Liverpoolscher Handelskammer auftreten als energische Anwälte des Staatsbahngedankens, so auch vor diesem Ausschusse für Indien. Nur dass sie in diesem Falle bereits die Erfahrungen an den indischen Staatsbahnen für sich haben.†)

Es liegt in den Vorzügen des bekannten englischen Untersuchungsverfahrens und die Zusammensetzung des englischen Unterhauses bürgt dafür, dass nicht die andersartige Ansicht unvertreten bleibt.

So finden wir denn auch hier jenen wohlbekannten Typus des geldmachenden Technikers und Spekulanten wieder, welcher uns in den Verhandlungen über die englische Eisenbahnpolitik so oft begegnet und welcher trotz der Bemühungen der volkswirtschaftlichen Aufklärung noch nicht der Normaltypus des modernen Menschen geworden ist. Während die höheren Behörden der indischen Eisenbahngesellschaften die Mitwirkung der Staatskontrolle gebührend anerkennen, ist für diesen Typus jede Staatsaufsicht nichts weiter als Unverstand, Bevormundung, Störung, Kostenvergeudung.

Mr. Glover, ††) Eisenbahnbau-Unternehmer in Indien, welcher in England lebt und von hier aus durch regelmässige Reisen das Geschäft besorgt (er ist bereits 42 mal drüben gewesen), klagt über die Friktionen mit den Ingenieuren der Regierung. Er ist sehr böse auf sie: meist hätten sie keine „praktischen“ Kenntnisse. Wäre diese Vexation der Staatsaufsicht nicht, so könnte man 10–12 pCt. wohlfeiler bauen. Eine andere Firma von Bauunternehmern habe wegen dieser beständigen Reibungen Indien verlassen und das Geschäft aufgegeben.

*) qu. 1589–90.

**) Evid. qu. 2713 ff.

***) Evid. qu. 2691.

†) Coke qu. 1286.

††) Evid. qu. 1828–2126, 2207–40.

3.

Die Wendung zum Staatsbahnsystem in Ostindien datirt von der Zeit, da Lord Lawrence Vizekönig war, das heisst seit etwa dem Jahre 1870, besonders seit dem Jahre 1875.

Unter den 11 000 englischen Meilen, welche um Mitte des Jahres 1884 fertig waren, befanden sich etwa 6000 Meilen Staatsbahnen, davon 1500 Meilen in Privatbetrieb.

Weil aber der Staat mit seinem Staatsbahnsystem zu spät gekommen ist, so ist in Indien etwas Aehnliches eingetreten, wie wir es in Preussen erlebt haben. Die besten Linien haben die Privatunternehmungen vorweg genommen und haben dazu Staatsgarantie obenein erhalten; das, was dem Staate übrig geblieben, sind die Nebenlinien gewesen.*)

Der Bericht des Ausschusses von 1884 an das Unterhaus erkennt die Vorzüge eines Staatsbahnsystems an, indessen nur mit vorsichtigen Folgerungen.

Bei Erwägung der Mittel, heisst es darin,**) durch welche eine schnellere Ausdehnung der Eisenbahnverbindungen bewirkt werden kann, haben wir den Vorzügen der Staatsunternehmung vor den Aktiengesellschaften grosse Aufmerksamkeit geschenkt und sind der Ansicht, dass beide Wege beschritten werden sollen. Denn Staatsunternehmungen sind in Ostindien gemäss der gegenwärtigen Praxis auf die Kräfte des Departements für öffentliche Arbeiten beschränkt, und dieselben zu vermehren, ist nicht wünschenswerth nach den Auseinandersetzungen früherer Untersuchungen. Auch dient der Wettstreit zwischen beiden Systemen zur Förderung der Sparsamkeit in Bau und Betrieb.

Zugleich fasst der Ausschussbericht die Möglichkeit ins Auge, dass in der Zukunft für Indien neue Eisenbahnunternehmungen durch die blosser Initiative der privaten Spekulation, ohne Staatshilfe, zu Stande kommen werden, gestützt auf die Thatsache, dass nach den gesammten Eisenbahnausweisen für das Jahr 1883 der durchschnittliche Reinertrag alles in Ostindien angelegten Eisenbahnkapitals nicht weniger als 5,68 pCt. betragen hat (woneben der Kursverlust als Folge der Silberentwerthung freilich eine Sache für sich ist).

Mir macht unter diesen Umständen der Bericht des Ausschusses einen ähnlichen Eindruck, wie man ihn aus früheren analogen Ausschussberichten empfängt, in welchen die Ergebnisse der parlamentarischen Untersuchungen im Sinne der das Unterhaus beherrschenden Ansichten abgeschwächt werden, derart, dass der aufmerksame und unbefangene Leser der Materialien der Untersuchung einen wesentlich verschiedenen Eindruck empfängt von dem-

*) Evid. qu. 1561.

**) Report p. X.

jenigen, welchen die Lektüre des Ausschussberichts mittheilt. Es ist aber längst beobachtet und namentlich von mir selber in früheren Arbeiten wiederholt geltend gemacht worden, dass die Wahrheit dieser Untersuchungen an der Quelle des Zeugenverhörs und der dazu gehörigen Aktenstücke zu suchen ist, während die Berichte an das Parlament vielmehr unter dem Druck der Majoritätsansicht stehen — öfters allerdings gar mit dem Erfolge, einen ferneren Prozess der Verblässung in dem Parlament selber und seinen gesetzgeberischen Maassregeln oder Unterlassungen durchzumachen.

Der neueste Bearbeiter der Eisenbahnfrage in englischer Zunge, welcher mit der Regsamkeit der Neu-Engländer an Kenntniss der Fachliteratur des Auslandes, zumal Deutschlands, die Alt-Engländer weit übertrifft und ein vortreffliches Verständniss der gesamten Angelegenheit verräth, Arthur T. Hadley (Railroad Transportation, its history and its laws, New-York 1885) motivirt seine von Charles F. Adams (Railroads 1878) abweichende Ansicht über die englische Eisenbahnpolitik dadurch, dass zur Zeit wo Adams schrieb, die Untersuchung von 1881/82 noch nicht die Wirksamkeit des Eisenbahntribunals von 1873 klargelegt hatte, dass zu jener Zeit vielmehr die Ergebnisse der Gesetzgebung von 1872/73 „allgemein überschätzt wurden“ (p. 166). Wohlan, für meine Arbeit war die Untersuchung der Jahre 1881/82 nur die Bestätigung dessen, was ich im Jahre 1873/74 ohne Ueberschätzung der damaligen Gesetzgebung gefunden hatte, und dieses war die Folge einer Behandlung des Gegenstandes, welche über die „allgemeine“ Tagesmeinung zu den Quellen dieses Stoffes zurückging. Das eben ist die Aufgabe wissenschaftlicher Arbeiten, abweichend von der Tagesliteratur, dass sie sich zur rechten Zeit in Gegensatz stellen zu demjenigen, was als „allgemeine“ Ansicht die Dinge des Tages überschätzt oder unterschätzt.

Der Personenverkehr auf den Preussischen Staatsbahnen.

Von

Regierungsrath **Todt** in Köln.

I.

Die Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen hat neuerdings in mehreren Aufsätzen die Reform des Personengeldtarifs, sowie die Einrichtungen des Personenverkehrs überhaupt für den Bereich der preussischen Staatsbahnen eingehender Erörterung unterzogen. Der oder die Verfasser jener Aufsätze gehen von der Thatsache aus, dass die bestehende Einrichtung des Personentarifs durch die zahlreichen Besonderheiten der Tarifierstellung in Form von Retourbillets, von Saison- und kombinirbaren Rundreisebillets, Fakultativ-, Abonnementbillets u. s. w. sehr verwickelt und schwerfällig sei, dass hierdurch erhebliche Ausgaben für die Beschaffung, Verwendung und Kontrolle der zahlreichen Fahrkarten, für die Aufstellung und den Druck der Tarife erforderlich würden, und dass gleichwohl die Wirkung dieser Reizmittel in Bezug auf die Steigerung des Verkehrs und namentlich die Ausnutzung der Fahrmittel eine zweifelhafte wäre. Es wird daher eine Vereinfachung des Apparates als eine dringende Nothwendigkeit bezeichnet; diese Vereinfachung müsse sich aber sowohl auf Verminderung der Klassen wie der Billetsorten beziehen, wenn eine erhebliche Kostenersparniss erzielt und damit die Möglichkeit gewonnen werden solle, gleichzeitig die Tarife zu verbilligen und den Verkehr zu steigern. Es wird zu dem Zweck die Einführung von nur zwei Wagenklassen, einer ungepolsterten und einer gepolsterten, mit der Grundtaxe von 2 und 4 \mathcal{M} für das Kilometer und unter Zuschlag von 0,5 \mathcal{M} für das Kilometer bei Benutzung der Schnellzüge, Aufhebung des Gepäckfreigewichts sowie sämtlicher ermässigten Billets, Einrichtung besonderer Rauchkupees unter Verbot des Rauchens in sämtlichen, nicht besonders gekennzeichneten Kupees vorgeschlagen und von diesen Maassnahmen eine so erhebliche Kostenersparniss bei gleichzeitiger Verkehrssteigerung erhofft, dass eine Verminderung des Ueberschusses aus dem Personenverkehr nicht

zu befürchten sein würde. Eine ziffernmässige Begründung dieser Ansicht ist nicht versucht worden.

Diese Erörterungen gewinnen dadurch ein besonderes Interesse, dass auch der Landeseisenbahnrath in seiner Sitzung vom 2. Juni 1885 sich mit der Frage der Beseitigung der auf den preussischen Staatsbahnen bestehenden Ungleichheiten in den Normal-Transportpreisen beschäftigt hat. Der Verhandlung lag eine im Ministerium der öffentlichen Arbeiten aufgestellte Nachweisung über die bei Einführung der normalen Personenfahrpreise für das gesammte Staatsbahnnetz erwachsenden Mehr- und Mindereinnahmen zu Grunde. Darnach ergaben sich

1 237 871	M	Mehreinnahmen,
2 203 345	„	Mindereinnahmen,
<hr style="width: 50%; margin: 0 auto;"/>		
mithin 965 474	M	schliessliche Mindereinnahmen.

Die Mehreinnahmen würden vorzugsweise bei den Retourbillets II. und III. Klasse und den Schnellzugbillets II. Klasse einzelner Direktionsbezirke, die Mindereinnahmen vorwiegend bei der IV. Klasse entstehen.

Sowohl in der Ausschuss- wie in der Plenarsitzung wurde von einigen Mitgliedern, welche mit der Grossindustrie und deren Anschauungen Föhlung haben, der Wunsch ausgedrückt, die an sich zweckmässige Gleichartigkeit der Tarife im gesammten Staatsbahngebiet durch eine sachgemässe Reform des Tarifs, insbesondere auch in der Richtung zu erzielen, dass durch eine Beschränkung der Zahl der Wagenklassen, sowie der verschiedenen Abtheilungen in denselben, durch Aufhebung des Gepäckfreigewichts u. s. w. der bisherigen Raumverschwendung in den Zügen vorgebeugt und der Verkehr auf diese Weise rentabler gemacht würde. Von anderer Seite wurde freilich die Ansicht ausgesprochen, dass Erhöhungen der Fahrpreise für die I. und II. Klasse im Interesse der Gleichheit sehr wohl angängig seien. In dem schliesslich angenommenen Antrag des Ausschusses wird die Beseitigung der bestehenden Ungleichheiten in den Normalsätzen durch eine Reform des Personentarifs befürwortet, welche die thunlichste Vermeidung von Einnahmeausfällen gestattet.

Der Landeseisenbahnrath wünscht also im Wesentlichen nur eine Beseitigung der Tarifungleichheiten ohne Einnahmeausfälle; weitgehende und durchgreifende Aenderungen der Einrichtungen an sich hat er weder vorgeschlagen, noch etwa eine Untersuchung darüber gewünscht, ob durch Vereinfachungen derselben tarifarische Erleichterungen und die von ihm betonte Gleichmässigkeit erzielt werden könnten. Die Mehrheit des Landeseisenbahnraths hat somit zu der von einigen Mitgliedern angeregten Reform der Einrichtungen der Personenbeförderung eine kühle, wenn nicht ablehnende Haltung eingenommen. Gleichwohl beanspruchen jene Aeusserungen der Minderheit eine besondere Beachtung, weil sie der in indu-

striellen Kreisen verbreiteten Ansicht Ausdruck geben, dass der Personenverkehr in seiner gegenwärtigen Gestaltung nur geringen Gewinn abwerfe, dass die Last der Verzinsung und Tilgung der Eisenbahnkapitalschuld des preussischen Staates wesentlich dem Güterverkehr und seinen Erträgen obliege, und dass, wenn die im Interesse der Erhaltung der Exportfähigkeit grosser und wichtiger Industriezweige für durchaus erforderlich erachteten Ermässigungen der Tarife für Rohprodukte zur Verwirklichung gelangen sollen, dies ohne Benachtheiligung der Staatsfinanzen nur bei einer gleichzeitigen oder vorhergegangenen Steigerung der Ueberschüsse aus dem Personenverkehr geschehen könne. Diese Möglichkeit der Steigerung aber wird in der Verminderung der Zahl der Wagenklassen und der dadurch herbeizuführenden Vereinfachung des Betriebes und besseren Ausnutzung des Wagenparks gesucht.

Da die Herabsetzung der Tarife für Rohprodukte bei der ungünstigen Lage vieler Industriezweige in der That immer dringlicher verlangt wird, so würde dieser Beweisführung eine gewisse Berechtigung nicht abzusprechen sein, vorausgesetzt, dass die Annahme, der Personenverkehr ergebe nur geringe Erträge, welche durch vereinfachte Einrichtungen und damit im Zusammenhang stehende Tarifänderungen gesteigert werden könnten, zutreffend wäre. Es dürfte daher von Interesse sein, durch eine nähere Untersuchung an der Hand des statistischen Materials festzustellen, ob diese Annahmen auf thatsächlichen Grundlagen ruhen oder nur landläufigen Anschauungen entsprechen, welche eines zuverlässigen Nachweises ihrer Richtigkeit entbehren. Eine solche Klarstellung erscheint auch deshalb angezeigt, weil in den Kreisen des Landeseisenbahnrathe augenscheinlich keine Uebereinstimmung darüber vorhanden ist, auf welchem Wege die Vereinheitlichung der Tarife für den Personenverkehr — ob, wie von einer Seite angedeutet wurde, durch theilweise Erhöhungen oder durch Ermässigungen — zu erreichen ist, und weil ferner die in den Aufsätzen der Vereinszeitung enthaltenen Vorschläge durch die lapidare Einfachheit des befürworteten Systems einen um so bestechenderen Eindruck machen, als sie — in Ermangelung jeglicher ziffermässiger Begründung — den Anschein verhältnissmässig leichter Durchführbarkeit erwecken. Wie wenig das letztere der Fall ist, und mit welcher Vorsicht diese Fragen in der Praxis behandelt werden müssen, wenn Schwankungen der Einnahmen des preussischen Eisenbahnetats — gegen 60 pCt. der Einnahmen des gesammten Staatshaushaltsetats — vermieden werden sollen, wie überspannt ferner die Hoffnungen der industriellen Kreise erscheinen, wenn dieselben von einer Reform der Einrichtungen des Personenverkehrs eine schnelle Lösung der Gütertariffragen erwarten — wird aus der nachfolgenden Darstellung zur Genüge hervorgehen.

II.

Auf den preussischen Staatsbahnen bestehen vier Wagenklassen mit den Normalsätzen von 2, 4, 6, 8 \mathcal{M} für das Kilometer in den Personen- und 4,67, 6,67, 9 \mathcal{M} für das Kilometer in den Schnellzügen. Für die II. und III. Klasse, bei der Mehrzahl der Direktionsbezirke auch für die I. Klasse, dagegen nur ausnahmsweise für die IV. Klasse werden ausserdem Rückfahrbillets mit 25 pCt. Ermässigung verausgabt, so dass in der Regel im Ganzen 10 Billetsorten auf der Mehrzahl der Stationen vorhanden sind. Nur auf einigen Nebenbahnen wird lediglich die II. und III. Wagenklasse geführt, so dass sich hier, da auch keine Schnellzüge verkehren, die Zahl der regelmässigen Billetsorten auf 4 vermindert. Zu diesen Billets treten noch die kombinirbaren Rundreisebillets, welche zwar nicht auf den Stationen selbst aufliegen, sondern nur bei bestimmten Aufgabestellen bezogen werden können, welche aber insofern eine vollständig neue regelmässige Billetsorte bilden, als sie nach den in der letzten Generalversammlung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen angenommenen Anträgen das ganze Jahr hindurch zur Ausgabe gelangen. Diese Billets sollen ferner eine Gültigkeitsdauer von mindestens 45 Tagen erhalten, und für Strecken, welche eine geschlossene Rundreise von mindestens 600 km Länge bilden, verausgabt werden, eine Ermässigung von 30 pCt. der Schnellzugs- und Personenzugtaxen geniessen, aber nicht zur unentgeltlichen Mitnahme von 25 kg Gepäck für das Billet berechtigen, während die einfachen und die gewöhnlichen Rückfahrbillets diese Vergünstigung auf den preussischen Bahnen geniessen.

Die festen Saison- und Rundreisebillets gewähren eine Ermässigung von 30—40 pCt. und auf den Strecken der preussischen Bahnen die Begünstigung des Gepäckfreigewichts. Wenn diese letzteren Billets, welche auf keinen allgemeinen Normen beruhen, ausser Berücksichtigung bleiben, so ergeben sich folgende 13 regelmässige Billetsorten und dem entsprechende Tarifeinheitssätze der preussischen Staatsbahnen:

	I.	II.	III.	IV. Klasse	
Schnellzugbillets	. 9	6,67	4,67	—	\mathcal{M} für das Kilometer
Personenzugbillets	. 8	6	4	2	" " " "
Rückfahrbillets (für alle Züge gültig)	6,75	5,00	3,50	—	" für das Kilometer einfache Fahrt
Kombinirbare Rund- reisebillets	. . 6,30	4,67	3,27	—	" " " " " "

Abweichungen von diesen Grundtaxen theils nach oben, theils nach unten hin sind noch vielfach vorhanden, besonders ist der Grundpreis der IV. Klasse bei den westlichen Staatsbahnen zum Theil höher (2,83 \mathcal{M}).

Die mannichfachen Verschiedenheiten, welche für die Gültigkeitsdauer und die Preise der Rückfahrbillets früher bestanden, sind seit dem 1. Januar 1886 im Wesentlichen beseitigt.

Das Gepäckübergewicht wird gleichfalls nach sehr verschiedenen Einheitssätzen berechnet, der normale Grundpreis beträgt 0.⁵⁰ ₰ für je 10 kg und 1 Kilometer und entspricht etwa dem vierfachen Betrage der gewöhnlichen Stückgutfracht.

Die Statistik des Reichs-Eisenbahn-Amtes für das Betriebsjahr 1883/84 Tabelle 22 enthält die näheren Angaben über den Personenverkehr, welche für die folgende Aufstellung benutzt worden sind. Das Netz der preussischen Staatsbahnen, auf welches sich die mitgetheilten Zahlen beziehen, umfasste damals für den Personenverkehr eine Länge von 18 091 km.; nicht inbegriffen sind die inzwischen verstaatlichten Netze der Berlin-Hamburger, Oels-Gnesener, Posen-Kreuzburger, Tilsit-Insterburger und braunschweigischen Eisenbahnen mit zusammen 1233 km Betriebslänge für den Personenverkehr. Mit diesen und den inzwischen eröffneten Linien umfasst das Staatsbahnnetz, soweit der Personenverkehr in Betracht kommt, z. Z. über 21 000 km. —

Für jenes Netz von 18 091 km haben sich nun die in der Anlage A—D zusammengestellten Zahlen ergeben, welche der besseren Uebersicht wegen hier einzeln wiedergegeben werden sollen.

A. Beförderung überhaupt.

Zahl der beförderten Personen	In Pro- zenten d. Gesamt- beför- derung	Zahl der Personen- Kilometer in Millionen	Prozente der ge- samten P.-km	Jede Person hat durch- fahren km	Vorhan- dene Platz- kilometer in Millionen	Aus- nutzung d. Platzkilo- meter in %
I. Klasse 1 421 000	0,96	101	2,31	71,45	907	11,19
II. „ 17 477 000	11,83	753	17,15	43,18	3 490	21,59
III. „ 80 409 000	54,51	1 850	42,12	23,01	8 410	24,84
IV. „ 44 465 000	30,14	1 449	32,99	32,59	4 575	31,67
zus. 143 772 000	97,44	4 154	94,57	28,9	17 384	23,9
Militär 3 770 000	2,56	238	5,43	63,32	—	—
überh. 147 542 000	100	4 392	100	29,78	—	25,3

Es fällt hier sofort die geringe Benützung der ersten Klasse auf: noch nicht ein Prozent der beförderten Personen ist in derselben gefahren. Etwas ausgeglichen wird dies ungünstige Verhältniss durch die längeren Strecken, welche die Reisenden der ersten zurückgelegt haben, so dass auf dieselbe 2.₃₁ pCt. der Personenkilometer entfallen. Auch die zweite

Klasse nimmt mit 11,₈₃ pCt. der beförderten Personen und 17,₁₅ pCt. der Personenkilometer einen bescheidenen Platz ein, wogegen die dritte Klasse sowohl in Bezug auf die Zahl der beförderten Personen wie der gefahrenen Personenkilometer mit 54 pCt. und 42 pCt. obenan steht und die vierte Klasse mit 30,₁₄ pCt. und 32,₉₉ pCt. unmittelbar folgt. Dritte und vierte Klasse zusammen bilden beinahe 85 pCt. der gefahrenen Personen und über 75 pCt. der gefahrenen Personenkilometer. Auffallend erscheint bei der vierten Klasse die durchschnittliche Beförderungstrecke von 32¹/₂ km insofern, als sie diejenige der dritten Klasse um fast 10 km = 41 pCt. übertrifft und um 3¹/₂ km länger ist, wie die durchschnittliche Reiselänge von noch nicht 29 km in sämtlichen Klassen. Die Ursache dieser Erscheinung ist jedenfalls in dem Rückfahrverkehr zu suchen, welcher sehr bedeutend ist, sich naturgemäss nur über kurze Strecken bewegt und überwiegend der dritten Klasse zu Gute kommt, während die vierte Klasse von demselben fast ganz ausgeschlossen ist. —

Der Schwerpunkt des Verkehrs liegt somit in der dritten und vierten Klasse, bei welcher auch die Ausnutzung der Plätze am günstigsten ist (25 pCt. und 31²/₃ pCr., zusammen 25,₄ pCt.), während die erste und zweite Klasse nur 11,₁₉ und 21,₅₉ pCt., zusammen 19,₄ pCt. besetzt haben. — Schon aus diesen Zahlen geht das Bedenkliche der in dem Landeseisenbahnrathe von verschiedenen Seiten geäusserten Ansicht hervor, dass die Fahrpreise der ersten und zweiten Klasse eine Erhöhung ertragen könnten. Vom tarifarischen Standpunkt ist diese Ansicht nicht richtig; eine Erhöhung der Fahrpreise würde die ohnehin geringe Benutzung dieser Klassen noch mehr vermindern, das Verhältniss der Nutzlast zur toten Last noch ungünstiger gestalten und auf die Rentabilität des Personenverkehrs nicht günstig einwirken. —

Als besonders bezeichnendes Merkmal erscheint ferner die geringe Kilometerzahl, welche durchschnittlich auf jede Reise entfällt — noch nicht 29 km. Der Verkehr zwischen den nahe belegenen Orten ist namentlich in den unteren Klassen so überwiegend gegenüber dem Fernverkehr, dass dieser im Gesamtdurchschnitt vollständig zurücktritt. Die Zusammenstellung B erläutert dies in eindringlicher Weise. Darnach entfallen auf den Verkehr in den

Schnellzügen	Personen u. gemischten Zügen	
4 959 000 Personen	138 881 000	} aus-
476 928 000 Personenkilometer	3 677 000 000	
mithin 96, ₁₇ km auf jede Person	26, ₅ km	} schliesslich } Militär.
„ 3, ₅ pCt. der beförderten Personen	96, ₅ pCt.	
„ 10, ₈ „ „ „ „ „ „ „ „ „ „ „ „	Personenkilometer 89, ₂ „	

Jede in den Schnellzügen gereiste Person hat 3—4 Mal längere Strecken zurückgelegt, als jede Person in den langsam fahrenden Zügen. Die Zahl der Reisenden, welche die Schnellzüge benutzt haben, ist aber so gering ($3\frac{1}{2}$ pCt. der sämtlichen Passagiere), dass die von ihnen zurückgelegten Kilometer wenig über den zehnten Theil der Gesamtkilometer betragen, und dass die durchschnittliche Reiselänge in den Personenzügen ($26\frac{1}{2}$ km) durch den Hinzutritt der Schnellzugsreisenden nur um 2,4 km erhöht wird. Das Verhältniss der Nutz- zur toten Last ist dementsprechend bei den Schnellzügen ungleich geringer, als bei den Personenzügen. Nach der Tabelle 18 der Statistik des Reichseisenbahnamts war jede Personenwagenachse besetzt in den

Schnellzügen	Personen- und gemischten Zügen
mit 2,49	5,02

Personen, die Schnellzüge mithin verhältnissmässig nicht halb so stark, wie die Personenzüge. Wenn auch zu berücksichtigen ist, dass eine Achse der in den Schnellzügen laufenden Wagen weniger Plätze enthält, als eine Achse der in den Personenzügen verwendeten, so wird sich dieses Verhältniss wohl schwerlich ungünstiger stellen, als 15 : 20, da im Gesamtdurchschnitt 19₅₉ Plätze auf jede Personenwagenachse des Staatsbahnnetzes entfallen (vgl. Tabelle 15 der St. d. R. E. A.) und in den Schnellzügen auch eine erhebliche Anzahl von Wagen dritter Klasse läuft. Trifft diese Voraussetzung zu, so sind in den Schnellzügen von je 15 Plätzen $2\frac{1}{2} = \frac{1}{6}$, in den Personenzügen von je 20 Plätzen $5 = \frac{1}{4}$ besetzt gewesen. Eine bessere Ausnutzung der Schnellzüge durch vermehrte Benutzung erscheint also im Interesse der Rentabilität des Personenverkehrs dringend erwünscht und Ziel einer richtigen Reformpolitik; durch blosser Erhöhungen der Fahrpreise würde dieses Ziel schwerlich erreicht werden.

Von welcher erheblicher Bedeutung der Rückfahrverkehr ist, zeigt die Nachweisung D. Es sind befördert:

61 666 000 Personen = 41,81 pCt. der beförderten Personen überhaupt,
1 383 000 000 Personenkilometer = 31,6 pCt. der gefahrenen Personenkilometer.

Jede Person hat 22,4 km durchfahren.

Weitaus am bedeutendsten ist der eigentliche Rückfahrбилетverkehr mit

56 Millionen Personen,

1313 „ Personenkilometer,

23,47 km durchschnittlicher Reiselänge; er umfasst

beinahe 38 pCt. der überhaupt beförderten Personen und 30 pCt. der gesamten Personenkilometer. Die Reisen sind naturgemäss kurz; bei der Vertheilung nach Klassen (die Statistik giebt hierüber keinen Aufschluss) werden nach dem Verhältniss, wie es im rechtsrheinischen Direktionsbezirk stattfindet, auf die dritte Klasse über $\frac{2}{3}$, auf die zweite Klasse etwa $\frac{1}{4}$

der Kilometer entfallen. — Der Rundreiseverkehr bewegt sich naturgemäss über grosse Strecken (158 km für die einfache Reise), ist aber der Zahl der Personen nach so ausserordentlich gering (0,07 pCt.), dass auch die Personenkilometer nur wenig über $\frac{1}{3}$ pCt. des Gesamtverkehrs betragen. Die Statistik des laufenden und der folgenden Jahre wird bei der Ausdehnung des Rundreiseverkehrs durch die Einführung der kombinirbaren Billets hier jedenfalls erhebliche Aenderungen zu Wege bringen, namentlich auch die Reiselängen ausdehnen. Der Abonnementbilletverkehr ist nicht unbedeutend, beträgt beinahe 4 pCt. der gefahrenen Personen und 1,23 pCt. der gefahrenen Personenkilometer, bewegt sich über ganz kurze Strecken (9⁶³ km) und kommt überwiegend den unteren Wagenklassen zu Gute. Insgesamt muss der Rückfahrverkehr als sehr bedeutend bezeichnet werden; er umfasst ein volles Drittel der Personenbeförderung und wird etwa die Hälfte des Verkehrs in der zweiten und dritten Wagenklasse betragen.

Die Einnahmen aus der Personenbeförderung (ausschliesslich Militär) haben nach der Zusammenstellung betragen:

In der Klasse	„	In Pro- zenten der Einnahme aus dem Personen- verkehr	für die Person „	für da Per- sonen- kilo- meter „	A u s d e n	
					Schnellzügen	Personen- und ge- mischten Zügen
I.	8 444 000	5,69	5,94	8,31	29 596 000 „	115 171 000 „
II.	42 286 000	28,46	2,42	5,09	= 5,97 „ für die Person	= 0,83 „ für die Person
III.	63 386 000	42,09	0,79	3,43	= 6,21 „ für das Personenkilometer	= 3,12 „ für das Personenkilometer
IV.	30 655 000	20,65	0,69	2,12	= 20,3 pCt. der Ein- nahme aus dem Per- sonenverkehr	= 79,3 pCt. der Ein- nahme aus dem Per- sonenverkehr

Das Verhältniss der oberen zu den unteren Klassen ist hier wesentlich günstiger, als bei den Beförderungsziffern; die erste Klasse hat beinahe 6 mal so viel Einnahme geliefert, als Personen gestellt (5,69 pCt. gegen 0,96 pCt.), die zweite Klasse $2\frac{1}{2}$ mal so viel (28 $\frac{1}{2}$ pCt. gegen 11,3 pCt.), die dritte und vierte Klasse dagegen bleiben mit dem Prozentualverhältniss der Einnahmen erheblich gegen den Prozentantheil an den gestellten Personen zurück (63 pCt. gegen 85 pCt.) Das Verhältniss der Einnahmen in den verschiedenen Klassen weicht von dem Verhältniss der Grundtaxen der einfachen Billets erheblich ab. Letzteres stellt sich wie 1 : 2 : 3 : 4 bei den Personenzügen und wie 1 : $2\frac{1}{3}$: $3\frac{1}{3}$: $4\frac{1}{2}$ bei den

Schnellzügen, während sich die Einnahmen der 4 Klassen für das Personenkilometer verhalten wie 1 : 1.6 : 2.66 : 3.80. — Da die Statistik des Reichseisenbahnamtes leider keinen Aufschluss darüber giebt, wie sich die 476 Millionen Schnellzugspersonenkilometer auf die verschiedenen Klassen vertheilen, so lässt sich in zuverlässiger Weise nicht feststellen, wie hoch im Durchschnitt die Preise für das Personenkilometer der verschiedenen Klassen sein würden, wenn die Berechnung der Billetpreise durchweg nach den normalen Grundtaxen stattgefunden hätte. Im rechtsrheinischen Direktionsbezirk entfallen von den Personenkilometern

der I. Klasse	67.30 pCt.	auf die Schnellzüge,	33.70 pCt.	auf die Personenzüge
„ II. „	47 „ „ „	„	53 „ „ „	„
„ III. „	13.60 „ „ „	„	86.4 „ „ „	„

Überträgt man dieses Verhältniss auf den gesammten Staatsbahnverkehr, so müsste sich die durchschnittliche Einnahme für das Personenkilometer nach den Grundtaxen ohne die durch den Rückfahrverkehr und ohne die durch die nach vorhandenen Abweichungen von denselben bewirkten Ermässigungen stellen

in der I. Klasse	auf 8.50 \mathcal{M}	gegen 8.31 (Ermässigung 0.19 \mathcal{M} = 2.23 pCt.)
„ „ II. „	6.22 „ „	5.62 „ 0.60 „ = 9.6 „
„ „ III. „	4.05 „ „	3.43 „ 0.62 „ = 15.3 „

Die Ermässigungen kommen hiernach in erster Reihe der dritten, demnächst der zweiten und in bescheidenem Umfange der ersten Klasse zu Gute. Die vierte Klasse mit 2.12 \mathcal{M} Einnahme für das Personenkilometer ist dagegen um 0.12 \mathcal{M} = 5.6 pCt. zu hoch gegen die Grundtaxen.

Jene Ermässigungen haben — abgesehen von den in einzelnen Bezirken noch bestehenden Abweichungen der Sätze von den Grundtaxen — ihren Grund in der ausgedehnten Benutzung der Rückfahrbillets. Die Einnahmen aus diesem Verkehr haben 43 697 000 \mathcal{M} = 29.43 pCt. der Einnahmen aus der Personenbeförderung überhaupt betragen. Das Personenkilometer hat 3.83 \mathcal{M} gebracht, die Vertheilung auf die einzelnen Klassen ist in der Statistik des R.E.A. nicht ersichtlich gemacht. Doch wird der grösste Theil der Einnahmen auf die dritte und nur ein kleiner Theil auf die erste Klasse entfallen.

Der Schnellzugsverkehr ist an der Einnahme mit 29 596 000 \mathcal{M} = 20.2 pCt. beteiligt, während in demselben die Personenzahl nur 3 1/2 pCt., die Personenkilometerzahl 10.8 pCt. beträgt. Jede Person in den Schnellzügen hat 5.97 \mathcal{M} , in den Personenzügen nur 0.83 \mathcal{M} eingebracht, das Personenkilometer der Schnellzüge 6.21 \mathcal{M} , das der Personenzüge 3.12 \mathcal{M} .

Nimmt man den ideellen Durchschnitt des Preises des Schnellzugspersonenkilometers mit $\frac{9 + 6.67 + 4.67}{3} = 6.73 \mathcal{M}$ und denjenigen des Per-

sonenzugspersonenkilometers mit $\frac{8+6+4+2}{4} = 5 \text{ ₰}$, so stellt sich der wirklich erzielte Kilometerpreis in den Schnellzügen mit $6,21 \text{ ₰}$ um $0,67 \text{ ₰} = 8,4 \text{ pCt.}$, in den Personenzügen mit $3,12 \text{ ₰}$ um $1,88 \text{ ₰} = 37 \text{ pCt.}$ niedriger, als der ideelle Preis. Der wirkliche Ertrag des Personenkilometers kommt hiernach dem ideellen bei den Schnellzügen ungleich näher, als bei den Personenzügen. Es weist dies darauf hin, dass die Benutzung der höheren Klassen in den Personenzügen eine sehr geringe ist, und dass die Zahl der Klassen in denselben zum Vortheil der Rentabilität und ohne Benachtheiligung des Publikums vermindert werden kann. —

Die vorstehenden Erläuterungen der Nachweisungen A—D lassen sich in folgende Sätze zusammenfassen:

1. Die Hauptfrequenz findet in der dritten und vierten Klasse statt (85 pCt. der gefahrenen Personen, 75 pCt. der gefahrenen Personenkilometer).

2. Die günstigste Ausnutzung der Plätze ist bei denselben Klassen vorhanden (25,4 pCt. gegen 19,4 pCt. der ersten beiden Klassen).

3. Die von jeder Person zurückgelegte Reiselänge (29 km) ist am geringsten in der dritten Klasse (23 km) und bei dem Verkehr mit ermässigten Billets (22,4 km).

4. Die Frequenz der Schnellzüge ist gegenüber derjenigen in den Personenzügen, was die Zahl der beförderten Personen betrifft, sehr gering (31,2 pCt. gegen 96½ pCt.), wird durch die grösseren Reiselängen (96 km gegen 26,5 km) aufge bessert (10,8 pCt. der Personenkilometer gegen 89,2 pCt.), vermag aber den Gesamtdurchschnitt der Reiselängen (29 km) nur wenig zu erhöhen.

5. Die Platzausnutzung bei den Personenzügen ist günstiger, als bei den Schnellzügen (¼ gegen ⅙).

6. Von den Fahrpreismässigungen (Rückfahr-, Abonnementbillets) wird ein umfassender Gebrauch gemacht.

7. Die Durchschnittseinnahme für das Personenkilometer (3,48 ₰) entspricht ungefähr der Einnahme des Personenkilometers der dritten Klasse (3,43 ₰).

8. Das Uebergewicht der dritten und vierten Klasse tritt bei den Einnahmen nicht in dem Maasse hervor, wie bei der Frequenz.

9. Die Begünstigungen durch Fahrpreismässigungen kommen fast ausschliesslich der zweiten und dritten Klasse, namentlich aber der letzteren zu Gute.

10. Auch an den Einnahmen nimmt der Verkehr mit Fahrpreismässigungen in erheblichem Umfange (29,43 pCt.) Theil.

11. Der Schnellzugsverkehr ist an den Einnahmen in einem günstigeren Verhältniss betheiligt, als an der Frequenz.

12. Der Einfluss der Fahrpreismässigungen macht sich bei dem Schnellzugsverkehr in erheblich geringerem Umfange geltend, als bei dem Personenzugsverkehr.

III.

Diese Sätze lassen für eine sachgemässe Reform des Personenverkehrs bereits folgende Zielpunkte erkennen:

1. Steigerung der Platzausnutzung in sämtlichen Klassen, namentlich aber in erster und zweiter Klasse;
2. gesteigerte Benutzung der Schnellzüge und bessere Platzausnutzung in denselben;
3. Beschränkung der Zahl der Wagenklassen in den einzelnen Zuggattungen, mindestens aber in den Personenzügen;
4. möglichste Beschränkung der jetzt bestehenden Abweichungen von den normalen Preisen, da dieselben nicht gleichmässig zur Geltung kommen, sondern vorwiegend den Verkehr einzelner Klassen (der zweiten und dritten) auf kurze Strecken begünstigen und zu dieser Bevorzugung an sich kein Anlass vorliegt.

Dass in der Steigerung der Platzausnutzung der Kernpunkt aller Bestrebungen liegen muss, welche auf eine vermehrte Rentabilität des Personenverkehrs abzielen, ergibt eine nähere Untersuchung über den Gewinn, welchen derselbe abwirft, wenn auch nicht mit Gewissheit, so doch mit einem hohen Maass von Wahrscheinlichkeit. Mit Gewissheit leider nicht, weil sich ein zuverlässiger Nachweis über den Umfang, in welchem Personen- und Güterverkehr an dem Ueberschuss der Staatseisenbahnverwaltung Theil nehmen, nicht geben lässt. Auf dem preussischen Staatseisenbahnnetz von rund 18 000 km, auf welches sich die Statistik des Reichseisenbahn-Amtes für 1883/84 erstreckt, haben die Einnahmen betragen:

aus dem Personen- und Gepäckverkehr (einschl. der Militärbeförderung)	aus dem Güterverkehr	die Verkehrseinnahmen überhaupt
152 900 000 <i>M</i>	433 387 000 <i>M</i>	586 300 000 <i>M</i>
= 26,08 pCt.	= 73,92 pCt.	
der Verkehrseinnahmen.		

(Die Gesamteinnahmen haben sich auf 625 691 000 *M* belaufen; der Mehrbetrag von 39 391 000 *M* entfällt auf die Einnahmen aus Veräusserungen, Vermietungen, Pachtungen, sonstige Nebeneinnahmen.)

Die Betriebsausgaben (ausschliesslich Ausgaben für erhebliche Ergänzungen, Pachtzinsen, Leihgeld, Kosten für Benutzung fremder Bahnanlagen und Betriebsmittel im Gesamtbetrage von 12 558 000 *M*) haben rund

347 000 000 *M* (im Ganzen 359½ Millionen)

betragen, so dass sich ein Ueberschuss der Verkehrseinnahmen über die Verkehrsausgaben von rund

239 300 000 \mathcal{M} (im Ganzen von 266 169 000 \mathcal{M})
ergiebt.

Wie sich dieser Ueberschuss von annähernd 240 Millionen \mathcal{M} auf den Personen- und Güterverkehr vertheilt, lässt sich mit Genauigkeit nicht angeben, weil die Ausgaben für beide Verkehrswege nicht getrennt verrechnet werden können. Da die preussischen Staatsbahnen mit geringen, für das Gesamtergebniss nicht in Betracht kommenden Ausnahmen gleichzeitig dem Personen- und Güterverkehr dienen, so kommen die Ausgaben für Bahnunterhaltung und Erneuerung gleichmässig beiden Verkehrsweigen zu Gute und würde eine Scheidung derselben nur nach einem der Wirklichkeit vielleicht nahekommenen, aber niemals ihr genau entsprechenden festen Maassstab vorgenommen werden können. Die Ausgaben für Unterhaltung und Erneuerung des Oberbaues haben rund 39 000 000 \mathcal{M} = 10,8 pCt., die der sonstigen Bahnanlagen 37 000 000 \mathcal{M} = 10,2 pCt. der Ausgaben betragen. — Ebenso ist die Thätigkeit eines sehr grossen Theiles der Beamten und Arbeiter eben so sehr dem Personen- wie dem Güterverkehr gewidmet, und deren Gehälter und Löhne werden gleichfalls nur nach einem mehr oder minder willkürlichen Maassstab beiden Verkehrsarten zur Last geschrieben werden können. Aus diesen Gründen lassen sich die Ausgaben, welche auf dieselben entfallen, nur muthmaassen, nicht aber ziffermässig genau berechnen, und die häufigen Versuche, welche angestellt sind, um der Wahrheit möglichst nahe zu kommen, haben mehr oder minder von einander abweichende Ergebnisse zu Tage gefördert. So sind in dem Aprilheft der Zeitschrift „Stahl und Eisen“ für die preussischen Staatsbahnen 1883/84 (ausschliesslich der Direktionsbezirke Breslau und Altona) die Kosten eines Personenkilometers mit 3,03 \mathcal{M} , diejenigen eines Nettotonnenkilometers Gut mit 1,99 \mathcal{M} berechnet. Die Richtigkeit dieser Rechnung vorausgesetzt, würden die Ausgaben für das Netz von 18 000 km (einschliesslich der früheren Oberschlesischen, Rechte Oderufer-, Freiburger und Altona-Kieler Bahn) betragen haben:

für die Personenbeförderung		
(einschliesslich Militär)	4 400 Millionen	$\times 3,03 = 133\,000\,000 \mathcal{M}$
für die Güterbeförderung	11 180 Mill. t-km	$\times 1,99 = 214\,000\,000 \mathcal{M}$
		<hr/>
		347 000 000 \mathcal{M} ,

so dass der Personenverkehr einen Ueberschuss von

152 900 000 — 133 000 000 = rund 20 000 000 \mathcal{M} ,

der Güterverkehr von

433 400 000 — 213 000 000 = 220 400 000 \mathcal{M}

ergeben haben würde.

Zu einem nicht sehr abweichenden Ergebnisse gelangt man, wenn man die Gesamtkosten auf die gefahrenen Bruttotonnenkilometer der Personen-, Gepäck-, Post- und Güterwagen vertheilt, nachdem man, wie vorher, die Brutto-Tonnenkilometer des Personenverkehrs nach der bekannten Garcke'schen Formel wegen der durch die doppelt so grosse Schnelligkeit der Personenzüge, die verhältnissmässig stärkere Besetzung derselben mit Personal, die höheren Anschaffungs- und Unterhaltungskosten der Personenwagen hervorgerufenen Kosten um das $2\frac{1}{2}$ fache erhöht hat. Es sind auf den preussischen Staatsbahnen 1883/84 befördert worden:

1. im Personenverkehr;

	a)	4414	Millionen t-km	Taragewicht der Personenwagen
	b)	1400	"	" " " " Gepäck- "
ungefähr	c)	440	"	" " " " Post- "
	d)	329	"	" " " " Nettogewicht der beförderten Personen
	e)	23	"	" " " " des Gepäcks
		<hr/>		
	zusammen	6606	Millionen t-km.	

2. im Güterverkehr:

	a)	14 000	Millionen t-km	Taragewicht der Güterwagen
	b)	11 200	"	" " " " Nettogewicht der beförderten Güter
		<hr/>		
	zusammen	25 200	Millionen t-km.	

Die Bruttobeförderung des Personenverkehrs mit $2\frac{1}{2}$ multipliziert, giebt rund 16 500 Millionen, so dass insgesamt $16\,500 + 25\,200 = 41\,700$ Millionen t-km zu rechnen sind. Die Kosten eines Tonnenkilometers belaufen sich also auf $\frac{347}{41\,700}$ Mill. $\mathcal{M} = 0,832 \mathcal{A}^3$ und die Kosten des Personen-

verkehrs auf $16\,500 \text{ Millionen} \times 0,832 = \text{rund } 137\,250\,000 \mathcal{M}$, diejenigen des Güterverkehrs auf $25\,200 \text{ Millionen} \times 0,832 = 209\,750\,000 \mathcal{M}$, der Ueberschuss des Personenverkehrs auf $152\,900\,000 - 137\frac{1}{4} \text{ Millionen} = 15\,650\,000 \mathcal{M}$, des Güterverkehrs auf $434,3 - 209\frac{3}{4} = 224\,550\,000 \mathcal{M}$; mithin betragen die Kosten

	eines Personenkilometers	$3,12 \mathcal{A}^3$
	eines Tonnenkilometers Gut	$2,00 \text{ "}$
der Ueberschuss	für das Personenkilometer	$0,26 \text{ "}$
	für das Tonnenkilometer Gut	$1,90 \text{ "}$

Dass bei dieser Art der Berechnung die Erhöhung der Tonnenkilometer des Personenverkehrs um das $2\frac{1}{2}$ fache nicht zu hoch gegriffen ist, um einen richtigen Maassstab für die Kostenvertheilung zu erhalten, lässt sich beispielsweise aus den Beschaffungs- und Unterhaltungskosten der Personen- und Güterwagen ersehen. Die Beschaffungskosten eines Personenwagens betragen im Durchschnitt $3500 \mathcal{M}$, eines Güterwagens $1450 \mathcal{M}$

für die Achse (8085 und 2967 \mathcal{M} für den Wagen); die Unterhaltungskosten der Personenwagen (1883/84) 266 \mathcal{M} , der Güterwagen 54 \mathcal{M} für die Achse, oder auf Achskilometer vertheilt bei ersteren 0,706 \mathcal{A} , bei letzteren 0,325 \mathcal{A} für das Achskilometer. Hiernach stellen sich die Kosten des Personenverkehrs, soweit Beschaffung und Unterhaltung der Wagen in Frage kommt, im Verhältniss 2 bis 5mal höher gegen diejenigen des Güterverkehrs.*) Vertheilt man ferner die Wagen-Beschaffungs- und Unter-

*) Dass die Kosten für das Personenkilometer mit 3 \mathcal{A} nicht zu hoch geschätzt sind, ergibt sich auch aus folgenden Berechnungen: Die Gesamt-Bruttobewegung auf den preussischen Staatsbahnen 1883/84 hat betragen:

a) Im Personen-Verkehr:

4 414	Millionen tkm	Taragewicht der Personenwagen
1 382	"	" " Gepäckwagen
500	"	" " Postwagen
3 500	"	" " Lokomotiven
<hr/>		
9 796	Millionen tkm	Taragewicht
dazu 329,5	"	Nettogewicht der beförderten Personen
23,3	"	des " Gepäcks

überhaupt 10 148,8 Millionen tkm bewegte Bruttolast.

b) Im Güter-Verkehr:

14 035	Millionen tkm	Taragewicht der Güterwagen
3 770	"	" " Lokomotiven
<hr/>		
17 805	Millionen tkm	Tara
11 174	"	Nettogewicht der beförderten Güter.

(Das Lokomotiv-Bruttogewicht von insgesamt 7269 Millionen tkm ist nach dem Verhältniss der von den Lokomotiven a) in den Schnell- und Personenzügen (63,3 Millionen) b) in den Güterzügen zurückgelegten Zugkilometer (60,3 Millionen) vertheilt; die Zugkilometer der gemischten Züge (12,2 Millionen) sind mit $\frac{1}{3}$ den Gütern, mit $\frac{1}{3}$ den Personenzügen zugerechnet, weil von den in den gemischten Zügen beförderten Wagenachskilometern (418 Millionen) 322 auf Güter-, 96 Millionen auf Personenwagenachsen entfallen (77 und 23 pCt.). Es ergibt dies ein Verhältniss von 65 (Personenverkehr) : 70 (Güterverkehr), mithin für den Personenverkehr ein Lokomotivgewicht von 3500 Millionen tkm für den Güterverkehr von 3770 Millionen tkm.)

Von dem Gesamtgewicht des Güterverkehrs muss jedoch, um ein richtiges Bild des Verhältnisses zu gewinnen, derjenige Betriebsdienstgut-Verkehr abgezogen werden, welcher ohne Frachtberechnung erfolgt ist und ebenso sehr zum Nutzen des Personen- wie des Güterverkehrs stattgefunden hat. Dieser Verkehr umfasst bei 430 Millionen tkm Nettobeförderung, eine Bruttoleistung von 900-1000 Millionen tkm. Dann stellt sich die Bruttobeförderung:

im Personenverkehr auf	10 148,8	Millionen tkm
" Güterverkehr auf	28 000	"
	<hr/>	
zusammen	38 148,8	Millionen tkm

Die Kosten des Bruttotkm werden mithin bei

347 Millionen Betriebskosten betragen	0,309 \mathcal{A}
die Kosten des Personenverkehrs	93 000 000 \mathcal{M}
" " " Güterverkehrs	254 000 000 "

haltungskosten nach dem Prozentverhältniss der stattgehabten Ausnutzung, welche im Personenverkehr 23,13 pCt. (4,53 Personen auf die Achse), im Güterverkehr 48,87 pCt. (2,37 t auf die Achse) betragen hat, so ergeben sich an Beschaffungskosten

- a) für den benutzten Platz der Personenwagen etwa . . : 770 *M*
 b) für das benutzte Tonnenkilometer Tragfähigkeit der Güterwagen etwa 600 „

und an Unterhaltungskosten:

zu a	58 <i>M</i>
zu b	22 „

Das Kostenverhältniss ist also auch hier für den Personenverkehr ungünstig.

Man wird der Wahrheit wohl ziemlich nahe kommen, wenn man die die Kosten eines Tonnenkilometers beförderten Gutes auf etwa 2 \mathcal{A} , die des Personenkilometers auf 3 \mathcal{A} , mithin

die Kosten des Personenverkehrs auf etwa . . .	132 Mill. <i>M</i>
den Ueberschuss „ „ „ „ . . .	21 „ „
die Kosten des Güterverkehrs „ „ . . .	215 „ „
den Ueberschuss „ „ „ „ . . .	218 „ „

schätzt. Diese Annahme würde allerdings das in dem Landeseisenbahn-rath von industrieller Seite gefällte Urtheil über die geringe Rentabilität des Personenverkehrs bestätigen, da dann fast $\frac{11}{12}$ des Betriebsüber-

des Personenkilometers	2,1 \mathcal{A}
„ tkm Gut	2,3 „

Nun ist bei dieser Berechnung das Bewegungsmoment, welches für die Abnutzung des gesammten Oberbau-, Lokomotiv- und Wagenmaterials von der grössten Bedeutung ist, ebensowenig berücksichtigt worden, wie die verhältnissmässig viel stärkeren Anforderungen des Personenverkehrs an Beaufsichtigung der Bahn, Bedienung der Züge, Vorhaltung von Räumen. Schon der Umstand aber, dass für den Personenverkehr eine nur wenig geringere Bewegung an Lokomotivlast erforderlich gewesen ist, als für den Güterverkehr, während die Nettobeförderung bei diesem fast 11 Milliarden tkm, bei dem Personenverkehr nur 4 400 Millionen Personenkilometer betragen hat, weist darauf hin, dass bei diesem ein verhältnissmässig viel grösserer Aufwand zur Fortbewegung der Personen stattgefunden hat, als bei dem Güterverkehr zur Bewegung der Güter. Dabei stellt das tkm Gut eine Ein-nahme von beinahe 4 \mathcal{A} dar, das Personenkilometer eine solche von noch nicht 3,4 \mathcal{A} . Die Bruttoleistung des Personenverkehrs muss daher um ein Erhebliches erhöht werden; bei einer annähernden Verdoppelung (auf 20 Milliarden tkm) berechnen sich die Gesamtkosten für das tkm brutto auf 0,724 \mathcal{A} und die

Kosten des Personenverkehrs auf etwa	145 Millionen Mark
„ „ Güterverkehrs „ „	202 „ „
„ „ Personenkilometers auf . .	3,3 \mathcal{A}
„ „ tkm Gut	1,9 „
der Ueberschuss des Personenverkehrs auf	9 Millionen Mark
„ „ „ Güterverkehrs „	232 „ „

schusses durch den Güterverkehr und nur etwas über $\frac{1}{12}$ durch den Personenverkehr aufgebracht sein würde. Selbst wenn man die Rechnung für diesen günstiger aufstellt, würde das zweifellose Uebergewicht des Güterverkehrs in Bezug auf die Rentabilität nicht in Frage gestellt werden.

Dieses Ergebniss ist für den Personenverkehr um so ungünstiger, als derselbe seiner Natur nach zweiseitig ist d. h. mit geringen Ausnahmen steht jeder Fahrt in der einen Richtung eine Rückfahrt in der entgegengesetzten Richtung gegenüber, weil sowohl Geschäfts- wie Vergnügungsreisen von dem Wohnsitz des Reisenden aus gemacht werden und eine entsprechende Rückreise erfordern. Die Zahl der auf jeder Station angekommenen und abgegangenen Personen ist daher in einem bestimmten Zeitraum zumeist annähernd gleich gross, erhebliche Abweichungen gehören zu den Ausnahmen. Diese Gleichmässigkeit der Hin- und Rückbeförderung, welche sich in längeren oder kürzeren, aber stets ziemlich genau vorherzusehenden Zeitabschnitten wiederholt, ist an sich geeignet, einer ausreichenden und zweckmässigen Wagenausnutzung Vorschub zu leisten. Ungleich ungünstiger liegen diese Verhältnisse bei dem Güterverkehr. Hier überwiegt die einseitige Tendenz, weil gerade der Massenverkehr der Rohprodukte die eine Verkehrsrichtung bevorzugt und nur ausnahmsweise einen annähernd gleichen Verkehr in der entgegengesetzten Richtung hervorruft.

Einige Beispiele werden dies genügend erläutern. Der oberschlesische Industriebezirk (Regierungsbezirk Oppeln) hat auf den deutschen Eisenbahnen im Jahre 1884

7 Millionen Tonnen versandt,
0,685 „ „ empfangen,

so dass sich Empfang und Versand wie 1:10 verhalten; das Ruhrrevier hat 1884

21,75 Millionen Tonnen versandt,
6,86 „ „ empfangen
(Verhältniss wie 1:3).

Bei dem oberschlesischen Verkehr kommen also von je 10 mit voller Belastung abgegangenen Wagen nur einer mit voller Ladung, die übrigen 9 dagegen ganz leer zurück, bei dem Verkehr des Ruhrreviers kehren von je 10 beladen abgegangenen nur 3 belastet zurück. Umgekehrt verhält sich der Verkehr der grossen Städte; Breslau hat auf dem Eisenbahnwege im Jahre 1884 31 500 t versandt, dagegen 1 308 000 t, also das Vierzigfache empfangen; Berlin 570 000 t versandt, 29 350 000 t, also über das Fünfzigfache empfangen. — Bei so grossen Unterschieden in dem Versand und Empfang muss die Wagenausnutzung eine unvollkommene bleiben, wenn auch der innere Verkehr der Industriebezirke selbst und der Zwischenverkehr ausserhalb derselben und der grossen Verkehrsmittel-

punkte dazu beiträgt, das ungünstige Verhältniss zu mildern, die Korrektur auch darin liegt, dass der überwiegende Versand- und Empfangsverkehr sich zum Theil decken. So ist der gewaltige Berliner Empfang zu einem nicht unerheblichen Betrage in dem überwiegenden oberschlesischen Versand enthalten und dasselbe trifft für Breslau zu. Auch bleibt zu berücksichtigen, dass bei derartigen Unterschieden die eine Verkehrsrichtung fast nur mit vollbeladenen Wagen zu rechnen hat, die ungenügende Belastung in der einen Richtung durch die volle Belastung in der anderen also immerhin einen gewissen Ausgleich findet. Trotz dieser mildernden Umstände muss die durchschnittliche Ausnutzung von beinahe 49 pCt. der Tragfähigkeit der Güterwagen bei der überwiegenden einseitigen Richtung des Güterverkehrs als eine günstige bezeichnet werden. Im scharfen Gegensatz hiezu steht die geringe Besetzung der Personenwagen, welche noch nicht 25 pCt. der vorhandenen Plätze beträgt, obwohl die zweiseitige Tendenz des Personenverkehrs eine bessere Ausnutzung naturgemäss begünstigt.

Wenn es gelänge, die Platzausnutzung derart zu steigern, dass im Durchschnitt $\frac{1}{3}$ sämtlicher Plätze besetzt wäre — was gegenüber der Wagenausnutzung des Güterverkehrs immer noch ein bescheidener Erfolg wäre —, so würden auf dem Netz von 18 000 km statt 4400 Mill. Personenkilometer beinahe 5900 Mill. gefahren werden, welche bei einer Durchschnittseinnahme von (einschl. Militär) $3,38 \text{ M}$ eine Gesamteinnahme von beinahe 200 Mill. M , also gegen 47 Mill. M mehr ergeben würde. Die Steigerung der Kosten würde nur eine geringe sein, da auch der um $\frac{1}{3}$ stärkere Verkehr sich im Allgemeinen mit den vorhandenen Betriebsmitteln und Zügen bewältigen liesse. Selbst wenn die Kosten um etwa 18 Millionen, also auf 150 Millionen stiegen, so würde noch ein Ueberschuss von 50 Millionen statt 21 Millionen verbleiben; das Personenkilometer würde dann nur $2,5$ statt 3 M kosten und der Ueberschuss für das Personenkilometer von $0,38 \text{ M}$ auf $0,88 \text{ M}$ steigen.

IV.

So erwünscht eine derartige Steigerung des Personenverkehrs und seiner Rentabilität behufs Erleichterung des Güterverkehrs von der thatsächlich ganz überwiegend auf ihm ruhenden Last der Verzinsung und Amortisation des Anlagekapitals der Staatsbahnen auch wäre, so geringe Aussicht ist vorhanden, dass dieses Ziel durch die in der Vereinszeitung gemachten Vorschläge der Einrichtung von nur zwei Wagenklassen mit Einheitssätzen von 2 und 4 M unter Zuschlag von $0,5 \text{ M}$ für die Benutzung der Schnellzüge ohne die bedenklichsten Störungen des Gleichgewichts des Eisenbahnetats zu erreichen sein würde. Unter Zugrundelegung der Ziffern der Anlage würde sich bei einem derartigen Tarif zunächst Folgendes ergeben:

Vorausgesetzt, dass die Schnellzüge nur die höhere Wagenklasse zu $4\frac{1}{2}$ \mathcal{A} führen und die sämtlichen jetzt in den Schnellzügen gefahrenen 477 Mill. Personenkilometer dieser Klasse zufließen, würden für den Schnellzugsverkehr zu rechnen sein

477 Mill. Personenkilometer zu $4\frac{1}{2}$ \mathcal{A} = 21 465 000 \mathcal{M} ,
gegen jetzt 29 596 000 \mathcal{M} , mithin Ausfall 8 131 000 \mathcal{M} ,

für den Personenzugsverkehr

378 Mill. Personenkilometer zu 4 \mathcal{A} (jetzige I. u. II. Kl.)	} zusammen	81 120 000 \mathcal{M}
= 15 120 000 \mathcal{M}		
3300 „ „ zu 2 \mathcal{A} (jetzige III. u. IV. Kl.)	} gegen jetzt	114 900 000 \mathcal{M} ,
= 66 000 000 \mathcal{M}		
		mithin Ausfall 33 800 000 \mathcal{M} .

Mithin Gesamteinnahmen

102 585 000 \mathcal{M} gegen 144 765 000 \mathcal{M} ,
Ausfall 42 000 000 \mathcal{M} .

Die Durchschnittseinnahme für das Personenkilometer würde von $3\frac{4}{8}$ \mathcal{A} (ohne Militär) auf $2\frac{4}{6}$ \mathcal{A} , also um 29 pCt. sinken. — Wenn auch der Ausfall in Folge der Mehreinnahme bei der Gepäckbeförderung um etwa 7 000 000 \mathcal{M} , also auf 35 000 000 \mathcal{M} sinken sollte, so würde zur Deckung dieser Summe eine Mehrforderung von etwa 160 Mill. Schnellzugs-Personenkilometer (30 pCt. mehr) zu $4\frac{1}{2}$ \mathcal{A} = 7 200 000 \mathcal{M} ,

100 Mill. Personenzugskilometer zu 4 \mathcal{A} = 4 000 000 \mathcal{M} (+ 26 pCt.)
1200 „ „ zu 2 \mathcal{A} = 24 000 000 \mathcal{M} (+ 36,3 pCt.)
zusammen 1460 Mill. Personenzugskilometer oder 35 pCt.

Mehrbeförderung erforderlich sein. Bei einer durchschnittlichen Reiselänge von 29 km würde dies einer Mehrfrequenz von beinahe 50 Millionen Personen (193 Millionen statt 143 Millionen) entsprechen.

Die Kostenersparnis, welche durch die vereinfachten Einrichtungen unzweifelhaft entstehen würde, möchte durch die Steigerung des Verkehrs wohl ziemlich ausgeglichen werden. Dass aber eine derartige Vermehrung des Verkehrs unvermittelt und in ganz kurzer Zeit lediglich in Folge der Fahrpreismässigkeiten eintreten würde, ist höchst unwahrscheinlich.

Es ist ein Irrthum, welchem man häufig begegnet, dass der Eisenbahn-Personenverkehr durch eine entsprechende Tarifierhebung beliebig und ins Ungemessene gesteigert werden könnte. Von dieser Anschauung ist augenscheinlich auch der Dr. Hertzka in Wien geleitet worden, indem er in seinen bekannten, im österreichischen Eisenbahn-Beamtenverein gehaltenen Vorträgen die Einführung lediglich von zwei Sätzen für den Personen-

verkehr vorschlug, den einen von 10 Kreuzern für Entfernungen bis 30 km und den zweiten von 25 Kreuzern für alle weiteren Entfernungen. Hertzka erwartet von diesem einfachen Tarifsystern und von den demselben entsprechenden einfachen Einrichtungen der Personenbeförderung eine solche Vermehrung des Verkehrs bei gleichzeitiger Verminderung der Kosten, dass die österreichisch-ungarischen Eisenbahnen erhebliche Mehreinnahmen und eine nennenswerthe Steigerung ihrer Reinerträge gewinnen würden. Er weist darauf hin, dass die Personenfrequenz auf jenen Bahnen zur Zeit ungefähr 50 Millionen Reisende betrage, dass bei einer Steigerung auf das Fünffache, welche bei jenen Sätzen erforderlich sein würde, um die vorhandenen Reinerträge zu sichern, erst ungefähr dasselbe Verhältniss der Zahl der Reisenden zu der Bevölkerungszahl erreicht sein würde, welches in dem Nachbarlande Bayern bereits vorhanden sei. Hertzka folgert aus diesem Umstände, dass die von ihm angenommene Verkehrssteigerung keineswegs auf utopistischen Voraussetzungen beruhe, dass dieselbe in Wirklichkeit eine noch viel grössere sein werde, wie ja auch der Verkehr auf den Pferdebahnen in den grossen Städten beweise, dass nur ein bequemes und billiges Beförderungsmittel vorhanden zu sein brauche, um die Neigung zur Benutzung derartiger Fortbewegungsmittel auf das Aeusserste zu steigern.

Von ähnlichen Erwägungen ist augenscheinlich auch der Verfasser der Aufsätze in der Vereinszeitung ausgegangen, wenn er so radikalen Maassregeln, wie der Beschränkung des Verkehrs auf zwei Wagenklassen mit Sätzen von 2 und 4 fl das Wort redet. Eine solche Auffassung von der Entwicklung und Steigerungsfähigkeit des Personenverkehrs auf den Eisenbahnen eines grossen Verkehrsgebietes dürfte jedoch den thatsächlichen Verhältnissen kaum entsprechen. Dieser Vorstellung liegt stillschweigend und mehr oder weniger unbewusst die Voraussetzung zu Grunde, dass der Vergnügungsverkehr im weitesten Sinne des Wortes das eigentlich belebende Element des Eisenbahn-Personenverkehrs bilde, und dass es nur des Anreizes billiger Tarifsätze bedürfe, um den Eisenbahnen eine massenhafte Anzahl von Reisenden zuzuführen, während der eigentlich geschäftliche Verkehr nur eine untergeordnete oder doch nebensächliche Rolle bei der Frequenz bilde. Gerade das umgekehrte Verhältniss dürfte der Wirklichkeit entsprechen, ohne dass hiermit die relative Bedeutung des Vergnügungsverkehrs in Abrede gestellt werden soll. Der Geschäftsverkehr ist die eigentliche Grundlage des Reiseverkehrs schon aus dem einfachen Grunde, weil die Zahl derjenigen Personen, welche die Zeit besitzen, um zu ihrem Vergnügen zu reisen, eine verschwindend geringe gegenüber der Zahl derjenigen Leute ist, welche durch die Sorge um den täglichen Erwerb an die Scholle gefesselt sind. Wenn nach der

Steuerveranlagung im preussischen Staat über 90 pCt. der Bevölkerung ebensoviel verdient, um den nothdürftigen Lebensunterhalt zu fristen, so bleibt dieser Masse nicht genug übrig, um die Eisenbahn zu anderen Fahrten zu benutzen, als zu solchen, welche im Interesse des Erwerbes, des Absatzes der Erzeugnisse, zur Wahrnehmung von Terminen und dergl. durchaus nothwendig sind; zum Vergnügen, zur Erholung reisen solche Leute nur in seltenen Ausnahmefällen. Auch zu solchen geschäftlichen Reisen entschliesst sich dieser Theil der Bevölkerung nur sehr schwer, weil fast noch mehr, als die baaren Reiseauslagen, die Verluste ins Gewicht fallen, welche durch die Reisezeit am Arbeitsverdienst erwachsen. Nur wenn ein sicherer Gewinn und möglichst wenig Einbusse am Verdienst in Aussicht steht, wird die Reise unternommen. Und auch bei der grossen Mehrzahl der wohlhabenderen Klassen spielen Zeit und Geld eine so entscheidende Rolle, dass in den überwiegenden Fällen die Erledigung geschäftlicher Angelegenheiten die Veranlassung zu den Reisen abgibt. Wenn darauf hingewiesen wird, dass die grossen Städte in Folge ihrer Ausdehnung auch die Geschäftsreisen der unteren Klassen ausserordentlich vermehren, indem die Arbeiterbevölkerung, welche in der Stadt ihrem Erwerbe nachgeht, in den Vororten wohnt und zur Ersparniss von Zeit gern die Eisenbahnen benutzen wird, um des Morgens die Arbeitsstelle und des Abends die Häuslichkeit zu erreichen, so ist zu bemerken, dass derartige Verhältnisse in Deutschland durchaus nur an ganz wenigen Punkten vorhanden sind, dass zu einer ausgiebigen Entwicklung eines derartigen Verkehrs vor allen Dingen die äusserst kostspieligen Stadtbahnen gehören, wodurch schlagend bewiesen wird, wie sehr der Personenverkehr von der Dichtigkeit der Bevölkerung abhängt, und wie wenig lediglich die Preisstellung im Stande ist, einen Massenverkehr künstlich zu schaffen, wenn nicht die Vorbedingung — äusserst reges Erwerbsleben in Folge einer dichten Bevölkerung — vorhanden ist. Dass die Eisenbahnen eines der wesentlichsten Mittel sind, um solche Vorbedingungen schaffen zu helfen, ist natürlich; eine solche Entwicklung geht aber nicht plötzlich und über Nacht vor sich. Sie kann gefördert werden durch zweckmässige Einrichtungen und billige Fahrpreise, und sie kann ebenso durch verkehrte Anordnungen gehemmt werden, beides aber immer doch nur in gewissen Grenzen und namentlich mit der Beschränkung auf gewisse Punkte, welche die natürliche Grundlage für eine intensive wirthschaftliche Entwicklung im hohen Maasse besitzen.

Wie verschieden die Personenfrequenz in den einzelnen Ländern nach dem Stande ihrer Bevölkerung und wirthschaftlichen Entwicklung ist, zeigen folgende Zahlen:

Land	Einwohner auf das Quadrat- kilometer	Zahl der Reisenden	Auf den Kopf der Bevölkerung Reisende	1 km Eisenbahn entfällt auf eine Grundfläche von
Grossbritannien und Irland	113	683 Mill.	16	10 qkm
Deutschland	84	232 „	5	15 „
Frankreich	71	204 „	5.4	17 „
Oesterreich-Ungarn . . .	62	47 „	1.2	30 „
Russland	16.8	39 „	0.16	209 „

Grossbritannien steht den übrigen Kulturländern Europas in Bezug auf Dichtigkeit des Personenverkehrs weit voran; das Bild würde noch viel drastischer sein, wenn die Zahlen für England mit seiner Bevölkerung von 178 Personen auf das Quadratkilometer allein angegeben würden. Deutschland und Frankreich haben im Verhältniss zu der Bevölkerung nur ein Drittel des grossbritannischen Personenverkehrs, Oesterreich-Ungarn $\frac{1}{4}$, Russland mit seiner dünnen Bevölkerung und seinem weitmaschigen Eisenbahnnetz noch nicht $\frac{1}{10}$ des Verkehrs von Deutschland und Frankreich.

Die Ueberlegenheit Englands beruht unzweifelhaft auf den durch die dichte Bevölkerung und ihre ausgiebige wirthschaftliche Thätigkeit hervorgerufenen Lebensbedingungen, welche einen ungewöhnlich lebhaften geschäftlichen Verkehr begünstigen. Das Verhältniss des Verkehrs zu der Bevölkerung würde jedenfalls eine erhebliche Verschiebung erfahren, wenn London mit seinem Lokalverkehr aus vorstehender Uebersicht ausgeschieden würde. Belgien, welches noch dichter bevölkert ist, als England und 190 Einwohner auf das Quadratkilometer zählt, hat gleichwohl nur einen Verkehr von 9.3 Reisenden auf den Kopf der Bevölkerung. Dieser erhebliche Unterschied im Vergleich mit England ist bei der gleichfalls regen Handels- und gewerblichen Thätigkeit Belgiens wohl hauptsächlich dadurch zu erklären, dass Orte mit so eigenartigen Lebensverhältnissen wie London in Belgien fehlen, und dass somit ein wesentliches Moment zur Steigerung des Personenverkehrs für Belgien nahezu entfällt oder doch nicht entfernt in dem Maasse vorhanden ist, wie in England.

Deutschland muss in dieser Hinsicht naturgemäss noch weiter zurückstehen. Trotz der in den letzten Jahrzehnten stark angewachsenen Bevölkerung hat Deutschland verhältnissmässig nur halb so viel Einwohner als England, und seine industrielle Thätigkeit ist noch nicht so übermässig entwickelt, wie dort. Ungeachtet der politischen und wirthschaftlichen Bedeutung Berlins verhält sich seine Einwohnerzahl zu der des Deutschen Reiches doch nur wie 1:36, während London $\frac{1}{9}$ der Bevölkerung Grossbritanniens und mehr wie $\frac{1}{7}$ der Bevölkerung von Eng-

land hat. Der gegen Deutschland etwas lebhaftere Personenverkehr Frankreichs erklärt sich zum Theil wohl durch die übermächtige Bedeutung von Paris für das wirtschaftliche Leben Frankreichs; seine Einwohnerzahl beträgt $\frac{1}{18}$ der Bevölkerung Frankreichs, verhältnissmässig also das Doppelte derjenigen Berlins.

Wenn hiernach die Dichtigkeit der Bevölkerung, die äussere Gestaltung ihre Lebensverhältnisse und ihre wirtschaftliche Thätigkeit entscheidend sind für die Stärke des Personenverkehrs, so soll damit natürlich nicht gesagt sein, dass der Vergnügungsverkehr nur einen untergeordneten Werth habe. Auch dieser steigt wesentlich, wenn jene wirtschaftlichen Grundlagen für einen lebhaften Geschäftsverkehr vorhanden sind, und trägt wiederum zur Erhöhung der Erträge erheblich bei. Schon die Thatsache, dass in den Sommermonaten, zur Zeit der Bade- und Erholungsreisen und der Ferien der Verkehr bedeutend stärker ist, als in den übrigen Jahreszeiten, dass die hohen Festtage allgemein, dass Schützen-, Sänger- und Turnfeste, sowie Ausstellungen einen bemerkenswerthen Einfluss auf die Stärke des Verkehr ausüben — schon diese Thatsachen zeigen, dass der Vergnügungsverkehr einen Umfang hat, welcher für die Einnahmen aus der Personenbeförderung durchaus nicht ohne Bedeutung ist. Nur soll man sich über die Grösse desselben keinen Täuschungen hingeben. Die zahlreichen Personen, welche die Eisenbahnen zwei Mal im Jahre benutzen, ein Mal, um in das Bad, zu dem Sängerfest, nach der Ausstellung, zu der Wanderversammlung zu reisen, das zweite Mal, um nach Hause zurückzukehren, und welche beide Male die Wagen zu ihrem Unbehagen mit Reisegenossen, welche dem gleichen Ziel zustreben, stark besetzt finden, neigen natürlich der Ansicht zu, dass diese Art des Verkehrs die Haupteinnahmequelle der Eisenbahnen bilde. Sie übersehen dabei, dass ein solcher Verkehr in der Regel nur auf wenige Züge der Hauptreiserouten beschränkt ist, dass auf den viel zahlreicheren Zügen, welche für den Vergnügungsverkehr wegen ihrer langsameren Beförderung nicht in Frage kommen, die Benutzung ohne Rücksicht auf Sommer und Winter ziemlich gleichmässig bleibt, dass die Nebenrouten, welche an Ausdehnung die Haupttronten weit überwiegen, von jener Hochfluth in einzelnen Monaten und Tagen wenig oder nichts verspüren. —

Wenn man sich der Ansicht nicht verschliessen kann, dass auch die preussischen Bahnen in erster Linie zu Geschäftsreisen benutzt werden und aus denselben ihre Einnahmen ziehen, so hat dieser Verkehr noch den grossen Vorzug, keinen zu erheblichen Schwankungen während der einzelnen Jahreszeiten ausgesetzt zu sein, während der Vergnügungsverkehr durchaus den Charakter des Unbeständigen, Unzuverlässigen, Stossweisen in sich trägt. Für den Eisenbahnbetrieb ist der Geschäftsverkehr nicht nur

bequemer, sondern auch seiner Gleichmässigkeit wegen vortheilhafter und mit geringeren Kosten zu bestreiten, als der Vergnügungsverkehr, welcher die Bereithaltung grösserer Verkehrsmittel erfordert, die einen grossen Theil des Jahres hindurch unbenutzt dastehen. —

Unter diesen Umständen würde ein plötzliches Anwachsen des Personenverkehrs lediglich in Folge weitgehender Tarifiermässigungen schwerlich zu erwarten sein; eine solche Vermehrung aber müsste zur Vermeidung von Ausfällen bei Einführung von nur zwei Wagenklassen zu 2 und 4 \mathcal{M} eintreten. Auf sämmtlichen preussischen Bahnen hat die Personenbeförderung 1883/84 160 Millionen Personen betragen = 5,7 Personen auf den Kopf der Bevölkerung; zur Deckung des Ausfalls wäre eine Mehrbeförderung von 50 Millionen erforderlich, so dass 7,5 Personen auf den Kopf der Bevölkerung entfallen würden. Eine Steigerung auf diese Zahl ist im Laufe einiger Jahre wohl zu erwarten, wenn die Bevölkerung Preussens in der bisherigen Weise wächst und die wirthschaftlichen Verhältnisse sich günstig gestalten. Von einem Jahre zum anderen aber ist auf eine derartige Steigerung nicht zu rechnen, und der Eisenbahnetat würde es schwer büssen müssen, wenn man sich zu einem solchen überstürzten Versuch entschliessen wollte. Gerade einer solche Art und Weise des Vorgehens aber wird das Wort geredet, um mit einem Male zu dem erstrebten Ziel und zu einer Stetigkeit der Tarife und Einrichtungen zu gelangen. Erscheinen die geforderten Maassnahmen an sich bedenklich und zu weitgehend, so würde ihre plötzliche und unvermittelte Einführung voraussichtlich auf Jahre schwere, durch die zu erzielenden Ersparnisse keinen Ausgleich findende Einnahmeeinbussen zur Folge haben und ausserdem jede Aenderung der Gütertarife auf längere Zeit vollständig aussichtslos machen. —

V.

Sehr viel maassvoller sind augenscheinlich die Ansichten, welche die Vertreter der letzteren Bestrebungen in dem Landeseisenbahnrath zum Ausdruck gebracht haben. Man hofft eine Steigerung der Einnahmen aus dem Personenverkehr schon durch Verminderung der Zahl der Wagenklassen auf drei und durch Beseitigung des Gepäckfreigewichts zu erzielen. Weitere Vorschläge sind im Einzelnen allerdings nicht gemacht worden, und man kann sich daher nicht vorstellen, wie sich die Vertreter dieser Vorschläge die Reform im Einzelnen denken. Die Beseitigung lediglich der I. Klasse oder die Zusammenlegung der III. und IV. Klasse allein und die Aufhebung des Gepäckfreigewichts würden zu einer durchgreifenden Verbesserung nicht genügen. Die I. Klasse, welche verhältnissmässig die grössten Kosten verursacht, fällt wegen ihrer geringen Benutzung zu

wenig ins Gewicht, als dass man hoffen könnte, durch ihre Beseitigung besonders günstige Ergebnisse zu erzielen. Will man die III. und IV. Klasse zusammenlegen, so muss man sich andererseits darüber klar sein, dass eine Erhöhung der Fahrpreise für die jetzige IV. Klasse, also die von dem ärmsten Theil der Bevölkerung und fast ausschliesslich im Interesse des Lebens erwerbes benutzte, nicht angängig erscheint. Die Zusammenlegung dieser beiden Klassen könnte also nur den Sinn haben, dass für die neue III. Klasse die Fahrpreise der jetzigen IV. angenommen werden. Dann würde, da in beiden Klassen 3300 Millionen Personenkilometer gefahren sind, eine Einnahme von 66 Millionen *M* statt der gegenwärtigen Einnahme von 94 Millionen *M*, mithin ein Ausfall von 28 Millionen *M* erwachsen, zu dessen Deckung eine Mehrbenutzung von 30—40 pCt. erforderlich sein würde. Die unmittelbare weitere Folge dieser Zusammenfassung der unteren Klassen würde die Nothwendigkeit der Beseitigung der ermässigten Billets III. Klasse sein und damit eine solche Einschränkung dieses Verkehrs eintreten, dass eine vollständige Beseitigung derselben auch für die höheren Klassen sofort ins Auge gefasst werden müsste. Auch würde dann die Erwägung nicht von der Hand zu weisen sein, die so ermässigte III. Klasse von den schnellfahrenden Zügen ebenso vollständig auszuschliessen, wie das gegenwärtig bei der IV. Klasse der Fall ist. Es blieben dann übrig:

Schnellzüge	mit der I. Klasse	zu 9 \mathcal{A}	für das Kilometer,
	" " II.	" " 6,67	" " " "
Personenzüge	" " I.	" " 8	" " " "
	" " II.	" " 6	" " " "
	" " III.	" " 2	" " " "

Wollte man die III. Klasse etwa zu dem erhöhten Satz von 3 \mathcal{A} den schnellfahrenden Zügen wieder begeben, so würde der erstrebte Zweck der Vereinfachung beeinträchtigt und die Kostenersparniss verringert werden. Auch würde der Fahrpreisunterschied zwischen der II. und III. Klasse so erheblich werden, dass schon dieser Umstand einen Theil der Reisenden II. Klasse veranlassen würde, in die III. Klasse überzugehen. Die Einnahmeausfälle würden hierdurch gesteigert und die Platzausnutzung in der II. Klasse noch ungünstiger werden, als dies gegenwärtig schon der Fall ist.

Aus diesen Gründen kann an die Beseitigung der einen Wagenklasse wohl nur bei einer gleichzeitigen Aenderung des gesammten Tarifs gedacht werden. Die Zusammenlegung der beiden oberen Klassen würde keinen praktischen Werth haben, da sie beträchtliche Einnahmeausfälle ohne nennenswerthe Ersparnisse herbeiführen würde. Es kann also nur die Zusammenfassung der beiden unteren Klassen beabsichtigt sein, und die angedeutete Reform würde sich unter dieser Voraussetzung etwa in folgender Weise zu vollziehen haben.

Es werden nur drei Wagenklassen geführt, welche in der Ausstattung der jetzigen I., II. und III. Klasse entsprechen. In den schnellfahrenden Zügen, d. h. in denjenigen Zügen, welche mit einer Grundgeschwindigkeit von nicht weniger, als 1 km für die Minute d. h. mit einer durchschnittlichen wirklichen Geschwindigkeit von mindestens 45 km in der Stunde einschliesslich aller Aufenthalte verkehren, werden ausschliesslich Reisende der I. und II., in den übrigen Zügen nur Reisende der II. und III. Klasse befördert. Der Grundpreis beträgt für das Kilometer:

in der III. Klasse	2 $\frac{1}{3}$
„ „ II. „ der Personenzüge . . .	4 „
„ „ II. „ der Schnellzüge . . .	5 „
„ „ I. „	7 „

Sämmtliche ermässigten Rückfahr-, Rundreise- und Saisonbillets kommen in Wegfall, ebenso das Gepäckfreigewicht; Abonnement- und Arbeiter-Billets, letztere für bestimmte Züge, bleiben bestehen, wo ein Bedürfniss vorliegt. Auch wird dem Bedürfniss des Marktverkehrs insoweit Rechnung getragen, dass für bestimmte Züge nach bestimmten grösseren Orten den Reisenden III. Klasse die Berechtigung eingeräumt wird, eine Traglast von 30 kg unentgeltlich in dem Packwagen mitzunehmen. Zur Verhütung von Missbräuchen würde diese Berechtigung auf eine bestimmte Beförderungstrecke (50—100 km) zu beschränken sein.

Statt der jetzigen regelmässigen 13 Billetsorten und der zahlreichen besonderen Arten würden nach diesem System nur 4 regelmässige Billetsorten vorhanden sein. Durch die Beschränkung der Zahl der Wagenklassen auf 2 in den beiden Hauptgattungen der Züge würde die erstrebte Vereinfachung des Dienstes, durch die billigen Preise eine bessere Ausnutzung der Plätze namentlich in den höheren Klassen erzielt werden. Aus der III. Klasse würde ein sehr starker Zuzug nach der II. Klasse stattfinden, weil der Zuwachs der Reisenden IV. Klasse viele Leute, welche jetzt unbedenklich die III. Klasse benutzen, um so leichter zur Wahl der höheren Klasse bestimmen würde, als diese bei erheblich grösserer Bequemlichkeit nur wenig theurer, als die jetzige III. Klasse (4 und 5 $\frac{1}{3}$ statt 4 und 4,67 $\frac{1}{3}$) sein würde. Aus gleichem Grunde würde die erste Klasse einen bedeutenden Zuwachs aus der II. Klasse erhalten. Der Wegfall der mit den Rückfahrbillets verbundenen Preisermässigungen und des Gepäckfreigewichts würde bei der allgemeinen Herabsetzung nicht schwer empfunden werden. Nach der Normaltaxe kostet jetzt ein Rückfahrbillet (für alle Züge gültig)

in der I. Klasse	6,75 $\frac{1}{3}$	für das Kilometer einfache Fahrt,
„ „ II. „	5,00 „	„ „ „ „ „ „
„ „ III. „	3,50 „	„ „ „ „ „ „

nach vorstehenden Ausführungen das Schnellzugbillet

I. Klasse 7 $\frac{1}{3}$

II. „ 5 „

Es würde also in der I. Klasse eine nur geringe Erhöhung eintreten, in der II. Klasse derselbe Preis bleiben. Die geringe Vertheuerung durch den Fortfall des Gepäckfreigewichts würde durch die Annehmlichkeit reichlich aufgewogen, dass keine Beschränkungen der Gültigkeitsdauer für die Rückfahrt bei diesen niedrigen Preisen vorhanden sein würden.

Bei den Personenzügen kostet das Rückfahrbillet jetzt für das Kilometer:

4.5 $\frac{1}{3}$ in der II. Klasse,

3 „ „ „ III. „

nach vorstehenden Erörterungen das Billet II. Klasse 4 $\frac{1}{3}$, III. Klasse 2 $\frac{1}{3}$; hier würde also bei Fortfall des Gepäckfreigewichts eine erhebliche Verbilligung eintreten. Bei den kombinirbaren Rundreisebillets stellt sich der Preis für das Kilometer einfache Fahrt auf

6.30 $\frac{1}{3}$ in der I. Klasse,

4.67 „ „ „ II. „

3.27 „ „ „ III. „

Die hiergegen eintretende geringe Vertheuerung der I. und II. Klasse (7 und 5 $\frac{1}{3}$) — Gepäckfreigewicht gewähren diese Billets nicht — wird in weitaus den meisten Fällen dadurch aufgewogen, dass bei den kombinirbaren Billets vielfach Umwegstrecken mit einbezogen werden müssen, um eine Rundreise von mindestens 600 km herzustellen, wodurch der Vortheil der Fahrpreismässigung zum guten Theil wieder verloren geht. Auch sind die Reisenden bei diesen Billets an bestimmte Wege und eine bestimmte Benutzungszeit gebunden, von welchen Beschränkungen sie bei den ermässigten einfachen Billets frei sein würden. — Endlich ist zu berücksichtigen, dass die jetzigen Ermässigungen immer nur einem, wenn auch grossen Theil der Reisenden zu Gute kommen, was immerhin eine gewisse Ungerechtigkeit gegen alle übrigen in sich schliesst, und dies um so mehr, als es bei der Zweiseitigkeit des Personenverkehrs kein besonderes, eine Ermässigung des Fahrpreises rechtfertigendes Verdienst des Reisenden ist, wenn er innerhalb einer gewissen Zeit in der umgekehrten Richtung wieder zurückfährt. Auch kann es der Eisenbahnverwaltung an sich gleichgültig sein, ob die Rückreise in ein, zwei, drei Tagen oder nach ebenso viel Wochen und Monaten ausgeführt wird: sie hat weder vom Standpunkt des Betriebs, noch aus finanziellen Gründen irgend welchen Vortheil davon, ob die Rückreise sofort oder erst nach längerer Zeit angetreten wird. Dagegen verursachen ihr die verwickelte Einrichtung der zahlreichen Billets, deren

Kontrolle, das fortwährende Drängen des Publikums nach weiterer Ausdehnung der Begünstigungen, die zahlreichen Beschwerden bei Nichtbeachtung der Beschränkungen, Kosten und Umstände, welche durch eine allgemeine Ermässigung vermieden werden würden.

Vom Standpunkt des Publikums aus bedenklich würde bei jenen Vorschlägen nur die Ausschliessung der III. Klasse von den Schnellzügen und die dadurch bedingte Fahrtvertheuerung für diejenigen Reisenden sein, welche jetzt diese Klasse mit Rückfahr- und Rundreisebillets benutzen und nun genöthigt sein würden, in die zweite Schnellzugklasse überzugehen, wenn sie der Zeitersparniss wegen Anstand nehmen müssen, sich der Personenzüge zu bedienen. Bei der einfachen Fahrt würde die Erhöhung (5 gegen 4,67) nicht ins Gewicht fallen; bei der Fahrt auf Rückfahrbillets dagegen würde die Erhöhung von 3,50 und 3,27 M auf 5 M zu erheblich sein, um einen Ausgleich in den grösseren Annehmlichkeiten der Beförderung in der zweiten Klasse und in der Befreiung von den Beschränkungen der Rückfahr- und Rundreisebillets zu finden. Bei den sonstigen Ermässigungen dürfte dieser Nachtheil für eine immerhin nur geringe Zahl von Reisenden jedoch nicht zu hoch anzuschlagen sein, zumal die Rückfahrbillets überwiegend nur auf ganz kurze Strecken (23,47 km) benutzt werden, und es an sich als ein zu grosses Entgegenkommen zu bezeichnen ist, wenn die doch vorzugsweise auf den Verkehr zwischen entfernteren Orten berechneten Schnellzüge mit diesem engeren Lokalverkehr belastet werden. Gerade durch die Beschränkung des Schnellzugsverkehrs auf die I. und II. Klasse würden für die Oekonomie des Betriebes so weitgehende Vortheile erreicht werden, dass die geringe Zahl von Benachtheiligungen gegenüber den sonstigen Vortheilen für das Publikum und die Eisenbahnen nicht ins Gewicht fallen könnten. —

Bei diesem System der Beförderung und der Fahrpreise würden sich die Einnahmen folgendermaassen stellen:

A. Schnellzüge.

I. Kl.	70 Mill. Pers. Kil.	zu 7 M	= 4 900 000 M
II. "	407 " " " "	5 "	= 20 350 000 "
zusammen 477 Mill. Pers. Kil.			25 250 000 M (— 4 350 000 M)

B. Personenzüge.

II. Kl.	444 Mill. Pers. Kil.	zu 4 M	= 17 760 000 M
III. "	3232 " " " "	2 "	= 64 640 000 "
zusammen 3676 Mill. Pers. Kil.			82 400 000 M (— 32 771 000 M)
zusammen			107 650 000 M
gegen wirkliche Einnahme			144 765 000 "
mithin Ausfall . . .			37 115 000 " = 26 pCt.,

während bei Einrichtung von nur zwei Klassen der Ausfall auf 42 000 000 \mathcal{M} = 29 pCt. berechnet war. Zur Deckung jenes Ausfalls wäre eine Mehrbeförderung erforderlich in der

I. Klasse der Schnellzüge von	14 000 000 Pers.-km =	980 000 \mathcal{M} = 20 pCt.
II. „ „ „	68 000 000 „ „ =	3 400 000 „ = 16 „
zusammen	82 000 000 Pers.-km =	4 380 000 \mathcal{M} = 17 pCt.
II. Klasse der Personenzüge von	150 000 000 Pers.-km =	6 000 000 \mathcal{M} = 34 pCt.
III. „ „ „	1 350 000 000 „ „ =	27 000 000 „ = 41 „
zusammen	1 500 000 000 Pers.-km =	33 000 000 \mathcal{M} = 40 pCt.

oder überhaupt mehr 1582 Mill. Personenkilometer = 38 pCt. Da oben bei der Einrichtung von nur 2 Klassen eine Mehrbeförderung von 1750 Millionen Personenkilometer = 41 pCt. als nothwendig zur Deckung des Ausfalls berechnet worden, so scheint der Unterschied zwischen beiden Vorschlägen in Bezug auf die finanzielle Wirkung eben nicht gross zu sein. Bei dem Dreiklassensystem würde jedoch ein für die Abschwächung der Ausfälle sehr bedeutsamer Vortheil vorhanden sein, welcher dem Zweiklassensystem sonst vollständig abgeht: die Ausgleichung durch stärkere Benützung der höheren Klassen. Wird beispielsweise angenommen, dass von den 1850 Millionen Personenkilometern der III. Klasse reichlich $\frac{2}{3}$ = 1250 Millionen der neuen III. Klassen verbleiben, der Rest von 600 Millionen aber in die II. Klasse übergeht und zwar mit $\frac{2}{3}$ = 400 Millionen in die II. Klasse der Personen- und mit $\frac{1}{3}$ = 200 Millionen in die II. Klasse der Schnellzüge, und dass von den Reisenden der II. Klasse sich ein schwaches Drittel = 230 Millionen der I. Klasse zuwendet, so ergibt sich folgende Rechnung:

A. Personenzüge:

III. Kl.	1450 Mill. (bisherige IV. Kl.) + 1259 Mill.				
	2700 Mill. Pers.-km (bisher 3300 Mill.) zu 2 \mathcal{A}_3 =	54 Mill. \mathcal{M} (jetzt 2,8 \mathcal{A}_3 f. d. Pers.-km)			
II. „	750 „ „ „ 750 „ „ 4 „	30 „ „	5,62 „ „ „		
B. Schnellzüge:					
II. Kl.	400 Mill Pers.-km „ 750 „ „ 5 „	20 „ „	5,62 „ „ „		
I. „	300 „ „ „ 101 „ „ 7 „	21 „ „	8,31 „ „ „		

4150 Mill. Pers.-km zu 3 \mathcal{A}_3 = 125 Mill. \mathcal{M} (bish. 3,48 \mathcal{A}_3 f. d. Pers.-km).

Mithin Ausfall 19 765 000 \mathcal{M} = 13,6 pCt. Unwahrscheinlich würde ein solcher Zuwachs der höheren Klassen lediglich durch Verschiebung des bestehenden Verkehrs nicht sein, da für den einzelnen Reisenden im Durchschnitt dann immer noch eine nennenswerthe Ermässigung der Fahrpreise verbliebe. Die niedrigste Klasse würde 2 \mathcal{A}_3 für das Personenkilometer statt jetzt 2,12 \mathcal{A}_3 (IV. Klasse) und 3,43 \mathcal{A}_3 (III. Klasse) oder im Durchschnitt 2,8 \mathcal{A}_3 , die II. Klasse 4,3 \mathcal{A}_3 statt 5,62 \mathcal{A}_3 , die I. Klasse 7 \mathcal{A}_3 statt 8,31 \mathcal{A}_3 , die sämtlichen Klassen 3 \mathcal{A}_3 statt 3,48 \mathcal{A}_3 bringen. Auch ist zu beachten, dass den höheren Klassen sich in erster Reihe die längeren Reisen zuwenden würden, weil hier die Vortheile und Annehmlichkeiten der Benützung der höheren Klassen sich besonders bemerklich machen.

Es würde noch ein Ausfall von gegen 20 Millionen Mark verbleiben, welcher aber zu einem erheblichen Theil von der Mehreinnahme des Gepäckverkehrs gedeckt werden würde. 1883/84 sind bei einer Beförderung von 275 000 t und 23 Millionen Tonnenkilometern (jede Tonne hat also 83 km durchlaufen) 4 141 000 \mathcal{M} = 18 \mathcal{M} für das Tonnenkilometer eingenommen. Da der Normalsatz des Gepäcksübergewichts 0,5 \mathcal{M} für je 10 kg und das Kilometer, mithin 50 \mathcal{M} für das Tonnenkilometer beträgt, so würden nach diesem Normalsatz ohne Anrechnung von Freigewicht 11½ Millionen Mark oder 7 356 000 \mathcal{M} mehr erhoben worden sein. Ob die Menge des aufgegebenen Gepäcks bei Wegfall des Freigewichts eine erhebliche Verminderung erfahren würde, ist immerhin zweifelhaft. Aus der durchschnittlichen Länge der Strecken, auf welchen Gepäck befördert ist, geht hervor, dass Reisegepäck ganz überwiegend nur bei längeren Reisen aufgegeben wird, bei welchem die Reisenden genöthigt sind, sich mit umfangreicheren Reisegeräthschaften zu versehen. Diese Reisen entfallen ganz vorwiegend auf die I. und II. Klasse der Schnellzüge, und wenn dieser Verkehr in Folge der Tarifänderungen eine erhebliche Steigerung erfährt, so ist nicht ohne Grund anzunehmen, dass gerade der einträglichste, weil über lange Strecken gehende Theil des Gepäckverkehrs keine Verminderung erfahren würde. Wenn aber auch die verhältnissmässig hohen Kosten der Gepäckfracht dazu führen sollten, dass viele Reisende die Beförderung der Reisegeräthschaften als Eilgut vorziehen, so würde dies entsprechend die Einnahmen des Eilgutverkehrs steigern und würde der pünktlichen Durchführung der Schnellzüge zu Gute kommen, welche durch das Uebermaass der mitgeführten Gepäckstücke häufig genug leidet. Die Gewährung von Freigewicht entspricht jedenfalls nicht einer verständigen Tarifpolitik. Während die Eilgutfracht nach den Normaltarifen 22 \mathcal{M} für das Tonnenkilometer nebst einer Expeditionsgebühr von 4 \mathcal{M} für die Tonne beträgt, zahlt das ungleich rascher beförderte Gepäck thatsächlich nur 18 \mathcal{M} für das Tonnenkilometer und daneben keine Expeditionsgebühr. Diese Ungleichheit wird dadurch noch erhöht, dass von der Begünstigung des Gepäckfreigewichts thatsächlich nur ein kleiner Theil der Reisenden erheblichen Vortheil zieht, während der grossen Masse der kürzeren Reisen aus dem Freigewicht nur eine geringe Begünstigung erwächst. Auch kommt dieselbe vorzugsweise dem wohlhabenderen Theil der Reisenden zu Gute und stellt sich in Wirklichkeit als eine Ermässigung der Fahrpreise der höheren Klassen dar.

Durch die Steigerung der Einnahmen des Gepäckverkehrs um 7—8 Millionen würden sich die Ausfälle auf 12—13 Millionen Mark verringern; eine weitere Minderung würde durch die in Folge der Vereinfachung der Einrichtungen und des Betriebes unzweifelhaft zu erwartende erhebliche

Kostenersparniss eintreten, so dass schliesslich ein Ausfall von wenigen Millionen zu decken bliebe. Wenn in der III. Klasse nur etwa 500 Millionen Personenkilometer mehr gefahren wurden, also eine Steigerung von etwa 18 pCt. der Personenkilometer dieser Klasse oder von etwa 17 Millionen Personen = 13,6 pCt. stattfände, würde der Rest des Ausfalls (500 Millionen Personenkilometer zu $2 \frac{1}{3} = 10$ Millionen Mark), reichlich gedeckt sein. Diese Steigerung würde die Zahl der Reisenden für den Kopf der Bevölkerung von 5,7 auf 6,4 bringen, eine mässige Zunahme, welche binnen kurzer Zeit zu erwarten sein würde.

VI.

Immerhin würde sich die Einführung eines derartigen Systems als ein gewagter Versuch kennzeichnen, welcher bei der Ungewissheit vieler mitwirkender Umstände in seinem Erfolge mit irgend welcher Sicherheit nicht voraus zu berechnen ist. Um Störungen in dem Gleichgewicht des Staatshaushalts zu vermeiden, würde es deshalb geboten sein, derartige Einrichtungen zunächst probeweise auf einigen Versuchsstrecken einzuführen, um an der Hand wirklicher Erfahrungen ein Urtheil darüber zu gewinnen, welche Verschiebungen in den Einnahmen, in der Benutzung der Klassen, in der Frequenz eintreten würden. Auf Versuche, welche möglicher, wenn auch nicht wahrscheinlicher Weise dem Eisenbahnetat ein Opfer von 30—35 Millionen auferlegen würden, kann sich der Staat nicht einlassen. Wenn aber das Versuchsfeld derart eingeschränkt wird, dass etwa insgesamt nur Strecken von 1000—1500 km probeweise mit dem angedeuteten System bedacht werden, so würden die Ausfälle sich ungünstigenfalls auf $1\frac{1}{2}$ —2 Millionen, wahrscheinlich aber auf einen viel geringeren Betrag für den Zeitraum eines Jahres belaufen. Dass auch der Durchführung des blossen Versuchs gewisse Schwierigkeiten entgegenstehen, lässt sich nicht leugnen; insbesondere würde die nicht gut auszu-schliessende Weiterbenutzung der kombinirbaren Rundreisebillets auf den Versuchsstrecken den Werth der Ermittlungen etwas beeinträchtigen. Doch erscheinen diese Schwierigkeiten nicht so grosse, um die Möglichkeit des Versuchs an sich und seine Bedeutung für die Klarstellung der in Betracht kommenden Verhältnisse in Frage zu stellen.

Schon aus diesen Andeutungen geht hervor, dass die Frage der Reform des Personenverkehrs nicht mit einem Schlage zu lösen ist. Der Versuch und die Verwerthung der Ergebnisse desselben würde einen Zeitraum von mindestens ein bis zwei Jahren, die weitere Durchführung noch mehr Zeit beanspruchen. Die in der zweckmässigeren Ausnutzung der Fahrbetriebsmittel, der besseren Zusammenstellung der Züge, der Vereinfachung des Billetwesens zu erzielenden Ersparnisse werden wahrscheinlich

auch nicht sofort zur Erscheinung kommen, sondern sich nur allmählich geltend machen, wenn die neuen Einrichtungen vollständig eingebürgert, die Verschiebungen in der Benutzung der Klassen, der Verkehrszuwachs in der III. Klasse eingetreten sind. Ein Zeitraum von 4—5 Jahren würde unter diesen Umständen wohl erforderlich sein, um die Vortheile der Reform voll zu verwirklichen. Diese Frist aber möchte kaum als ein Hinderniss angesehen werden können, um der Sache näher zu treten. Das Staatsbahnsystem ist auf die Dauer berechnet und ein Hauptvorthail desselben beruht darin, dass derartige Verbesserungen auf einem grossen geschlossenen und einheitlich geleiteten Netz überhaupt in Aussicht genommen und von langer Hand her vorbereitet und durchgeführt werden können. Gerade das aus einer grossen Zahl von Einzelverwaltungen mit den verschiedenartigsten Einrichtungen und Tarifen zusammengewachsene Netz der preussischen Staatsbahnen aber erfordert eine durchgreifende und einheitliche Regelung dieser Fragen. Der Personenverkehr mit seinen vielfach der alten Postbeförderung entnommenen Einrichtungen kann einen den vorgeschrittenen Verkehrsverhältnissen entsprechenden Umschwung auf die Dauer nicht entbehren, zumal die Einnahmen aus demselben einer Steigerung bedürfen. Dass diese nur auf dem Wege der Vereinfachung der Einrichtungen, durch Verminderung der Klassen und durch gesteigerte Ausnutzung der vorhandenen Betriebsmittel zu erzielen ist, dürfte bei unbefangener Prüfung des statistischen Materials kaum zu bestreiten sein. Die bessere Ausnutzung durch Verbilligung der Tarife bei möglichster Einfachheit und Klarheit derselben zu erreichen, ist aber ebenso sehr durch den Zweck der Verstaatlichung der Eisenbahnen, als durch die Rücksichten auf die Steigerung des Verkehrs geboten.

Die nähere Untersuchung der Verhältnisse hat im Wesentlichen die Richtigkeit der im Landeseisenbahnrathe von einer Minderheit der Mitglieder geäusserten Ansichten über die Zweckmässigkeit einer Reform der Einrichtungen und des Tarifs für den Personenverkehr bestätigt. Das Irrige der in industriellen Kreisen verbreiteten Anschauungen liegt vornehmlich darin, dass man sich über die Schwierigkeiten der Durchführung wohl keine ganz richtigen Vorstellungen macht und ferner glaubt, es könnte die Vermehrung der Ueberschüsse mit einer schon die gegenwärtigen Verlegenheiten der Industrie erheblich abschwächenden Schnelligkeit in die Erscheinung treten. Diese Annahmen können einer ruhigen und nüchternen Erwägung nicht Stand halten. Gelingt jedoch die Reform auf der ange deuteten oder einer ähnlichen Grundlage, ohne Störungen des Gleichgewichts im Staatshaushalt herbeizuführen — und die Möglichkeit eines solchen Gelingens ist nicht ohne Weiteres von der Hand zu weisen — so ist die Wahrscheinlichkeit vorhanden, dass die Aenderungen dazu beitragen wer-

den, den Antheil des Personenverkehrs an den Gesamtüberschüssen der Staatseisenbahnverwaltung in weiterer Zukunft sehr viel günstiger zu gestalten, als dies gegenwärtig der Fall ist. Eine Steigerung der Platzausnutzung von 25 auf 35 pCt., in Folge der vereinfachten Einrichtungen ohne Mehraufwand erreicht, könnte die Kosten eines Personenkilometers mit der Zeit von 3 auf 2 $\frac{1}{2}$ herabdrücken und den Ueberschuss des Personenverkehrs trotz der niedrigen Tarife mehr wie verdoppeln.

Die Personenbeförderung auf den preussischen Staatsbahnen 1883/84, sowie die bei dem Personen- und Gepäckverkehr erzielten Einnahmen.

A. Beförderung überhaupt:

Zahl der beförderten Personen	Prozente der Gesamtbeförderung	Zahl der Personenkilometer	Von den Personenkilometern entfallene Prozente	Jede Person hat durchzufahren Kilometer	Vorhandene Platzkilometer	Die vorhandenen Plätze sind ausgenutzt mit Prozent
I. Klasse 1 421 000	0,96 $\frac{0}{10}$	101 000 000	2,31 $\frac{0}{10}$	71,45 km	907 000 000	11,19 $\frac{0}{10}$
II. „ 17 477 000	11,83 „	753 000 000	17,15 „	43,18 „	3 490 000 000	21,59 „
III. „ 80 409 000	54,51 „	1 850 000 000	42,12 „	23,01 „	8 410 000 000	24,84 „
IV. „ 44 465 000	30,14 „	1 449 000 000	32,99 „	32,59 „	4 575 000 000	31,67 „
zusammen 143 772 000	97,44 $\frac{0}{10}$	4 154 000 000	94,57 $\frac{0}{10}$	28,9 km	17 384 000 000	23,9 $\frac{0}{10}$
Militär 3 770 000	2,56 „	238 000 000	5,43 „	63,32 „	—	—
überhaupt 147 542 000	100 $\frac{0}{10}$	4 392 000 000	100 $\frac{0}{10}$	29,78 km	—	25,3 $\frac{0}{10}$

B. Vertheilung auf Schnell- und Personenzüge.

Es sind befördert in:

Schnellzügen:	Personen- und gemischten Zügen:
4 959 000 Personen,	* 138 881 000 Personen,
476 928 000 Personenkilometer,	* 3 677 000 000 Personenkilometer,
= 96,17 km für die Person,	* 26,5 km für die Person,
= 3,5 $\frac{0}{10}$ der Personen,	96,5 $\frac{0}{10}$ der Personen,
= 10,8 „ „ Personenkilometer	89,2 „ „ Personenkilometer
	überhaupt

*) Mit Militär 142 550 000 Personen,
3 916 000 000 Personenkilometer,
27,47 km für die Person.

C. Einnahmen aus der Personenbeförderung:

Ueberhaupt	In Pro- zenten der Ein- nahme aus der Personen- beförderung	Für die Person	Für das Personen- kilometer	Aus den	
				Schnellzügen	Personen- und gemischten Zügen
I. Klasse 8 144 000	5,63 ⁰ / ₁₀	5,74	8,31	29 596 000	115 171 000
II. " 42 286 000	28,48 "	2,42	5,72	= 5,87 <i>M</i>	= 0,33 <i>M</i>
III. " 63 380 000	42,69 "	0,79	3,43	für die Person = 6,21 <i>M</i> für	für die Person = 3,32 <i>M</i> für
IV. " 30 655 000	20,65 "	0,69	2,12	das Personen- kilometer = 20,5 ⁰ / ₁₀	das Personen- kilometer = 79,5 ⁰ / ₁₀
zusammen 144 765 000	97,51 ⁰ / ₁₀	1,01	3,48	der Einnahme aus der Personen- beförderung (auschl. Militär).	
Militär 3 705 000	2,49 "	0,98	1,55		
überhaupt 148 472 000	—	1,01	3,25		

Gepäckbeförderung 4 144 000 *M*, Hundebeförderung 259 600 *M*, Gesamteinnahme 152 900 000 *M*.

D. Rückfahr-, Rundreise- und Abonnementbillets.

a) Verkehr:

Beförderte Personen	In Prozenten der beförderten Personen überhaupt	Personen- kilometer	In Pro- zenten der über- haupt ge- fahrenen Personen- kilometer	Jede Person hat durch- fahren km
a) Rückfahrbillets 55 937 000	37,92 ⁰ / ₁₀	1 313 000 000	30 ⁰ / ₁₀	23,47 km
b) Rundreisebillets 101 000	0,07 "	16 000 000	0,37 "	158,87 "
c) Abonnementbillets 5 628 000	3,82 "	54 000 000	1,27 "	9,63 "
zusammen 61 666 000	41,81 ⁰ / ₁₀	1 383 000 000	31,6 ⁰ / ₁₀	22,1 km

b) Einnahme:

Aus dem	In Prozenten der Einnahme aus der Personen- beförderung überhaupt	für die Person	für das Personen- kilometer
Rückfahrverkehr 43 697 000	29,43 ⁰ / ₁₀	0,78	3,83
Rundreiseverkehr 710 550	0,48 "	7,02	4,42
Abonnementverkehr 685 000	0,46 "	0,12	1,26

*) Ohne Militär, mit Militär 118 876 000 *M*, 0,82 *M* für die Person, 3,01 *M* für das Personenkilometer, 20 ⁰/₁₀ bzw. 80 ⁰/₁₀ der Einnahme aus der Personenbeförderung.

Die Selbstkosten auf den Preussischen Staatsbahnen.

Von

Wilhelm von Nördling, k. k. Generaldirektor des österreichischen Eisenbahnwesens a. D.

Einleitung.

Es wurde schon wiederholt die Wahrnehmung gemacht, dass auf Bahnen, deren Betriebslänge unverändert bleibt, bei wachsendem Verkehre die Betriebskosten in minderem Maasse zunehmen, als die Zirkulation (Anzahl der geleisteten Tonnenkilometer). Bei steigender Frequenz sinkt der Durchschnittspreis eines Tonnenkilometers. Es ist das eine bekannte Thatsache, welche auch in dem Satze Ausdruck findet, „dass frequente Bahnen billiger arbeiten, als wenig benutzte.“

Wenn aber diese Thatsache feststeht, wenn der Durchschnittspreis bei steigendem Verkehre sinkt, so kann das nur daher rühren, dass ein Theil der Betriebsauslagen konstant bleibt oder in geringem Maasse wächst. Daraus ergibt sich dann eine Unterscheidung zwischen konstanten und variablen Ausgaben, die ich in einem dem Leser nicht mehr ganz unbekanntem Buche*), unter Zugrundelegung österreichisch-ungarischer, nur einen einzigen Jahrgang umfassender Betriebsrechnungen, theoretisch weiter verfolgt habe, und die mich zu dem Hauptlehrsatz führte: dass die Kosten eines zuwachsenden oder ausfallenden Tonnenkilometers stets merklich geringer sind, als die Durchschnittskosten der nach dem jeweiligen Status quo faktisch geleisteten Tonnenkilometer.

In einem in dem letzten Hefte des Schmoller'schen Jahrbuches erschienenen Aufsätze, betitelt: „Herr v. Nördling und die Konkurrenz von Kanalweg und Eisenbahn“, will Herr Regierungsbaumeister Sympher diese Unterscheidung zwischen konstanten und variablen Kosten

*) Die Leser des Archivs sind durch die Besprechung im Jahrgang 1885 S. 626. 627 des Archivs auf den Inhalt des grösseren Werkes des Herrn Verfassers: „Die Selbstkosten des Eisenbahntransports und die Wasserstrassenfrage in Frankreich, Preussen und Oesterreich“ (Wien 1885) aufmerksam gemacht.

nicht recht gelten lassen und hat es versucht, „das Unhaltbare meiner Beweisführung, soweit es sich um Preussen handeln könnte, klar zu stellen.“ Sollten sich die bedenklichen Differenzen zwischen Theorie und Erfahrung, zu welchen mein geehrter Gegner durch vermeintliche Anwendung „meiner Regeln“ auf die 11 Direktionsbezirke der königlich preussischen Staatsbahnen gelangt, auch nur in diesem besonderen Falle bewahrheiten, sie müssten der Theorie einen herben Stoss geben, denn die wirthschaftlichen Gesetze kennen keine politischen Grenzen.

Im Interesse der Wissenschaft und meines Namens werde ich deshalb im Nachstehenden versuchen:

1. an der Hand der österreichischen Bahnstatistik zu zeigen, dass die Erfahrungsresultate der wichtigsten Bahnen die aufgestellte Theorie bestätigen;

2. für Oesterreich eine allgemeine empirische Gleichung aufzustellen zwischen Zirkulation und Betriebskosten, oder — mathematisch ausgedrückt — die Betriebskosten als Funktion der Zirkulation zu entwickeln;

3. die Abwege zu beleuchten, auf welche mein geehrter Gegner gerathen ist; endlich

4. darzuthun, dass auch die Betriebsresultate der preussischen Staatsbahnen mit den österreichischen in bemerkenswerther Weise übereinstimmen und die angefochtene Theorie gleichfalls unterstützen.

1. Die Selbstkosten einiger österreichischen Bahnen.

Um bei der empirischen Ermittlung der Kosten „eines zuwachsenden Tonnenkilometers“ zu überzeugenden Resultaten zu gelangen, ist es selbstverständlich, dass man Bahnen wählen muss, deren Verkehr eine beträchtliche Zunahme erlitten hat, und deren Betriebslänge in der Zwischenzeit sich gar nicht oder nur unbedeutend geändert hat. In diesem Falle befinden sich: die Kaiser-Ferdinands-Nordbahn, die Aussig-Teplitzer und die Dux-Bodenbacher Bahn.*)

Zur Bemessung des Verkehrs werden wir uns in erster Linie der Nettotonnenkilometer bedienen. Ihre statistische Erhebung bietet mehr Gewähr der Richtigkeit, als bei den Bruttotonnen, und schliesslich handelt es sich ja beim Frachtenverkehr doch um Nettotonnen. Für den Personenverkehr werden wir den französischen Schlüssel, wonach ein Personenkilometer als gleichwerthig mit einem Gütertonnenkilometer behandelt wird, in Anwendung bringen. Einen Reisenden, trotz der über-

*) Die nachstehend aufgeführten Ziffern sind den amtlichen „Statistischen Nachrichten über die Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie“ entnommen, und zwar beispielsweise für das Betriebsjahr 1883 den Spalten 704, 787 und 896, also ausschliesslich der Steuern und der anderen zu den eigentlichen Betriebskosten nicht gehörigen Ausgaben.

mässigen Tara (wie in gewissen Statistiken), nur als 75 kg Frachtgut zu zählen, biesse hier, freiwillig einen handgreiflichen Irrthum begehen. Nach der österreichisch-ungarischen Bahnstatistik für 1883 kommt der französische Schlüssel für die Gesamtheit der Monarchie darauf hinaus, das Bruttogewicht im Personenverkehr rund doppelt so hoch zu bewerthen, als im Frachtverkehr. Dieses Verhältniss scheint um so mehr zulässig, als es uns hier nicht um die Selbstkosten des Personenverkehrs, sondern nur des Güterverkehrs zu thun ist, welcher letzterer (nach der Tonnenkilometerzahl) in Oesterreich-Ungarn 3 mal, auf den preussischen Staatsbahnen 2,4 mal so stark ist, als die Personenzirkulation (Zahl der Personenkilometer), so dass die etwaige Unrichtigkeit des französischen Schlüssels wesentlich nur die Kosten des Personenverkehrs, die des Güterverkehrs dagegen nur in geringem Maasse beeinflussen kann.

Kaiser-Ferdinands-Nordbahn. Betriebslänge 1879—83 unverändert 699 km.

	Zirkulation	Kilometrische Kosten
1879: Personen . . .	226 800	
Frachten . . .	1 054 500 t	
	<u>1 281 300</u>	12 115 fl.
1883: Personen . . .	268 700	
Frachten . . .	1 405 200 t	
	<u>1 673 900</u>	13 800 „
Zuwachs: Personen . . .	41 900	
Frachten . . .	350 700 t	
	<u>392 600</u>	1 685 „

Man hat also:

$$\text{Durchschnittspreis des Tonnenkilometers 1883: } \frac{13\,800}{1\,673\,900} = 0,82 \text{ kr.}$$

$$\text{Preis des zuwachsenden „ 1879—83: } \frac{1\,685}{392\,600} = 0,43 \text{ „}$$

$$\text{Verhältniss der } \frac{\text{variablen}}{\text{Gesammt-}} \text{ Kosten } \frac{0,43}{0,82} = 52 \text{ pCt.}$$

Und — wohlgererkt! — der französische Schlüssel spielt hier eine ganz untergeordnete Rolle, weil $\frac{2}{3}$ des Verkehrszuwachses aus Frachten (Kohlen) bestehen.

Auf theoretischem Wege hatte ich für das Betriebsjahr 1881 der Nordbahn gefunden:

$$0,999 \text{ kr.} \times 55,5 \text{ pCt.} = 0,554 \text{ kr.}$$

ein Resultat, welches nun von den Betriebsergebnissen der zwei neueren Jahrgänge überholt ist.

Aussig-Teplitzer Bahn. Die Betriebslänge ist von 94 km (1876) im Jahre 1880 auf 97 km gestiegen.

	Zirkulation	Kilometrische Kosten
1876: Personen . . .	172 500	
Frachten . . .	491 800 t	
	<u>664 300</u>	12 557 fl.
1883: Personen . . .	177 500	
Frachten . . .	967 200 t	
	<u>1 144 700</u>	15 823 „
Zuwachs: Personen . . .	5 000	
Frachten . . .	475 400 t	
	<u>480 400</u>	3 266 „
Durchschnittspreis des Tonnenkilometers 1883:	$\frac{15\ 823}{1\ 144\ 700}$	= 1.38 kr.
Preis des zuwachsenden „ 1876—83:	$\frac{3\ 266}{480\ 400}$	= 0.68 „
Verhältniss der $\frac{\text{variablen}}{\text{Gesamt-}}$ Kosten	$\frac{0.68}{1.38}$	= 49 pCt.

Auch hier ist in noch höherem Maasse bei den Selbstkosten des Zuwachses der französische Schlüssel ohne Einfluss, da der Personenverkehr fast ganz unverändert geblieben.

Dux-Bodenbacher Bahn. Die Betriebslänge betrug im Jahre 1872 86 km, hob sich 1879 auf 89 km und blieb seitdem unverändert.

	Zirkulation	Kilometrische Kosten
1872: Personen . . .	35 900	
Frachten . . .	77 600 t	
	<u>113 500</u>	2760 fl.
1874: Personen . . .	94 800	
Frachten . . .	406 800 t	
	<u>501 600</u>	6690 „
1883: Personen . . .	76 500	
Frachten . . .	698 000 t	
	<u>774 500</u>	7933 „
Zuwachs } Personen . . .	58 900	
1872—74 } Frachten . . .	329 200 t	
	<u>388 100</u>	3930 „
Zuwachs } Personen . . .	- 18 300	
1874—83 } Frachten . . .	+ 291 200 t	
	<u>272 900</u>	1243 „

Durchschnittspreis des Tonnenkilometers	1874:	$\frac{6690}{501600}$	= 1,33 kr.
" " "	1883:	$\frac{7933}{774500}$	= 1,02 "
Preis des zuwachsenden	" 1872—74:	$\frac{3930}{388100}$	= 1,01 "
" " "	" 1874—83:	$\frac{1243}{272900}$	= 0,45 "
Verhältniss der $\frac{\text{variablen}}{\text{Gesammt-}}$ Kosten	1874:	$\frac{1,01}{1,33}$	= 76 pCt.
" " "	1883:	$\frac{0,45}{1,02}$	= 45 "

Für die drei hier in Betracht gezogenen Kohlenbahnen stellen sich also auf Grund der positiven, unumstösslichen Thatsachen die Selbstkosten eines zuwachsenden Tonnenkilometers im Jahre 1883 auf nur 0,58, 0,45 und 0,43 kr. (1,17, 0,77 und 0,74 $\frac{1}{2}$) und diese Selbstkosten betragen nur 52, 49 und 45 pCt. der für dasselbe Jahr sich ergebenden Durchschnittskosten.

Als ich theoretisirend schrieb:*) „dass bei entwickeltem Verkehr die Selbstkosten der österr.-ungarischen Bahnen 0,70 kr. für das Tonnenkilometer nicht übersteigen, ja dass dieselben bei sehr regem Verkehr nur 0,50 kr. betragen“ — eine so glänzende Bestätigung durch die Thatsachen konnte ich nicht erwarten.

Hoffentlich wird der Lehrsatz von der grösseren Wohlfeilheit des Verkehrszuwachses nunmehr unangefochten bleiben!

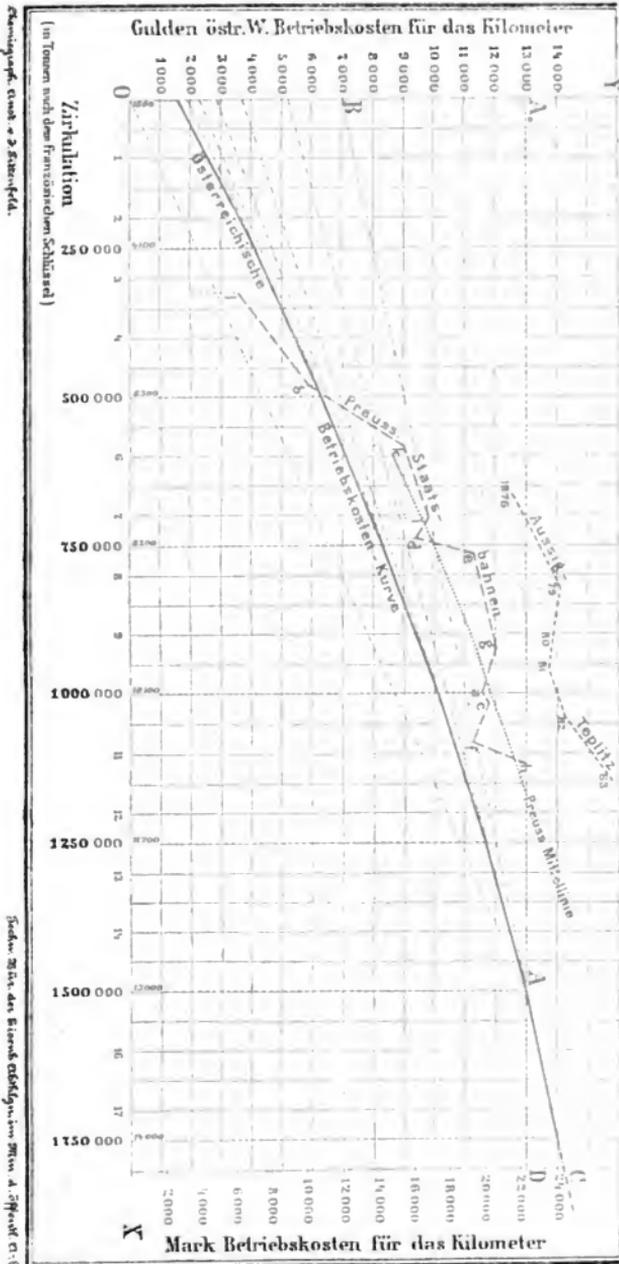
2. Die Betriebskosten als Funktion der Zirkulation.

Gleich greifbare, gleich unanfechtbare Zahlenresultate lassen sich mit den übrigen österreichischen Bahnen schon aus dem Grunde nicht erzielen, weil der Zirkulationszuwachs — innerhalb der Aera der noch jungen Statistik — in den meisten Fällen 150 000 t nicht erreicht. Trotzdem habe ich es mich nicht verdrriessen lassen, die gewonnenen Resultate graphisch zusammenzustellen, d. i. die von jeder einzelnen Bahn in den verschiedenen Jahren erreichten Zirkulationen als Abscissen und die entsprechenden kilometrischen Betriebskosten als Ordinaten aufzutragen. Ich gelangte auf diesem Wege zu einem gar nicht angestrebten, ganz unerwarteten Resultate. Die vielfach verworrenen und im Detail abweichenden Sternbilder gestalteten sich alle zusammen zu einer Art Milchstrasse von so ausgeprägtem Charakter und regelmässiger Form, dass ich den Bleistift ergriff, um die Mittellinie zu ziehen. Ich kann mich nicht enthalten, dem

*) S. 21 meines Buches.

Preussische Directionsbezirke 1882-83.

- | | | |
|-------------------------------|------------------------------|-----------------------------|
| a. Berlin 1 673 km | e. Magdeburg 1 984 km | h. Elberfeld 1 464 km |
| b. Braunschweig 2 820 " | f. Köln (rhd.) 1 727 " | i. Thüringen 521 " |
| c. Hannover 1 891 " | g. Köln (lth.) 1 223 " | k. Anhalt 582 " |
| A. Frankfurt a. M. 1 116 " | | l. Kothbus-Gebirg. 161 " |



Kontingentsvertr. eins. = 2 Eisenfeld.

Stadw. Mitt. des Staat. statist. Bureaus v. 1882-83.

Leser diese rein empirische Kurve hiermit in Polygonform vorzulegen (siehe Figur S. 50) und die daran vorgenommenen Messungen in folgender Tabelle zusammenzufassen.*)

Empirische österreichische Betriebskostenkurve.

(Die eingeschalteten kleinen Ziffern bedeuten Mark und Pfennig nach dem Kurse 1 Mark = 58 Kreuzer.)

1. Zirkulation (Abscissen) Tonnen.	2. Kosten auf das Bahn- kilometer (Ordinaten) fl. ö. W.	3. Durch- schnitts- preis des Tonnen- kilo- meters kr.	4. 5. 6. Z u w a c h s			7. 8. Konstante Kosten		9. An- theil der variablen Kosten pCt.
			an Zirkulation Tonnen	an kilo- meter. Kosten fl.	Preis des Tonnen- kilo- meters kr.	für das Bahn- kilo- meter fl.	An- theil pCt	
Null	1 600 2760	∞				—	100 ₀	Null
250 000	4 100 7070	1,64 2 ₃₃	250 000	2500 4310	1,00 1 ₇₂	1600 2760	39,0	61,0
500 000	6 300 10 860	1,26 2 ₁₇	250 000	2200 3790	0,88 1 ₅₂	1900 3280	30,2	69,8
750 000	8 300 14 310	1,10 1 ₀₁	250 000	2000 3450	0,80 1 ₃₃	2300 3970	27,7	72,3
1 000 000	10 100 17 410	1,01 1 ₇₁	250 000	1800 3100	0,72 1 ₂₁	2900 5000	28,7	71,3
1 250 000	11 700 20 170	0,94 1 ₃₁	250 000	1600 2760	0,64 1 ₁₀	3700 6380	31,6	68,4
1 500 000	13 000 22 410	0,87 1 ₄₉	250 000	1300 2240	0,52 0 ₉₀	5200 8970	40,0	60,0
1 750 000	14 000 24 140	0,80 1 ₃₃	251 000	1000 1730	0,40 0 ₆₉	7000 12 070	50,0	50,0

Einige Erläuterungen zu dieser Tabelle! — Die Spalte 2 enthält das Resultat der Abmessungen — Sp. 3 ergibt sich durch Division der Sp. 2 durch Sp. 1, Sp. 6 durch Division der Sp. 5 durch Sp. 4. — Be-

*) S. 10 meines Buches heisst es: „Die genauen Gesetze des Wachstums der verschiedenen Ausgaben oder, um uns mathematisch auszudrücken, die verschiedenen Ausgabenkurven als Funktion des Verkehrs zu ermitteln, bietet so erhebliche Schwierigkeiten, dass wir auf jeden Versuch verzichten und uns darauf beschränken, an die Kurve der Gesamtau-gaben eine approximative Tangente zu führen.“

Seit diese Zeilen geschrieben wurden, sind zwei neue Jahrgänge der österreichischen Statistik (1882 und 1883) erschienen und haben die empirische Lösung des Problems wesentlich gefördert.

werthet man die stattgehabte Zirkulation (Sp. 1) zu dem Preise eines zuwachsenden Tonnenkilometers und bringt das Produkt von den Gesamtkosten (Sp. 2) in Abzug, so erübrigen die „konstanten Kosten“ (Sp. 7); z. B. $4100 - 250\,000 \times 1,00 = 1600$ oder $6300 - 500\,000 \times 0,88 = 1900$. — Sp. 8 ergibt sich durch Division der Sp. 7 durch Sp. 2; Sp. 9 durch Division der Sp. 6 durch Sp. 3. — Sp. 8 und 9 zusammen = 100 pCt.

Geübten Mathematikern wird es nicht entgehen, dass, indem wir der Einfachheit wegen, die links von jeder Ecke gelegene Polygonseite als Kurventangente behandeln, wir das Ergebniss je um eine Abscissenlänge von rund 125 000 verschlechtern, und dass z. B. der Antheil 50 pCt. (Sp. 9) richtiger einer Zirkulation von 1 625 000 als von 1 750 000 entsprechen würde.

Der Anfang der Kurve, von Null bis 75 000 t, ist ohne genügende Anhaltspunkte tracirt und dürfte praktisch durch eine Horizontale in der Höhe von 2000—2500 fl. zu ersetzen sein. Bei ganz verkehrsarmen, meist passiven, d. h. mit Betriebskostenabgang behafteten Linien ist es nämlich ganz gleichgiltig für den Kostenpunkt, ob jährlich 10 oder 20, 100 oder 200 Tonnen über die Linie laufen. In Frankreich wird gemeinlich angenommen, dass eine normalspurige Bahn unter 6000 Franken für das Kilometer auf die Dauer nicht zu betreiben sei; in Oesterreich dürfte dieses Minimum mit 2000—2500 fl. zu bemessen sein.

An ihrem oberen (rechten) Ende beruht die Kurve ausschliesslich auf den Ergebnissen der K. F. Nordbahn und da auf dieser Bahn der Kohlenverkehr die Hauptrolle spielt, so ist mit Sicherheit anzunehmen, dass wenn an Stelle der Kohle Personen und gewöhnliche Frachten treten sollten, die Kurve in der Region von 1 000 000—1 750 000 etwas gehoben werden müsste.

Noch mehr nach rechts, für Zirkulationen von mehr als 1 750 000 dürfte die Kurve sich mehr und mehr asymptotisch gestalten. Dadurch würde der Zuwachs der kilometrischen Betriebskosten (Sp. 5) und der Preis des zuwachsenden Tonnenkilometers (Sp. 6) allmählich konstant werden.

Da ich die in Rede stehende Kurve dem Leser sozusagen auf Treu und Glauben darreiche, ohne anderes Kontrollmaterial als die Eingangs für die K. F. Nord- und Dux-Bodenbacher Bahn angeführten Daten, so mag hier zu ihrer Beglaubigung noch ein drittes Beispiel folgen, welches bei der Ermittlung der Kurve ganz ausser Betracht stand. Die Theissbahn hatte 1875 eine Zirkulation von 108 400 Personen und 196 000 t, zusammen 304 400. Dieser Zirkulation entspricht nach der Kurve (Tabelle) eine kilometrische Ausgabe von $4100 \text{ fl.} + 54\,400 \times 0,88 \text{ kr.} = 4579 \text{ fl.}$ In Wirklichkeit betrug letztere 4306 fl.

Ausdrücklich zu erwähnen ist, dass bei Bestimmung der Kurve die Aussig-Teplitzer Bahn gänzlich unberücksichtigt gelassen werden

musste (vergl. Figur). Diese Bahn zeichnet sich nämlich durch ganz besonders hohe Betriebskosten aus. Ihre Bahnerhaltung allein kostet 4800 bis 6000 fl. für das Kilometer und ist somit bei gleicher Verkehrsintensität rund $2\frac{1}{2}$ mal so theuer, als auf der K. F. Nordbahn und der Dux-Bodenbacher Bahn. Unter solchen Verhältnissen erheischt die Aussig-Teplitzer Bahn ihre eigene Kurve, zu deren Ermittlung zwar das nöthige Material nicht vorliegt, von der sich aber vermuthen lässt, dass sie an der Ordinatennachse nicht mit 1600 fl., sondern vielleicht mit 4000—5000 fl. beginne, weil die Erhaltungskosten der Bahn, insbesondere des Unterbaues, sich nicht wesentlich verringern, wenn auch nur ein Wagen täglich verkehren soll.

Ueberhaupt entspricht, wenigstens prinzipiell, jeder ausgeprägten Bahnindividualität eine eigene Kurve, und zwar aus naheliegenden materiellen, wie aus formellen Gründen. In ersterer Beziehung sei nur an den Semmering, Brenner etc. erinnert.

In letzterer Beziehung möchten wir hier einfließen lassen, dass es der Statistik trotz aller Anstrengungen bisher nicht gelungen ist und vermuthlich auch nie gelingen wird, das Rechnungswesen aller Bahnen unter ein und dieselbe Schablone zu beugen. Da sind z. B. sehr opulente Bahnen, welche wie die Bahnerhaltung, so auch ihre Erweiterungsbauten aus den Betriebseinnahmen bestreiten. In demselben Falle befinden sich auch gewisse arme garantierte Bahnen mit geschlossenem Bankkonto, die ihren Koupon kürzen müssten, wollte man ihnen die Einstellung der Erweiterungs- und Ergänzungsausgaben in die Betriebsrechnung untersagen. Wieder andere Bahnen mit offenem Bankkonto, garantierte wie ungarantierte, haben im Gegentheil die Tendenz, die Betriebsrechnung auf Kosten der Baurechnung, so weit thunlich, zu entlasten. Solche und viele andere Umstände müssen in der Statistik immer als Anomalien zum Ausdruck kommen und bilden dort Steine des Anstosses, welche nur der vollkommen orientirte Ortskundige zu vermeiden oder zu beseitigen vermag.

Sei dem, wie ihm wolle und, trotz des bloss relativen Werthes unserer Kurve, bietet diese eine Fülle von Aufklärungen.

Führt man von dem Koordinatenursprung O an einen beliebigen Punkt A der Kurve einen Radius vector OA , so entspricht die trigonometrische Tangente des Winkels AOX dem Durchschnittspreis des Tonnenkilometers (Sp. 3 der obigen Tabelle) und man kann diesen am Durchschnittspunkte der Linie AO mit der Ordinate 100 000 oder 1 000 000 direkt ablesen.

Führt man an den Punkt A eine Tangente BAC , so bildet diese mit der Horizontalen A_0AD einen Winkel CAD , dessen trigonometrische Tangente den Preis des zu wachsenden Tonnenkilometers (Sp. 6)

darstellt. Nun ist aber der Winkel $CAD = BAA_0$ und $AOX = OAA_0$ und da der Winkel BAA_0 immer kleiner ist, als der Winkel OAA_0 , so ergibt sich, dass auch der Preis des zuwachsenden Tonnenkilometers immer niedriger sein muss, als der Durchschnittspreis.

Die kilometrischen Betriebskosten, dargestellt durch die Ordinate $A = OA_0$, werden durch die Tangente AB in zwei Theile BO und BA_0 geschnitten, deren unterer BO die „konstanten“, und deren oberer BA_0 die „variablen“ Kosten darstellt. Je mehr die Zirkulation zunimmt, je weiter der Punkt A nach rechts rückt, desto grösser werden die konstanten Kosten BO (vergl. Sp. 7). Es mag befremdend und widerspruchsvoll klingen, dass eine „konstant“ benannte Grösse regelmässig wachse. An Differenzialrechnung gewohnte Leser werden sich daran nicht mehr stossen, als dass an Stelle einer Kurve ein Polygon, ja eine blossе Tangente gesetzt wird. Jetzt, da wir ein Polygon vor uns haben, sieht jeder, dass die Konstante nur von einer Ecke zur anderen gilt; so lange man es mit einer einzigen Tangente zu thun hatte, mochte das Geltungsgebiet der Konstanten unbegrenzt erscheinen. Ich wenigstens habe diese Illusion nicht begünstigt.*) — Für den Laien klingt es auch befremdend, wenn bei einem rollenden Rade von einem in Ruhe befindlichen Punkte gesprochen wird; und doch giebt es einen solchen. Der jeweilig den Boden berührende Punkt der Radfelge ist in Ruhe, aber nur für einen Augenblick.

Der Antheil der variablen Kosten an den Gesamtkosten (Sp. 9), welcher am Koordinatenursprung Null, bei 250 000 bereits 61% beträgt, erreicht bei 750 000 ein Maximum mit 72,3%. Von da an nimmt der Antheil der variablen Kosten stetig ab; bei 1 750 000 stellen sich beide Antheile gleich und weiterhin haben die konstanten Kosten das Uebergewicht, jedoch schwerlich bis ins Unendliche. Denn wenn sich, wie schon oben erwähnt wurde, eine Asymptote bildet und der Preis des zu wachsenden Tonnenkilometers (Sp. 6) immer mehr konstant wird, dann muss der Durchschnittspreis (Sp. 3) diesem sich mehr und mehr nähern und der Antheil der variablen Kosten nach Ueberwindung eines Minimums der Totalität (100%) zustreben.

Einen mehr praktischen, hochinteressanten Aufschluss ertheilt die Kurve in Betreff des Einflusses der Zusammensetzung der Bahnnetze auf die Betriebskosten und somit auch auf die Selbstkosten. Die homogenen Bahnnetze arbeiten theurer, als die aus verkehrs-

*) S. 14 m. B.: „Selbstverständlich ist wohl, dass, wenn wir uns auch des mathematischen Ausdrucks „konstante Ausgaben“ bedient haben, derselbe doch nicht absolut zu nehmen ist und nur für Verkehrsschwankungen innerhalb gewisser Grenzen zu verstehen ist. Wir haben demselben Gedanken schon oben Ausdruck gegeben, als wir von einer Tangente sprachen.“

reichen und verkehrsarmen Linien zusammengesetzten Netze. Erläutern wir dies an einem Zahlenbeispiele! Nehmen wir eine Linie mit einer Zirkulation von 250 000 und eine andere gleich lange mit einer Zirkulation von 1 750 000; also beide zusammen mit einer durchschnittlichen Zirkulation von 1 000 000. Erstere hat nach der Kurve 4100, letztere 14 000 fl. kilometrische Betriebskosten, beide zusammen also im Durchschnitt 9 050 fl. Ein homogener Bahnkomplex mit 1 000 000 Zirkulation erfordert aber, nach der Kurve, 10 100 fl. als kilometrische Betriebskosten, also um 1050 fl. mehr. Dieser Unterschied entspricht der Pfeilhöhe des Bogens und erklärt sich aus dem Umstande, dass in Folge der Verflachung der Kurve nach rechts die Mehrkosten der frequenteren Theilstrecke geringer sind, als die Minderkosten der weniger frequenten. Auf der ganzen Länge der Kurve von 0 bis 1 750 000 beträgt die Pfeilhöhe rund 1400 fl. d. i. 15% oder 18%, je nachdem man von dem Bogenwerth oder dem Sehnenwerth ausgeht.

Selbstverständlich bezieht sich das Gesagte nur auf die reine, mit 1600 fl. beginnende Kurve. Sollten auch „passive Linien“ mit dem oben besprochenen Betriebskostenminimum ins Spiel kommen, so würden noch weitere Verwicklungen eintreten, auf deren blosser Erwähnung wir uns hier beschränken.

Zum Schlusse der Diskussion unserer Kurve mögen die mit ihr erzielten Resultate noch unter einer anderen, vielleicht anregenderen Form dargereicht werden. Man kann sagen: in Oesterreich kosten durchschnittlich auf das Bahnkilometer

die ersten	250 000	Tonnen (oder Personen)	×	2,83	fl.	=	7070	M
„ folgenden	250 000	„	„	×	1,52	„	=	3790
„	250 000	„	„	×	1,88	„	=	3450
„	250 000	„	„	×	1,24	„	=	3100
„	250 000	„	„	×	1,10	„	=	2760
„	250 000	„	„	×	0,90	„	=	2240

Zusammen 1 500 000 Tonnen durchschnittlich × 1,494 fl. = 22 410 M

Bemerken wir auch noch, dass wenn die Zirkulation von 500 000 auf 1 000 000 und 1 500 000 steigt, also in dem Verhältniss 1 : 2 : 3 wächst, die Betriebskosten gleichzeitig nur in dem Verhältniss 1 : 1,60 : 2,06 zunehmen.

3. Zur Abwehr.

Nunmehr wird es uns ein Leichtes sein, die Missverständnisse zu erläutern, in welche das Schmoller'sche Jahrbuch gerathen ist.

1. Der dort veröffentlichten Untersuchung sind nicht verschiedene Entwicklungsstadien ein und desselben Bahnnetzes zu Grunde gelegt, sondern ganz verschiedene Bahnnetze, wodurch nicht nur die örtlichen

Preisdifferenzen, sondern auch die verschiedenartige Zusammensetzung der verglichenen Bahnnetze mit in die Wagschale gefallen sind.

2. Ein Unterschied zwischen Personenverkehr und Güterverkehr wurde nicht gemacht, sondern ein Bruttotonnenkilometer des ersteren genau so behandelt, wie eines des letzteren. Dasselbe gilt von den gewöhnlichen Frachtgütern und den hauptsächlich in Frage stehenden, wie in ganzen Schiffsladungen, so auch in vollen Zügen zu verfrachtenden Massengütern.

3. Die für die Gesamtheit der preussischen Staatsbahnen gefundenen „konstanten Kosten“ wurden nach dem Verhältniss der Kilometerzahl (7988 \mathcal{M} auf das Bahnkilometer) unter die einzelnen Bahnnetze gleichmässig vertheilt, wie wenn ich behauptet hätte, die konstanten Kosten bleiben unverändert in allen Verkehrsentwicklungsstadien ein und desselben Netzes und seien dieselben für alle Bahnnetze. Dieses Hauptmissverständnis über den Ausdruck „konstant“ setzt voraus: dass man es nicht mit einer Kurve, sondern mit einer Geraden zu thun habe, und zwar mit einer einzigen Geraden für alle Bahnen. Ich darf diese Voraussetzung als mir fremd bezeichnen, nachdem ich wiederholt von Kurven und Tangenten gesprochen.

Wenn mein geehrter Gegner seinerseits zu dem Schlusse gelangt, dass „mit dem Verkehrszuwachse auch die von mir als konstant bezeichneten Beträge erheblich zunehmen“, so kann ich dem, ohne Eintrag für die Theorie, vollkommen beistimmen. Wir haben ja oben (Tabelle Sp. 7) die sogenannten „konstanten“ Beträge von 1600 auf 7000 fl. anwachsen sehen.

4. Auf ähnliche Weise wurde der für die Gesamtheit des preussischen Staatsbahnnetzes mit 0,59 \mathcal{A} ermittelte Durchschnittsbetrag der variablen Kosten oder — was dasselbe ist — der Kosten eines zuwachsenden Bruttotonnenkilometers auch auf alle einzelnen Bahnnetze bezogen, als wenn die Tangenten an den verschiedensten Punkten der Kurve unter sich parallel sein könnten. —

Dass die auf dem soeben erörterten Wege ermittelten „theoretischen Gesamtkosten“*) mit der Wirklichkeit nicht stimmen, ist für mich weniger überraschend, als dass dieselben „die Gesamtkosten nach v. Nördling“ benannt wurden.

4. Die Ergebnisse der preussischen Staatsbahnen.

Versuchen wir nunmehr „H. v. Nördling's Rechnungsmethode“ selbst auf die preussischen Staatsbahnen anzuwenden, indem wir uns vorläufig auf das im Schmoller'schen Jahrbuch verwendete Material beschränken.

*) Zeile 33 der Schmoller'schen Tabelle.

Sei es Zufall, sei es, dass die individuellen Verschiedenheiten einiger Direktionsbezirke nur untergeordneter Natur sind, es ergibt sich, dass diese statistischen Resultate wenigstens für einige Direktionen gar nicht übel mit der Theorie stimmen, wie aus folgender Tabelle zu ersehen:

1. Königlich preussische Eisenbahn- Direktionen.	2. Brutto- Zirkulation. Tonnen.	3. Wirkliche Betriebskosten für das Bahnkilometer M	4 Wirkliche Kosten des Brutto- des Tonnen- kilometers. M	5. | 6.	
				Kosten eines zu- wachsenden Brutto- Tonnenkilometers im Vergleich zur Direktion:	
				Anhalt. M	Thüringen. M
k. Anhalt	1 105 000	15 508	1,41	—	0,62
i. Thüringen	1 357 000	17 081	1,25	0,62	—
g. Köln (linksrh.)	1 762 000	20 801	1,18	0,81	0,92
a. Berlin	1 829 000	20 018	1,10	0,62	0,62
h. Elberfeld	2 313 000	23 223	1,00	0,64	0,64
Durchschnitt. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	0,67 | 0,70	
				0,685	

Die Ziffern der 4 ersten Spalten sind, ohne jede Korrektur, der Schmoller'schen Tabelle entnommen, die beiden letzten auf die schon oben angewandte, höchst einfache Weise berechnet.

Beispiel. Vergleichung zwischen Anhalt und Elberfeld:

	Zirkulation	Kilometrische Kosten
Elberfeld	2 313 000 t	23 223 M
Anhalt	1 105 000 „	15 508 „
Zuwachs	1 208 000 t	7 715 M

Ein zuwachsendes Brutto-Tonnenkilometer kostet somit

$$\frac{7715}{1\,208\,000} = 0,64 \text{ M} \text{ (Sp. 5 Zeile h)}$$

Die (in Sp. 5 und 6) gewonnenen Ziffern stimmen, wie man sieht, in bemerkenswerther Weise überein; nur Köln liefert etwas abweichende Resultate.

Der für Anhalt empirisch sich ergebende mittlere Preis eines zuwachsenden Brutto-Tonnenkilometers (Sp. 5) steht zu den Anhaltischen Durchschnittskosten (Sp. 4) im Verhältniss von $\frac{0,67}{1,41} = 47,5$ pCt. und für Thüringen stellt sich dasselbe Verhältniss auf $\frac{0,70}{1,25} = 56$ pCt.

Nimmt man das Verhältniss der Netto- zur Brutto-Last = 1 : 2,3, so erhält man als mittlere Selbstkosten des

$$\text{Netto-Tonnenkilometers } 2,3 \times 0,685 = 1,57 \text{ M},$$

welche Ziffer jedoch für Massengüter als zu hoch bezeichnet werden darf, weil sie sich nicht nur auf Massengüter, sondern auch auf alle sonstigen Güter, ja selbst den Personenverkehr bezieht.

Die im Voraus ehenden für fünf Direktionsbezirke nachgewiesene Uebereinstimmung der Theorie mit der Wirklichkeit erstreckt sich allerdings nicht auf alle Direktionen. In der That begegnet man in einigen Bezirken bei stärkerem Verkehr niedrigeren kilometrischen Ausgaben und höheren Durchschnittspreisen, was mit irgend einer Theorie unvereinbar wäre, wenn die fraglichen Anomalien auf ein und demselben Bahnnetze und unter übrigens gleichen Verhältnissen zu Tage getreten wären. Allein wir haben gesehen, dass jede Bahnindividualität eigentlich ihre eigene Kurve hat, und wenn man willkürlich von einer Kurve zur andern überspringt, so muss man eine Zickzacklinie erhalten.

Die dadurch entstehenden Anomalien können füglich nur auf graphischem Wege überblickt und mehr oder minder überwunden werden.

Verfahren wir also mit den statistischen Ergebnissen der 11 Staatsbahn-Direktionen*), wie wir es unter Anwendung des französischen Schlüssels mit den österreichischen Linien gethan.

Das Ergebniss ist in nachstehender Tabelle zusammengefasst und überdies neben der österreichischen Betriebskostenkurve aufgetragen.

Königlich preussische Staatsbahnen.

1. Direktions- Bezirke.	2. 3. 4. 5. Zirkulation.				6. Ausgaben für das Bahnkilometer M
	Personen.	Gepäck t	Güter t	Insgesamt.	
a. Berlin	331 700	1600	667 300	1 000 600	20 018
b. Bromberg	182 300	1400	299 100	482 800	10 287
c. Hannover	284 000	1800	733 400	1 019 200	20 413
d. Frankfurt a. M.	246 700	500	491 000	738 200	16 220
e. Magdeburg	314 600	1600	451 400	767 600	19 542
f. Köln (rechtsrh.)	178 300	800	899 200	1 078 300	19 494
g. Köln (linksrh.) .	279 600	1500	645 200	926 300	20 801
h. Elberfeld	246 000	900	873 000	1 119 900	23 223
i. Thürigen	281 500	1700	421 300	704 500	17 081
k. Anhalt	238 800	1500	341 300	581 600	15 508
l. Kottbus-Grhn. . .	72 000	200	252 400	324 600	6 157

*) Nach der vom Reichseisenbahnamt für 1882—83 veröffentlichten Statistik der Eisenbahnen Deutschlands (Band III).

Ob sich beim Anblik der graphischen Darstellung noch Leser finden werden, welche darin eine Bestätigung des angeblichen Widerspruches zwischen der Theorie und den preussischen Betriebsergebnissen erkennen, dieser Frage will ich im Gefühle meiner Befangenheit nicht vorgreifen. Mir macht es den entgegengesetzten Eindruck! Die preussischen Betriebskosten sind zwar fast ausnahmslos höher, als die österreichischen, ohne jedoch jene der Aussig-Teplitzer Bahn zu erreichen; allein auch sie halten im Grossen und Ganzen, wenigstens im oberen Theile, eine Richtung ein, in die sich eine Art Mittellinie einpunktiren lässt, die nur um 15—20 pCt. von der österreichischen Kurve abweicht. Dieser Mittellinie gegenüber betragen die hervortretenden Anomalien nicht mehr als 10 pCt., bewegen sich also innerhalb solcher Grenzen, welche auch, abgesehen von etwaigen Verwaltungsverschiedenheiten, durch örtliche Preisunterschiede und die Verschiedenheit der Zusammensetzung der Netze erklärlich sein sollten. Ich muss es selbstverständlich ortskundigeren Forschern überlassen, diese Differenzen weiter zu ergründen, sowie auf Grund vollständigeren statistischen Materials eine zuverlässigere preussische Betriebskostenkurve zu ermitteln.

Indess scheint aber auch schon aus unserer unförmlichen und eng begrenzten Skizze mit genügender Sicherheit hervorzugehen, dass auch auf den preussischen Staatbahnen bei einer Zirkulation von einer Million die Selbstkosten eines zuwachsenden oder ausfallenden Tonnenkilometers sich durchschnittlich nicht höher stellen als

$$60 \text{ pCt. von } 2 \text{ } \mathring{A} = 1,2 \text{ } \mathring{A}$$

ein Preis, der, wie in Oesterreich, sich für höhere Zirkulationen noch stetig ermässigen müsste.

Wien, am 30. November 1885.

Die Kommunalbesteuerung der Eisenbahnen.

Das Gesetz betreffend Ergänzung und Abänderung einiger Bestimmungen über Erhebung der auf das Einkommen gelegten direkten Kommunalabgaben vom 27. Juli 1885, erläutert von L. Herrfurth und L. Nöll. Berlin 1886.

Von

Gleim, Geh. Ober-Regierungsrath.

Der Mangel einer einheitlichen gesetzlichen Regelung des Gemeindesteuerwesens hatte sich schon seit längerer Zeit fühlbar gemacht. Soweit über die Erhebung der Gemeindeabgaben gesetzliche Vorschriften überhaupt vorhanden waren, fanden sich dieselben in Gesetzen der verschiedensten Art, in Gemeindeverfassungsgesetzen oder Normen, welche sich ausschliesslich auf einzelne Arten von Abgaben bezogen. Fast nach jeder Seite hin fehlte es an einer einheitlichen Grundlage, um eine gleichmässige, gerechte Vertheilung der Steuerlast herbeizuführen und feste Grundsätze für die Veranlagung der Gemeindesteuern herauszubilden. In besonderem Maasse galt dies von dem Rechte zur Heranziehung der Forenzen, Aktiengesellschaften, Korporationen und sonstigen juristischen Personen zu den Gemeindeabgaben, welches einer grossen Anzahl von Stadt- und Landgemeinden gänzlich vorenthalten war und da, wo es bestand, in den verschiedensten Richtungen der erforderlichen näheren Regelung entbehrte.

Diesem Mangel durch ein umfassendes, die Aufbringung der Gemeindeabgaben ordnendes Gesetz abzuhelpen, wurde seit dem Jahre 1877 zu wiederholten Malen versucht. In diesem und in jedem der beiden folgenden Jahre wurde dem Landtage ein die Regelung des gesammten Gemeindeabgabenwesens bezweckender Gesetzentwurf vorgelegt. Ueber einen jeden Entwurf ist von der betreffenden Kommission des Abgeordnetenhauses ein eingehender Bericht erstattet, keiner ist aber über dies Stadium hinaus und zur Verhandlung im Abgeordnetenhause selbst gebracht. Und wäre es geschehen, die Verhandlung würde sicherlich zu einem praktischen Ergebnisse nicht geführt haben. Der Widerstreit der Meinungen über die Ausgangspunkte und die obersten Grundsätze für die Gestaltung des Gemeindebesteuerungsrechts war zu mächtig, die in der Verschiedenartigkeit der

Verhältnisse in den einzelnen Landestheilen liegenden Schwierigkeiten waren zu gross, als dass sich damals eine Lösung der Frage hätte erwarten lassen, welche nicht alsbald zu Anfechtungen von der einen oder andern Seite Veranlassung gegeben haben würde. Die Staatsregierung nahm daher und ferner auch um deswillen von der Wiederholung des Versuchs einer umfassenden Regelung des Gemeindebesteuerungsrechts in den folgenden Jahren Abstand, weil sie eine umfassende Reform der staatlichen Steuergesetzgebung beabsichtigte, welche auf die Finanzverhältnisse der Gemeinden nicht ohne Rückwirkung bleiben konnte.

Wie weit aber auch die Ansichten über die Prinzipien eines Gemeindeabgabengesetzes auseinandergehen mochten, in einer Richtung herrschte im Landtage allseitiges Einverständnis, nämlich darin, dass die gesetzliche Neuregelung der von dem Einkommen der Forensen, Aktien- etc. Gesellschaften und juristischen Personen zu erhebenden Kommunalsteuern dringendes Bedürfniss sei. Auf eine Anregung des Abgeordnetenhauses legte die Staatsregierung dem Landtage in der Session 1883/84 einen bezüglichen Gesetzentwurf vor, welcher nach der ersten Lesung im Abgeordnetenhaus und nach einer sehr eingehenden Kommissionsberathung in zweiter und dritter Lesung nach längeren Verhandlungen mit verschiedenen Aenderungen angenommen wurde. Der Schluss des Landtags vor dem Abschluss der Berathung dieses Entwurfs seitens des Herrenhauses machte es unmöglich, den Entwurf in dieser Session zum Gesetze zu erheben. In der Session 1884/85 nahm das Abgeordnetenhaus den Entwurf in derjenigen Fassung, in welcher derselbe in der vergangenen Session aus den Berathungen des Hauses hervorgegangen war, wieder auf und genehmigte ihn in unveränderter Gestalt. Im Herrenhause wurde derselbe ebenfalls einer eingehenden Kommissionsberathung unterzogen, mehrfach im Sinne der Regierungsvorlage wieder amendirt, nach einer längern Plenarverhandlung von diesem Hause und sodann auch von dem Abgeordnetenhaus angenommen. In der am 31. September d. J. ausgegebenen Nr. 33 der Gesetzsammlung ist der Entwurf in dieser Gestalt als Gesetz betreffend Ergänzung und Abänderung einiger Bestimmungen über Erhebung der auf das Einkommen gelegten direkten Kommunalabgaben vom 27. Juli 1885 publizirt.

Das Gesetz, weil es den Zweck hat, ohne eine prinzipielle Lösung der Frage nur einige auf dem Gebiete des Kommunalsteuerwesens zu Tage getretene Missstände zu beseitigen, häufig als Nothkommunalsteuergesetz bezeichnet, hat nur die von dem Einkommen der Aktiengesellschaften u. s. w. zu erhebenden Kommunalabgaben zum Gegenstande. Für alle übrigen Abgaben, — Gewerbe-, Grund-, Gebäudesteuern u. s. w. — verbleibt es bei dem bisherigen Rechte. Und auch die Heranziehung dieser

Personen zu den auf das Einkommen gelegten direkten Kommunalabgaben findet darin nicht ihre umfassende Regelung; seine Bestimmungen bewegen sich im Rahmen der für die Staatseinkommensteuer maassgebenden Grundsätze; nur insoweit, als sich ein dringendes Bedürfniss herausgestellt, hat die Kommunalbesteuerung der in Rede stehenden Personen ihre besondere Regelung erfahren.

Ungeachtet, zum Theil auch gerade wegen der Beschränkung des Gesetzes auf das dringendste Bedürfniss wird die Anwendung des Gesetzes in den verschiedensten Richtungen erheblichen Schwierigkeiten begegnen. Jeder, der auf dem Gebiete des Kommunalsteuerwesens praktisch thätig gewesen ist, weiss, dass ein jedes diesen Gegenstand behandelnde Gesetz, insoweit dadurch Grundsätze für die selbständige Steuerveranlagung aufgestellt werden, die Quelle zahlreicher Zweifel sein muss, welcher Art auch die zu Grunde liegenden Prinzipien sein mögen. Naturgemäss müssen sich dieselben noch vermehren, wenn ein Gesetz nicht selbst die maassgebenden Grundsätze in ihrer Gesamtheit enthält, sondern sich an andere Steuergesetze anlehnt. Umsomehr ist daher die in der Ueberschrift bezeichnete Arbeit willkommen, welche, von berufenster Seite herrührend, es sich zur Aufgabe gemacht hat, unter Benutzung der Landtagsverhandlungen, der Entscheidungen des Oberverwaltungsgerichts und Obertribunals, der Ministerialblätter und der Akten des Ministeriums des Innern die Bestimmungen des Gesetzes zu erläutern. Die Schrift, deren Verfasser in hervorragender Weise an der Bearbeitung des Gesetzes in seinen verschiedenen Phasen beteiligt gewesen sind, enthält in ihrem ersten einleitenden Abschnitt die nähere Begründung des Bedürfnisses eines Gemeindeabgabengesetzes und die Entstehungsgeschichte des Gesetzes vom 27. Juli 1885. Der zweite Abschnitt ist der eingehenden Erläuterung sämtlicher Bestimmungen des letzteren gewidmet. Mehrere wegen Ausführung des Gesetzes von den Ministern des Innern und der Finanzen erlassenen Zirkularverfügungen sind im dritten Abschnitte mitgetheilt. In einem Anhange wird das Gesetz betreffend Ueberweisung von Beträgen, welche aus landwirthschaftlichen Zöllen eingehen, an die Kommunalverbände vom 14. Mai 1885 erläuterungsweise besprochen. Zur Erleichterung der Uebersicht über den gesammten Inhalt dient ein alphabetisches Sachregister.

Angesichts der Ausführungen in den beiden ersten Abschnitten der Schrift, welche das für die richtige Anwendung des Kommunalabgabengesetzes erforderliche Verständniss seiner einzelnen Bestimmungen im Wesentlichen erschliessen, erübrigt hier eine umfassende Besprechung derselben auf die Eisenbahnen bezüglichen, in dem Kommentar an der Hand der Landtagsverhandlungen und der übrigen vorbezeichneten Materialien ebenfalls erläuterten Vorschriften. Nur insoweit die besonderen Verhältnisse der

Eisenbahnen zu Zweifeln bei der Anwendung des Gesetzes Veranlassung geben, welche bei den Landtagsverhandlungen und in dem Kommentar nicht berührt sind, sollen die betreffenden Bestimmungen hier einer kurzen Betrachtung unterzogen werden.

Die Aenderungen, welche die Gemeindeabgabepflicht der Eisenbahnen durch das Gesetz erfahren hat, betreffen neben der Erstreckung der Abgabeberechtigung auf das gesammte Gebiet der Monarchie mit alleiniger Ausnahme der Hohenzollerschen Lande vornehmlich die Grundlagen der Abgabepflicht, die Berechnung des abgabepflichtigen Gesamteinkommens der Eisenbahnen und die Vertheilung des letztern unter die einzelnen abgabeberechtigten Gemeinden.

I. Ohne Unterschied sind Eisenbahnunternehmer von dem Einkommen, welches sie aus den von ihnen betriebenen Eisenbahnen ziehen, abgabepflichtig, mag der Unternehmer der preussische Staat, eine andere juristische Person, eine Aktiengesellschaft, eine Kommanditgesellschaft auf Aktien oder eine physische Person sein. Auch ist es gleichgültig, ob der Betriebsunternehmer zugleich Eigenthümer der Bahn ist oder den Betrieb für seine Rechnung auf einer fremden Bahn übernommen hat. Wird der Betrieb von dem Unternehmer auf eigener Bahn ausgeübt, so kann ein anderes Einkommen, als das bei diesem Betriebe erzielte, und eine andere abgabepflichtige Person nicht weiter in Frage kommen. Anders dagegen, wenn der Betrieb auf fremder Bahn geführt wird. Erhält in diesem Falle der Bahneigenthümer von dem Betriebsunternehmer für die Betriebsüberlassung eine Vergütung, gleichviel in welcher Form, so bildet diese für den ersteren ein Einkommen, welches an sich zur Besteuerung geeignet ist. Ein derartiges Einkommen ist aber nach dem Gesetze dann nicht abgabepflichtig, wenn der Bahneigenthümer, welcher den Betrieb einem andern überlassen hat, der preussische Staat ist. Der § 1 Abs. 2 unterwirft den Staatsfiskus den Gemeindeabgaben nur bezüglich des Einkommens aus den von ihm betriebenen Eisenbahnunternehmungen, während die sonstigen juristischen Personen, Gesellschaften und physische Personen nach § 1 Abs. 1 und 3 auch in denjenigen Gemeinden, in welchen sie Eisenbahnen haben, hinsichtlich des hieraus fließenden Einkommens der Abgabepflicht unterliegen. Diese Bestimmung des § 1 Abs. 1, welche in dem von der Staatsregierung vorgelegten Gesetzentwurfe nicht enthalten war, verdankt ihre Aufnahme den Kommissionsberathungen des Abgeordnetenhauses. Ob die Absicht ihrer Urheber dahin ging, den Staatsfiskus in dieser Beziehung anders als sonstige Bahneigenthümer zu behandeln, kann dahingestellt bleiben. Jedenfalls ist eine andere Absicht im Gesetze nicht zum Ausdruck gekommen, und es erscheint dem aus der Gegenüberstellung des Abs. 1 und 2 sich ergebenden unzweideutigen Inhalt des Abs. 2 gegenüber die

Möglichkeit einer andern Auslegung geradezu ausgeschlossen. Von grosser praktischer Bedeutung wird die Befreiung des Staatsfiskus von der Abgabepflicht aus derartigem Einkommen um deswillen nicht sein, weil die Anzahl und die Länge derjenigen Staatsbahnstrecken, auf welchen der Betrieb nicht selbst vom Staate ausgeübt wird, äusserst gering ist.

Die Abgabepflicht des Einkommens aus dem Eisenbahnbetrieb ist nach § 2 Abs. 1 und die des Einkommens aus dem Eisenbahnbesitze nach § 2 Abs. 3 des Gesetzes in denjenigen Gemeinden begründet, in welchen sich der Sitz der Verwaltung, bei Staatsbahnen eine Staatsbahnverwaltungsbehörde, eine Station oder eine für sich bestehende Betriebs- oder Werkstatte- oder eine sonstige gewerbliche Anlage befindet. In Betreff der Begriffsbestimmung dieser einzelnen Gattungen von Anlagen kann auf die Erläuterungen der Eingangs bezeichneten Schrift in Anm. 5 zu § 2 Bezug genommen und soll nur hinzugefügt werden, dass nach einer Entscheidung des Oberverwaltungsgerichts vom 1. Juni 1885 unter einer Station nur ein solcher Haltepunkt zu verstehen ist, in welchem durch die Annahme von Personen oder Gütern oder von Personen und Gütern Transportgeschäfte abgeschlossen werden, mag im Uebrigen die Buchführung und die Vereinnahmung der Transportgelder hier oder an einem andern Orte erfolgen. Wenn nicht eine jede, sondern nur eine für sich bestehende Betriebsstätte die Abgabepflicht begründen soll, so ist damit beabsichtigt, diejenigen Einrichtungen und Anlagen auszuschliessen, in welchen nicht ein Theil des Eisenbahnbetriebs selbständig erledigt wird, deren Aufgabe vielmehr nur darin besteht, der Durchführung und Sicherung der Züge zu dienen. Aus diesem Grunde kann daher ausser der freien Strecke auch Bahnwärterhäusern, Wasserstationen, Blockstationen nicht die Eigenschaft für sich bestehender Betriebsstätten zuerkannt werden.

II. Die Grundsätze, nach welchen bisher für die Veranlagung der Gemeindeabgaben das Reineinkommen der Eisenbahnen zu berechnen war, hatten eine gesetzliche Feststellung nicht erfahren. Nur allmählich hatte sich auf Grund der in höchster Instanz auf die bezüglichen Rekursbeschwerden und Verwaltungsstreitklagen ergangenen Entscheidungen in dieser Hinsicht eine Praxis herausgebildet, welche jedoch kaum als abgeschlossen gelten konnte. Die Frage, in welcher Weise die Normen über Berechnung des Einkommens für die Staatseinkommensteuern auf die Eisenbahnen zur Anwendung zu bringen seien, hatte noch nicht in allen Punkten ihre endgiltige Lösung gefunden. Bis in die neueste Zeit hat namentlich der Zweifel, inwieweit die Eisenbahnen befugt seien, von den Einnahmen eine Absetzung für die jährliche Abnutzung ihrer baulichen Anlagen und Betriebsmittel vorzunehmen, immer Anlass zu neuen Meinungsverschiedenheiten gegeben. Durch die §§ 4 und 5 des Gesetzes sind alle diese Zweifel für die Folge be-

seitigt. Für die Gemeindebesteuerung der Privatbahnen ist hiernach dasjenige Einkommen maassgebend, welches behufs Erhebung der Eisenbahnabgabe ermittelt worden ist, falls aber aus besonderen Gründen die Erhebung dieser Abgabe nicht stattfindet, dasjenige Einkommen, welches nach den für Erhebung der Eisenbahnabgabe geltenden gesetzlichen Bestimmungen zu berechnen ist. Von dem erstern kommt jedoch die zu entrichtende oder entrichtete Eisenbahnabgabe in Abzug, und sofern es sich um eine Eisenbahn handelt, welche sich nicht in den Händen einer Eisenbahn-Aktiengesellschaft befindet, ausserdem auch derjenige Betrag, welcher zur Verzinsung und planmässigen Tilgung von Anleihen hat aufgewendet werden müssen. Die Feststellung der hiernach abgabepflichtigen Beträge ist der Staatsaufsichtsbehörde übertragen, welche hierüber alljährlich ein Resolut zu erlassen und solches öffentlich bekannt zu machen hat. Die Feststellung des Einkommens der gesammten Staats- und für Rechnung des Staats verwalteten Bahnen, welche künftig als eine abgabepflichtige Unternehmung anzusehen sind, soll endgiltig durch den Ressortminister erfolgen und das bezügliche Resolut ebenfalls öffentlich bekannt gemacht werden. Die Frage, wie dies Einkommen zu ermitteln sei, beantwortet der § 5 des Gesetzes dahin, dass der rechnungsmässige Ueberschuss der Einnahmen über die Ausgaben unter Abzug einer $3\frac{1}{2}$ prozentigen Verzinsung des Anlage- bzw. Erwerbkapitals, wie solches sich aus der amtlichen Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen ergibt, das Reineinkommen bilde.

Der Umstand, dass hier durch das Gesetz eine bestimmte Grundlage für die Berechnung der Gemeindeabgaben gegeben ist, hat eine erhebliche Aenderung des bisherigen Verfahrens zur Folge. Nach den bisher für die Veranlagung der Gemeindeabgaben zur Anwendung gekommenen und zufolge des § 3 des Gesetzes vom 27. Juli 1885 auch für die Folge subsidiär hierfür anwendbaren Bestimmungen der für die Veranlagung und Erhebung der Staatseinkommensteuer maassgebenden Gesetze vom 1. Mai 1851 und vom 25. Mai 1873 ist das Einkommen des Steuerpflichtigen durch Einschätzung zu vermitteln. Dabei ist zwar im Allgemeinen bestimmt, was unter dem Einkommen aus Grundvermögen, aus Kapitalbesitz, aus Handelsgewerbebetrieb zu verstehen sei, z. B. inwieweit die Zinsen von Schulden zu berücksichtigen seien, inwieweit ein Abzug für Verschleiss statthaft sei. Dem Ermessen der Einschätzungskommission ist es aber überlassen, auf welche Weise sie nach diesen Grundsätzen sich über dies Einkommen der einzelnen Steuerpflichtigen ihr Urtheil bilden will. Es ist ihr selbstredend unbenommen, Rechnungsbücher der Steuerpflichtigen, sofern ihr deren Einsicht gewährt wird, zu benutzen. Die Jahresabschlüsse der Abschätzung zu Grunde zu legen oder auch nur das

Rechnungsergebniss vor der Einschätzung abzuwarten, ist sie aber nicht verbunden. Demgemäss sind auch bisher die Eisenbahnen, sofern nicht nach Vereinbarung unter den Beteiligten ein früheres Betriebsjahr der Veranlagung zu Grunde gelegt wurde, schon vor der Fertigstellung des Betriebsabschlusses, meist sogar schon vor Ablauf des Betriebsjahres zu den Gemeindeabgaben eingeschätzt worden.

In dieser Richtung ist nun durch das neue Gesetz eine Aenderung eingetreten. Die Absicht, für die Eisenbahnen die Einschätzung gänzlich zu beseitigen, ist zwar aus dem Gesetz nicht zu entnehmen. Dagegen erfordert dasselbe für die Einschätzung der Eisenbahnen bestimmte Grundlagen, nämlich das Resolut der Staatsaufsichtsbehörde über das Gesamteinkommen der Privatbahnen und des Ressortministers über das Einkommen der Staatsbahnen, ausserdem aber in § 8 auch einen Vertheilungsplan über die für die Vertheilung dieses Einkommens unter die einzelnen daran beteiligten Gemeinden maassgebenden Ausgaben an Löhnen und Gehältern. Die resolutorischen Feststellungen sind endgiltig und daher auch für die Gemeinden bindend. Den Vertheilungsplänen ist zwar eine gleiche Bedeutung von dem Gesetze nicht beigelegt; gleichwohl bilden auch sie insofern eine Grundlage für die Einschätzung, als die Ermittlung der für die Vertheilung unter die beteiligten Gemeinden in Betracht kommenden Ausgaben an Löhnen und Gehältern erst nach Einsicht des Vertheilungsplans erfolgen soll. Hiernach muss unter allen Umständen die Bekanntmachung der bezeichneten Resolute und die Zufertigung dieses Vertheilungsplans abgewartet werden; eine frühere Einschätzung ist nach dem Gesetze unzulässig.

Dass hiernach die Einschätzung der Eisenbahnen erst erfolgen kann, nachdem ein grosser, vielleicht sogar der grössere Theil des Steuerjahres bereits abgelaufen ist, wird von einzelnen Gemeinden als ein Nachtheil empfunden werden. Jedenfalls erwächst denjenigen, welche die erforderlichen Grundlagen zu beschaffen haben, daraus die Pflicht, hierin mit möglichster Beschleunigung vorzugehen. Die Unternehmer werden in der Regel in der Lage sein, die Nachweisungen über die in den einzelnen Gemeinden an Löhnen und Gehältern erwachsenen Ausgaben fertig zu stellen, bevor die in den §§ 4 und 5 vorgeschriebenen Resolute erlassen werden können. Eine Einschätzung vor oder zu Beginn des Steuerjahres werden aber die Gemeinden nur dann herbeiführen können, wenn sie eine Vereinbarung mit dem Unternehmer dahin zu erzielen vermögen, dass das Einkommen des vorletzten und die Löhne und Gehälter des Durchschnitts des zweiten, dritten und vierten dem Steuerjahre vorangegangenen Jahres zu Grunde gelegt werden.

Die in § 4 des Gesetzes den Staatsaufsichtsbehörden auferlegte Pflicht,

das abgabepflichtige Reineinkommen der Privatbahnen festzustellen und öffentlich bekannt zu machen, erstreckt sich nicht nur auf das Einkommen aus dem Eisenbahnbetriebe, sondern auch auf das Einkommen aus Eisenbahnbesitz. Um die besondere Ermittlung des Einkommens nach Möglichkeit zu vermeiden, soll in denjenigen Fällen, in welchen Behufs Erhebung der Eisenbahnabgabe bereits der Ueberschuss ermittelt worden ist, dieser auch der Gemeindebesteuerung zu Grunde gelegt, bei der Berechnung nach dem Gesetze vom 16. März 1867 jedoch noch die Verzinsung etwaiger Anleihen in Abzug gebracht werden. Die selbständige Ermittlung des Einkommens durch die Staatsaufsichtsbehörde hat daher in denjenigen Fällen nicht stattzufinden, in welchen staatsseitig diese Ermittlung für die Eisenbahnabgabe erfolgt ist. In diesen Fällen bedarf es lediglich der öffentlichen Bekanntmachung der bei dieser Ermittlung festgestellten Summe, nachdem noch die Eisenbahnabgabe und in den betreffenden Fällen die Zinsen der Anleihen abgezogen sind. Hiermit ist aber noch nicht die Frage beantwortet, ob das Reineinkommen von der Staatsaufsichtsbehörde in allen denjenigen Fällen selbständig zu ermitteln sei, in welchen die Feststellung für die Erhebung der Eisenbahnabgabe nicht stattgefunden hat. Und doch ist die Antwort hierauf durchaus nicht überall frei von Zweifeln.

Unbedenklich wird die Frage zu bejahen sein, wenn durch Staatsvertrag eine in der Hand eines Ausländers, einer ausländischen Gesellschaft oder eines fremden Staats befindliche Bahn von der Entrichtung der Eisenbahnabgabe befreit ist. Ebenso muss die selbständige Ermittlung des Reineinkommens erfolgen, wenn durch einen solchen Vertrag die Entrichtung einer bestimmten Summe, an Stelle der nach den wirklichen Einnahmeüberschüssen zu berechnenden Eisenbahnabgabe vereinbart ist. Eine solche Pauschalsumme ist für die Gemeindebesteuerung deshalb nicht maassgebend, weil der nach Vorschrift der Gesetze vom 30. Mai 1853 und 16. März 1867 ermittelte Ueberschuss als Reineinkommen gelten soll, demnach aber nicht ein Pauschquantum, welches nicht nach diesen Grundsätzen und schon im Voraus festgesetzt ist. Man wird wohl nicht fehlgreifen mit der Annahme, dass der § 5 mit den Worten: „beziehungsweise zu ermittelnde“ insbesondere diese Fälle im Auge gehabt hat.

Dagegen ist Anlass zu Zweifeln zuweilen dann gegeben, wenn eine Eisenbahn nicht von ihrem Eigenthümer betrieben wird. In diesem Falle kommen, je nachdem die Veranlagung der Eisenbahnabgabe nach dem Gesetze vom 30. Mai 1853 oder nach dem Gesetze vom 16. März 1867 erfolgt, verschiedene Grundsätze zur Anwendung. Nach § 1 des ersten Gesetzes sind steuerpflichtig die Eisenbahnaktiengesellschaften, und nach § 2 ist als steuerpflichtiges Einkommen derjenige Ertrag anzusehen, welcher nach Abzug der Verwaltungs-, Unterhaltungs- und Betriebskosten,

ferner des erforderlichen Beitrags zum Reservefonds, sowie der zur planmässigen Verzinsung und Tilgung etwaiger Anleihen erforderlichen Beträge auf das verwendete Aktienkapital zur Vertheilung kommt. Der § 1 des Gesetzes vom 16. März 1867 bezeichnet als steuerpflichtig die Besitzer von Eisenbahnen, welche sich nicht im Besitze des — preussischen — Staats oder inländischer Eisenbahnaktiengesellschaften befinden und als steuerpflichtigen Reinertrag diejenige Summe, um welche die Betriebsroheinnahme die in dem betreffenden Kalenderjahre zur Verwendung gekommenen Verwaltungs-, Unterhaltungs- und Betriebskosten übersteigt. Nach diesen Vorschriften wird die Eisenbahnabgabe in den Fällen, in welchen nicht der Staat oder eine inländische Eisenbahnaktiengesellschaft Eigenthümer ist, von dem Eigenthümer erhoben, aber nicht nach der von ihm bezogenen, hauptsächlich in der Vergütung für die Betriebsüberlassung bestehenden Einnahme, sondern vielmehr von dem Ueberschusse der Betriebsroheinnahme über die Verwaltungs- etc. Kosten berechnet, also von einer Einnahme, welche der Betriebsführer zieht. Die Vergütung für die Betriebsüberlassung bleibt bei der Veranlagung somit ganz ausser Betracht. Diese Berechnung wird auch für die Gemeindebesteuerung maassgebend sein müssen, und zwar dergestalt, dass das hierbei ermittelte Einkommen für den Eisenbahnbesitz und den Betrieb zusammen die Grundlage der Besteuerung bildet, mithin nur einmal zu den Gemeindeabgaben herangezogen wird, denn die Einnahmeüberschüsse enthalten nicht nur eigentlichen Betriebsgewinn, sondern zugleich auch Nutzungen des Bahneigenthums; es findet also auch eine Besteuerung des Eisenbahnbesitzes statt, für welche jedoch nach dem Gesetze vom 16. März 1867 eine separate Veranlagung nicht zu erfolgen hat. Selbstredend darf aber die Staatsaufsichtsbehörde von dem für die Eisenbahnabgabe ermittelten Einkommen weder die Vergütung für die Betriebsüberlassung, noch auch Zinsen von Anleihen, welche der Betriebsführer aufgenommen haben sollte, sondern nur die Zinsen der Anleihen des Bahneigenthümers in Abzug bringen. Die Gemeindeabgaben können auch hier nur vom Bahneigenthümer erhoben werden. Es mag zugegeben werden, dass dies Verfahren vielleicht der Absicht der Urheber des in § 1 des Gesetzes aufgenommenen Zusatzes „Eisenbahnen haben“ nicht völlig entspricht. Wenn dasselbe aber nach dem Gesetze vom 16. März 1867 für die Erhebung der Eisenbahnabgabe geboten ist, kann nach § 4 des vorliegenden Gesetzes eine andere Veranlagung nicht Platz greifen, weil hiernach das Reineinkommen nach Vorschrift des ersteren Gesetzes ermittelt sein oder ermittelt werden muss.

Ist eine Eisenbahn, deren Betrieb einem anderen Unternehmer überlassen ist, Eigenthum einer inländischen Eisenbahnaktiengesellschaft, so

wird die von dieser zu erhebende Eisenbahnabgabe lediglich nach der von ihr gezogenen Einnahme, insoweit dieselbe unter ihre Aktionäre zur Vertheilung gelangt, berechnet. Hierin ist namentlich die Vergütung für die Betriebsüberlassung enthalten, wogegen der vom Betriebsunternehmer erzielte Reinertrag bei dieser Berechnung gänzlich ausser Berücksichtigung bleibt. Ob auch von dem letzteren die Eisenbahnabgabe erhoben werden kann, hängt davon ab, welcher Kategorie der Betriebsunternehmer angehört. Hat eine inländische Eisenbahnaktiengesellschaft den Betrieb übernommen, so kann nach § 1 des Gesetzes vom 30. Mai 1853 von ihr die Eisenbahnabgabe von dem unter ihre Aktionäre vertheilten Reineinkommen gefordert werden. Ein anderer Betriebsunternehmer kann dagegen zur Entrichtung der Eisenbahnabgabe nicht herangezogen werden, weil der § 1 des Gesetzes vom 16. März 1867 nur die Besitzer von Eisenbahnen der Abgabe unterwirft und als Besitzer in diesem Sinne der Betriebsunternehmer nicht anzusehen ist. Dieser Umstand kann jedoch nicht dahin führen, ihn auch von Gemeindeabgaben frei zu lassen. Der § 4 hat die Gesetze vom 30. Mai 1853 und vom 16. März 1867 nur in Betreff der Ermittlung des Reineinkommens, nicht auch in Betreff der Frage, wodurch die Abgabepflicht begründet werde, für anwendbar erklärt; diese Frage ist lediglich nach dem Gesetze vom 27. Juli 1885 zu entscheiden. Die Staatsaufsichtsbehörde wird daher in Fällen dieser Art das Reineinkommen selbständig nach den Vorschriften des Gesetzes vom 16. März 1867 zu ermitteln haben.

Die hiernach der Staatsaufsichtsbehörde obliegenden Feststellungen werden durchaus nicht immer leicht sein. Die Schwierigkeiten liegen aber mehr in den thatsächlichen Verhältnissen, als in Zweifeln über die Bedeutung der gesetzlichen Bestimmungen. Die Beträge der Anleihezinsen, welche von dem nach dem Gesetze vom 16. März 1867 ermittelten oder zu ermittelnden Einkommen abzuziehen sind, hat der betreffende Unternehmer der Staatsaufsichtsbehörde nachzuweisen, da der letztern anderweites Material, aus welcher sie sich hierüber vergewissern könnte, nicht zu Gebote steht. Für diejenigen Fälle, in welchen von der Staatsaufsichtsbehörde das Einkommen der im Inlande gelegenen Theilstrecke einer ausländischen Bahnunternehmung selbständig zu ermitteln ist, bietet der § 9 des Gesetzes vom 16. März 1867 eine Handhabe, indem er gestattet, dass der nach Verhältniss der Meilenzahl berechnete Antheil an der Betriebsroheinnahme als auf die inländische Theilstrecke entfallend angesehen werde. Dass nach demselben Maassstabe auch die Verwaltungs-, Unterhaltungs- und Betriebskosten für diese Theilstrecke zu berechnen seien, entspricht, wie sich aus den Motiven des Gesetzentwurfs, welcher in der 8. Legislaturperiode II. Session 1865 im Abgeordnetenhaus als Antrag eingebracht worden ist, und im Wesentlichen Inhalt des Gesetzes vom 16. März 1867

geworden ist (Drucksachen des Hauses der Abgeordneten 1865, Anlagen No. 22 S. 10), der Absicht der in § 9 enthaltenen Bestimmung. Und dasselbe wird auch von der Vertheilung der Anleihezinsen gelten müssen. Im Sinne des Kommunalstenergesetzes würde in derartigen Fällen die Vertheilung des Gesamteinkommens der ausländischen Eisenbahnunternehmung nicht nach dem Verhältnisse der Meilenzahl, sondern der in den verschiedenen Gebietstheilen erwachsenen Gehälter und Löhne vorzunehmen sein, wie dies auch dann zu geschehen hat, wenn eine Theilstrecke einer inländischen Eisenbahnunternehmung im Auslande belegen ist. (Herrfurth und Nöll a. a. O. Anm. 1 zu § 7.)

III. Die einschneidendsten Aenderungen haben die Grundsätze über die Vertheilung des abgabepflichtigen Gesamteinkommens unter die einzelnen, daran Beteiligten abgabeberechtigten Gemeinden erfahren. Während bisher die Vertheilung des Gesamteinkommens nach dem Verhältnisse der in den einzelnen Stationen aufgekommene Bruttoeinnahmen abzüglich der für fremde Bahnen erhobenen und diesen zu erstattenden Beträge erfolgte, für die Bemessung des auf diejenigen Gemeinden, in welchen sich nur eine Werkstätte, jedoch keine Station befand, ein sicherer Maassstab aber überhaupt fehlte, hat das Gesetz in dem Verhältnisse der in den einzelnen Gemeinden erwachsenen Ausgaben an Gehältern und Löhnen einen ebenso einfachen als angemessenen Vertheilungsmaassstab gegeben. Es wird auch kaum behauptet werden können, dass dieser Maassstab mit dem Begriffe der Einkommensteuer weniger als der bisherige vereinbar sei. Indem das Gesetz davon ausgeht, dass das Einkommen durch die Arbeit erzielt werde, und dass deshalb für eine jede Betriebs- etc. Stätte derjenige Theil des Gesamteinkommens als ihr Einkommen zu berechnen sei, welcher ihren Ausgaben für Arbeitsleistungen entspricht, bewegt es sich völlig im Rahmen des Einkommensbegriffs, vielleicht sogar in noch höherem Maasse als die bisherige Uebung, welche den Ort der zufälligen Zahlung mit demjenigen, in welchem das Einkommen erzielt ist, identifizierte. Als ein angemessener Vertheilungsmaassstab darf das Verhältniss dieser Ausgaben insbesondere deshalb bezeichnet werden, weil derselbe mehr als jeder andere zugleich dem Maasse der Belastung der Gemeinden durch die Eisenbahnen Rechnung trägt. Wenn das Verhältniss dieser Ausgaben nicht durchweg maassgebend ist, sondern für das Personal der allgemeinen Verwaltung die bezüglichen Ausgaben nur mit der Hälfte und die Gehälter und Löhne des in den Werkstätten und im Fahrdienste beschäftigten Personals nur zu zwei Drittheilen zum Ansatz kommen sollen, so war hierfür lediglich das Bestreben bestimmend, die Verschiebungen in den Steuereinnahmen der abgabeberechtigten Gemeinden, welche die Aenderung des Vertheilungsmaassstabes nothwendiger Weise zur Folge haben muss,

einigermaassen zu mildern. Für zulässig hat man diese Abweichung von der allgemeinen Regel um deswillen erachtet, weil durch die volle Berechnung der in der allgemeinen Verwaltung und im Fahrdienste gezahlten Löhne und Gehälter die hierbei beteiligten Gemeinden in einem Grade begünstigt werden würden, welcher dem Verhältnisse ihrer Belastung durch die Eisenbahnen auch nicht annähernd entspricht.

Zur Erläuterung der die Eisenbahnen betreffenden Bestimmungen des § 7 wird es neben den Erörterungen des Eingangs bezeichneten Kommentars nur weniger Bemerkungen bedürfen.

Unter Gehalt im Sinne des § 7 b muss das gesammte Dienst Einkommen der Beamten verstanden werden, soweit es nicht lediglich zur Ausgleichung baarer Auslagen dient. Ob die Besoldung als eigentliches Gehalt, oder in der Form fixirter Diäten gezahlt, ob sie ihrem Betrage nach bestimmt oder nach veränderlichen Faktoren bemessen wird, kann keinen Unterschied machen. Es umfasst daher das Dienst Einkommen den Wohnungsgeldzuschuss, an Stelle einer Dienstwohnung gewährte Leistungen, ferner den Geldwerth von Naturalbezügen, die Materialersparnissprämien der Betriebsbeamten. Von den regelmässigen Diäten und Reisekosten, insbesondere den Fahr-, Stunden-, Nacht- und Meilengeldern der Beamten des Fahrdienstes wird nach der konstanten Rechtsprechung des Reichsgerichts in Haftpflichtprozessen demjenigen Theile die Natur des Dienst Einkommens zuerkannt werden müssen, welcher bei den betreffenden Reisen erspart zu werden pflegt, weil dieser als Zuschuss zum fixen Gehalt anzusehen ist. Für die Staatsbahnen ist diese Annahme umso mehr geboten, als ein bestimmter Theil der Nebenemolumente für den Pensionsanspruch der Beamten mit in Berechnung zu ziehen ist. Ganz in gleicher Weise sind auch die Löhne der Arbeiter zu bestimmen.

Der Begriff der allgemeinen Verwaltung ist so feststehend, dass darüber, welche Beamte und Arbeiter derselben zuzuzählen seien, kaum ein Zweifel aufkommen wird. Der Fahrdienst ist hier gleichbedeutend mit dem Dienste auf den laufenden Zügen und begreift daher nicht nur den eigentlichen Zugbegleitungsdienst — Zugführer, Packmeister, Schaffner, Bremser und Schmierer —, sondern auch den Lokomotivdienst — Lokomotivführer und Heizer —. Dagegen fällt hierunter nicht dasjenige, zum Dienste bei den laufenden Zügen bestimmte Personal, welches die Züge nicht begleitet, sondern lediglich, wie z. B. Wagenmeister, seinen Dienst auf den Stationen verrichtet.

Die Zustellung der Vertheilungspläne, welche die Eisenbahnunternehmer nach § 8 des Gesetzes behufs Ermittlung der in Betracht kommenden Ausgaben an Löhnen und Gehältern nach einem dreijährigen Durchschnitte mitzutheilen haben, muss an sämtliche abgabeberechtigte Ge-

meinden erfolgen. In denjenigen Fällen, in welchen eine Betriebsstätte, Station etc. sich über den Bezirk mehrerer Gemeinden erstreckt, kann selbstredend nur der für diese Gemeinden in Betracht kommende Gesamtbetrag aufgeführt und muss es denselben überlassen werden, die Vertheilung desselben auf die einzelnen Gemeinden durch die zuständigen Verwaltungsbeschussbehörden zu veranlassen.

Neben den auf die Gemeindeabgaben bezüglichen Bestimmungen enthält das Gesetz in § 13 auch Vorschriften für die Erhebung der von anderen Kommunalverbänden, insbesondere von Kreisen zu entrichtenden Abgaben. Dieselben berühren aber nicht die Frage, ob ein derartiger Kommunalverband abgabepflichtig sei; in dieser Beziehung verbleibt es bei den in den einzelnen Landestheilen und für die in § 1 des Gesetzes bezeichneten Personen verschieden lautenden Normen. Vielmehr ist nur für diejenigen Kreise und Provinzen, welche nach anderweiten Gesetzen zur Besteuerung des Einkommens von Aktiengesellschaften etc. berechtigt sind, der Umfang der Abgabepflicht und die Veranlagung der Abgaben durch die Bestimmung geordnet, dass in dieser Beziehung die Grundsätze der §§ 2—11 des Gesetzes gleichmässig zur Anwendung kommen sollen. Da hiernach die Veranlagung der Kreissteuern lediglich nach diesem Gesetze zu erfolgen hat, sind hiermit auch die Bestimmungen der Verstaatlichungsgesetze, welche den bisher berechtigten Kreisen einen gewissen steuerpflichtigen Reinertrag garantiren, in Wegfall gekommen. Es wird dies um so weniger bezweifelt werden können, als der § 14 Abs. 1 alle dem Gesetze entgegenstehenden Bestimmungen ausdrücklich aufhebt. Wenn in Abs. 2 dieses Paragraphen die auf die Abgabepflicht der verstaatlichten Bahnen bezüglichen Vorschriften nur insoweit, als sie die Erhebung von Gemeindeabgaben betreffen, ausser Kraft gesetzt werden, so bezweckt diese Beschränkung nur, die Kreisabgabepflicht dieser Bahnen an sich aufrecht zu erhalten. Ohne dieselbe würde im Hinblick darauf, dass der Staatsfiskus von seinem Einkommen nicht kreissteuerpflichtig ist, mit Aufhebung der betreffenden Bestimmungen der Verstaatlichungsgesetze die Kreisabgabepflicht der verstaatlichten Bahnen überhaupt beseitigt sein.

Die vorstehenden Erörterungen werden die obige Behauptung bestätigen, dass auch die Anwendung des vorliegenden Gesetzes durchaus nicht ohne Schwierigkeiten ist. Der mit dem bisherigen Besteuerungsmodus Vertraute wird aber auch darin beistimmen, dass diese Schwierigkeiten gering sind im Verhältnisse zu denjenigen, welche bisher zu überwältigen waren, und dass jedenfalls durch das Gesetz für den Besteuerungsmodus der Eisenbahnen Grundsätze eingeführt worden sind, welche weit mehr als die bisher maassgebenden den Anforderungen der Gerechtigkeit entsprechen.

Die Thätigkeit der Eisenbahn-Betriebsämter als „Ortspolizeibehörden im Sinne des Unfallversicherungsgesetzes“.

Von

Regierungs-Assessor von Klitzing in Halle.

Durch Ministerialerlass vom 18. September 1885*) sind für den Bereich der für Rechnung des preussischen Staates verwalteten Eisenbahnen die in den §§ 45, 51—56 des Unfallversicherungsgesetzes vom 6. Juli 1884 den Ortspolizeibehörden zugewiesenen Verrichtungen den Königlichen Eisenbahn-Betriebsämtern, Hauptwerkstätten-Vorständen und bauleitenden Behörden übertragen worden, in deren Dienstbereich sich der Unfall ereignet hat.

Mit der Erörterung der Frage, welche neue Thätigkeit dadurch den Betriebsämtern erwachsen, und wie dieselbe auszuüben ist, um den Absichten des Gesetzes zu entsprechen, wollen die nachfolgenden Zeilen sich beschäftigen. Die Beschränkung der Untersuchung nur auf die Thätigkeit der Betriebsämter geschieht dabei in der Erwägung, dass diese Behörden im Vergleich zu den übrigen in dem Ministerialerlass erwähnten bei Weitem am häufigsten in die Lage kommen werden, die ihnen durch denselben zugewiesenen neuen Geschäfte wahrzunehmen, dass ferner die entsprechende Anwendung des für die Thätigkeit der Betriebsämter Gesagten auf diejenige der anderen Behörden ohne jede Schwierigkeit erfolgen kann.

Die von den Aufgaben der Ortspolizeibehörden handelnden Vorschriften des Unfallversicherungsgesetzes in § 51—56**) tragen die besondere Ueberschrift: „Anzeige und Untersuchung der Unfälle“ und geben damit den ersten Aufschluss über die den Betriebsämtern neu zugewiesene Thätigkeit. Aus der systematischen Stellung des Abschnittes als ersten in der VI. Hauptabtheilung des Gesetzes, überschrieben: „Feststellung und Auszahlung der Entschädigungen“ lässt sich sodann der berechnete

*) Eisenbahn-Verordnungsblatt No. 23 von 1885, S. 253/54.

**) § 45 des Gesetzes giebt nur eine nothwendige Ergänzungsvorschrift zu den Bestimmungen der §§ 51—56 und wird deshalb zugleich mit diesen im Folgenden behandelt.

Schluss ziehen, dass jene Thätigkeit bestimmt ist, die Feststellung und Anszahlung der Entschädigung einzuleiten und zu ermöglichen.

Eine genauere Betrachtung des Inhalts der einzelnen Gesetzesparagrafen giebt jedoch bald zu erkennen, dass die Betheiligung der Betriebsämter an der Anzeige und Untersuchung der Unfälle zunächst noch einen anderen Zweck zu verfolgen hat. In § 53 werden als Gegenstände einer anzustellenden Untersuchung die Unfälle bezeichnet, durch welche eine versicherte Person getödtet ist oder eine Körperverletzung erlitten hat, welche voraussichtlich den Tod oder eine Erwerbsunfähigkeit von mehr als dreizehn Wochen zur Folge haben wird, also diejenigen Unfälle, bezüglich deren die Fürsorge der Unfallversicherung überhaupt nur einzutreten hat.*) Wenn nun gleichzeitig in § 51 bestimmt wird, dass nicht nur jeder Betriebsunfall zu melden ist, welcher eine versicherte Person betroffen hat, und nicht nur jeder Unfall, welcher von dem Tode oder längerer Erwerbsunfähigkeit begleitet ist, sondern ein jeder Unfall, durch den jede im Betriebe beschäftigte**) Person den Tod oder eine Arbeitsunfähigkeit von mehr als drei Tagen erlitten hat, so muss die Bestimmung eine andere Absicht verfolgen, als die oben aus der systematischen Stellung der in Betracht kommenden Gesetzesvorschriften gefolgerte.

Ueber diese gesetzgeberische Absicht gewährt die Begründung des Gesetzes die erforderliche Aufklärung, der zu Folge das Unfallmeldewesen das erforderliche statistische Material schaffen soll, welches für die Fortentwicklung der einzelnen Einrichtungen der Unfallversicherung oder die auf Verminderung der Unfälle gerichtete Thätigkeit der Aufsichtsbehörde von Werth ist***), nach welchen ferner die im § 52 vorgeschriebene Führung des Unfallverzeichnisses Sicherheit dafür gewähren soll, dass das die Betriebsunfälle betreffende statistische Material stets vollständig bereit gehalten werde.†)

Hieraus erhellt, dass als erste der den Betriebsämtern durch das Unfallversicherungsgesetz gewordenen neuen Aufgaben die Führung einer Unfallstatistik zu erachten ist.

Diese hat sämtliche Betriebsunfälle zu umfassen, durch welche mindestens eine viertägige Arbeitsunfähigkeit einer im Betriebe beschäftigten Person herbeigeführt ist, ohne Rücksicht darauf, ob der Betriebsunfall eine Unfallentschädigung nach dem Unfallversicherungsgesetz im Gefolge haben kann oder nicht.††)

*) §§ 5 und 6 des Gesetzes.

**) Also auch Beamte mit festem Gehalt und Pensionsberechtigung, auf welche doch nach § 4 des Gesetzes dieses eine Anwendung nicht finden soll.

***) Vergl. Abs. 1 der Motive zu §§ 51—56.

†) Vergl. ebendasselbst Abs. 5.

††) § 51 des Gesetzes.

Jene besteht in der Führung des Unfallverzeichnisses.*) Um dieselbe dem Betriebsamt zu ermöglichen, sind durch das Gesetz die Aussendienststellen**) desselben verpflichtet, über jeden Unfall binnen zwei Tagen, nachdem derselbe zu ihrer Kenntniss gelangt ist, in der vorgeschriebenen Art und Weise Anzeige zu erstatten.***)

Diese Anzeigen hat das Betriebsamt in Bezug auf den rechtzeitigen Eingang und den Inhalt zu prüfen; in ersterer Beziehung etwaige Unpünktlichkeiten zu verfolgen und disziplinarisch zu ahnden; †) in letzterer je nach dem Ergebniss der Prüfung die Aufnahme in das Unfallverzeichnis oder die Einleitung der Untersuchung gemäss § 53 zu veranlassen. Die Richtigkeit und Vollständigkeit der Anzeigen vorausgesetzt, welche gegebenen Falls vorerst von Amtswegen herbeizuführen, erscheinen alsbald zur Aufnahme in das Unfallverzeichnis geeignet die Fälle, in denen entweder eine der Unfallversicherung überhaupt nicht unterliegende Person getödtet oder verletzt oder eine zwar versicherungspflichtige Person verletzt worden ist, die dadurch herbeigeführte Erwerbsunfähigkeit aber muthmaasslich die Dauer von 14 Wochen und darüber hinaus nicht erreichen wird. Aber während ersteren Falls mit der Eintragung in das Unfallverzeichnis die Thätigkeit des Betriebsamtes beendet ist, wird es in Fällen letztgedachter Art dem weiteren Verlauf der Angelegenheit bis zur erfolgten Wiederherstellung der Erwerbsfähigkeit innerhalb 13 Wochen Beachtung zuwenden müssen, da die Möglichkeit nicht ausgeschlossen sein wird, dass hinzutretende Umstände den Tod oder eine über 13 Wochen sich erstreckende Erwerbsunfähigkeit herbeiführen. ††) In diesen Fällen hat dann aber noch nachträglich die Untersuchung gemäss § 53 stattzufinden.

Ergiebt sich die Nothwendigkeit der Untersuchung aus der Anzeige von vornherein, so wird die Eintragung im Unfallverzeichnis zweckmässig bis zur Beendigung der letzteren zu unterbleiben und unter Berücksichtigung der Ergebnisse derselben zu erfolgen haben.

*) § 52 ibid.

**) Nach der Organisation der preussischen Staatseisenbahnverwaltung werden unter den in Absatz 5 des § 51 erwähnten „Vorständen der unter Reichs- oder Staatsverwaltung stehenden Betriebe“ die Aussendienststellen zu verstehen sein.

***) Abs. 2 und 5 des § 51.

†) Die Nichtbefolgung der strikten Fristbestimmung in Absatz 2 des § 51 ist für die Privatbetriebe durch § 104 Absatz 2 mit Strafe bedroht. Für die Staatsbetriebe ist durch § 3 des Gesetzes vom 28. Mai 1885 die Strafbestimmung weggefallen, nichtsdestoweniger wird dennoch auf das pünktliche Einhalten der gesetzlich vorgeschriebenen Frist zu halten sein.

††) Vergl. von Woedtke: Unfallversicherungsgesetz: Bemerkungen zu § 51 u. 52.

Ueber die Beschaffenheit des Unfallverzeichnisses selbst enthält das Gesetz keine Vorschrift. Aus dem Umstande, dass für die Privatbetriebe dem Reichsversicherungsamt,^{*)} für die Staatsbetriebe der vorgesetzten Dienstbehörde^{**)} die Feststellung der Formulare für die Unfallsanzeigen vorbehalten ist, und aus der Erwägung heraus, dass diese Formulare die Punkte umfassen werden, deren Klarstellung für die statistischen Zwecke als wichtig erachtet wird, erscheint die Annahme berechtigt, dass die Unfallverzeichnisse dieselben Rubriken werden enthalten müssen, welche die Anzeigeformulare haben.

Nächst der Führung des Unfallverzeichnisses ist den Betriebsämtern in § 53 die Untersuchung der eigentlichen Unfallversicherungsunfälle zugewiesen. Ueber die Ziele dieser Untersuchung lassen sich die Motive dahin aus, dass sie nicht nur diejenigen Thatsachen feststellen solle, welche zur Vervollständigung des statistischen Materials dienen, sondern hauptsächlich auch diejenigen Verhältnisse klar zu legen habe, welche für die demnächstige Feststellung der Entschädigungsansprüche in Betracht kommen.^{***)} Die Motive geben hierdurch einmal die erläuternde Bestätigung zu dem oben aus dem System des Gesetzes gezogenen Schluss, dass die Thätigkeit der Betriebsämter dazu bestimmt sei, die Feststellung und Auszahlung der Entschädigung einzuleiten und vorzubereiten. Sie heben auch gleichzeitig den Punkt hervor, in welchem hauptsächlich die neue Thätigkeit der Betriebsämter zu erblicken ist. Denn an sich gehörte, wie die Untersuchung aller Betriebsunfälle, so auch diejenige der in § 53 behandelten Unfälle schon bisher zur Zuständigkeit der Betriebsämter, als betriebsleitenden Behörden, und in diesen Untersuchungen erfolgte, da die Betriebsämter zugleich zur Regelung der aus dem Unfälle entspringenden persönlichen Ansprüche berufen sind, gleichzeitig auch die Feststellung der dafür wichtigen Momente. Aber diese Feststellung war für die Parteien an sich von keinerlei rechtlicher Bedeutung, wenn sie solche nicht vergleichsweise einräumen wollten; durch die jeder Partei zustehende Beschreitung des Rechtsweges konnten die administrativen Verhandlungen ihre Bedeutung für die aus dem Unfall entspringenden Rechtsverhältnisse völlig einbüßen. Aus diesem Umstand heraus trat in den bisherigen Untersuchungen die Klarstellung der in organisatorischer, disziplinarer und eisenbahntechnischer Hinsicht wichtigen Punkte in den Vordergrund und die Feststellung der in rechtlicher Beziehung erheblichen Umstände erfolgte nur in den Grundzügen, welche für die sich anschliessende Bearbeitung der Entschädigungsansprüche wesentlich waren.

*) Abs. 4 des § 51.

***) Abs. 5 *ibid.*

***) Vergl. Abs. 8 der Motive zu § 51—56.

Hierin verlangt das Unfallversicherungsgesetz eine Aenderung. Die Ansprüche, welche es gewährt, unterliegen nicht der richterlichen Entscheidung, sondern werden festgestellt im Verwaltungswege, für welches die Untersuchungsverhandlungen der Ortspolizeibehörde in der Regel die Unterlage bilden.

Da somit die Entscheidung der zur Feststellung der Entschädigungen berufenen Behörden von dem Inhalt der Untersuchungsverhandlungen, deren Genauigkeit und Vollständigkeit wesentlich abhängt, ist die Erlangung des gesammten für die Entscheidung der Verwaltungsbehörde wichtigen, tatsächlichen Materials als der Hauptzweck der anzustellenden Untersuchung vom Gesetzgeber hingestellt. Diesem Hauptzweck haben sich die übrigen mit der Untersuchung verfolgten Zwecke derart unterzuordnen, dass, wenn die gleichzeitige, vollständige und rechtzeitige*) Erreichung aller nicht zu ermöglichen ist, die nicht für die Feststellung der Entschädigungen wesentlichen Umstände und Interessen zum Gegenstand gesonderter Ermittlungen zu machen sind.**)

Geht man von den so gewonnenen Gesichtspunkten weiter an die Erörterung der Frage, wie der Hauptzweck der Untersuchung zu erreichen und damit die den Betriebsämtern zugefallene zweite neue Aufgabe zu erfüllen sei, so ergeben sich folgende Anforderungen für die Art und Weise der Ausführung der Untersuchungen.

Da die Untersuchungsverhandlungen dazu bestimmt sind, Grundlagen einer rechtlichen Entscheidung zu werden, so müssen sie den Interessen aller Beteiligten gehörig Rechnung tragen; das Betriebsamt hat also nicht nur die Pflicht, das fiskalische Interesse, sondern ebenso auch dasjenige des Entschädigungsberechtigten wahrzunehmen, mit anderen Worten, sich völlig auf den Standpunkt eines Unparteiischen zu stellen. Für die Uebertragung der Untersuchungen der Unfälle aus den Privatbetrieben an die Ortspolizeibehörden ist der Gedanke entscheidend gewesen***), dass es für jene einer ausserhalb der Parteien stehenden Instanz bedürfe, und wenn das Gesetz davon für die Staatsbetriebe aus Gründen der Disziplin und der Ressortverhältnisse eine Ausnahme gemacht hat, so hat es doch keineswegs damit die Forderung fallen lassen, dass die zur Führung der Untersuchungen bestimmten Behörden dabei unparteiisch zu verfahren haben.

Diese erforderliche Unparteilichkeit wird aber das Betriebsamt insbesondere auch dadurch darzuthun haben, dass es mit der Vornahme von Untersuchungsakten nur solche Organe betraut, deren Unparteilichkeit ausser

*) Vergl. § 58 des Gesetzes.

**) z. B. wenn das betriebs- oder bautechnische Interesse weitläufige Untersuchungen und Gutachten beanspruchen sollte.

***) Vergl. die Motive zu § 51—56, Abs. 6.

Frage steht. Aus dieser Erwägung heraus werden mit Untersuchungsverhandlungen nicht zu beauftragen sein die Aussendienststellen, welche nach der Organisation in erster Linie diejenigen Personen begreifen, deren Verstöße gegen die gegebenen Vorschriften die Ursache von Unfällen sein oder doch mit anderen Ursachen konkurriren können, und denen das Unfallversicherungsgesetz in den Vorschriften der §§ 95 und 97 eine besondere Haftpflicht auferlegt hat. Da diese Organe die unmittelbaren Vorgesetzten der Arbeiter, mit ihrer Annahme und Entlassung betraut sind, liegt die Gefahr nahe, dass sie mit der Führung von Untersuchungsverhandlungen betraut, durch Missbrauch ihres amtlichen Asehens den Verhandlungen einen Gang und Inhalt geben, geeignet sie selbst zu decken, ohne der Wirklichkeit ganz und voll zu entsprechen.

Dass neben der Unparteilichkeit die Untersuchung Genauigkeit und Vollständigkeit erfordert, ist schon oben bemerkt. Mängel in beiden Hinsichten können, wenn nicht eine unrichtige Entscheidung zu mindesten doch die Nothwendigkeit einer Ergänzung zur Folge haben, deren nachträgliche Herbeiführung leicht eine Verzögerung in der rechtzeitigen Festsetzung der Entschädigung herbeiführen kann.

Welche einzelnen Punkte die Untersuchungen des § 53 des Gesetzes zu beachten haben, ist theils durch das Gesetz selbst vorgeschrieben, theils wird es sich aus der Besonderheit jedes einzelnen Falles von selbst ergeben.

Nach § 54 ist der dem Betriebsamte bekannte (vgl. § 45 des Gesetzes) Bevollmächtigte der Krankenkasse, welcher der Getödtete oder Verletzte angehört, zur Theilnahme an den Verhandlungen einzuladen, auch sind, soweit thunlich, die sonstigen Beteiligten*) und erforderlichen Falles Sachverständige zuzuziehen. Ueber die etwaige Betheiligung aller dieser Personen hat das Protokoll den erforderlichen Aufschluss zu geben.

Die materiellen Momente, welche das Gesetz bei jeder Untersuchung beobachtet wissen will, sind in § 53 unter Nr. 1—5 aufgezählt; hinsichtlich ihrer erscheint Folgendes bemerkenswerth.

Bei der Feststellung der Veranlassung und Art des Unfalls ist neben den sächlichen Ursachen auch die subjective Seite zu erforschen. Insbesondere ist mit Rücksicht auf die besonderen Folgen, welche das Gesetz in §§ 5, 95, 96 und 98 daran knüpft, zu konstatiren, ob der Verletzte selbst vorsätzlich den Betriebsunfall herbeigeführt hat, ob dies seitens Dritter beim Betriebe nicht Betheiligter geschehen, oder der Unfall auf deren Verschulden zurückzuführen, oder ob seitens eines Betriebsbeamten der Unfall derart vorsätzlich oder durch Fahrlässigkeit mit Ausserachtlassung derjenigen Aufmerksamkeit veranlasst ist, zu der er vermöge seines Amtes

*) Darunter sind in erster Linie die Entschädigungsberechtigten zu verstehen.

verpflichtet ist, dass die strafgerichtliche Verurtheilung desselben zu erwarten steht.

Die Unfallsgeschichte hat sich zugleich auf alle Nebenmomente zu erstrecken, welche für die Beurtheilung der Frage, ob die Unfallversicherung mit ihrer Fürsorge einzutreten habe oder nicht, von Bedeutung sein können; insbesondere ob der Unfall den Verletzten oder Getödteten bei seiner Betriebsthätigkeit oder doch in irgend welchem Zusammenhange damit betroffen, und wenn dies zu verneinen, welche besonderen Umstände dennoch die Anwendung des Unfallversicherungsgesetzes rechtfertigen möchten.

Die in No. 2 angeordnete Feststellung der Personalien des Getödteten oder Verletzten hat sich ebenso neben den herkömmlichen Fragen auch auf alle diejenigen Punkte zu erstrecken, an welche das Gesetz besondere Vorschriften knüpft. So sind die Familienverhältnisse, die Krankenkasse, welcher der Verletzte oder Getödtete angehört, die Art und die Dauer der letzten Beschäftigung, der durchschnittliche Arbeitsverdienst im letzten Jahre der Beschäftigung beim Betriebe oder derjenige gleichartiger Arbeiter und nöthigenfalls der von der höheren Verwaltungsbehörde festgesetzte ortsübliche Tagelohn erwachsener gewöhnlicher Tagearbeiter, mit Rücksicht auf § 5, der Wohnsitz oder die beabsichtigte Verlegung desselben mit Rücksicht auf § 69 des Gesetzes zu erforschen.

Die weiter geforderte Auskunft über die Art der Verletzung wird einen Anhalt über den muthmaasslichen Ausgang der Krankheit, diejenige über den Verbleib der verletzten Personen, Aufschluss gewähren müssen darüber, ob die verletzten Personen in Privat- oder Krankenhauspflege untergebracht worden.

Endlich wird es bei der Feststellung der Hinterbliebenen eines Getödteten der Beibringung der urkundlichen Nachweise für ihre Zugehörigkeit zu dem Verstorbenen, oder doch wenigstens der Angaben bedürfen, auf Grund deren die Beschaffung der erforderlichen Urkunden ohne Schwierigkeit geschehen kann.*)

Hierher gehören die Daten über Eheschliessung und Geburten, dahin auch, wenn Aszendenten einen Anspruch auf Entschädigung unter der Behauptung erheben, der Verstorbene sei ihr einziger Ernährer gewesen, die Angabe der Beweismittel dafür, sowie wenn Aszendenten verschiedenen Grades in Betracht kommen, die Ermittlung des Verwandtschaftsgrades.**)

Ferner wird es auch hier mit Rücksicht auf § 69 genauer Ermittlung des Wohnsitzes der Entschädigungsberechtigten bedürfen.

*) Derselben bedarf es zur Justifizierung der aus dem Betriebsfonds zu leistenden Entschädigungen.

**) § 6 des Gesetzes.

Nach Beendigung der Untersuchung hat das Betriebsamt noch in eine dritte und letzte der ihm neu zugewiesenen Aufgaben einzutreten, indem es die den Bevollmächtigten der Krankenkasse zustehende Vergütung dafür, dass sie an den Untersuchungen Theil genommen, festsetzt. *) Diese Vergütung besteht in dem Ersatz des Arbeitsverdienstes, welcher jenen durch die Betheiligung an der Untersuchung entgangen ist; sie ist aus dem Betriebsfonds zu zahlen. **)

Damit sind die Aufgaben des Betriebsamts als „Ortspolizeibehörde im Sinne des Unfallversicherungsgesetzes“ erschöpft. Vergegenwärtigt man sich dieselben nochmals, so ergibt sich, namentlich im Hinblick auf § 53 des Gesetzes, dass die Betheiligung der Betriebsämter an der Durchführung desselben eine keineswegs unbedeutende ist, dass vielmehr von der richtigen Erfassung und Ausübung der ihnen zugewiesenen Thätigkeit es wesentlich mit abhängt, dass die Wirkungen des Gesetzes in der vom Gesetzgeber gewollten Weise eintreten.

*) § 56 des Gesetzes.

**) Ministerial-Erlass vom 19. September d. J.

Statistische Zusammenstellungen über die deutschen, französischen, schwedischen und norwegischen Nebenbahnen.

Im Anschluss an die, im Jahrgang 1884, S. 115—125 und 1885, S. 152—161, des Archivs für Eisenbahnwesen enthaltenen Mittheilungen über die erfreuliche Entwicklung der Nebenbahnen unter der preussischen Staatseisenbahnverwaltung zeigen die nachstehenden statistischen Zusammenstellungen, dass im gesammten Deutschland, insbesondere auch bei den übrigen deutschen Staatseisenbahnverwaltungen, eine ähnliche Entwicklung dieser Bahnen stattgefunden hat, und dass die deutschen Nebenbahnen hinsichtlich ihrer Anlagekosten und Betriebsergebnisse den Vergleich mit denjenigen anderer europäischer Staaten (insoweit darüber zuverlässige statistische Angaben vorliegen) nicht zu scheuen brauchen.

Die Gesammtlänge der im Deutschen Reich vorhandenen, im Betrieb befindlichen Hauptbahnen betrug nach der deutschen Reichs-Eisenbahnstatistik im Betriebsjahr

1880/1	. . . . .	30 460 km
„	„	1881/2 30 576 „
„	„	1882/3 30 585 „
„	„	1883/4 30 539 „

Es hat also bei den deutschen Hauptbahnen in den genannten Jahren nur eine geringe Zunahme, von 1882/3 bis 1883/4 sogar eine kleine Abnahme, stattgefunden, was dadurch zu erklären ist, dass auf einzelnen Strecken, die früher als Hauptbahnen betrieben wurden, Nebenbahnbetrieb eingeführt ist.

Die Gesammtlänge der vollspurigen deutschen Nebenbahnen war

im Betriebsjahr	1880/1	. . . . .	3 247 km
„	„	1881/2	3 677 „
„	„	1882/3	4 331 „
„	„	1883/4	5 285 „

Die Zunahme dieser Bahnen war also verhältnissmässig sehr bedeutend, während der Bau von Hauptbahnen in Deutschland nahezu zum Stillstand gekommen ist.

Die Gesamtlänge der in der deutschen Reichs-Eisenbahnstatistik aufgeführten schmalspurigen Nebenbahnen war

im Betriebsjahr	1880/1	. . . . .	193 km
"	"	1881/2	. . . . . 199 "
"	"	1882/3	. . . . . 235 "
"	"	1883/4	. . . . . 250 "

Die Ausdehnung der schmalspurigen Bahnen war also bisher, im Vergleich zu den vollspurigen, in Deutschland verhältnissmässig gering, weit geringer als in Schweden und Norwegen.

In welcher Weise bei den Staatseisenbahnnetzen der einzelnen deutschen Staaten in den Jahren 1880 bis 1884 eine Zunahme der vollspurigen Nebenbahnen stattgefunden hat, ist aus nachstehender Zusammenstellung zu ersehen:

Länge der zu den deutschen Staatsbahnen gehörigen vollspurigen Nebenbahnen in Kilometern.

Betriebs- Jahr	Elsass- Lothringen	Preussen	Bayern	Sachsen	Württem- berg	Baden	Oldenburg
1880/1	100	1805	372	235	13	157	18
1881/2	120	1982	420	256	44	158	18
1882/3	166	2235	420	269	70	158	18
1883/4	167	2738	445	369	127	158	34

In dieser Zusammenstellung sind alle diejenigen Bahnen als Staatsbahnen mit aufgeführt, welche im Betriebsjahr 1883/4 für Staatsrechnung betrieben wurden, mit Ausschluss derjenigen, die im genannten Jahr von den Staatsbahnverwaltungen für Privatrechnung betrieben wurden.

Ueber die Anlagekosten und Betriebsergebnisse der deutschen vollspurigen Nebenbahnen liefert die Reichs-Eisenbahnstatistik Angaben nur für diejenigen Bahnen, welche von Staats- oder Privatbahnverwaltungen für getrennte Rechnung betrieben wurden. Bei allen übrigen, welche grösseren Eisenbahnnetzen angehören, scheint keine getrennte Rechnung für die einzelnen Strecken geführt zu sein.

Insoweit demnach die Anlagekosten und die finanziellen Betriebsergebnisse der vollspurigen, für Privatrechnung betriebenen, Nebenbahnen aus der Reichs-Eisenbahnstatistik entnommen werden konnten, sind dieselben für das Betriebsjahr 1883/4 in der nachstehenden Tabelle I. zusammengestellt.

I. Betriebsergebnisse etc. der deutschen vollspurigen Privatbahnen untergeordneter Bedeutung in 1883/4.

Laufende No.	Bezeichnung der Bahnen	Betriebslänge km	Für das Kilometer Betriebslänge		Betriebsausgabe in Prozenten der Einnahme
			Anlagekosten M	Betriebs-einnahme M	
1	Friedrichrodaer Eisenbahn	8,92	79 110	11 050	68,56
2	Ilmenau - Grossbreitenbacher Eisenbahn .	19,13	59 460	6 244	56,95
3	Hohenebra - Ebelebener Eisenbahn . . .	8,70	59 195	4 313	125,74
4	Birkenfelder Eisenbahn	5,23	49 920	6 676	73,46
5	Kreis Oldenburger Eisenbahn	23,39	46 228	3 081	82,84
6	Altenburg - Zeitzer Eisenbahn	25,28	194 401	35 195	45,18
7	Gaschwitz - Meuselwitzer Eisenbahn . . .	27,83	159 161	18 905	46,81
8	Aachen-Jülicher Eisenbahn	43,43	182 309	21 356	46,99
9	Altdamm - Colberger Eisenbahn	122,27	49 708	4 104	60,70
10	Breslau - Warschauer Eisenbahn	55,34	138 606	7 709	65,12
11	Crefelder Eisenbahn	59,72	105 857	4 992	86,17
12	Cronberger Eisenbahn	9,76	103 816	9 517	73,20
13	Eiseru-Siegener Eisenbahn	11,80	88 140	15 676	43,65
14	Georg-Marienhütte-Eisenbahn	7,30	236 140	22 257	100,41
15	Glasow-Berlinchener Eisenbahn	18,91	52 748	3 052	62,27
16	Hoyaer Eisenbahn	6,91	51 281	6 375	67,55
17	Kiel-Flensburger Eisenbahn	78,78	61 451	5 893	47,60
18	Osterwieck-Wasserleibener Eisenbahn . .	5,18	55 034	8 601	67,47
19	Paulinenaue-Neuruppiner Eisenbahn . . .	28,08	59 651	7 400	49,41
20	Peine-Ilseder Eisenbahn	7,95	84 739	18 105	76,17
21	Schleswig-Angeler Eisenbahn	21,46	47 692	1 648	141,43
22	Stargard-Küstriner Eisenbahn	98,35	59 326	5 983	53,02
23	Warstein-Lippstadter Eisenbahn	30,88	45 061	4 291	61,47
24	Westholsteinische Eisenbahn	99,34	46 373	5 189	65,19
25	Wittenberge-Perleberger Eisenbahn . . .	10,54	47 638	7 366	56,00
26	Eisenberg-Crossener Eisenbahn	8,25	46 978	8 585	59,71
27	Ermshaldenbahn	10,43	135 480	9 673	34,41
28	Güstrow-Plauer Eisenbahn	44,66	46 825	3 313	61,68
29	Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn . .	24,53	112 525	13 591	61,10
30	Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn	26,06	46 488	5 568	49,77
31	Ruhlaer Eisenbahn	7,29	56 879	5 870	63,72
Im Durchschnitt		30,50	84 200	9 406	66,29

Es ist als wahrscheinlich anzunehmen, dass die Betriebsergebnisse der für Staatsrechnung betriebenen vollspurigen deutschen Nebenbahnen im Durchschnitt nicht erheblich von denen der für Privatrechnung betriebenen abweichen werden. In dem, vom Ministerium der öffentlichen Arbeiten

erstatteten Bericht über die Ergebnisse des Betriebes der für Rechnung des preussischen Staates verwalteten Eisenbahnen im Betriebsjahr 1883/4 stellte sich für einzelne, zu den preussischen Staatsbahnen gehörige, vollspurige Nebenbahnen nach überschläglicher Berechnung Folgendes heraus:

Bezeichnung der Bahnen	Betriebslänge km	Für das km Betriebslänge		Betriebsausgabe in Prozenten der Einnahme
		Anlagekosten „	Betriebs-einnahme „	
Betriebsamtbezirk Stolp . . .	371	85 332	2 857	116.24
Cassel-Waldkappel . . .	50	145 269	4 419	105.09
Bonn-Euskirchen . . .	34	80 087	8 214	65.93
Rheine-Quakenbrück . . .	61	84 103	8 164	51.48
Finnentrop-Rothemühle . . .	33	552 810	5 628	55.36

Für die sämtlichen schmalspurigen Bahnen, welche bisher für öffentlichen Verkehr in Deutschland erbaut sind, und zwar sowohl für die auf Staatsrechnung wie für die auf Privatrechnung betriebenen, finden sich in der Reichs-Eisenbahnstatistik besondere Angaben, wonach die Tabelle II. zusammengestellt ist.

II. Betriebsergebnisse der deutschen schmalspurigen Bahnen in 1883/4.

Laufende No.	Bezeichnung der Bahnen	Spurweite m	Betriebslänge km	Für das km Betriebslänge		Betriebsausgabe in Prozenten der Einnahme
				Anlagekosten „	Betriebs-einnahme „	
1	Im Bezirk der Oberschles. Bahn . . .	0.725	105.54	98 107	7 648	36.69
2	„ „ „ Sächs. Staatsbahnen . . .	0.75	35.79	61 061	6 510	52.21
3	Büthaler Bahn	0.725	33.39	18 087	3 174	73.02
4	Ocholt-Westersteder Bahn	0.75	7.00	23 568	1 729	61.00
5	Felda-Bahn	1.00	44.00	31 079	3 141	59.25
6	Rheine-Diemelthal-Bahn	1.00	10.94	68 236	3 877	84.73
7	Rappoltsweiler Strassenbahn	1.00	4.00	60 000	10 153	73.00
8	Pfalzburger	1.00	9.33	64 309	5 862	63.68
	Im Durchschnitt	0.482		53 056	5 262	63.12

Wie aus den Tabellen I. und II. zu ersehen ist, können im Ganzen genommen die Betriebsergebnisse der deutschen vollspurigen und schmalspurigen Nebenbahnen als recht befriedigend angesehen werden.

Viel weniger günstig stellen sich im Durchschnitt die Betriebsergebnisse der französischen Lokalbahnen, wie aus Tabelle III. zu ersehen ist, worin die Betriebslängen, die Anlagekosten, die Betriebseinnahmen und

der Prozentsatz der Betriebsausgabe für jene Bahnen in 1882 zusammengestellt sind. Diese Angaben sind entnommen aus der, auf Grund der Beschlüsse der fachmännischen Kommission für die internationale Eisenbahnstatistik vom statistischen Departement im k. k. österreich. Handelsministerium bearbeiteten „Statistik der europäischen Eisenbahnen für 1882 nebst deren Hauptergebnissen in 1883“.

III. Betriebsergebnisse etc. der französischen Lokalbahnen in 1882.

Laufende No.	Bezeichnung der Bahnen	Spurweite m	Betriebs- länge km	Für das km Betriebslge.		Betriebs- ausgabe in Prozent der Ein- nahme
				Anlage- kosten Fres.	Betriebs- einnahme Fres.	
1	Zur Nordbahn gehörig	1,440—1,450	315	187 197	6 833	114,20
2	Picardie et Flandres	-	115	238 545	11 713	62,70
3	Lille à Valenciennes et extensions	-	51	163 369	14 393	78,80
4	Le Tréport à Abancourt	-	57	199 880	13 629	83,40
5	Frévent à Gamaches	-	74	179 599	6 130	102,10
6	Boileux à Marquion	-	26	132 725	5 033	72,70
7	Achiet à Bapaume et à Marcoing	-	31	103 751	8 037	63,90
8	Velu (Bertincourt) à St. Quentin	-	51	145 702	5 789	76,40
9	St. Quentin à Guise	-	40	148 821	17 151	57,30
10	Crécy-Mortiers à La Fère	-	21	114 230	5 797	64,30
11	Beaumont-Persan à Hermes	1,000	31	77 903	5 071	65,20
12	Zur Ostbahn gehörig	1,440—1,450	28	152 922	7 659	74,70
13	Ardennen-Bahn	-	15	66 652	10 318	83,30
14	Tbal der Suipe, Bazancourt à Béthenville	-	17	64 142	6 873	74,00
15	Avricourt à Blamont et à Cirey	-	18	89 950	8 309	50,70
16	Rambervillers à Charmes	-	28	74 634	6 086	81,50
17	Naix-Menaucourt à Gué-Ancer- ville	-	24	138 509	5 666	113,40
18	Meuse-Haironville à Triancourt.	1,000	61	53 250	2 520	103,50
19	Gray à Gy et prolongements	-	22	158 181	3 043	137,20
20	Falaise à Berjou et à Pont d'Ouilly	1,440—1,450	28	228 842	2 111	211,90
21	Orléans à Châlons	-	227	231 869	7 729	90,80
22	Magny à Chars	-	11	145 382	9 874	72,20
23	Rouen au Petit Quévilly	-	3	94 930	18 676	98,60
24	Caen zum Meer	-	28	151 649	15 942	65,00
25	Orne (Alençon à Condé)	-	66	146 958	4 923	95,40
26	Mamers à St Calais	-	77	100 232	4 055	97,50
27	Briouze à la Ferté-Macé	-	14	198 655	6 385	110,20
28	Paris-Orléans (Lignes de la Sarthe)	-	96	179 822	3 807	123,00
29	Barbezieux à Châteauneuf	-	18	103 272	4 838	81,60
30	Dombes- und Südostbahn	-	222	113 839	8 225	56,10
31	Lyon à Fourvières et à St. Just	-	1	3 655 460	261 057	44,10

Laufende No.	Bezeichnung der Bahnen	Spurweite m	Betriebs- länge km	Für das km Betriebslänge		Betriebs- ausgabe in Prozenten der Ein- nahme
				Anlage- kosten Fres.	Betriebs- einnahme Fres.	
32	Rhône à Sathonay et à Trévoux	1 410 - 1 450	19	229 562	7 915	93,80
33	Ostbahn von Lyon	-	90	144 192	7 101	83,10
24	Marlieux à Chatillon sur Chala- ronne	-	11	61 672	2 797	73,90
35	Cours à St. Victor	-	13	188 462	5 557	69,80
36	Billom à Vertaizon	-	9	145 682	10 377	56,50
37	Bouches du Rhône	-	44	108 531	5 816	71,80
38	Miramas à Port de Bouc	-	25	144 133	5 113	84,50
39	Hérault	-	101	178 217	7 867	80,70
40	La Teste à l'Étang de Cazeaux .	-	13	61 538	1 069	252,10
41	Nizan à St. Symphorien	-	31	86 106	5 174	57,00
42	Bayonne à Biarritz	-	8	233 902	40 398	41,00
	Im Durchschnitt	1,413		161 167	7 653	81,13

Wie aus dieser Tabelle zu ersehen, waren nicht nur die durchschnittlichen Anlagekosten der französischen Lokalbahnen ungewöhnlich hoch, nämlich 161 167 Fres. = 128 934 \mathcal{M} für das Bahnkilometer, sondern auch die kilometrische Einnahme verhältnismässig niedrig, nämlich im Durchschnitt 7653 Fres. = 6122 \mathcal{M} und die Betriebsausgaben erforderten einen hohen Prozentsatz der Einnahmen, nämlich durchschnittlich 81,13 pCt.

Weit günstiger stellen sich die Anlagekosten und die finanziellen Betriebsergebnisse der schwedischen Privatbahnen, die grösstentheils mit den deutschen Nebenbahnen und den französischen Lokalbahnen hinsichtlich des Verkehrs und der Betriebsverhältnisse auf ziemlich gleicher Stufe stehen. Tabelle IV. enthält eine Zusammenstellung der Betriebsergebnisse etc. für die vollspurigen und Tabelle V. für die schmalspurigen schwedischen Privatbahnen in 1883.

IV. Betriebsergebnisse etc. der schwedischen vollspurigen Privatbahnen in 1883.

Laufende No.	Bezeichnung der Bahnen	Betriebs- länge km	Für das km Betriebslänge		Betriebs- ausgabe in Prozenten der Ein- nahme
			Anlagekosten Fres.	Betriebs- einnahme Fres.	
1	Gefle-Dala	92	145 081	24 209	48,30
2	Bergslagera-Bahn	486	121 421	7 936	36,80
3	Süd-Dalarne-Bahn	67	80 169	5 527	51,30
4	Krylbo-Norberg	19	90 609	9 966	41,50
5	Upsala-Gefle	132	81 810	7 947	45,20
6	Stockholm-Vesterås etc.	242	77 278	7 435	48,10

Betriebs- ausgabe in Prozenten der Ein- nahme	Laufende No.	Bezeichnung der Bahnen	Betriebs- länge km	Für das km Betriebslänge		Betriebs- ausgabe in Prozenten der Ein- nahme
				Anlagekosten	Betriebs- einnahme	
93,00	7	Köping-Hult	71	109 437	12 831	52,90
83,10	8	Nora-Ervalla	18	62 550	7 127	54,20
	9	Frövi-Ludvika	98	166 622	7 498	61,60
73,90	10	Storå-Guld-medshyltan	4	64 909	5 155	80,90
69,80	11	Bånghammar-Kloten	22	53 735	2 704	93,60
56,50	12	Smedjebacken-Bahn	18	72 183	4 915	46,10
71,80	13	Oxelösund-Flen etc.	156	?	3 828	68,50
84,30	14	Nora-Karlskoga	115	94 360	4 256	64,30
80,70	15	Ost-Vermland-Bahn	66	88 182	8 037	38,70
252,30	16	Dalsland-Bahn	69	94 640	3 813	63,50
57,00	17	Varberg-Borås	85	70 310	4 882	45,80
41,20	18	Nässjö-Oskarshamn	149	102 694	5 355	75,10
81,00	19	Vimmerby-Hultsfred	21	48 717	2 143	88,70
	20	Vexjö-Alfvesta	18	66 049	14 490	45,70
	21	Karlskrona-Vexjö	114	63 900	5 861	55,10
	22	Kalmar-Bahn	57	61 065	5 714	53,90
	23	Nybro-Säfsjöström	43	60 195	2 387	59,70
	24	Kristianstad-Hessleholm	30	73 719	9 688	56,90
	25	Gård härad	45	34 391	1 875	73,90
	26	Helsingborg-Hessleholm	79	76 100	9 061	62,40
	27	Landskrona-Engelholm	48	77 866	5 098	53,00
	28	Hör-Hörby	13	37 932	3 541	45,50
	29	Landskrona-Helsingborg	60	79 860	10 956	58,60
	30	Ystad-Eslöf	76	72 270	7 713	48,40
	31	Cimbrishamn-Tomelilla	27	39 383	3 142	50,30
	32	Lund-Trelleborg	43	68 302	5 754	57,90
	33	Malmö-Ystad	63	78 535	8 768	62,70
	34	Märma-Sandarne	11	100 914	22 111	64,60
	35	Halmstad-Nässjö	196	?	3 947	47,20
	36	Siljan-Bahn	2	?	4 325	72,10
		Im Durchschnitt		79 248	7 222	57,55

V. Betriebsergebnisse etc. der schwedischen schmalspurigen Privatbahnen in 1883.

Betriebs- ausgabe in Prozenten der Ein- nahme	Laufende No.	Bezeichnung der Bahnen	Spurweite m	Betriebs- länge km	Für das km Betriebslänge		Betriebs- ausgabe in Prozenten der Ein- nahme
					Anlagekosten	Betriebs- einnahme	
48,70	1	Säfsnäs-Bahn	0,802	47	38 571	4 759	56,10
36,50	2	Vikeru-Möckeln	"	54	33 548	3 453	54,30
51,30	3	Näs-Morshyltan	0,801	12	37 555	5 954	42,30

Laufende No.	Bezeichnung der Bahnen	Spurweite m	Betriebs- länge km	Für das km Betriebslänge		Betriebs- ausgabe in Prozenten der Ein- nahme
				Anlage- kosten Frcs.	Betriebs- einnahme Frcs.	
4	Dannemora-Ilarg	-	47	41 669	3 585	46,50
5	Upsala-Lenna	-	21	42 396	3 748	59,50
6	Pålsboda-Finspong	-	58	51 312	5 166	40,50
7	Vadstena-Fogelsta	-	10	52 261	3 201	82,40
8	Norsholm-Vestervik-Hultsfred	-	184	56 699	3 572	45,50
9	Filipstad norra bergslag	-	17	72 108	7 766	46,00
10	Nordmark-Klarelofen	-	73	57 217	7 014	37,50
11	Mariestad-Moholm	-	18	34 615	2 854	78,50
12	Hjo-Stenstorp	-	55	33 505	3 090	64,50
13	Lidköping-Skara-Stenstorp	-	50	38 459	4 099	49,40
14	Lidköping-Häkantorp	-	28	35 667	2 141	77,40
15	Ulricehamn-Vartofta	-	37	33 585	3 497	64,40
16	Vintjern-Jädraås	-	30	28 820	1 371	40,50
17	Gotland-Bahn	-	57	28 770	1 759	67,50
18	Sundsvall-Torpsbanmar	1,067	62	101 653	8 405	50,40
19	Karlskamm-Vislanda	-	78	46 229	4 041	55,30
20	Vislanda-Bolmen	-	51	39 277	2 674	73,50
21	Köping-Ultersberg	1,063	36	38 556	6 165	54,50
22	Ultersberg-Riddarhyttan	-	12	31 857	1 979	77,50
23	Borås-Herrljunga	1,217	42	72 046	6 973	55,40
24	Uddevalla-Venersborg-Herrljunga	-	92	75 303	6 377	59,40
25	Hudiksvall-Bahn	-	16	85 687	16 256	43,20
26	Söderhamn-Bahn	-	15	105 208	27 753	40,20
	Im Durchschnitt	0,970		50 484	5 679	56,34

Eine Vergleichung dieser beiden Tabellen, welche aus der oben erwähnten internationalen Eisenbahnstatistik zusammengestellt sind, zeigt, dass der Prozentsatz der Betriebsausgabe im Verhältniss zur Betriebseinnahme in Schweden bei den schmalspurigen Bahnen sich im Durchschnitt niedriger stellt als bei den vollspurigen Bahnen, obgleich die durchschnittliche kilometrische Einnahme bei den ersteren erheblich geringer als bei den letzteren war. Gleichzeitig waren die Anlagekosten der schmalspurigen schwedischen Privatbahnen im Durchschnitt bedeutend niedriger als bei den vollspurigen Bahnen. Diese Erfahrungen, welche unter ähnlichen Verhältnissen, wie solche meistens in Schweden vorliegen, d. h. in theilweise recht schwierigem Terrain und bei einem verhältnissmässig geringen Verkehr, zu Gunsten der schmalspurigen Nebenbahnen sprechen, verdienen um so mehr Beachtung, als beide Systeme, die vollspurigen und die schmalspurigen Nebenbahnen, in grosser Zahl und Ausdehnung dort zur Anwendung gelangt sind.

Die schwedischen Staatsbahnen stehen bezüglich ihres Verkehrs und

ihrer Betriebsverhältnisse zwischen den deutschen vollspurigen Nebenbahnen und den deutschen Hauptbahnen. U. A. kommen an den schwedischen Staatsbahnen vielfach unbewachte Uebergänge über öffentliche, wenig betretene Wege in gleicher Ebene vor. Nach der oben erwähnten internationalen Eisenbahnstatistik betrug in 1883, bei 132 871 Frcs. = 106 297 *M* Anlagekosten für das Bahnkilometer, die kilometrische Betriebseinnahme der schwedischen Staatsbahnen 12 093 Frcs. = 9 674 *M* und die Betriebsausgaben entsprachen 60,8 pCt. dieser Einnahme, was unter den gegebenen Verhältnissen als ein recht günstiges Ergebniss erscheint.

Im Wesentlichen dasselbe, was hier von den schwedischen Staatsbahnen gesagt ist, gilt auch von den norwegischen Eisenbahnen, die theils vollspurig, theils schmalspurig angelegt und deren Betriebsergebnisse etc. in 1883, aus der internationalen Eisenbahnstatistik entnommen, in Tabelle VI. zusammengestellt sind.

VI. Betriebsergebnisse etc. der norwegischen Bahnen in 1883.

Laufende No.	Bezeichnung der Bahnen	Spurweite m	Betriebs- länge km	Für das km Betriebslge.		Betriebs- ausgabe in Prozenten der Ein- nahme
				Anlage- kosten Frcs.	Betriebs- einnahme Frcs.	
1	Hauptbahn (Christiania-Eidsvold)	1,435	68	218 131	27 537	49,54
2	Smaalens-Bahn	"	249	153 778	5 871	73,98
3	Kongsvinger-Bahn	"	115	106 866	9 927	63,54
4	Hedemarken-Bahn	1,067	58	116 243	6 747	60,79
5	Meraker-Bahn	1,435	102	151 582	3 779	77,91
6	Röros-Bahn	1,067	433	67 429	2 929	96,87
7	Christiania-Drammen	"	53	152 698	18 527	63,68
8	Drammen-Randsfjord	"	144	76 415	6 378	75,80
9	Drammen-Skien	"	156	98 266	4 553	85,14
10	Jaeder-Bahn	"	76	94 095	2 256	93,71
Im Durchschnitt		—	—	108 988	8 850	60,06

Verschiedene von den in vorstehender Tabelle aufgeführten Bahnen (No. 4, 8, 9, 10) haben ganz den Charakter der schwedischen oder deutschen Schmalspurbahnen. Unter Berücksichtigung des Umstandes, dass die norwegischen Bahnen fast überall in sehr gebirgiger Gegend liegen, erscheinen deren Anlagekosten von 108 988 Frcs. = 87 190 *M* durchschnittlich für das Bahnkilometer als ungewöhnlich gering und der Prozentsatz von 60,06 der Betriebsausgabe von der Einnahme, welche nur 8850 Frcs. = 7080 *M* für das Kilometer betrug, als sehr günstig.

Aus dem Vorstehenden geht zur Genüge hervor, dass der Betrieb, sowohl der vollspurigen als der schmalspurigen Nebenbahnen, sich in Deutschland, Schweden und Norwegen weit besser als in Frankreich in verständiger sparsamer Weise entwickelt hat.

H. T.

Die Eisenbahnen in Japan.

Im Anschluss an die im Archiv 1885 S. 491 enthaltenen Angaben über die japanischen Eisenbahnen theilen wir nach dem Berichte des englischen Legationssekretärs Trench*) noch das Nachstehende über diese Bahnen mit.

Anfangs des Jahres 1885 waren in Japan im Ganzen 426 km Eisenbahnen im Betrieb, 436 km im Bau und 839 km zum Bau vorbereitet. Hiervon liegen 91 km im Betrieb befindlicher Eisenbahn auf der Insel Jesso, der gesammte übrige Theil liegt auf der Hauptinsel Nipon. Die Spurweite sämmtlicher Bahnen ist 3 Fuss 6 Zoll englisch (1,0668 m), nur für die zum Bau vorbereitete Linie von Osaka nach Sakai ist eine Spurweite von 2 Fuss 9 Zoll engl. (0,84 m) in Aussicht genommen.

Die durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit auf den im Betrieb befindlichen japanischen Eisenbahnen beträgt 18 engl. Meilen (29 km) in der Stunde, auf den Strecken mit stärkeren Steigungen verringert sich indessen auch diese Geschwindigkeit noch wesentlich.

Die Längen, Anlagekosten, Eröffnungszeiten und stärksten Steigungen der einzelnen Linien sind in nachstehender Uebersicht zusammengestellt.

No.	Bahnlilien	Länge Klm.	Anlagekosten		Eröffnungszeit	Stärkste Steigung 1:
			im Ganzen	für das Kilomtr Bahnlänge		
A. Im Betrieb.						
I. Staatsbahnen.						
1	Von Tokio nach Yokobama . . .	29	12 334 688	488 000	eingeleis. 1872 zwei „ 1880	100
2	„ Kobe (Miögü) nach Osaka mit Abzweigung von Osaka nach Adjikawa	35	17 936 912	512 000	1874	100
	Latus . . .	64	30 271 600	—	—	—

*) Report of Mr. Trench on the railways of Japan, dated April 10, 1885 (with a map). Presented to both houses of Parliament by command of Her Majesty. August 1885, London, printed by Harrison and Sons.

**) In dem Berichte von Trench sind die Geldbeträge in Yen angegeben und zum Theil in Lstr. umgewandelt. Dabei ist 1 Yen meist = $\frac{1}{5}$ Lstr., aber auch = $\frac{1}{5,44}$, $\frac{1}{5,72}$ und $\frac{1}{6}$ Lstr. berechnet. Soweit in vorliegender Mittheilung eine Umrechnung stattgefunden hat, ist 1 Yen = 4 fl angenommen worden.

No.	Bahnl Linien	Länge Klm.	Anlagekosten		Eröffnungs- zeit	Stärke Steigung 1:
			im Ganzen	für das Kilomtr Bahn- länge		
	Transport	64	30 271 600	..		
3	Von Osaka nach Kioto	43	11 271 792	262 000	1876	—
4	„ Kioto nach Otsu	18	3 144 536	175 000	1880	40
5	„ Tsuruga nach Ogaki	79	11 581 848	146 600	Mai 1884	40
6	„ Temiya nach Sapporo und Po- ronai (Insel Jesso)	91	4 913 808	54 000	Mai 1883	—
	2. Privatbahnen.					
7	Von Uyeno (Tokio) über Takasaki nach Mayebashi	110	6 866 548	62 400	82 km in 1883 der Rest 1884	—
8	„ Shinagawa (an der Linie Tokio— Yokohama) nach Kawaguchi (an der Linie Tokio—Takasaki)	21	1 704 792	81 000	1. März 1885	—
	Zusammen im Betrieb	426	69 754 924	163 744	—	—
	B. Im Bau begriffen.					
9	Die Nakasendo-Eisenbahn, von Ta- kasaki über Sakamota, Tanaka, Matsumoto, Tadaschi und Gifu nach Ogaki (Staatsbahn)	343	—	—	voraussichtlich in 1886	—
10	Von der Station Omiya der Linie Tokio—Takasaki bei Urawa nach der Stadt Utsunomiya	80	6 360 000 (Anschlag)	—	—	—
11	„ Von Osaka nach Sakai (Privat- bahn mit 2 Fuss 9 Zoll engl. = 0,84 m Spurweite)	13	—	—	—	—
	Zusammen im Bau	436	—	—	—	—
	C. Zum Bau vorbereitet.					
12	Von Utsunomiya über Schirakawa, Sendai u. Morioka nach Awomori, einem Hafen im äussersten Nor- den, von der Japanischen Eisen- bahn-Gesellschaft in Aussicht genommen	641	—	—	—	—
	Latus	641	—	—	—	—

No.	Bahnlilien	Länge Klm.	Anlagekosten		Eröffnungs- zeit	Stärkste Steigung 1:
			im Ganzen	für das Kilomtr. Bahn- länge		
13	Transport . .	641	—	—	—	—
	Von der Regierung in Aussicht ge- nommen:					
	a) eine Linie von Farni an der Eisenbahn Tsuruga — Ogaki nach Yokkaichi, einem Hafen an der Owari-Bai	21	—	—	—	—
	b) von Uyeda an der im Bau begriffenen Nakasendo-Eisen- bahn nach dem Hafen von Imamachi oder Nawoye-tsu .	113	—	—	—	—
	c) von Otsu nach Nagahama, entlang der Südostküste des Biva-Sees	64	—	—	—	—
Zusammen zum Bau vorbereitet	839	—	—	—	—	

Die für die japanischen Eisenbahnen erforderlichen Schienen, eisernen Ueberbauten, Lokomotiven und Wagen sind früher fast ausschliesslich aus England und Nordamerika bezogen worden. Für die oben unter No. 11 aufgeführte, im Bau begriffene Bahn von Osaka nach Sakai werden zwei Lokomotiven und eine Anzahl Wagen von deutschen Werken geliefert. Wagen werden in neuerer Zeit auch in Japan selbst und zwar besonders in den Staatseisenbahn-Werkstätten zu Schinbaschi gebaut, die dazu gehörigen Räder, Achsen und Buffer aber aus dem Auslande, meistens aus England bezogen. Die Ausführung der Eisenbahnen erfolgte zuerst auf Kosten der Regierung durch (englische) Generalunternehmer, wobei die Anlagekosten sehr hoch wurden. Später wurden die Bahnen unmittelbar vom Staate und der Japanischen Eisenbahn-Gesellschaft, unter fast ausschliesslicher Verwendung japanischer, auf der Ingenieurschule in Tokio ausgebildeter Ingenieure gebaut.

Bzüglich einzelner von den im Betrieb befindlichen Eisenbahnen ist das Nachstehende anzuführen.

1. Die Tokio-Yokohama-Eisenbahn erzielte in den Jahren 1873 bis 1884 die nachstehenden Betriebsergebnisse:

Jahr (vom 1. Juli bis 30. Juni).	Personenverkehr		Güterverkehr		Gesamt- Einnahme Yen.	Betriebs- ausgabe Yen.
	Zahl der beförderten Personen.	Einnahme Yen.	Befördertes Gewicht Kin. *)	Einnahme Yen.		
1873	1 223 071	395 988	—	—	395 988	117 879
1874	1 395 484	403 327	9 121 531	24 590	427 917	239 707
1875	1 781 813	413 221	28 160 420	32 823	446 044	246 616
1876	1 677 450	379 555	32 198 700	28 210	407 774	217 937
1877	1 580 177	349 758	41 714 400	36 238	385 996	265 687
1878	1 576 138	357 064	52 157 823	43 568	400 632	293 901
1879	1 628 688	376 449	54 218 035	47 178	423 627	234 872
1880	1 820 226	428 018	59 725 828	53 533	481 551	252 684
1881	2 134 709	502 047	60 766 388	58 182	560 229	283 939
1882	2 230 754	515 927	65 903 418	52 994	568 921	—
1883	2 260 760	509 635	61 822 850	46 476	556 111	—
1884	2 172 105	491 383	56 912 207	42 253	533 636	—

Wie aus dieser Uebersicht hervorgeht, haben die Einnahmen aus dem Personenverkehr diejenigen aus dem Güterverkehr stets sehr wesentlich überschritten, was als Beweis dafür anzusehen ist, dass das Reisen auf der Eisenbahn bei der eingeborenen Bevölkerung in Japan ebenso beliebt ist, wie in Ostindien. Eine Hebung des Güterverkehrs wird von weiterer Entwicklung des Eisenbahnnetzes und von der Verbesserung der Hafeneinrichtungen in Yokohama, welche zur Zeit indessen noch nicht in Angriff genommen ist, erwartet.

Der Bestand der Tokio-Yokohama-Bahn an Rollmaterial war am 30. Juni 1884: 16 Lokomotiven, 80 Personen- und Gepäckwagen, 156 Güter- und Viehwagen.

2. Die Eisenbahn von Kobé (Hiôgô) nach Osaka steht mit ihrer Endstation Hiôgô, auch Kawasaki-Station genannt, mit dem gleichnamigen Hafen in Verbindung. Diese Linie in Verbindung mit ihrer Fortsetzung von Osaka über Kioto nach Otsu erzielte in den Jahren 1878 bis 1884 die nachstehenden Betriebsergebnisse.

	1878	1879	1880	1881	1882	1883	1884
Länge der im Betrieb befindlichen Bahnstrecke km	76	76	88	96	96	96	96
Zahl der beförderten Reisenden . .	1 545 650	1 820 308	2 550 294	3 252 471	3 577 896	3 484 801	2 653 872
Zahl der Abonnementsbillets . . .	—	—	—	4	2	3	3
Einnahme aus dem Personenverkehr Yen	427 582	491 017	633 037	802 070	858 032	831 445	671 078

*) 1 Kin ist nach Trench gleich $1\frac{1}{3}$ Pfd. englisch, also = 0.605 kg.

	1878	1879	1880	1881	1882	1883	1884
Einnahme aus dem Gepäckverkehr							
Yen	13 727	16 035	18 334	33 853	31 352	29 293	25 174
Einnahme aus der Beförderung der Post Yen	2 700	2 700	2 880	3 279	3 300	3 300	3 300
Gewicht der be- fördernden Güter							
Kin	88 371 641	110 424 904	204 817 233	249 910 211	297 709 862	309 633 955	303 681 528
Einnahme aus dem Güterverkehr Yen	57 928	70 323	101 011	148 444	178 250	183 736	172 215
Gesamteinnahme aus dem Per- sonen-, Gepäck-, Post- und Güter- verkehr . . Yen	501 937	580 075	755 262	987 646	1 070 934	1 047 774	871 722

Der Bestand dieser Bahnlinie an Rollmaterial war am 30. Juni 1884: 21 Lokomotiven, 16 Tender, 177 Personen-, 373 Güter- und Viehwagen.

3. Die auf der Insel Jesso gelegene Temiya-Sapporo- und Poronai-Eisenbahn steht mit den Kohlengruben von Poronai in Verbindung. Aus diesen Gruben werden zur Zeit täglich etwa 150 Tons Kohlen gefördert, es ist aber eine wesentliche Erhöhung dieser Fördermenge in Aussicht genommen. Die Bahn ist durchgängig in leichtester, einfachster Weise gebaut, mit Schienen von 30 Pfd. engl. Gewicht auf das Yard (15 kg auf das Meter).

Die japanische Regierung trägt im Interesse der Aufschliessung des Innern des Landes und der Entwicklung der gesammten wirthschaftlichen Verhältnisse nicht nur für die Ausdehnung des Eisenbahnnetzes Sorge, sondern fördert in neuerer Zeit auch besonders den Bau guter Landstrassen, an denen Japan seither ebenfalls Mangel litt. Von dem Ausbau des Strassennetzes wird bei den reichen Naturerzeugnissen des Landes wieder ein günstiger Einfluss auf die Entwicklung des Verkehrs auf den Eisenbahnen erwartet.

Notizen.

Ueber die Petroleumindustrie im südlichen Russland (Archiv für Eisenbahnwesen 1884 S. 515 ff) schliesst sich an die Mittheilungen des englischen Ingenieurs Ch. Marwin eine neuere Schrift des Engländers Boverton Redwood.*) Dieselbe enthält insbesondere genauere vergleichende Angaben über die chemischen und physikalischen Eigenschaften der russischen und der amerikanischen Oele. Ein Vergleich der Leuchtkraft ist in folgender Tabelle gegeben:

	Russisches Kerosin		Amerikanisches Kerosin	
	mit amerikanischem Docht	mit englischem Docht	mit amerikanischem Docht	mit englischem Docht
Grösste Leuchtkraft	22,1	19,14	25,59	24,25
Geringste Leuchtkraft	20,5	17,40	22,24	19,16
(nach 6 Stunden)				
Durchschnittliche Leuchtkraft	21,2	18,01	23,06	22,14
(während 6 Stunden Brennzeit)				
Prozentuale Abnahme der Leuchtkraft in 6 Stunden	7,2	9,0	13,0	20,5

Der Verfasser stellt hiernach fest, dass das russische Oel von dem amerikanischen zwar in der Stärke der Leuchtkraft übertroffen werde, dem letzteren aber in der Gleichmässigkeit derselben überlegen sei. Er bemerkt zugleich, dass alle Mineralöle besser und sicherer in lose gewebten Dochten amerikanischer Art, als in festen englischen Dochten brennen.

Die Vorzüge des russischen Schmieröls — insbesondere seine gute Verwendbarkeit bei niedrigen Temperaturen — ergeben sich aus folgender Zusammenstellung:

*) The Russian Petroleum-Industry by Boverton Redwood; Manchester. Emmott and Co. 1885.

	Viskosität		Verlust an Viskosität in Prozenten
	bei 70° F.	bei 120° F.	
Russ. Oel (spez. Gew. 0,913) . . .	1400	166	88
Amerik. Oel (spez. Gew. 0,914) . . .	231	66	71
Russ. Oel (spez. Gew. 0,907) . . .	649	135	79
Amerik. Oel (spez. Gew. 0,907) . . .	171	58	66
Russ. Oel (spez. Gew. 0,898) . . .	173	56	67
Amerik. Oel (spez. Gew. 0,891) . . .	81	40	50
Russ. Rüböl	321	112	65

Auch über die Verwendbarkeit und die umfassende Verwendung des Heizöls (russ. Astatki, tartarisch Masut genannt) sind interessante Aufschlüsse gegeben. In den verbesserten Nobel'schen Heizanlagen werden mit einem Pfund Astatki 14 $\frac{1}{2}$ Pfd. Wasser verdampft, während von 1 Pfd. Steinkohle unter denselben Bedingungen nur 7 bis 8 Pfd. Wasser zur Verdampfung gebracht werden. Der Preis des Heizöls beträgt in Baku 2 $\frac{1}{2}$ sh. für die Tonne und in Zarizyn etwa 8 sh. für die Tonne. Seine Verwendung breitet sich stetig aus. In Russland (Moskau), wie namentlich auch in Persien findet es regen Absatz. Seine gute Verwendbarkeit für Kriegsschiffe (in Folge seiner Rauchfreiheit und des geringen Raumbedürfnisses) ist schon in der Marwin'schen Schrift (s. oben) betont worden. In den Lokomotiven der transkaukasischen und der Grjäsi-Zarizyn-Eisenbahn wird mit solchem Material geheizt und hier eine Verdampfung von 12 bis 13 $\frac{1}{2}$ Pfd. auf 1 Pfd. Heizöl erzielt. Die Füllung eines Tenders mit 3 bis 4 t erfordert nur 4 Minuten Zeit. Die Verbrennung erfolgt völlig rauchlos, doch macht sich — wie der Verfasser auf der Fahrt von Baku nach Batum wahrnahm — ein unangenehmer Geruch, wie von unvollständig verbranntem Petroleum, bemerklich.

Die zum Raffinieren des Kerosin erforderliche Schwefelsäure wird in Baku selbst bereitet. Der Schwefel, früher aus Sizilien eingeführt, wird jetzt von Tschirkat in Daghestan, unweit des kaspischen Hafens Petrowsk bezogen. In der Fabrik der Gebr. Nobel in Baku können täglich 3100 Gallonen Schwefelsäure gewonnen werden.

Die Erzeugung von Rohöl ist von 800 000 t im Jahre 1883*) auf 1 130 000 t im Jahre 1884 gestiegen (in Amerika in demselben Jahre etwa 3 000 000 t). An Leuchtöl wurden gewonnen:

	von den Gebr. Nobel	von den übrigen Firmen	zusammen
1883**)	106 000 t	100 000 t	206 000 t
1884	157 000 „	191 000 „	348 000 „

(in Amerika mehr als 2 000 000 t). Dies ergibt eine Steigerung von etwa 70 pCt.

*) Arch. für Eisenbahnwesen 1884 S. 516.

**) Ebenda S. 519.

Die Gesamtausfuhr von Kerosin aus Russland in dem letzten Jahre ist auf 37 900 t — davon 15 000 t von den Gebr. Nobel — beziffert. In Russland selbst ist der Verbrauch auf den Kopf der Bevölkerung von 4,43 russ. Pfund im Jahre 1880 auf 6,14 russ. Pfd. im Jahre 1882 gestiegen.

Nächst der Beförderung auf der Wolga und auf den in Zarizyn anschliessenden russischen Eisenbahnen, — über deren zweckmässige Organisation bereits aus der Marwin'schen Schrift berichtet ist*) — gewinnt der Verkehr über Batum mehr und mehr an Bedeutung.**) Doch stehen einer umfassenden Entwicklung dieses Verkehrs Betriebschwierigkeiten der kaukasischen Bahn entgegen. Auf den starken Steigungen am Suram-Pass (etwa 3000 Fuss über dem Meere), welche an einzelnen Stellen 1 : 22 betragen, können mit zwei Fairlie-Maschinen nur 6 Tankwagen Beförderung finden. Zur Abhülfe dieses Missstandes sind die Anlage eines grossen Depots an der Ostseite des Passes — etwa 160 engl. Meilen von Batum — sowie einer Rohrleitung von dort zu dem genannten Hafenplatz, oder der Bau eines Tunnels durch den Suram-Pass und der Ausbau des zweiten Geleises in Frage gekommen. Beide Projekte, von denen das erstere mit etwa 3 000 000 Rubel, das letztere mit 8- bis 10 000 000 Rubel veranschlagt ist, werden lebhaft erörtert. Auch die russische Regierung weudet der Verbesserung dieses Ausfuhrweges ein reges Interesse zu und hat erst neuerdings eine erhebliche Vermehrung des Fuhrparks der Kaukasus-Bahn (um 750 Tankwagen und 28 Fairlie-Lokomotiven) veranlasst. Die Reservoirs in Batum sind im Besitze der Firma Palaschkowsky, von welcher zugleich eine Fabrik zur Herstellung von Blech- und Holzkasten für die Versendung des Petroleums nach heissen Gegenden betrieben wird. Die Fabrik vermag täglich 6000 Blecheinsätze und 3000 Holzkasten zu liefern zum Preise von 92 Kop. (weniger als 2 *M*) für die Garnitur von zwei Blecheinsätzen mit Holzhüllung, während amerikanische Fässer in Batum etwa 6½ sh. (*M*), Fässer aus Baku etwa 8 sh (*M*) kosten. Auch die Gebrüder Nobel besitzen ausser ihrem grossen Tankwagenpark in Zarizyn eine Fassfabrik mit einer Leistungsfähigkeit von 500 Barrels täglich, welche ihr Holz grossentheils aus Sibirien auf dem Kamafloss bezieht.

Als dritter Absatzweg soll nach der Mittheilung des Verfassers eine Eisenbahnverbindung von Petrowsk (am kaspischen Meer) nach Wladikawkas (etwa 160 engl. Meilen zu mehr als 1 500 000 Pfd. Sterl) mit Verbindungen zwischen Baku und Petrowsk und zwischen Wladikawkas und Noworossisk in Aussicht genommen sein.

*) Ebenda S. 519, 520.

**) Die Ausfuhr aus Batum betrug 1884 etwa 14 500 t Kerosin, 4500 t Schmieröl und 4700 t Astatki oder Rückstände — zusammen mehr als 6 400 000 Gallonen.

Die Einführung des allgemeinen russischen Eisenbahngesetzes vom 12. Juni 1885, welches im Archiv 1885 S. 643 ff. in Uebersetzung wiedergegeben ist, ist auch von den russischen Privateisenbahnen freudig begrüßt worden. Die Generalversammlung der Vorstände der russischen Privatbahnen, welche in der Zeit vom 15. bis 26. September 1885 namentlich zum Zwecke der Berathung der durch das neue Gesetz erforderlich gewordenen Maassnahmen zusammengetreten war, sprach sich, wie die russische Fachzeitschrift „Das Eisenbahnwesen“ mittheilt, einmüthig dahin aus, dass dieses Gesetz ebensowohl für das verkehrtreibende Publikum als auch für die Eisenbahnen ein ebenso wichtiges als erfreuliches Ereigniss darstelle, welches wesentlich dazu beitragen werde, die Entwicklung des Verkehrs im russischen Reiche zu fördern. Die Versammlung sprach desshalb auch allen denjenigen ihren Dank aus, welche an dem Zustandekommen dieses Gesetzes mitgewirkt haben. Ferner wurden von der Versammlung 2 Vertreter für den nach demselben Gesetze zu bildenden „Eisenbahnrath“*) sowie 2 Stellvertreter derselben in Verbindung gewählt. Damit die Vertretung der Privatbahnen im Eisenbahnrathe eine möglichst wirksame sei, wurde zugleich beschlossen, dass die vier als Vertreter der Vorstände der Privatbahnen Gewählten einen ständigen Ausschuss bilden sollen, welchem es obliegt, alle im Eisenbahnrathe zur Berathung kommenden Gegenstände zunächst vom Standpunkte der Interessen der Privatbahnen einer Prüfung zu unterziehen und hiernach dem Ergebniss dieser Prüfung entsprechend ihre Anschauungen im Eisenbahnrathe vorzutragen. Erforderlichen Falles soll der Ausschuss bei wichtigeren Angelegenheiten vor deren Verhandlung im Eisenbahnrathe die Vorstände der Privatbahnen zu einer Versammlung einberufen und demnächst den Beschlüssen derselben entsprechend handeln.

Die Herstellung eines Tunnels unter der Meerenge von Messina, scheint neueren Nachrichten zufolge ihrer Verwirklichung näher gerückt zu sein. Der Mangel einer bequemen und schnellen Verbindung zwischen Kalabrien und Sizilien hat sich seit längerer Zeit, insbesondere seit der Ausdehnung der Eisenbahnen in Süditalien und in Sizilien, immer empfindlicher fühlbar gemacht. Man hat zu diesem Zwecke schon 1879 einen unterseeischen Tunnel herstellen wollen, daneben aber ist auch der Plan entworfen, eine feste Brücke über die Meerenge zu bauen und eine Eisenbahnföhre mit Seilbetrieb anzulegen.**)

*) Vergl. Archiv 1885 S. 624.

***) Vgl. hierüber u. A. Centralblatt der Bauverwaltung 1882 S. 116, 176; 1883 S. 205; 1885 S. 92.

den Tunnel zurückgekommen, und die italienische Regierung hat mit einer am 17. August 1885 veröffentlichten Verfügung vom 29. Juli 1885 dem Ingenieur Carlos Navone die Erlaubniss zu Vorarbeiten erteilt. — Das Verdienst, den Bau eines Tunnels zuerst angeregt und späterhin auch die technische Möglichkeit seiner Ausführung nachgewiesen zu haben, gebührt dem Ingenieur Gabelli. Diese Möglichkeit, einen unterseeischen Durchgang zwischen dem kalabrischen Festlande, bei Scylla, und der Spitze des Vorgebirges von Faro auf Sizilien anzulegen, war früherhin bezweifelt worden. Noch 1816 hatte ein englischer Hydrograph erklärt, man könne auch mit dem besten Senkblei nicht auf den Grund des Meeres in der Strasse von Messina gelangen, und die Untiefen seien dort in der eigentlichen Bedeutung des Wortes unergründlich. Neuere Messungen mit vervollkommneten, gegen die Meeresströmungen, welche das Senkblei mit fort-rissen, unempfindlichen Instrumenten, haben indessen ergeben, dass von Villa San Giovanni bei Reggio und dem felsigen Vorgebirge Punta del Pezzo aus in einer höchsten Tiefe von 160 m eine breite, unterseeische Bergkante nach dem sizilischen Ufer hinüberläuft, deren sehr steile Abhänge nach rechts und links bis auf 500 und 600 m hinunterfallen. Dieser Bergrücken besteht aus Granit und Glimmerschiefer. Sollten in demselben auch grössere Risse vorhanden gewesen sein, wie sie sich wahrscheinlich bei Senkung des Gebirges und Lostrennung Siziliens vom Festlande gebildet haben mögen, so nimmt man an, dass die Risse nach so vielen Jahrtausenden sich verstopft und mit dem übrigen Gestein verkittet haben, so dass sich eine Durchbohrung auch dieser Stellen ohne Gefahr bewerkstelligen liesse. — Nach den Untersuchungen Gabelli's soll der Einfahrtstollen auf kalabrischer Seite bei Punta del Pezzo, der Ausfahrtstollen in Sizilien bei S. Agata zu liegen kommen. Die zur Einfahrt führenden Rampen in einer Länge von 4566 m in Kalabrien und 4681 m in Sizilien sollen zuerst dem Ufer parallel laufen, mit einem Gefäll von 32 ‰, dann in einer schraubenförmigen Drehung mit einem Krümmungshalbmesser von 350 m, bei 35 ‰ Gefäll bis auf 153,15 m unter dem Meeresspiegel in Sizilien und 154,28 m in Kalabrien. Die Länge des eigentlichen unterseeischen Tunnels würde in gerader Linie rund 4300 m betragen, derselbe soll von beiden Seiten her bis zur Mitte eine Steigung von 0,50 pCt. erhalten. Die Kosten der ganzen Anlage sind auf 71 Millionen Francs berechnet; für Fertigstellung desselben werden mindestens 4¹/₂ Jahre, höchstens 6¹/₂ Jahre in Anspruch genommen.

Auf der Grundlage dieses Planes sollen auch die Vorarbeiten von dem Ingenieur Carlo Navone ausgeführt werden.

Die Eisenbahn von La Guaira nach Caracas.*) Caracas, die Hauptstadt der Republik Venezuela, liegt, der Luftlinie nach, 8,8 km von der am Karaischen Meere gelegenen Hafenstadt La Guaira in einer Höhe von mehr als 900 m über dem Meeresspiegel. Der ziemlich beträchtliche Verkehr zwischen beiden Städten veranlasste im Jahre 1872 die Regierung von Venezuela, Vorarbeiten für eine Eisenbahnverbindung fertigen zu lassen, auf Grund deren ein Bauvertrag mit einer französischen Gesellschaft abgeschlossen wurde. Diese Gesellschaft begann im Jahre 1875 mit der Bauausführung, gerieth aber bald in Streit mit der Regierung, in Folge deren letztere der Gesellschaft den Bau abnahm und derselben später einer neuen englischen Gesellschaft übertrug, welche nach theilweiser Aenderung der früheren Pläne im Jahre 1881 den Bau wieder aufnahm. Am 1. Juni 1883 fuhr der erste Zug von La Guaira bis Caracas.

Wegen der gebirgigen Bodengestaltung und der hohen Lage von Caracas musste die Bahn, deren Spurweite 0,914 m (3 Fuss engl.) beträgt, eine bedeutende Längenentwicklung erhalten. Die Entfernung zwischen La Guaira und Caracas beträgt auf der Bahn 36 km, während die Luftlinie zwischen beiden Orten, wie schon bemerkt, nur 8,8 km misst. Das Steigungsverhältniss ist 1:27. Der höchste Punkt der Bahn liegt in einer Entfernung von 34 km von La Guaira, 955 m über dem Meeresspiegel, 43 m über Caracas. Der kleinste zur Anwendung gekommene Krümmungshalbmesser ist 42 m. Die Linie enthält 6 Tunnel, welche jedoch sämmtlich nur von geringer Länge sind.

Das Rollmaterial der Eisenbahn besteht aus 8 Lokomotiven, 13 Personenwagen, 3 Brems-Gepäckwagen und 65 Güterwagen. Das Anlagekapital beträgt nach dem Berichte des Bahndirektors vom 6. Mai 1885 im Ganzen 11 800 000 *M.*, für das Kilometer Bahnlänge also 328 000 *M.* Von dem Anlagekapital sind 6 400 000 *M.* durch Ausgabe von Aktien, der Rest durch mit 7 pCt. zu verzinsende Schuldverschreibungen aufgebracht. Die Roheinnahme hat im Jahre 1884 1 684 960 *M.*, die Betriebsausgabe 1 045 300 *M.*, der Ueberschuss also 639 660 *M.* betragen.

Zu Berg wurden im Jahre 1884 im Ganzen 36 148, zu Thal 11 687 t Güter befördert. Unter letzteren Gütern befanden sich über 9000 t Kaffee. In der Zeit vom 1. Januar bis 2. September 1885 wurden auf der Bahn zusammen 69 339 t Güter befördert.

Die Beförderung von Gütern von La Guaira nach Caracas und in umgekehrter Richtung, welche früher meist auf dem Rücken von Maulthierern erfolgte und für jede Sendung 2 Tage in Anspruch nahm, wird jetzt durch die Eisenbahn in 2 Stunden vermittelt. Der erzielte gute Erfolg hat

*) Nach dem Engineering 1885 Nr. 1032.

Veranlassung gegeben, auch den Bau einer Fortsetzung der Bahn über Caracas hinaus ins Auge zu fassen und zwar ist zunächst der Bau einer Bahn in Aussicht genommen, welche von Caracas aus 40 km südlich und dann 110 km westlich sich erstrecken und einen bereits reich bebauten Landstrich mit etwa 90 000 Bewohnern für den Verkehr aufschliessen soll.

Die Staatseisenbahnen in der englischen Kapkolonie* haben nach einem von dem technischen Mitgliede (Consulting Engineer) der Direktion der Staatseisenbahnen in der Kapkolonie im englischen Verein der Zivilingenieure gehaltenen Vortrag**) eine Ausdehnung von zusammen 1523 engl. Meilen (2451 km). Diese ganze Länge ist bis auf etwa 70 engl. Meilen (112 km) im Betrieb. Die Spurweite ist überall 3' 6" englisch (1.067 m). Das Gewicht der Schienen beträgt bei den älteren Bahnen meist 22½ kg, bei den in neuerer Zeit ausgeführten 30 kg für das Meter. Grösstentheils sind die Schienen auf Holzschwellen gelagert, in neuerer Zeit sind versuchsweise auch verschiedene Systeme eisernen Oberbaues in Anwendung gekommen. Das für die gesammten 1523 Meilen Bahn aufgewendete Anlagekapital wird auf 13 671 249 £ (273 424 980 *M*) oder durchschnittlich 8973 £ für die Meile (111 600 *M* für das Kilometer) berechnet.

Da der Personenverkehr im Ganzen nur ein geringer ist, so werden grösstentheils gemischte Personen- und Güterzüge gefahren und zwar mit einer Geschwindigkeit von 15 Meilen (24 km) in der Stunde, einschliesslich der Aufenthalte. Auf den vielfach vorhandenen Strecken mit stärkeren Steigungen und schärferen Krümmungen wird die Fahrgeschwindigkeit auf durchschnittlich 10—12 Meilen (16—19 km) in der Stunde herabgemindert. Wöchentlich fährt ein besonderer Personen- und Postzug in jeder Richtung zwischen Port Elizabeth und Kapstadt im Anschluss an die Ozeandampfer. Die 838 Meilen (1349 km) lange Eisenbahnstrecke zwischen den beiden genannten Orten wird von diesem Zuge in 43¼ Stunden durchfahren, was einschliesslich der Aufenthalte eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 19,38 Meilen (31,2 km) für die Stunde ergibt.

Statistisches von den deutschen Eisenbahnen. Aus den amtlichen Veröffentlichungen des Reichs-Eisenbahn-Amtes für die Monate Juli, August und September 1885 entnehmen wir Folgendes über die Betriebsergebnisse, Zugverspätungen und Betriebsunfälle auf den deutschen (ausschliesslich der bayerischen) Eisenbahnen:

*) Vgl. Archiv 1884 S. 143

**) The Cape Government Railways. By William George Brounger, M. Inst. C. E. By permission of the Council, excerpt minutes of proceedings of the institution of Civil Engineers. Session 1884—85. Part 111. Edited by James Forrest, Secretary. London 1885.

a. Betriebsergebnisse.

	Länge Kilometer	Einnahme im Monat in M		Einnahme in M vom 1. Januar bis Ende des Monats
		im Ganzen	für das km	
I. Juli 1885.				
A. Hauptbahnen.				
1. Staatsbahnen etc.	28 142,97	74 850 515	2 660	480 634 429
gegen 1884	+ 753,11	— 277 309	— 84	+ 2 701 878
2. Privatbahnen in Staats- verwaltung	210,09	372 347	1 772	2 505 265
gegen 1884	+ 0	+ 2 367	+ 11	+ 105 541
3. Privatbahnen in eigener Verwaltung	2 368,43	3 674 568	1 551	23 489 604
gegen 1884	+ 9,51	— 153 960	— 72	+ 132 832
Sa. A.	30 721,49	78 897 430	2 568	506 629 298
gegen 1884	+ 762,62	— 428 902	— 81	+ 2 940 251
B. Bahnen untergeord- neter Bedeutung . . .				
gegen 1884	1 277,39	784 242	614	4 736 984
gegen 1884	+ 263,13	+ 95 078	— 65	+ 385 707
II. August 1885.				
A. Hauptbahnen.				
1. Staatsbahnen etc.	28 156,64	75 677 503	2 688	556 515 643
gegen 1884	+ 655,78	— 1 137 836	— 109	+ 1 767 752
2. Privatbahnen in Staats- verwaltung	210,09	386 805	1 841	2 895 046
gegen 1884	+ 0	— 18 835	— 90	+ 89 682
3. Privatbahnen in eigener Verwaltung	2 368,43	3 814 842	1 611	27 346 284
gegen 1884	— 1,60	— 459 646	— 193	— 284 976
Sa. A.	30 735,16	79 879 150	2 599	586 756 973
gegen 1884	+ 654,18	— 1 616 317	— 113	+ 1 572 458
B. Bahnen untergeord- neter Bedeutung . . .				
gegen 1884	1 277,39	772 975	605	5 508 615
gegen 1884	+ 263,13	+ 73 628	— 85	+ 454 118

	Länge Kilometer	Einnahme im Monat in M		Einnahme in M vom 1. Januar bis Ende des Monats
		im Ganzen	für das km	
III. September 1885.				
A. Hauptbahnen.				
1. Staatsbahnen etc.	28 157,44	76 329 244	2 710	632 711 872
gegen 1884	+ 604,17	- 1 474 885	- 116	+ 159 852
2. Privatbahnen in Staats- verwaltung	210,09	378 377	1 801	3 272 228
gegen 1884	+ 0	- 67 564	- 322	+ 20 924
3. Privatbahnen in eigener Verwaltung	2 368,43	3 745 360	1 581	31 121 259
gegen 1884	- 1,60	- 527 483	- 222	- 782 844
Sa. A.	30 735,96	80 452 981	2 618	667 105 359
gegen 1884	+ 602,57	- 2 069 932	- 123	- 602 068
B. Bahnen untergeord- neter Bedeutung.	1 277,89	747 969	586	6 256 023
gegen 1884	+ 211,56	+ 46 007	- 83	+ 499 626

b. Zugverspätungen.

	Betriebslänge Kilometer.	Beförderte Züge			
		fahrplanmässige		ausserfahrplanmässige	
		Personen- u. gemischte	Güter- züge.	Personen- u. gemischte	Güter- züge.
Juli 1885	31 568,88	204 969	111 632	5 594	24 206
August 1885	31 568,88	205 266	111 582	5 349	23 594
September 1885	31 568,88	198 530	110 224	4 430	23 426

Verspätungen der fahrplanmässigen
Personenzüge im

	Juli 1885.	Aug. 1885.	Septbr. 1885.
Im Ganzen	2075	3030	2339 Züge
Davon durch Abwarten verspäteter Anschlüsse	901	1468	1046 „
Also durch eigenes Verschulden	1174	1562	1293 Züge
	oder 0,57 pCt.	0,76 pCt.	0,65 pCt.

c. Betriebsunfälle.

Zahl der Unfälle		Zahl der getödteten und verletzten Personen.
Fahrende Züge	Beim Rangiren	
a. Juli 1885.		
Entgleisungen 2	..... 17	Reisende 1 6
Zusammen-		Bahnbeamte u. Arbeiter . 18 77
stöße . . . 0	..... 5	Post-, Steuer- etc. Beamte 1 —
Sa. 2	Sa. 22	Fremde 12 8
Sonstige . . 128		Selbstmörder 9 —
		Sa. 41 91
		132
b. August 1885.		
Entgleisungen 4	..... 12	Reisende 2 1
Zusammen-		Bahnbeamte u. Arbeiter . 16 73
stöße . . . 1	..... 9	Post-, Steuer- etc. Beamte 1 1
Sa. 5	Sa. 21	Fremde 11 8
Sonstige . . 107		Selbstmörder 9 3
		Sa. 39 86
		125
c. Septbr. 1885.		
Entgleisungen 3	..... 19	Reisende 1 5
Zusammen-		Bahnbeamte u. Arbeiter . 23 71
stöße . . . 1	..... 12	Post-, Steuer- etc. Beamte — —
Sa. 4	Sa. 31	Fremde 11 10
Sonstige . . 132		Selbstmörder 16 2
		Sa. 51 88
		139

Die Oldenburgischen Eisenbahnen. Nach dem von der Grossherzoglich Oldenburgischen Eisenbahn-Direktion herausgegebenen Jahresbericht über die Betriebsverwaltung der Oldenburgischen Eisenbahnen für das Jahr 1884*).

Am Schlusse des Jahres 1884 waren im Betriebe der Oldenburgischen Staatseisenbahnverwaltung 349⁵² km.

Davon lagen

auf oldenburgischem Gebiet	245,72 km
„ preussischem „	94,58 „
„ niederländischem „	0,88 „
„ Gebiet der freien Hansestadt Bremen.	8,34 „

349,52 km.

*) Vergl. Archiv 1885 S. 79 ff.

Ausserdem findet sich in Oldenburg noch die schmalspurige 7,0 km lange Eisenbahn von Ocholt nach Westerstede, welche einer Privatgesellschaft gehört.

An Betriebsmitteln waren vorhanden:

- 62 Lokomotiven und 32 Tender,
- 150 Personenwagen, mit 6262 Sitzplätzen,
- 26 Gepäckwagen,
- 771 Güterwagen, darunter 212 bedeckte.
- 106 Erdtransportwagen,
- 3 Torfwagen,
- 2 Wagen zum Wassertransport.

Insgesamt kommen auf jedes Bahnkilometer (die Erdtransport-, Wasser- und Torfwagen nicht eingerechnet) 2,71 Wagen und 8 688 *M* Kosten für Beschaffung des Betriebsmaterials.

Das Anlagekapital für die sämtlichen unter oldenburgischer Verwaltung stehenden Bahnen (ausschliesslich Ocholt-Westerstede) berechnet sich auf 42 200 481 *M*.

Hiervon kommen auf die Oldenburg gehörenden Bahnen 32 329 917 „

Für die Bahn Oldenburg-Wilhelmshaven sind direkt von Preussen verwendet 5 179 548 „

Ferner ist von Preussen als Beitrag zu den Anlagekosten des Bahnhofes Oldenburg und zu dem von Oldenburg beschafften Betriebsmaterial geleistet . . 1 924 800 „

Hierzu kommt das Bankkapital des von Bremen erbauten Theiles der Oldenburg-Bremer Bahn 2 001 216 „

Das Anlagekapital des von den Niederlanden erbauten Theiles der Strecke Ihrhove-Neuschanz beträgt . . 765 000 „

zusammen . . 42 200 481 *M*.

Für die Strecke Oldenburg-Wilhelmshaven zahlt Oldenburg an Preussen eine Pacht in Prozenten der Bruttoeinnahme. Das von Bremen und den Niederlanden angewendete Kapital hat Oldenburg mit 4 Prozent zu verzinsen.

Der für 1884 zu verzinsende Betrag des Anlagekapitals berechnet sich, nach Abzug einer von Preussen hergegebenen Subvention von 3 000 000 *M*, zu 27 323 513 *M*.

Im Jahre 1884 betrug:

	im Ganzen	auf das Kilometer Bahnlänge
die Gesamteinnahme	4 152 296 <i>M</i>	11 864 <i>M</i>
„ Betriebsausgabe	2 525 823 „	7 217 „
im Verhältniss zur Einnahme	60,83 %	—
der Betriebsüberschuss	1 626 473 <i>M</i>	4 647 „
im Verhältniss zum Anlagekapital	3,85 %	—

Der an die oldenburgische Landeskasse abgelieferte Ueber-	
schuss beträgt	1 426 473 <i>M</i>
In Prozenten des rein oldenburgischen Anlagekapitals	5.22 %
Befördert sind:	
Personen im Ganzen	2 214 563
mit einer Einnahme von	1 555 200 <i>M</i>
für das Kilometer Bahnlänge	4 450 "
Jede Person zahlte für das Kilometer:	
in I. Klasse	6.5 ³ / ₁₀₀
" II. "	4.3 "
" III. "	2.8 "
" IV. "	2.5 "
Militärpersonen	1.4 "
Viehbegleiter	1.8 "
Werftarbeiter	0.8 "
	Insgesamt 2.9 ³ / ₁₀₀
Güter aller Art wurden befördert:	
	zusammen 652 371 Tonnen
mit einer Frachteinnahme von	2 124 759 <i>M</i>
für das Kilometer Bahnlänge	6 079 "
jede Tonne brachte für das Kilometer	4.40 ³ / ₁₀₀
An Vieh sind befördert	154 682 Stück
mit einem Frachtbetrag von	195 156 <i>M</i>
für das Kilometer	558 "
Insgesamt liefen 24 029 Züge mit	1 286 376 km
durchschnittlich täglich 65.83 Züge mit	3 524 "
" " auf das Kilometer	9.66 Züge.

Die Eisenbahnen in den Niederlanden.*) Im Jahre 1884 hatten im Königreich der Niederlande im Betrieb:

1. Die Gesellschaft für den Betrieb von Staatsbahnen	1373 km
2. " Holländische Eisenbahnges.	413 "
3. " Niederländische Rheinbahnges.	245 "
4. " Lüttich-Mastrichter Eisenbahnges.	30 "
5. " Niederl. Zentraleisenbahnges.	102 "
6. " Nordbrabant-Deutsche Eisenbahnges.	101 "
7. " Harlem-Zandvoort'sche Lokalbahnges.	8 "

Zusammen 2272 km.

*) Vergl. Archiv 1885 S. 81. Die vorstehenden Angaben sind dem Berichte des niederländischen Eisenbahn-Aufsichtsrathes für das Jahr 1884 entnommen (Verslag over het jaar 1884 door den Raad van toezicht op de spoorwegdiensten an den heer Minister van waaterstaat, handel en nijverheid uitgebracht. s'Gravenhage 1885.

Die spanischen Eisenbahnen am 1. Januar 1885.*) Nach der von der spanischen Generaldirektion der öffentlichen Arbeiten herausgegebenen Statistik**) waren am 1. Januar 1885:

	im Betrieb	im Bau	im Entwurf genehmigt
	Kilometer		
Eisenbahnen für allgemeinen Verkehr (lineas de servicio general)	7 846	720	834
Eisenbahnen, welche nicht zu dem für den allgemeinen Verkehr bestimmten Netze gehören (lineas no comprendidas en la red del servicio general)	435	230	266
Trambahnen (tranvias)	106	110	156
Zusammen	8 387	1 060	1 256

Im Laufe des Jahres 1884 sind nur 30 km neue Eisenbahn, zu dem nicht für den allgemeinen Verkehr bestimmten Netze gehörig, und 41 km Trambahnen eröffnet worden.

An Subventionen wurde vom Staate an Eisenbahngesellschaften in Rechnungsjahre 1883/84 der Betrag von 13 851 539 Pesetas (11 081 231 \mathcal{M}) gezahlt; im Ganzen sind bis zum 31. Dezember 1885 an Subventionen gezahlt worden:

Gewöhnliche Subvention	531 174 274 Pesetas
Zusatz- "	29 254 528 "
Rückzahlbarer Vorschuss	52 571 711 "
Unmittelbare Unterstützung verschiedener Unter- nehmungen	28 916 723 "
	<hr/> 641 917 236 Pesetas

gleich 513 533 789 Mark.

Die Eisenbahnen in Argentinien. Im Anschluss an die im Archiv 1885 Seite 489 und Seite 690 enthaltenen Mittheilungen über die argentinischen Eisenbahnen bringen wir im Nachstehenden nach einer vom 15. Mai 1884 datirten, der argentinischen Landesvertretung vorgelegten Denkschrift***) des Ministers des Innern eine Uebersicht der zur Zeit der Abfassung dieser Denkschrift, also im Mai 1884 in Argentinien im Betrieb, im Bau und in Vorbereitung gewesenen Eisenbahnen.

*) Vergl. „Die spanischen Eisenbahnen am 1. Jan. 1884“: Archiv 1884 S. 468 und „Die Eisenbahnen in Spanien“: Archiv 1885 S. 322.

**) Situación de los ferrocarriles en 1° de enero de 1885. Ministerio de Fomento. Direccion general de obras públicas. Madrid 1885.

***) Memoria del Ministerio del Interior, presentada al Honorable Congreso Nacional por el Dr. Don Bernardo de Irigoyen, correspondiente al año de 1883. Buenos Aires 1884.

1. Staatsbahnen. (*ferro-carriles nacionales*).

Bezeichnung der Eisenbahnen	Orte, welche durch die Bahnl linien verbunden werden	Ausdehnung der Bahnl linien			
		im Betrieb	im Bau	Vorarbeiten sind | werden gefertigt	
		K i l o m e t e r			
Central Argentino	Von Rosario nach Cordoba .	396	—	—	—
Central Norte	" Cordoba nach Tucuman	546	—	—	—
"	" Tucuman nach San José de Metan	—	180	—	—
"	" Frias nach Santiago del Estero	—	162	—	—
"	" Recreo nach Chumbicha	—	176	—	—
"	" Chumbicha nach Cata- marca	—	—	65	—
"	" Chumbicha nach La Rioja	—	—	88	—
"	" San José de Metan nach Jojuy (mit Abzweigung nach Salta)	—	—	214	—
"	" San José de Metan über Salta	—	—	252	—
Andino	Von Villa Maria nach Villa La Paz	475	—	—	—
"	" Villa La Paz nach Men- doza (wird in nächster Zeit eröffnet).	—	136	—	—
"	" Mendoza nach San Juan	—	158	—	—
Argentino del Este	" Concordia nach Monte- Caseros (mit Abzweigung nach Caibo)	160	—	—	—
"	" Monte-Caseros nach La Cruz	—	—	—	180
"	" Monte - Caseros nach Mercedes	—	—	—	160
"	" Concepcion del Uruguay nach Concordia	—	—	—	150
Campana	" Buenos-Ayres nach Cam- pana	67	—	—	—
"	" Campana nach Rosario	—	—	—	220
Latus . . .		1644	812	619	710

Bezeichnung der Eisenbahnen	Orte, welche durch die Bahnl linien verbunden werden	Ausdehnung der Bahnl linien			
		im Betrieb	im Bau	Vorarbeiten sind | werden gefertigt	
		K i l o m e t e r			
	Transport . .	1644	812	619	710
Primer Entre-Riano	Von Puerto Ruiz nach Gua- leguay	11	—	—	—
Transandino	„ Mercedes nach Villa Mer- cedes	—	579	—	—
	Zusammen Staatsbahnen	1655	1391	619	710
2. Provinzialbahnen (<i>ferro-carriles provinciales</i>).					
Oeste	Von Buenos-Ayres nach 9. Juli (9 de Julio) . .	258	—	—	—
„	Zweigbahnen (nach Lobos, Pergamino, San Nicolás)	422	—	—	—
„	Zweigbahnen nach Junin, Saladillo und Mármol .	—	198	—	—
„	Von Santa Fé nach Las Co- lonias	—	90	—	—
„	„ La Plata nach Magdalena	—	—	—	45
Sud	„ Buenos-Ayres nach La Gama	455	—	—	—
„	„ La Gama nach Bahía Blanca	261	—	—	—
„	„ Altamirana nach Tandil	307	—	—	—
Ensenada	„ Buenos-Ayres nach En- senada nebst Zweig- bahnen	57	—	—	—
Norte	„ Buenos-Ayres nach Ti- gra und zum Hafenplatze San Fernando . . .	30	—	—	—
Oeste Santafecino	„ Rosario nach Villa Ca- silda mit Abzweigungen	60	—	—	—
Inter-Fluvial	„ Concepcion del Uruguay nach Paraná	—	—	—	290
	Zusammen Provinzialbahnen	1850	288	—	335
	dazu Staatsbahnen	1655	1391	619	710
	Zusammen Eisenbahnen	3505	1679	619	1045

Rechtsprechung und Gesetzgebung.

Rechtsprechung.

Eisenbahngesetz vom 3. November 1838. Betriebsreglement vom 11. Mai 1874.

Schiedsspruch des Reichsgerichts (vereinigter IV. und V. Zivilsenat) vom 28. September 1885 in Sachen des kgl. pr. Eisenbahnfiskus, Klägers gegen den Reichspostfiskus, Beklagten.

Sind die im Eigenthum der Reichspostverwaltung stehenden Eisenbahnpostwagen Güter im Sinne des § 25 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838? Finden auf die Beförderung derselben die Bestimmungen der §§ 38, 67 des Eisenbahnbetriebsreglements sinn- gemässe Anwendung? Begriff des „unabwendbaren äusseren Zufalls“.

Thatbestand.

Am 20. Oktober 1881 entgleiste der Expresszug Berlin-Hannover kurz vor Rathenow in Folge eines Radreifenbruchs an dem mitlaufenden, dem Beklagten gehörigen Bahnpostwagen. Dieser erlitt in Folge der Entgleisung mehrfache Beschädigungen und ist in Gemässheit des zwischen den Parteien bestehenden Vertrages in der klägerischen Werkstatt reparirt. Die Kosten der Reparatur betragen (abgesehen von einem bereits berichtigten Betrage von 26,78 Mark) im Ganzen 3158,28 Mark. — Die Ursache des Radreifenbruches hat nicht mit Sicherheit festgestellt werden können. Der Radreifen, welchen die Eisenbahnverwaltung, den bestehenden Vereinbarungen gemäss, im Jahre 1879 hatte aufziehen lassen, zeigte eine frische Bruchstelle und hatte beim Zerspringen die vorschriftsmässige Stärke. Die Postverwaltung nimmt auf Grund der Aussagen der im Bahnpostwagen beschäftigt gewesenen Beamten zwar an, dass der Bruch durch ungewöhnlich heftiges Anlaufen des Rades gegen das Herzstück einer Weiche beim Verlassen der Station Neunhausen verursacht sei, hat jedoch Beweisanträge in dieser Hinsicht nicht gestellt. Wiewohl an sich die Kosten der Unterhaltung und Ausbesserung des fraglichen Bahnpostwagens dem Beklagten zur Last fallen, hält sich derselbe doch zur Erstattung der vorerwähnten, im gegenwärtigen Verfahren beanspruchten Reparaturkosten an den Kläger mit Rücksicht auf die Vorschrift des § 25 des preussischen Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 nicht für verpflichtet und hat daher die

Abweisung des auf Zahlung von 3158,28 Mark gerichteten Klageantrages verlangt.

Zur Begründung des Klageanspruchs macht Kläger in erster Linie geltend, dass der allegirte § 25 auf die durch Gesetz den Eisenbahnen auferlegte Verpflichtung zur unentgeltlichen Beförderung der Postwagen überhaupt keine Anwendung finde, dass diese Beförderung vielmehr zu demjenigen Betriebe gehöre, dessen Unternehmerin die Postverwaltung sei, welche daher auch die bei demselben — ohne Verschulden der Eisenbahn — entstandenen Schäden zu tragen habe. Obgleich diese Rechtsauffassung in den letzten Jahren von der Eisenbahnverwaltung in der Praxis nicht mehr aufrecht erhalten sei, glaubt Kläger dieselbe doch als die von ihm noch immer für richtig erachtete vertreten zu müssen.

Demgegenüber weist Beklagter auf die Gründe des Urtheils des fünften Zivilsenats des Reichsgerichts vom 29. Oktober 1881 in Sachen der Thüringischen Eisenbahngesellschaft wider den Postfiskus und auf einen Beschluss des preussischen Staatsministeriums vom Jahre 1872, insbesondere das Votum des preussischen Justizministers vom 15. November 1871 hin, in welchen die entgegengesetzte Auffassung als die zutreffende anerkannt sei.

Im Weiteren ist Kläger der Ansicht, dass auch unter der Voraussetzung der Anwendbarkeit des § 25 cit. der Klageanspruch gerechtfertigt sei, weil der Ausnahmefall des unabwendbaren äusseren Zufalls vorliege. Er führt in Bezug hierauf Folgendes aus:

Der Begriff des Zufalls, als Befreiungsgrundes von Verpflichtungen, sei kein absoluter, sondern stehe in Beziehung zur Person des Verpflichteten und schliesse alle schädigenden Ereignisse ein, für welche dem letzteren ein vertretbares Verschulden nicht zur Last falle. Das Erforderniss der Unabwendbarkeit verändere den Begriff des Zufalls qualitativ nicht, sondern bedinge nur eine gesteigerte Anforderung an die Sorgsamkeit des Verpflichteten, der nur bei Anwendung der grössten Diligenz von der Haftung befreit werde. Da nun die Parteien darüber einig seien, dass der fragliche Radreifenbruch nicht durch das Verschulden einer Person herbeigeführt, dass insbesondere auch in der der Bahnverwaltung obliegenden Unterhaltung und Revision nichts versäumt worden sei, so könne das Vorhandensein eines unabwendbaren Zufalls nicht bestritten werden. Dieser sei aber auch im Sinne des zitierten Gesetzes, welchem der § 1734 Theil II Titel 8 des Allgemeinen Landrechts zu Grunde liege, als ein „äusserer“ anzusehen, weil er weder durch die Leute der Bahnverwaltung noch durch einen Mangel der Betriebseinrichtungen, sondern durch einen inneren, nicht erkennbar gewesenen Mangel der beförderten Sache verursacht sei. Denn da der zersprungene Radreifen die vorschriftsmässige Stärke gehabt habe,

so könne die Ursache des Bruchs nur in einem Mangel der inneren Struktur des dazu verwendeten Materials gefunden werden, welche sich der äusseren Wahrnehmung entziehe. Es könne aber nicht die Absicht des Gesetzes sein, die Eisenbahnverwaltung mit der Haftpflicht für Schäden zu belasten, deren Abwendung ihr völlig unmöglich sei. — Zu dem nämlichen Ergebniss führe endlich auch die Erwägung, dass, wenn man die unentgeltlich zu befördernden Postwagen als „Güter“ ansehen wolle, man auf sie auch die Bestimmungen der §§ 38, 67 des Eisenbahn-Betriebsreglements sowie der Artikel 395, 424 No. 4 des Handelsgesetzbuchs sinngemäss anwenden müsse, wonach die Eisenbahn in Ansehung der Güter, welche vermöge ihrer eigenthümlichen natürlichen Beschaffenheit der besonderen Gefahr ausgesetzt sind, Beschädigung — namentlich Bruch — zu erleiden, nicht für den Schaden haftet, welcher aus dieser Gefahr entsteht.

Der Beklagte hat dieser Ausführung widersprochen und gegen dieselbe Folgendes geltend gemacht. Dass der eingetretene Schade durch die Schuld des beschädigten Reichspostfiskus verursacht sei, habe Kläger selbst nicht behauptet. Ebenso wenig könne aber auch von einem unabwendbaren äusseren Zufall, als Schadensursache, die Rede sein, da Kläger eingeräumt habe, dass die Ursache des Unfalls nicht festzustellen sei. Dadurch allein, dass der zersprungene Radreifen noch die vorgeschriebene Stärke gehabt habe, werde nicht einmal die Möglichkeit ausgeschlossen, dass der Bruch durch das Verschulden einer im Bahnbetriebe beschäftigt gewesenen Person oder durch einen Fehler der Bahnanlage verursacht sei. Denn bei den Radreifenbrüchen wirkten die verschiedenartigsten Umstände mit, wie dies aus einer in Abschrift überreichten Verfügung des Reichseisenbahnamts vom 15. März 1884 erhelle, wonach als Ursachen der Radreifenbrüche neben der Beschaffenheit des Materials und dem hier nicht in Frage stehenden Eintritt strenger Kälte noch die Konstruktion des Oberbaues, die Schnelligkeit der Fahrt, sowie der Einfluss der Bremsen in Betracht kämen. Könne hiernach die Schlussfolgerung des Klägers auf vorhanden gewesene Mängel des Materials, als Ursache des Bruchs, als richtig nicht anerkannt werden, so würde hierin auch keinesfalls ein äusserer Zufall zu finden sein, worunter nur äussere Einwirkungen auf den Betrieb zu verstehen wären, welche entweder von Dritten ausgingen oder die Folgen von Naturereignissen seien. Keins von beiden treffe hier zu, da es sich um ein Naturereigniss nicht handele und Kläger selbst den Radreifen habe aufziehen lassen. Da Kläger jedes eigene Verschulden ablehne, so könne sein Exkulpationsvorbringen nur dahin aufgefasst werden, dass es bei dem gegenwärtigen Stande der Technik nicht möglich sei, bei der Ingebrauchnahme der Radreifen zu erkennen, ob dieselben den Einwirkungen

des Betriebes zu widerstehen vermöchten. Hierin aber liege kein den Kläger befreiender Zufall im Sinne des § 25 cit., sondern die gefährliche Natur des Eisenbahnbetriebes, nämlich die Nothwendigkeit, mit diesen Radreifen zu fahren, würde solchenfalls als Ursache des Unfalls anzusehen sein. — Die Bezugnahme auf die Bestimmungen des Betriebsreglements und des Handelsgesetzbuchs sei verfehlt, weil die Beförderung der Bahnpostwagen nicht auf Grund eines Frachtvertrages, sondern kraft gesetzlicher Verpflichtung erfolge, und der Hinweis auf die Unentgeltlichkeit der Beförderung sei unzutreffend, einmal weil die desfallsige Verpflichtung zu den für die Ertheilung der Konzession in Anspruch genommenen Gegenleistungen gehöre, und sodann, weil die Entgeltlichkeit der Beförderung eine Voraussetzung der im § 25 cit. festgestellten Entschädigungspflicht, welche sich sogar auf nicht mit der Bahn beförderte Sachen erstrecke, überall nicht bilde.

In der Entgegnung des Klägers ist hervorgehoben, dass, wenn auch im Allgemeinen zuzugeben sei, dass die in dem Erlass des Reichseisenbahnnamts vom 15. März 1884 angegebenen Momente auf den Bruch eines Radreifens von Einfluss sein könnten, vorliegend doch keins derselben mitgewirkt habe, weil der Oberbau der Bahn an der in Frage stehenden Stelle völlig normal und gut konstruirt gewesen, der Zug mit der fahrplanmässigen, dem Reglement entsprechenden Schnelligkeit gefahren sei und eine unzulässige Bremsung des Zuges nicht stattgefunden habe. Gerade aus dem, auch von dem Beklagten als richtig zugegebenen Umstande, dass der Radreifen ohne ersichtliche und nachweisbare Ursache zersprungen sei, gehe hervor, dass das Material desselben innerlich fehlerhaft gewesen sein müsse.

Der Beklagte erachtet diese Behauptungen nicht für geeignet, die Deduktion der Klagebeantwortung zu entkräften. In der mehrgedachten Verfügung des Reichseisenbahnnamts werde darauf hingewiesen, dass Radreifenbrüche beim Oberbau mit Querschwellen häufiger als beim Langschwellenbau, bei schnellfahrenden Zügen öfter als bei langsamfahrenden und bei den der Bremswirkung stärker ausgesetzten Wagen öfter als bei anderen vorkämen. Es sei also eine derartige Einwirkung bei vollständig normaler, d. h. dem Stande der Technik entsprechender, Beschaffenheit des Materials und bei Beobachtung der bestehenden Vorschriften möglich. Daraus folge, dass das Vorhandensein einer vorschriftsmässigen Stärke des zersprungenen Radreifens den hieraus vom Kläger gezogenen Schluss auf die Mangelhaftigkeit der inneren Struktur des Materials, als Ursache des eingetretenen Unfalls, nicht rechtfertige.

In der mündlichen Verhandlung haben sich die Vertreter beider Theile darüber einverstanden erklärt, .

dass es nach dem jetzigen Stande der Technik, auch bei der genauesten Untersuchung, nicht unter allen Umständen möglich sei, zu erkennen, ob in dem Material eines Radreifens Mängel oder Spannungen sich befänden, welche das Zerspringen desselben zur Folge haben können.

Entscheidungsgründe.

Der von dem Eisenbahnfiskus erhobene Anspruch erscheint nicht begründet.

Es unterliegt zuvörderst keinem gegründeten Bedenken, dass auf den zur Entscheidung stehenden Streitfall der § 25 des preussischen Gesetzes über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 (G.-S. S. 505) Anwendung findet, welcher bestimmt:

„Die Gesellschaft ist zum Ersatz verpflichtet für allen Schaden, welcher bei der Beförderung auf der Bahn an den auf derselben beförderten Personen und Gütern, oder auch an anderen Personen und deren Sachen entsteht, und sie kann sich von dieser Pflicht nur durch den Beweis befreien, dass der Schaden entweder durch die eigene Schuld des Beschädigten oder durch einen unabwendbaren äusseren Zufall bewirkt worden ist. Die gefährliche Natur der Unternehmung selbst ist als ein solcher von dem Schadensersatz befreiender Zufall nicht zu betrachten.“

Der Begriff „Güter“ umfasst im Sinne dieses Gesetzes nicht minder, wie im Sinne des Artikels 390 des Handelsgesetzbuchs alle beweglichen Sachen und „Beförderung“ ist nach gemeinem wie juristischem Sprachgebrauche jede Fortbewegung von Sachen von einem Ort zum andern, ohne dass es auf die Modalitäten der Fortbewegung ankommt. Insbesondere vermag es in letzterer Hinsicht einen Unterschied nicht zu begründen, ob die Güter auf anderweite Transportmittel verladen oder in Gemässheit der ihnen gegebenen Einrichtung unmittelbar auf den Schienen fortbewegt werden, wie dies bei den Eisenbahnpostwagen der Fall ist und auch sonst (z. B. bei den ebenso eingerichteten Möbelwagen) vorkommt. Ingleichen ist es für die vorliegende Frage ohne Erheblichkeit, ob die Eisenbahngesellschaft die Detention des zu befördernden Guts überkommen hat — worin ein unterscheidendes Merkmal des eigentlichen Frachtvertrages gefunden wird —, oder ob sie nur die räumliche Fortbewegung des in der Obhut des Absenders verbliebenen Guts mittelst ihrer bewegenden Kräfte bewirkt.

Vergl. Eger, das deutsche Frachtrecht, Band I, Seite 15 ff.,

Thöl, Handelsrecht, III. Band, Seite 3 ff.,

von Hahn, Kommentar zum Handelsgesetzbuch, 2. Aufl.,
II. Band, Seite 573 ff.,

Schott in Endemann's Handbuch des Handelsrechts, III. Band,
Seite 295 ff.

In diesem Sinne spricht daher auch das Reichsgesetz vom 20. Dezember 1875 (Reichsgesetzblatt S. 318) von der Pflicht der Eisenbahnen, die von der Postverwaltung gestellten Postwagen ohne oder gegen Entgelt zu befördern (Artikel 1, 5, 6 Absatz 4 daselbst).

Der § 25 cit. macht ferner die den Eisenbahngesellschaften auferlegte Verpflichtung zum Schadensersatz nicht von der Voraussetzung abhängig, dass zwischen ihnen und den Beschädigten in Hinsicht auf die Beförderung ein entgeltliches oder überhaupt ein Vertragsverhältniss existire. Denn er erstreckt jene Verpflichtung auch auf Personen und Sachen, die gar nicht auf der Bahn befördert sind, also vor ihrer Beschädigung in irgend einer rechtlichen Beziehung zu der Gesellschaft nicht gestanden haben, und giebt hierdurch zu erkennen, dass es sich um eine den Betriebsunternehmern im öffentlichen Interesse zum Schutze aller in Anlass des Bahnbetriebs Geschädigten auferlegte Pflicht handelt, welche eben deshalb einen weiteren Umfang hat, als die nur den Absendern zu Gute kommende, im Handelsgesetzbuche geordnete Haftpflicht des Frachtführers und als die nur auf körperliche Verletzungen von Menschen bezügliche Haftpflicht aus § 1 des Reichsgesetzes vom 7. Juni 1871. Der Umstand also, dass die Beförderung der Bahnpostwagen so wie der sonstigen Postsendungen auf der Eisenbahn nicht auf Grund vertraglicher Vereinbarung, sondern kraft der den Eisenbahnen vom Gesetze auferlegten Verpflichtung erfolgt, ist für sich nicht geeignet, die Anwendbarkeit des § 25 cit. auf Beschädigungen jener Güter auszuschliessen, und ebenso wenig findet eine dahin gehende Annahme in denjenigen Gesetzesvorschriften, welche die Verpflichtungen der Eisenbahnen gegenüber der Postverwaltung normirt haben (§ 36 des Gesetzes vom 3. November 1838, das zitierte Reichsgesetz vom 20. Dezember 1875), irgend eine Stütze.

Im Weiteren ist auch das vom Kläger für seine entgegenstehende Auffassung verwertete Argument, dass hinsichtlich der auf öffentlich rechtlicher Verpflichtung beruhenden unentgeltlichen Beförderung der Eisenbahnpostwagen die Postverwaltung als Betriebsunternehmerin anzusehen sei und daher den das Material treffenden Schaden zu tragen habe, als thatsächlich und rechtlich begründet nicht anzuerkennen. Denn indem die Postverwaltung ihre Sachen durch die Eisenbahn in Gemässheit der ihr vom Gesetze ertheilten Berechtigung befördern lässt, bedient sie sich für ihren Gewerbebetrieb in gleicher Weise, wie dies auch seitens anderer Frachtführer geschieht (vergl. Entscheidungen des Reichs-Oberhandelsgerichts Band 9, Seite 89 ff.), der Beihülfe der Eisenbahn, betheilt sich jedoch hierdurch weder an dem Betriebe der letzteren, noch etablirt sie innerhalb desselben einen von ihrem sonstigen Gewerbe zu sondernden Eisenbahnpostbetrieb, da die fragliche Beförderung in allen wesentlichen

Stücken der Leitung und den Anordnungen der Bahnverwaltung unterstellt, mithin dem Bahnbetriebe eingeordnet ist, wengleich bei der allgemeinen Regulirung des Eisenbahnbetriebs die Bedürfnisse des Postdienstes thunliche Berücksichtigung zu beanspruchen haben (§ 36 des Gesetzes vom 3. November 1838, Art. 1 des Reichsgesetzes vom 20. Dezember 1875).

Vergl. Eger, das Reichshaftpflichtgesetz, 2. Aufl. S. 99 ff. Westerkamp in Endemann's Handbuch des Handelsrechts, Band III, Seite 644.

Dies ist nicht nur bei den Berathungen über Artikel 8 des allegirten Gesetzes vom 20. Dezember 1875 allseitig anerkannt (vergl. stenographische Berichte der Reichstagssession 1875/1876, Band I, S. 413 ff., 433 ff., Band III Aktenstück No. 4 S. 6 ff., und Aktenstück No. 58 S. 213 ff.), sondern hat auch in dem Art. 8 insofern einen unzweideutigen Ausdruck gefunden, als in demselben die gesetzliche Verpflichtung der Eisenbahnverwaltung zum Schadensersatz für die beim Betriebe der Eisenbahn erfolgte Tödtung oder körperliche Verletzung von im Dienste befindlichen Postbeamten als bestehend vorausgesetzt und — nur aus Billigkeitsrück-sichten — der Bahnverwaltung beim Mangel eines Verschuldens des Eisenbahnbetriebs-Unternehmers und der in diesem Betrieb verwendeten Personen ein Ersatzanspruch an die Postverwaltung gegeben ist. Denn dieser Bestimmung liegt die Anschauung zu Grunde, dass auch bezüglich der Eisenbahnpostwagen die Eisenbahn- und nicht die Postverwaltung als Betriebsunternehmerin im Sinne des § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871 anzusehen sei. — Da eine entsprechende Bestimmung hinsichtlich des mit der Bahn beförderten Postbetriebsmaterials nicht getroffen ist, so muss es bezüglich dieses bei der Norm des § 25 des Gesetzes vom 3. November 1838 sein Bewenden haben.

Wenn endlich in der mündlichen Verhandlung seitens der klägerischen Vertreter noch das vorher nicht erhobene Bedenken angeregt ist, ob das Gesetz vom 3. November 1838 überhaupt für den staatlichen Bahnbetrieb maassgebend sei, so konnte auch diesem eine Folge nicht gegeben werden. Denn was die hier allein in Betracht kommenden privatrechtlichen Vorschriften des Gesetzes zum Schutze von Personen und Sachen gegen die Gefährlichkeit des Bahnbetriebs anlangt, so fehlt es an jedem Grunde, von denselben die Eisenbahnunternehmungen des Staats zu exemiren, da das Gesetz nach seiner Einleitung für die „Eisenbahnunternehmungen“ überhaupt gegeben und in der vorliegenden Hinsicht die Person des Unternehmers offenbar gleichgültig ist (vergl. Entscheidungen des vormaligen preussischen Obertribunals Band 37 S. 42 ff.).

Ist hiernach an der prinzipiellen Anwendbarkeit des § 25 cit. auf

den vorliegenden Fall nicht zu zweifeln und waltet auch darüber kein Streit ob, dass der fragliche Schade bei der Beförderung auf der Bahn, d. h. in zeitlichem und ursächlichem Zusammenhange mit dieser Beförderung, entstanden ist, so bleibt noch zu prüfen, ob Kläger den ihm vom Gesetze nachgelassenen Entlastungsbeweis geführt hat. Dass bei dem Unfall eine eigene Schuld des Beklagten konkurriert habe, ist vom Kläger nicht behauptet. Es kommt also nur in Frage, ob derselbe durch einen unabwendbaren äusseren Zufall herbeigeführt ist, welchen Kläger in der durch äussere Wahrnehmung nicht erkennbar gewesenen fehlerhaften Beschaffenheit des zu dem zersprungenen Radreifen verwendeten Materials erblickt.

Der Begriff des „unabwendbaren äusseren Zufalls“, welcher aus § 1734 Theil II Titel 8 des Allgemeinen Landrechts

(„den ausgemittelten Schaden muss der Schiffer ersetzen, wenn er nicht nachweisen kann, dass selbiger durch inneren Verderb der Waaren oder durch einen äusseren Zufall entstanden ist, dessen Abwendung er nicht in seiner Gewalt hatte“)

in den § 25 cit. herübergenommen ist, entbehrt der gesetzlichen Definition. Es ist jedoch die Annahme gerechtfertigt, dass derselbe mit dem Begriffe der „höheren Gewalt“ im Sinne des Artikels 395 des Handelsgesetzbuchs und des § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871 übereinstimmt.

Vergl. Striethorst's Archiv Band 52 S. 33 ff., Urtheile des V. Zivilsenats des Reichsgerichts vom 8. Januar 1881 und 30. Juni 1883 in Gruchot's Beiträgen Band 25 S. 1050 und Band 28 S. 1096, Eger, Haftpflichtgesetz, S. 115 ff., Westerkamp a. a. O. S. 651—653.

Aber auch der Begriff der „höheren Gewalt“ ist vom Gesetze nicht definirt und in der Wissenschaft streitig. Während eine strengere Auffassung alles Gewicht auf die objektive Beschaffenheit der als „höhere Gewalt“ qualifizirten Ereignisse legt und darunter nur solche versteht, gegen welche menschliche Widerstandskraft überhaupt nicht aufzukommen vermag, zieht eine mildere Auffassung auch das Verhältniss in Betracht, welches zwischen der Gewalt jener Ereignisse und derjenigen Widerstandskraft obwaltet, die in jedem Einzelfalle vernünftigerweise von dem eventuell Verpflichteten erwartet werden darf. Die letztere, insbesondere von Goldschmidt zur Geltung gebrachte Auffassung kann als die gegenwärtig in der Doktrin und Praxis herrschende betrachtet werden und ist erst in neuester Zeit wiederum zu Gunsten der älteren, strengeren Auffassung angefochten worden.

Vergl. die Nachweisungen bei Eger, Frachtrecht, Band I S. 235 ff., von Hahn, Kommentar zum Handelsgesetzbuche, 2. Aufl., Band II S. 597 f., Thöl a. a. O. S. 39 f., Westerkamp a. a. O. S. 651 f., Exner in Grünhut's Zeitschrift für das Privat- und öffentliche Recht, Band 10 Seite 497 f., Dernburg ebendasselbst Band 11 S. 395 ff. und Preussisches Privatrecht, 3. Aufl., Band II S. 159 f.

Man könnte zu der Annahme geneigt sein, dass der § 25 cit. nach der strengeren Auffassung auszulegen sei, weil diese sowohl zur Zeit der Redaktion des Allgemeinen Landrechts für die preussischen Staaten — der Quelle jener Vorschrift —, als auch zur Zeit der Abfassung des Gesetzes vom 3. November 1838 die herrschende war (vergl. Exner a. a. O. S. 508 f. und die dort Allegirten). Der vorliegende Fall nöthigt jedoch nicht, hierüber eine Entscheidung zu treffen. Denn soviel steht auch bei Zugrundelegung der milderen Auffassung ausser Zweifel, dass der Betriebsunternehmer, welcher sich von seiner gesetzlichen Haftpflicht durch Berufung auf höhere Gewalt befreien will, vor Allem das in dieser Weise qualifizierte Ereigniss als wirkliche, und nicht bloss als mögliche oder wahrscheinliche Ursache des eingetretenen Schadens nachzuweisen hat, und dass seinem desfallsigen Einwande die nothwendige Grundlage fehlt, wenn die eigentliche Schadensursache unaufgeklärt geblieben ist.

Vergl. Urtheil des I. Zivilsenats des Reichsgerichts vom 7. Mai 1884 in Seuffert's Archiv Band 40 No. 40; von Hahn a. a. O. S. 595 § 8.

Und letzteres ist vorliegend der Fall, da nach der eigenen Angabe des Klägers die Ursache des Radreifenbruchs, durch welchen die schädlich gewordene Entgleisung herbeigeführt ist, nicht näher hat festgestellt werden können. Auch hat Kläger nicht zu behaupten vermocht, dass durch eine stattgehabte Untersuchung irgend ein Fehler in dem Material oder der inneren Struktur des Radreifens ermittelt worden sei, welcher als die Ursache des Bruchs angesehen werden müsse; sondern er glaubt nur auf solchen nicht konkret bezeichneten Fehler schliessen zu dürfen, weil eine andere Ursache nicht erhelle. Allein eine derartige, immerhin unsichere Schlussfolgerung vermag den Mangel jedes positiven Beweises um so weniger zu ersetzen, als Kläger selbst die Möglichkeit anderer mit- oder allein wirkender Ursachen des Unfalls hat zugeben müssen und bei dem Mangel der Klarlegung des Kausalmoments, wie Beklagter mit Recht geltend macht, nicht einmal die Annahme der ursächlichen Verschuldung eines Bahnbediensteten völlig ausgeschlossen ist. Die Beweisführung des Klägers würde vielleicht genügen, um den Vorwurf eines vertretbaren Versehens fernzuhalten; sie reicht aber nicht aus, um einen

so qualifizierten Zufall darzuthun, wie solcher auch bei der mildesten Auffassung des Begriffs der höheren Gewalt zu seiner Entlastung erforderlich sein würde.

Wollte man aber auch als erwiesen ansehen, dass wirklich ein nicht speziell ermittelter Fehler des Radreifens, welcher sich jeder äusserlichen Wahrnehmung entzogen habe, die Ursache des Schadens gewesen sei, so würde hierin doch ein Befreiungsgrund für den Kläger im Sinne des § 25 cit. nicht gefunden werden können. Die Möglichkeit, aus der Verwendung des fehlerhaften Materials ein Verschulden der Postverwaltung herzuleiten, ist durch die eigenen Anführungen des Klägers ausgeschlossen, da dieser selbst vereinbarungsmässig für die Instandhaltung des Postwagens, wiewohl auf Kosten der Postverwaltung, zu sorgen hatte und demgemäss auch in seinen Werkstätten die Aufziehung des fraglichen Radreifens hat bewirken lassen. Freilich ist letzterer hierdurch nicht zu einem Bestandtheil der klägerischen Betriebsmittel geworden (in welchem Falle die Haftbarkeit des Klägers keinem Zweifel unterliegen würde — vergl. das oben zitierte Urtheil des Reichsgerichts in Gruchot's Beiträgen Band 28 S. 1096), sondern ein Bestandtheil des auf der Bahn beförderten fremden Guts geblieben. Indess erleidet auch durch diesen Umstand die Sachlage keine wesentliche Aenderung zu Gunsten des Klägers.

Insbesondere beruft sich derselbe ohne Erfolg auf die Artikel 395, 424 No. 4 des Handelsgesetzbuchs und die entsprechenden Vorschriften des Eisenbahn-Betriebsreglements, weil diese Bestimmungen sich nur auf die aus dem Frachtgeschäfte der Eisenbahnen entspringenden Verpflichtungen beziehen, während es sich vorliegend um eine von dem Gesetze mit dem Eisenbahnbetriebe als solchem um seiner besonderen Gefährlichkeit willen verknüpfte Haftpflicht handelt, welche auf ganz anderen Prinzipien beruht, als jene vertragliche Verpflichtung zum Einsteigen für das der Bahn anvertraute Frachtgut, und auf welche daher die bezüglich der letzteren gegebenen Vorschriften auch nicht analog angewendet werden dürfen.

Vergl. Entscheidungen des Reichsoberhandelsgerichts Band 8 S. 421, Band 9 S. 212; Westerkamp I. c. S. 641.

Hierbei ist auch das von dem Kläger geltend gemachte Moment der Unentgeltlichkeit der in Rede stehenden Beförderung ohne jede Erheblichkeit, weil das Gesetz, wie schon im Eingange bemerkt ist, hierauf irgend einen Unterschied in den Rechtsfolgen eingetretener Beschädigungen nicht gründet. Ueberdies weist der Beklagte mit Recht darauf hin, dass die Eisenbahnverwaltungen den Gegenwerth für die ihnen im öffentlichen Interesse auferlegten Verpflichtungen in der Konzessionirung ihres Betriebes empfangen haben, weshalb von einer Liberalität auf ihrer

Seite, die eine einschränkende Auslegung ihrer Haftpflicht gegenüber der Postverwaltung zu rechtfertigen vermöchte, offenbar nicht die Rede sein kann. Unter diesen Umständen kann unerörtert bleiben, ob die von dem Kläger angezogenen vorerwähnten Vorschriften des Frachtrechts auf den gegebenen Thatbestand überhaupt anzuwenden sein würden.

Auch im Uebrigen muss der Versuch des Klägers, der behaupteten Fehlerhaftigkeit des Radreifens die Eigenschaft eines unabwendbaren äusseren Zufalls zu vindizieren, als misslungen bezeichnet werden. Wenn man auch zugeben wollte, dass jene Fehlerhaftigkeit als ein Zufall anzusehen sei, welchen die Eisenbahnverwaltung auch durch Anwendung der äussersten Sorgfalt abzuwenden nicht im Stande gewesen wäre, so fehlt es doch an demjenigen Begriffsmerkmal, welches im Gesetze durch das Beiwort „äusserer“ bezeichnet wird. Denn unter „äusseren Zufällen“ können nur solche Ereignisse verstanden werden, welche, von aussen her auf den Betrieb einwirkend, den Schaden herbeiführen, nicht aber die eigentlichen Betriebsunfälle mögen dieselben auch mit einer gewissen Beschaffenheit transportirter Güter in Verbindung stehen (vergl. das zitierte Urtheil des Reichsgerichts in Gruchot's Beiträgen Band 25 S. 1051 f.). Allenfalls könnte man von äusseren Zufällen sprechen, wenn deren schädigende Wirkungen lediglich in der natürlichen Beschaffenheit einer beförderten Sache und deren naturgemässer Entwicklung ihren Grund haben, indem man wohl eine solche Beschaffenheit als zu der höheren Gewalt im weiteren Sinne gehörig betrachtet, für welche der Befördernde nicht haftbar gemacht werden kann, wengleich § 25 cit. ihrer nicht ausdrücklich erwähnt (vergl. Eger, Frachtrecht, Band I S. 198, 253 f., Thöl a. a. O.). Allein eine derartige Beschaffenheit des Radreifenmaterials, welche (wie der durch die Zeit eintretende innere Verderb einer Waare) unvermeidlich zu dem Unfall hätte führen müssen, ist vom Kläger selbst nicht behauptet; vielmehr geht dessen Aufstellung nur dahin, dass — wie anzunehmen — dem Material diejenige gleichmässige Dichtigkeit gefehlt habe, welche dasselbe befähigte, dem Einflusse des Eisenbahnbetriebes den erforderlichen Widerstand zu leisten. Die Gefahr des Bruchs ist also nach der zutreffenden Bemerkung des Beklagten zum wesentlichen Theil in der besonderen Natur des Bahnbetriebes und dessen schädlichen Wirkungen auf die Integrität der beförderten Güter zu suchen und die Berufung auf diese mitwirkende Ursache des eingetretenen Schadens ist dem Eisenbahn-Unternehmer durch den Schlusssatz des § 25 cit., welcher keine dem Artikel 424 No. 4 des Handelsgesetzbuchs und den bezüglichen Bestimmungen des Eisenbahn-Betriebsreglements entsprechende Einschränkung der Haftpflicht gestattet, geradezu versagt.

Aus allen diesen Gründen rechtfertigt sich die getroffene Entscheidung.

Rechtsgrundsätze aus den Entscheidungen des Reichsgerichts.

Reichsstrafrecht.**Strafgesetzbuch §§ 315. 316.**

Erkenntniß des Reichsgerichts vom 19. Mai 1885. (Entscheidungen des Reichsgerichts. Besondere Beilage zum Reichs- und Staatsanzeiger No. 6 (1885) S. 307—312.)

Im Sinne der §§ 315, 316 des Strafgesetzbuchs fallen Pferde-Eisenbahnen nicht unter den Begriff der Eisenbahn.

Erkenntniß des Reichsgerichts vom 17. September 1885.

(Entscheidungen a. a. O. No. 7 (1885) S. 374—376.)

Eine elektrische Eisenbahn ist eine Eisenbahn im Sinne der §§ 315, 316 des Strafgesetzbuchs.

Vgl. über den Begriff der Eisenbahn im Sinne des Reichshaftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871: Erkenntniß des Reichsgerichts vom 17. März 1880 (Archiv 1880 S. 201).

Strafgesetzbuch § 243. No. 4.

Erkenntniß des Reichsgerichts vom 17. September 1885.

(Entscheidungen a. a. O. No. 7 (1885) S. 372—374.)

Die Entwendung von Gegenständen, welche, als zur Beförderung bestimmt, sich auf einem Eisenbahnhofe befinden, ist auch dann als schwerer Diebstahl zu beurtheilen, wenn die Entwendung erfolgte, bevor die Gegenstände der Eisenbahnverwaltung übergeben waren.

Gesetzgebung.

Oesterreich-Ungarn. Verordnung des Handelsministers vom 16. November 1885, betreffend die Publikationsfrist für Eisenbahngütertarife.

R.-G.-Bl. XLIX. Stück vom 18. November 1885, Nr. 162 S. 341.

In Ergänzung des § 7 der Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1851 (R.-G.-Bl. Nr. 1 aus 1852) wird nachstehende Bestimmung getroffen:

Aenderungen der Eisenbahngütertarife, welche eine Erhöhung bestehender Frachtsätze (Transport- und Manipulationsgebühren für Eilgut und gewöhnliches Frachtgut) in sich schliessen, sind sechs Wochen früher, als sie in Wirksamkeit zu treten haben, zur öffentlichen Kenntniß zu bringen. Die vorstehende Bestimmung tritt mit dem Zeitpunkte ihrer Kundmachung in Kraft.

Der Königlich ungarische Kommunikationsminister, mit welchem ich diesfalls das Einvernehmen gepflogen habe, trifft unter Einem die gleiche Anordnung für die Eisenbahnen der Länder der ungarischen Krone.

Italien. Königliches Dekret vom 22. Oktober 1885, betreffend die Staatsaufsicht über die Eisenbahnen und den mit denselben in Verbindung stehenden Schifffahrtsdienst.

Veröffentlicht in der Gazz. Ufficiale vom 13. November 1885 und im Mon. delle Str. ferr. vom 18. November 1885.

Die Ausübung der staatlichen Aufsicht über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen, sowie über die mit den Eisenbahnen in Verbindung stehende Schifffahrt erfolgt, nachdem der Betrieb der Eisenbahnen durch das Gesetz vom 27. April 1885 an Privatgesellschaften übertragen worden*), durch eine dem Minister der öffentlichen Arbeiten unterstellte besondere Behörde, an deren Spitze ein Generalinspektor steht. Mit dieser Behörde wird auch der in Gemässheit des vorerwähnten Gesetzes zu errichtende „Rath für Tarifangelegenheiten“ verbunden. Ferner werden 11 Bezirksaufsichtsämter eingerichtet, welche unter der bezeichneten oberen Behörde stehen und ihre Sitze in Mailand, Turin, Rom, Neapel, Florenz, Bologna, Ancona, Verona, Foggia, Palermo und Cagliari haben sollen. Das Personal der die Staatsaufsicht ausübenden Behörden soll aus folgenden königlichen Beamten bestehen: 1 Generalinspektor, 4 Oberinspektoren I. und 4 desgleichen II. Klasse, 8 Chefinspektoren I. und ebensoviele II. Klasse, 17 Inspektoren I. und ebensoviele II. Klasse, ferner 181 Subaltern- und 18 Unterbeamten. Das Dekret enthält ferner noch Bestimmungen bezüglich des bei den Eisenbahn-Neubauten zu beschäftigenden technischen Personals und über die den verschiedenen Beamtenklassen zustehenden Gehälter, Reisekosten u. s. w.

Russland. Verordnung vom 20. September 1885, betr. die Aufstellung des Voranschlags für das Jahr 1886.

Veröffentlicht im Verordnungsblatte des Ministeriums der Verkehrsanstalten.

In den Voranschlägen aller Bahnen, bei denen der Staat finanziell theilhaftig ist, sollen alle Arbeiten und Lieferungen, welche nicht zur Bahnunterhaltung im engeren Sinne dieses Wortes gehören, besonders aufgeführt werden.

Verordnung vom 23. September 1885, betr. Vermeidung von Ueberschreitung der Voranschläge für die Betriebsausgaben.

Veröffentlicht im Verordnungsblatte des Ministeriums der Verkehrsanstalten.

Alle Eisenbahnen, welche die vom Staate geleisteten Garantien in Anspruch nehmen, dürfen in ihren Betriebsausgaben ohne besondere Genehmigung des Ministers der Verkehrsanstalten über die festgestellten Voranschläge nicht hinausgehen. Ausnahmen sind nur zulässig in den Fällen, in welchen die Ausgaben durch besondere Anordnungen des Ministers der Verkehrsanstalten oder im dringenden Interesse der Betriebssicherheit nothwendig geworden sind.

Verordnung vom 28. September 1885, betr. die Gebühr für die Uebergabe von im direkten Verkehr beförderten Gütern von einer Bahn zur anderen.

Veröffentlicht im Verordnungsblatte des Ministeriums der Verkehrsanstalten.

Nach einer Verordnung vom 8. Januar 1883 sind die Eisenbahnen berechtigt, bei Uebergabe von Gut von einer Bahn zur anderen, eine Gebühr von höchstens 0,1 Kopeken

*) Vergl. Archiv 1885 S. 507 u. 622.

für das Pud (ausgenommen für Salz, Erze, Düngemittel, Kohlen und Schienen) zu erheben. Da bekannt geworden, dass einzelne Eisenbahngesellschaften noch weitere Gebühren für die Uebergabe von Gütern erheben, so wird vom Minister der Verkehrsanstalten im Einverständniss mit dem Finanzminister verordnet, dass die Erhebung höherer Gebühren, als nach der Verordnung vom 8. Januar 1883 zulässig, alsbald einzustellen ist. Nur für die Uebergabe solcher Güter, welche im direkten Verkehr zwischen russischen und ausländischen Eisenbahnen befördert werden, wird den betreffenden Eisenbahnen gestattet, auf den Uebergabestationen Wirballen, Grajewo, Mlawa, Warschau (Warschau-Wiener Eisenbahn), Dombrowo, Radsiwilow, Wolotschisk und Ungheni eine erhöhte Gebühr zu erheben, welche aber nicht mehr als 80 pCt. der diesen Eisenbahnen für Be- und Entladen zustehenden Gebühr betragen darf.

Verordnung vom 19. November 1885, betr. die Vergünstigung für Militärpersonen bei Benutzung der Eisenbahnen.

Veröffentlicht im Ordnungsblatte des Ministeriums der Verkehrsanstalten vom 26. November 1885.

Es wird darauf hingewiesen, dass die durch den kaiserlichen Erlass vom 26. April 1885 (vgl. Archiv 1885 S. 624) den Offizieren des Land- und Seeheers gewährte Vergünstigung, bei Reisen auf Eisenbahnen gegen Lösung eines Billets 3. Klasse die 2. Klasse zu benutzen, sich nur auf aktive Generale, Stabs- und Oberoffiziere, nicht aber auf Militärbeamte, Militärärzte und Thierärzte bezieht. Die von dieser Vergünstigung Gebrauch machenden Offiziere sind gehalten, den Zugbeamten und Kontrolleuren auf Verlangen die ihnen für diesen Zweck von den zuständigen Vorgesetzten ausgestellte Legitimation, sowie die von ihnen gelösten Billets 3. Klasse vorzuzeigen.

Verordnung vom 22. November 1885, betr. das Betreten des Bahndamms durch Vieh.

Veröffentlicht im Ordnungsblatte des Ministeriums der Verkehrsanstalten vom 26. November 1885.

Den Eisenbahn-Verwaltungsstellen wird eine an die Gouverneure gerichtete Verfügung des Ministers des Innern zur Kenntniss gebracht, in welcher die ersteren unter Bezug auf Artikel 151 des allgemeinen russischen Eisenbahngesetzes vom 12. Juni 1885 (vgl. Archiv 1885 S. 643) aufgefordert werden, durch die Polizeiorgane darüber wachen zu lassen, dass das in der Nähe einer Eisenbahn weidende Vieh stets unter Aufsicht steht, um das in neuerer Zeit vielfach vorgekommene Ueberfahren von Vieh und die hierdurch herbeigeführte Gefährdung der Züge zu vermeiden.

Bücherschau.

Besprechungen.

Cohn, G., ordentlicher Professor der Staatswissenschaften in Göttingen, System der Nationalökonomie. Ein Lesebuch für Studierende. Erster Band. Grundlegung. Stuttgart, Ferdinand Enke 1885.

In den Jahren 1874 und 1875 trat G. Cohn mit einem ersten grösseren Werke, den Untersuchungen über die englische Eisenbahnpolitik, vor die Oeffentlichkeit. Die hohe Bedeutung dieses Buches braucht heute den Lesern des Archivs gegenüber nicht mehr hervorgehoben zu werden, zumal ihnen der dritte, im Jahre 1883 zuerst in dieser Zeitschrift veröffentlichte Band dieses bahnbrechenden Werkes noch in frischer Erinnerung ist. Es ist Cohn gelungen, durch Untersuchung und Richtigstellung der Thatsachen, freilich eine mühselige Arbeit, die nicht nur in Deutschland, sondern, ich möchte fast sagen, in der ganzen Welt über die Eisenbahn- und viele andere wirthschaftliche Verhältnisse Grossbritanniens herrschenden Anschauungen von Grund aus umzuwandeln, eingewurzelte Vorurtheile zu zerstören, und damit — was vielleicht der wichtigste Erfolg der Arbeit war — einen geradezu maassgebenden Einfluss auf den Gang der Eisenbahnpolitik in fast allen zivilisirten Ländern auszuüben. Mir wenigstens ist es zweifelhaft, ob ohne Cohn's Untersuchungen über die englische Eisenbahnpolitik der Staatsbahngedanke mit solchem Erfolg und mit solcher Schnelligkeit zum Durchbruch hätte kommen können, als dies in den letzten zehn Jahren geschehen ist.

Nach Herausgabe dieses grösseren Werkes hat Cohn auch auf anderen Gebieten der Volks- und Staatswissenschaft neben seiner akademischen eine reiche literarische Thätigkeit entfaltet. In den wissenschaftlichen Zeitschriften finden wir breite Spuren derselben. Ein Theil seiner Aufsätze ist, ergänzt und umgearbeitet, in einem stattlichen Bande (Volkswirtschaftliche Aufsätze. Stuttgart 1882) vereinigt. Nachdem er jetzt seit zwei Jahren seinem alten Vaterlande wiedergewonnen ist und eine Professur der Staatswissenschaften in Göttingen bekleidet, will er uns ein neues, drei- oder gar vierbändiges Werk, ein System der Nationalökonomie,

bescheren, dessen erster Band — die Grundlegung enthaltend — im Herbste vorigen Jahres das Licht der Welt erblickt hat. Die folgenden Bände sollen die Land- und Forstwirthschaft, einschliesslich der Land- und Forstdomänen, das Gewerbewesen, den Handel mit seinen verschiedenen Zweigen, daneben Geld- und Bankwesen, Versicherungswesen und Verkehrsmittel, und zum Schluss die Finanz- und Steuerlehre zur Darstellung bringen. Der Verfasser nennt sein Werk „ein Lesebuch für Studirende“. Er theilt mit, dass dasselbe dem praktischen Bedürfniss nach einem Grundriss zu seinen Vorlesungen entsprungen sei, dass sich der Grundriss unwillkürlich zu einem Systeme erweitert habe. Ich würde es sehr bedauern, wenn diese vielleicht allzu bescheidenen Aeusserungen des Verfassers über Entstehungsgeschichte und Charakteristik seines Buchs bewirken sollten, dass dasselbe nur von Studirenden im engsten Sinne, den Jüngern der Wissenschaft auf unsern Hochschulen, gelesen würde; denn so sehr dasselbe geeignet sein mag, in Verbindung mit Vorlesungen den tüchtigen und strebsamen Anfänger in die Volkswirtschaftslehre einzuführen, so verdient es doch einen weit zahlreicheren Leserkreis. Wir finden in dem Buche, so zu sagen, einen Niederschlag der herrschenden Ansichten der neueren wirthschaftlichen Schule in einer meisterhaften Darstellung. Der Verfasser hält sich fern von allem Parteigezänk; er kennt und versteht genau die Theorien sowohl seiner Gesinnungsgenossen, als seiner Gegner; aber wie er den ersteren nicht blind nachbetet, sondern sich seine volle Selbständigkeit in ihrer Mitte bewahrt, so ist er weit entfernt, die Bedeutung und die Verdienste der älteren Schule um die Entwicklung der Volkswirtschaftslehre zu unterschätzen. Dabei weiss er den oft so spröden und trockenen Stoff fesselnd vorzutragen; und, wengleich man in jedem Abschnitt empfindet, wie der Verfasser nicht nur die gesammte Literatur der deutschen, französischen, englischen und italienischen Volkswirtschaft, sondern auch die ihrer Hilfswissenschaften — Geschichte, Geographie, Kultur- und Literaturgeschichte, Philosophie, Naturwissenschaft — in vollem Maasse beherrscht, so vermeidet er doch, mit seiner Gelehrsamkeit zu prunken, und seine Leser mit Zitaten zu ermüden.

Für jetzt muss ich mich darauf beschränken, dieses Buch unseres hochgeschätzten Mitarbeiters den Lesern des Archivs, vor Allem den jüngeren Kollegen, welchen daran liegt, ihre auf der Universität erworbenen Kenntnisse in der Nationalökonomie aufzufrischen und zu befestigen, auf das Angelegentlichste zu empfehlen, und mir ein Eingehen auf den gesammten Inhalt dieses ersten Bandes versagen. Doch möchte ich auf einige der meiner Meinung nach besonders gelungenen Abschnitte wenigstens hinweisen. Zu diesen rechne ich gleich das erste Kapitel, die Einleitung, in Verbindung mit dem kurzen Schlusswort, und den Abriss der Geschichte

der Nationalökonomie im 3. Kapitel (S. 91—180). Cohn führt hier u. A. die fast genau ein Jahrhundert lang (1776—1876) vielfach überschätzten Verdienste von Adam Smith auf ihr richtiges Maass zurück; er lenkt andererseits unsere Aufmerksamkeit mehr auf die Physiokraten, deren Bedeutung für die Erkenntniss zahlreicher wirtschaftlicher Lehren seiner Meinung nach bisher zu sehr verkannt ist. Dass er Männer wie Malthus, Ricardo, John Stuart Mill voll zu würdigen weiss, braucht nicht gesagt zu werden; besonders beachtenswerth erscheint mir daneben die Geschichte der französischen und deutschen Literatur des Sozialismus. Ueberall werden die wichtigsten Lehren und ihre Hauptvertreter in kurzen und treffenden Worten geschildert, so dass in der späteren Darstellung, soweit dieselbe mit einer geschichtlichen Einleitung beginnt, auf diesen Theil des Buches zurückgegriffen werden kann. — Ein besonders anziehendes Kapitel ist das über die Arbeit mit dem Abschnitt über die „Arbeitstheilung“ (S. 310—334) und die Darstellung der Lehre vom Kapital, seiner Bedeutung, Entstehung und seinen verschiedenen Arten (S. 335—355). Eine tröstliche Thatsache nennt es Cohn, dass die grosse Masse des wirklich vorhandenen Kapitals auf dem Wege rechtschaffener Arbeit und rechtschaffener Sparsamkeit entstanden ist. „Es ist demagogisches Gift, welches in die Ohren der arbeitenden Klassen mit gutem Bedacht geträufelt wird, wenn man das, was die nüchterne Betrachtung der Kapitalentstehung nur an seinen richtigen Platz hat rücken, nicht aber hat beseitigen können, als überwundenen Irrthum darstellt. Umgekehrt vielmehr, es handelt sich bei dieser Quelle des Kapitals um die vornehmste, der sittlichen Idee entsprechendste Weise des Ursprungs, deren breite Entfaltung in demselben Maasse hervortreten wird, als die Gesittung fortschreitet. Und dass sie keine Utopie ist, beweist die Erfahrung, dass in Vergangenheit und Gegenwart grosse und kleine Kapitalien auf diesem Wege entstanden sind: die Aufgabe besteht nur darin, diesen Weg zu verbreitern.“ (S. 246, 247.) In ähnlich maassvoller Weise sind die Erörterungen über die Freiheit des Einzelnen und seine Gebundenheit in Folge der Zugehörigkeit zum grösseren Ganzen gehalten. „Die Theilnahme der Bürger am Staate muss so gestaltet sein, dass die Einzelnen sich im Staate als dem Ihrigen finden.“ (S. 393.) Dem entsprechend werden dann auch die Aufgaben des Staates aufgefasst. (S. 408—410.)

Die letzteren Ausführungen finden sich in dem zweiten Hauptabschnitt des Bandes mit der Ueberschrift: „Die Gestaltung des Wirtschaftslebens“. Der dritte und letzte Hauptabschnitt beschäftigt sich mit den „Vorgängen des Wirtschaftslebens“. Den verschiedenen Erwerbszweigen, Landwirthschaft, Handel und Gewerbe wird die ihnen gebührende Stellung zugewiesen, dabei auch die wirtschaftliche Bedeutung der Thätigkeit im

Staatsdienste treffend hervorgehoben und im Ganzen auch der Standpunkt vertreten, dass keiner dieser Erwerbszweige ohne den anderen bestehen kann, und dass daher nichts unrichtiger ist, als wenn beispielsweise nach einer heute vielfach herrschenden Anschauung der sog. Urproduktion eine an sich höhere Bedeutung beigemessen wird, als den Gewerben, welche die Rohstoffe weiter verarbeiten, und dem Handel. Besonders viele der heutigen sog. Tagesfragen werden in diesem Abschnitte berührt. So das Verhältniss der direkten und indirekten Steuern, die Währungsfrage (S. 534 ff.), die Frage von der Höhe des Arbeitslohnes und dem Unternehmergeinn, das Recht auf Arbeit (S. 617 ff.), das eherne Lohngesetz, die Wucherfrage und die neuere Wuchergesetzgebung. Ueber die Frauenfrage spricht Cohn in Verbindung mit der Stellung des Einzelnen innerhalb der Familie (S. 436—444) in würdigen und maassvollen Worten.

Während den Eisenbahnen, wie bemerkt, in einem späteren Theile des Werkes ein besonderer Abschnitt gewidmet werden soll, begegnen uns dieselben doch auch schon an verschiedenen Stellen des vorliegenden Bandes. So bei der Lehre von der Konkurrenz (S. 401) und ihrem Gegensatz, der Koalition (S. 512—516); an einer anderen Stelle wird des Einflusses der Eisenbahnen auf die Staatenbildung, den Uebergang von den kleineren zu grösseren Gemeinwesen gedacht (S. 447, 448). Die Gründe, aus welchen der Staat zum Bau unrentabler Eisenbahnen unter Umständen schreiten kann, während für den Privatunternehmer in erster Linie der aus dem Unternehmen zu ziehende Gewinn maassgebend sein muss, werden S. 532, 557, 558 dargelegt. Die uns bekannten Anschauungen Cohn's über die Nothwendigkeit einer Feststellung der Eisenbahntarife durch den Staat werden S. 522 gestreift. Hinsichtlich der Preise der ersten, im Vergleich mit den übrigen Wagenklassen (S. 503, 532), Cohn scheint anzunehmen, dass die erste Klasse höhere Erträge abwirft, als die dritte und vierte. In Anbetracht der äusserst geringen Frequenz, der reichen und bequemen Ausstattung der ersten Klasse sind jedoch meiner Meinung nach die Preise derselben eher zu niedrig, und, so sonderbar es klingt, der Reisende erster Klasse fährt, mit Rücksicht auf das, was ihm geboten wird, thatsächlich billiger, als der Reisende dritter, vielleicht selbst vierter Klasse.

Nur einen ungefähren Begriff von dem wollte ich geben, was das neue Buch Cohn's uns bringt und weiter bringen wird. Alle Leser des ersten Bandes werden mit mir den Wunsch hegen, dass es dem Verfasser vergönnt sein möge, auch diese neue grosse Aufgabe, die er sich wieder gestellt hat, in nicht allzu langer Frist zu Ende zu führen. *v. d. L.*

Neuere Schriften zur Durchführung des Staatsbahnsystems
in Oesterreich-Ungarn.

Kaizl, Dr. J., Professor an der Universität in Prag, Die Verstaatlichung der Eisenbahnen in Oesterreich. Leipzig, Duncker & Humblot, 1885. Preis 2,⁸⁰ M.

von Saárossy-Kapeller, E., Inspektor der Kgl. ungarischen Staatseisenbahnen, Die zehnjährige Thätigkeit der Kgl. ungarischen Staatseisenbahnen auf dem Gebiete der Volkswirtschaft. Nach den amtlichen Daten der Kgl. ungarischen Staatseisenbahnen. Budapest, Gebr. Légrády, 1885.

Jahrbuch des Pester Lloyd für 1884. Budapest, Nyornatott Khor és Wein-nál, 1885.

Die Regierung der österreichisch-ungarischen Monarchie ist beinahe gleichzeitig mit uns und zum Theil unter dem unmittelbaren Einfluss unserer preussisch-deutschen Eisenbahnpolitik, zu einer nachdrücklicheren Staatsbahnpolitik übergegangen, und hat dieselbe, wenn auch noch nicht so weit, wie Preussen-Deutschland, so doch zu einem gewissen Abschluss durchgeführt. In Oesterreich besass der Staat von 1860—1874 ganze 13,⁸ km eigene Eisenbahnen. Seitdem ist das Staatsbahnnetz durch Ankauf von Privatbahnen und Bau neuer Staatsbahnen auf rund 5100 km angewachsen, d. h. beinahe 39 pCt. sämmtlicher österreichischen Eisenbahnen (13 100 km). In Ungarn finden wir schon im Jahre 1868 die ersten Spuren einer Staatsbahnpolitik; es wurde damals die 128,⁵ km lange Eisenbahn Budapest - Salgó - Tarján in Staatsbetrieb übernommen. Bis zum Jahre 1876 vergrösserte sich das Staatsbahnnetz langsam bis auf 1077 km, in den folgenden Jahren beginnen auch in Ungarn die Ankäufe der Privatbahnen für den Staat in grösserem Umfange, und das Staatsbahnnetz war im Jahre 1885 auf 4340 km, d. h. reichlich die Hälfte des Gesamtnetzes der ungarischen Eisenbahnen (8400—8500 km) herangewachsen. Die Oesterreich und Ungarn gemeinsamen Eisenbahnen sind überall in diesen Zahlen enthalten. Von einer gänzlich untergeordneten Stellung haben sich also in dem vergangenen Jahrzehnt in beiden Ländern die Staatseisenbahnen zu einem der Privatbahnen mindestens gleichberechtigten Standpunkte emporgehoben; denn wenn auch in Oesterreich die Staatsbahnen von den Privatbahnen an Ausdehnung übertroffen werden, so sind sie denselben andererseits durch die grössere Einheitlichkeit und bessere Zusammenfassung ihres Netzes überlegen. In beiden Ländern spielen jedoch die Privatbahnen immer noch eine bedeutende Rolle, hauptsächlich wohl deswegen, weil an denselben mächtige, nicht in Oesterreich ansässige Geldmänner beteiligt sind. Der Staat hat

daher, trotz aller Eingenommenheit der öffentlichen Meinung für den Staatsbahngedanken, sowohl mit der k. k. priv. österreichischen Staatseisenbahngesellschaft 1882/83, als mit der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn 1884/85 Verträge abschliessen müssen, durch welche das selbständige Fortbestehen dieser mächtigen Aktiengesellschaften noch auf lange Zeit gesichert worden ist; ein Erwerb dieser Bahnen für den Staat war noch nicht möglich.

Nach den beiden ersten vorgenannten Schriften scheint die Staatsbahnpolitik einstweilen Halt machen zu wollen. Ein Rückblick auf die Ursprünge und die bisherigen Erfolge derselben ist also gewiss recht zeitgemäss. Ein solcher findet sich für Oesterreich in dem Buche von Kaizl, für Ungarn in dem umfangreicheren und mit Zahlen und Tabellen reichlicher ausgestatteten Werke von Saárossy-Kapeller. Das treffliche Jahrbuch des Pester Lloyd enthält auf S. 39—59 eine gute Zusammenfassung der Leistungen der ungarischen Eisenbahnen, wenn auch vornehmlich im Jahre 1884, so doch auch im vergangenen Jahrzehnt, und bildet daher eine willkommene Ergänzung zu dem vorgenannten Buche.

Die Staatsbahnpolitik wird in allen drei Schriften von sozialpolitischen und wirthschaftlichen Gesichtspunkten beleuchtet; finanziell glänzende Ergebnisse haben weder in Oesterreich noch in Ungarn die Staatsbahnen aufzuweisen; und zwar aus guten Gründen: der Staat hat beinahe nur ertraglose und wenig ertragreiche Bahnen in einer gewissen Nothlage angekauft. Besonders belehrend sind in dieser Beziehung die Mittheilungen von Kaizl. In Oesterreich herrschte schon von 1841—1854 das Staatsbahnsystem; von den 1355 km Eisenbahnen, welche 1854 in Oesterreich vorhanden waren, besass der Staat 924, also 68 pCt. Aus finanziellen Gründen, wegen der „unausrottbaren Defizite“ im Staatshaushalt, wie Kaizl sagt, und zur Wiederherstellung der Metallwährung wurden in den Jahren 1854—1858 die Staatsbahnen nach und nach verkauft, richtiger wohl verschleudert, denn für Bahnen, welche ihm 336 Millionen Gulden gekostet hatten, erhielt der Staat von den Käufern 168 Millionen.

Der Wiederübergang zum Staatsbahnsystem wurde eingeleitet durch das sog. Sequestrationsgesetz vom 14. Dezember 1877, welches den Staat zum Erwerb solcher Bahnen ermächtigte, welche in übermässiger Weise seine Zinsgarantie in Anspruch genommen hatten. Dieses Gesetz enthält stillschweigend eine scharfe Verurtheilung des Systems der Staatsunterstützung des Eisenbahnbaues durch Gewährung von Zinsgarantievorschüssen. In keinem Lande hat dieses System wohl ein solches Fiasko gemacht, als in Oesterreich, das ganze Bestreben der Staatsverwaltung geht denn auch jetzt hauptsächlich dahin, durch sparsamen und besseren Betrieb diese unglücklichen Zahlungen aus der Welt zu schaffen; und dies kann natürlich erst allmählich gelingen.

Das Buch Kaizl's zeichnet sich durch lebhafte und frische Schreibweise aus. Dasselbe ist aus einer Anzahl von Zeitungsartikeln entstanden. Ueber die unmittelbare Einwirkung der preussischen auf die österreichische Eisenbahnpolitik (beispielsweise der genauen Uebereinstimmung des über den Erwerb der Elisabethbahn abgeschlossenen Vertrages mit den Verträgen der preussischen Gesetze vom 20. Dezember 1879 und 14. Februar 1880, vgl. Archiv 1881 S. 99, 100, 156) erfahren wir übrigens nichts bei ihm.

v. Saárossy-Kapeller giebt zahlreiche statistische Nachweisungen, zum Theil in übersichtlicher, bildlicher Form über die Entwicklung der ungarischen Staatsbahnen, denen er selbst nur wenige Erläuterungen beifügt. Auch findet sich bei ihm ein vollständiges Verzeichniß der im Jahre 1885 gültigen Tarife.

v. d. L.

M. M. von Webers Schule des Eisenbahnwesens. 4. vermehrte Auflage. Unter Mitwirkung hervorragender Fachgenossen, bearbeitet von Richard Koch, Chef der Sektion für technischen Eisenbahnbetrieb im kgl. serb. Bautenministerium. Mit 170 in den Text gedruckten Abbildungen. Leipzig, Verlag von J. J. Weber. 1885.

In der vorliegenden, unter Mitwirkung einer grösseren Zahl von Fachmännern dem gegenwärtigen Stande des Eisenbahnwesens entsprechend, neu bearbeiteten Ausgabe der allgemein bekannten Weber'schen „Schule des Eisenbahnwesens“ ist die vom ursprünglichen Verfasser angewandte Form des Katechismus beibehalten worden. In Fragen und Antworten wird in 15 Kapiteln das Wesentlichste aus der Geschichte der Eisenbahnen, sowie über Bau, Ausrüstung und Betrieb derselben in anschaulicher Weise dargestellt. Im letzten, sechzehnten, Kapitel finden sich sodann die wichtigsten, auf das Eisenbahnwesen bezüglichen statistischen Thatsachen zusammengestellt. Die vorliegende Veröffentlichung bietet hiernach vielfache Belehrung und ihr ist eine thunlichst weite Verbreitung zu wünschen.

H. Claus.

Engelmann's Kalender für Eisenbahnverwaltungsbeamte des Deutschen Reichs für das Jahr 1886. Berlin, Julius Engelmann. Preis M. 1,50.

Unter vorstehendem Titel ist ein neuer Jahrgang des Kalenders erschienen, dessen dritter Jahrgang im vorigen Bande dieser Zeitschrift (S. 105) angezeigt ist. Nach Form und Inhalt ist der Kalender wesentlich verändert und verbessert. Er enthält neben Kalendarium und Notiz-

buch — welches allerdings für jede Woche nur eine Oktavseite, also spärlichen Raum für Notizen bietet, — auf XVIII Seiten die üblichen Uebersichten und Tabellen, darunter neu, als besondere Beilage, das Netz eines graphischen Fahrplans; auf ferneren 148 Seiten sind dann die wesentlichsten der auf das Eisenbahnwesen bezüglichen, alltäglich zur Anwendung kommenden Gesetze und Verordnungen abgedruckt. Der Druck ist zwar sehr klein, aber desungeachtet lesbar. Eine besondere Beilage bringt das Adressbuch der Eisenbahnbehörden. — Aus der Herausgabe einer neuen Auflage darf wohl mit Recht geschlossen werden, dass der Kalender in den Kreisen der Eisenbahnverwaltungsbeamten Anklang gefunden hat; und die neue Bearbeitung, sowie der wesentlich ermässigte Preis dürfte die Zahl seiner Freunde vermehren.

Eisenbahnkalender für Oesterreich - Ungarn, IX. Jahrgang, 1886.

Wien, Selbstverlag der Herausgeber. (Kommissionsverlag bei Moritz Perles, Bauernmarkt 11.)

Dieser Kalender, welcher von drei im praktischen Dienste stehenden Eisenbahnbeamten, dem Sekretär der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn, Dr. Nilius, dem Bureauvorstand der österreichischen Nordwestbahn, Weill und dem Oberinspektor der ersten ungarisch-galizischen Eisenbahn, Westermayer, herausgegeben ist, bewahrt mehr den Charakter eines Taschen- und Notizbuchs, als der vorstehend angezeigte. Es fehlt in demselben also der Abdruck ganzer Gesetze und Verordnungen; dagegen enthält er viel umfangreichere und reichhaltigere Nachrichten über wichtige thatsächliche Vorgänge auf dem Gebiete des österreichisch - ungarischen Eisenbahnwesens und viele nützliche Winke über das Verkehrswesen, insbesondere in Wien. Die Personalien der Eisenbahnbehörden sind im Kalender selbst und nicht in einer besonderen Beilage abgedruckt. Ein in der That sehr zweckmässiger Bestandtheil eines Kalenders, welcher doch jedes Jahr neu erscheinen und womöglich von jedem Besitzer in jedem Jahre neu gekauft werden soll, ist die Uebersicht der in dem letzten Jahre erlassenen neuen Gesetze und Verordnungen, der wichtigeren eisenbahnrechtlichen Entscheidungen und der hauptsächlichlichen Vorkommnisse auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens, sowie der Eisenbahnliteratur. Die ganze Anordnung des Stoffes scheint gut und zweckmässig und hat sich offenbar bewährt, da der Kalender schon seinen IX. Jahrgang erlebt. Für Notizen enthält derselbe an verschiedenen Stellen reichlichen Platz, das Format ist ein handliches. Der Ertrag des Kalenders ist für Wohlthätigkeitszwecke bestimmt.

Glaser, F. C., Königl. Kommissionsrath, Zivil-Ingenieur. **Deutscher Haus- und Werkstatt-Kalender für das Jahr 1886, zugleich Führer für das gewerbliche Leben.** Mit in den Text gedruckten Holzschnitten und einem Plan von Deutschland, sämmtliche Haupt-Eisenbahnlinien enthaltend. Selbstverlag des Herausgebers. Preis je nach der Ausstattung des Kalenders 0,75, 1,10 oder 2,6 *M.*

Dieser in seinem dritten Jahrgange vorliegende Kalender enthält ausser kalendarischen Notizen und einem Stammregister der regierenden deutschen Häuser in gedrängter Kürze und verständlicher Form Belehrung über eine Reihe von Gegenständen, welche für das praktische Leben in Haus und Werkstatt von Interesse sind. Es werden behandelt: Der Umgang mit Menschen in gesellschaftlicher und geschäftlicher Beziehung, Schul- und Lehrverhältnisse, Berufswahl und Berufsarten, die Ausbildung der niederen und mittleren Beamten für den Eisenbahn- und den Marine-dienst, die Grundlehren der Mathematik und Physik, Materialienkunde Sicherheitseinrichtungen an Maschinen und Kesseln, Militär- und Rechtsverhältnisse, Unglücks- und Krankheitsfälle, Versicherung, Hauswirthschaft u. s. w. Der Kalender erscheint nach seinem Inhalte wohl geeignet, als Belehrungsmittel und Rathgeber in den verschiedensten Lebenslagen zu dienen.

H. C.

*) Vgl. Archiv 1884 S. 391 und 1885 S. 105.

UEBERSICHT

der

neuesten Hauptwerke über Eisenbahnwesen und aus verwandten Gebieten.

- Baum, C.** Le prix de revient des transports par chemins de fer. Nancy.
- Buchal, G.** Stationsgütertarif für Magdeburg. 1885. Magdeburg. // 4,00.
- Ehret, H.** Tarif zur Berechnung der Entschädigungen auf Grund des Unfallversicherungsgesetzes vom 6. Juli 1884. Weinheim. // 2,80.
- Hadley, A. T.** Railroad transportation. Its history and its laws. 1885. New-York.
- Hertzka, Th.** Das Personenporto. Wien. // 2,50.
- Hoch, F.** Erster Versuch einer Lösung der Eisenbahntarifffrage in Russland. St. Petersburg. // 5,00.
- Kosub, H.** Kalender für Eisenbahn-Verwaltungs- und Betriebsbeamte im Deutschen Reich für 1886. Berlin.
- Poor, H. V.** Manual of the Railroads of the United States for 1885. New-York. \$ 6,00.
- Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo**
- Tariffe dei trasporti a domicilio, a grande e a piccola velocità. Milano. L. 0,60.
- Tariffe e condizioni dei trasporti sulle strade ferrate, valevoli anche per i trasporti in servizio cumulativo colla Rete Sicula via Reggio-Messina. Firenze.
- per le Strade Ferrate Meridionali. Contratto e capitolato per l'esercizio delle Rete Adriatica. Firenze.
- Sonnenschein, S.** Das Lokalbahnwesen in Oesterreich. 1886. Wien.
- Statuto delle Società Italiana per le Strade Ferrate della Sicilia.** Roma.
- per le Strade Ferrate del Mediterraneo. Roma
- Strade Ferrate Italiane.** Esercizio della rete Sicula. Roma.
- Rete Mediterranea. Roma.
- reti Mediterranea, Adriatica e Sicula. Tariffe locali.
- Tariffe e condizioni per i trasporti sulle strade ferrate della Sicilia.** Firenze. L. 3,00.
- — valevoli pure per i trasporti in servizio cumulativo colle reti Mediterranea ed anche colla rete Sicula via Reggio-Messina. Firenze. L. 3,00.
- — Concessioni speciali valevoli tanto in servizio interno di ciascuna rete, quanto in servizio cumulativo. Firenze. L. 1,00.
- Un po' di luce nella controversia ferroviaria.** Forlì.
- Verzameling van wetten, besluiten enz., betreffende de spoorwegen in Nederland.** 1884. s'Gravenhage.
- Wanner, M.** Geschichte des Baues der Gotthardbahn. Zürich. // 10,00.

Zeitschriften.

Annales des ponts et chaussées. Paris.

September 1885.

Notice sur les prix de revient de la traction et sur les économies réalisées par l'application de diverses modifications aux machines locomotives.

Bayerische Handelszeitung. München.

No. 44—51 vom 31. Oktober bis 19. Dezember 1885. (No. 44:) Sekundärbahnen in Bayern. Unübertragbarkeit der Eisenbahnretourbillets (No. 45:) Das fünfzigjährige Jubiläum der Eisenbahn Nürnberg-Fürth. Petitionen um Herstellung der Eisenbahnlinie Donauwörth-Treuchlingen. (No. 47:) Feldeisenbahnen. (No. 48:) Der Holzhandel und die österreichischen Eisenbahntarife. Ermässigung des Stückguttarifes. (No. 51:) Die amerikanische Getreidekonkurrenz und die europäische Landwirthschaft.

Bulletin de ministère des travaux publics. Paris.

September 1885 Documents statistiques concernant les chemins de fer français d'intérêt général au 31 décembre 1882. Italie (Loi du 27 avril 1885 portant approbation des conventions intervenues avec les compagnies de chemins de fer). Autriche (Résultats d'exploitation des chemins de fer en 1883). Recettes mensuelles de l'exploitation des principaux chemins de fer étrangers (Mai 1885). Réunion annuelle de l'union des chemins de fer allemands. Les chemins de fer prussiens au point de vue financier.

Centralblatt der Bauverwaltung. Berlin.

No. 44—52 vom 31. Oktober bis 26. Dezember 1885. (No. 44:) Anwendung der mechanischen Blocksicherung für einen Signalstellbock. (No. 48:) Bestimmungen über die Form der Entwürfe für Zentralweichen- und Signalsicherungs-Apparate. Ueber Kohlenverladung von Schiff zu Schiff. (No. 49:) Zur fünfzigjährigen Jubelfeier der ersten deutschen Lokomotiv-Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth. (No. 50:) Stadtbahn in Rom.

Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt. Wien.

Die No. 123 bis 147 (vom 24. Oktober bis 19. Dezember 1885) enthalten ausser den offiziellen Bekanntmachungen und den Mittheilungen über In- und Ausland nachstehende Aufsätze:

(No. 123:) Die allgemeine Ausstellung in Antwerpen. (No. 124:) Nachrichten über den Bau und Betrieb der Untergrundbahnen in London. (No. 125:) Stand der Fahrbetriebsmittel auf den österreichischen und gemeinsamen Eisenbahnen mit Ende des ersten Semesters 1885. Stand der Bau- und Projektionsarbeiten auf den k. k. österreichischen Staatsbahnen mit Ende des III. Quartals 1885. (No. 126:) Ungarns Eisenbahnwesen auf der allgemeinen Landesausstellung in Budapest. (No. 127:) Die Betriebsergebnisse der Londoner Untergrundbahn. (No. 129:) Die Schiffseisenbahn über den Isthmus von Tehuantepek und der Weltverkehr. (No. 130:) Anwendung des Telefons auf deutschen Eisenbahnen. Ungarns Eisenbahnbudget für 1886. (No. 133 u. 134:) Staatsisenbahnrat. Sitzung am 26. u. 27. Oktober 1885. (No. 135:) Ueber Arbeiterbillets. (No. 137:) Haftung für Lieferzeit bei Verlust des Gutes. (No. 138:) Staatsvoranschlag für die im Reichsrath vertretenen Königreiche und Länder für das Jahr 1886. (No. 139:) Das Gesetz über die General-Inspektion der Eisenbahnen in Italien. (No. 140:) Ueber das Wesen des van Rysselberghe'schen Telephonir-Systems. Der spanische Staat und die Eisenbahnen. (No. 144 u. 145:) Die neue Uniformirung der Beamten der Staats- und Privateisenbahnen in Oesterreich (No. 144:) Die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten von Nordamerika im Jahre 1884. (No. 146:) Vorkonzessionen für Eisenbahnen in Ungarn. (No. 147:) Das Eisenbahnwesen auf der allgemeinen Landesausstellung in Budapest.

Deutsche Bauzeitung. Berlin.

No. 89—101. Vom 7. November bis 19. Dezember 1885.

(No. 89:) Ein Universalschienenlager für Eisenbahngeleise. (No. 97 u. 101:) Empfangsgebäude auf Bahnhof Flensburg. (No. 97:) Neue Eisenbahnanlage in Bayern.

L'Économiste français. Paris.

No. 47—50. Vom 21. November bis 12. Dezember 1885.

(No. 47:) Les nouveaux tarifs de la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée. (No. 50:) Les frais de construction des lignes secondaires de chemins de fer en France.

Железнодорожное дело (Eisenbahnwesen). St. Petersburg.

Die **Nrn. 37—40** enthalten ausser kleineren Mittheilungen, Auszüge aus anderen Zeitschriften, u. s. w. nachstehende Aufsätze:

(No. 37—38:) Das Eisenbahngesetz vom 12. Juni 1885 und die 23. Versammlung der Vorstände der russ. Eisenbahnen. — Der Brüsseler internationale Eisenbahnkongress. — Der ständige internationale Verein der Pferdebahnen. — Ueber die Verwendung von Frauen im Eisenbahndienst. — (No. 39—40:) Die Verhandlungen der 23. Versammlung der Vorstände der russ. Eisenbahnen, das neue Eisenbahngesetz betreffend. — Ueber den Brüsseler internationalen Eisenbahnkongress — Ueber die Systeme leichter Eisenbahnen von Lartigue und Decauville. — Ueber den Transport und das Ausladen von Eisenbahnbettungsmaterial und den Kieswagen, System Mero. —

Engineering. London.

No. 1034 bis 1041. Vom 23. Oktober bis Dezember 1885.

(No. 1034:) The La Guaira and Caracas Railway. The Sydney Tramways. Compound locomotives. (No. 1037:) The London and North-Western Railway signals. Wells's balanced compound engine. (No. 1039:) The Forth bridge. The development of Tramways. Canadian Pacific Railway. (No. 1040:) Railway signals: The Forth bridge (No. 1041:) Private bill legislation. American millionaires. Electric traction at the Antwerp exhibition.

Glaser's Annalen für Gewerbe und Bauwesen. Berlin.

Band XVII. Heft 9. 1. November 1885.

Heft 10. 15. November 1885. Ueber Schwartzkopff's Schienenbefestigung auf eisernen Querschwellen. Ueber Normalbahnhofsanlagen. Zur Sparsamkeit der Eisenbahnverwaltung. Die neue automatische Vakuumbremse der Vakuum brake company. Ostindische Eisenbahnen.

Heft 11. 1. Dezember 1885. Transportkosten auf Eisenbahnen und Kanälen. Ueber Schalengussäder. Kapteyn's Indikator für Luftdruckbremsen. Führung von Lokomotiven durch Vorgesetzte des Lokomotivpersonals. Rechtsfahren auf deutschen Eisenbahnen. Die südamerikanische Pacificbahn.

Heft 12. 15. Dezember 1885. Ueber mechanische Lackprüfung. Ueber Neuerungen in Fernbetriebswerken. Zur Sparsamkeit der Eisenbahnverwaltungen. Verschiffung von Petroleum

Инженеръ. (Ingenieur). Kiew.

Die **No. 11 u. 12** enthalten ausser kleineren Mittheilungen, Auszügen aus anderen Zeitschriften und Nachrichten über das Personal der russischen Eisenbahnen folgende grössere Aufsätze: (No. 11:) Ueber das Entwerfen eiserner Brückenüberbauten. — Die Londoner Ausstellung von Erfindungen. — (No. 12:)

Elektrische Kontrollvorrichtungen für Eisenbahnen. — Neue Vorrichtungen, Maschinen und Werkzeugen in den Werkstätten und Lokomotivschuppen der russischen Südwestbahnen.

Journal des chemins de fer. Paris.

No. 45 bis 48 vom 7. bis 28. November 1885.

(No. 45:) Les nouveaux tarifs de la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée. —

(No. 48:) Les Compagnies de chemin de fer et leur agents commissionnés.

Monitore delle strade ferrate. Torino.

No. 42 bis 47. Vom 21. Oktober bis 25. November 1885.

(No. 42:) Prodotti delle ferrovie italiane. La direzione d'esercizio delle Rete Mediterranea in Napoli. Le ferrovie complementari Sarde. I risultati finanziari dell'esercizio governativo delle ferrovie in Prussia. (No. 43:) Organamento dei servizi delle rete Adriatica. (No. 44:) Comitati di strolcio delle ferrovie dell'Alta Italia e Romane. Il traffico ferroviario austro-ungarico italiano. Lo Stato e le ferrovie in Spagna. (No. 45:) Le ferrovie degli Stati Uniti nel 1884. Ferrovie complementari sarde. (No. 46:) Amministrazione di vigilanza e sindacato sulle ferrovie Italiane. I Circoli d'ispezione delle ferrovie Italiane. Statistica delle ferrovie europee. (No. 47:) La vigilanza governativa sulle ferrovie Italiane. Gli esercizi ferroviari della Società Veneta nel 1884.

Oesterreichische Eisenbahnzeitung. Wien.

No. 44 bis 51. (Vom 1. November bis 20. Dezember 1885.)

(No. 44:) Die Verstaatlichung der Eisenbahnen in Oesterreich. Die ungarischen Staatsbahnen im Jahre 1884. Die Verwendung von Stahl Drahtzügen. Der Werth und sein Verhältniss zum Kommunikationswesen. Der Manchester Schifffahrtskanal. (No. 45:) Englische und amerikanische Eisenbahnen. Neueres über die Wasserstrassenfrage. Fahrbetriebsmittel der österreichischen Eisenbahnen zu Ende des ersten Semesters 1885. (No. 45 u. 46:) Telephonische Musikübertragung auf der Antwerpener Anstellung. (No. 46:) Zur Projektirung von Eisenbahnlirien. Die Selbstkosten des Eisenbahntransportes. (No. 46 u. 47:) Das russische Eisenbahngesetz. (No. 46:) Betriebskosten auf englischen Bahnen. Wo und wie sollen Stationen und Bahnhöfe angelegt werden? Der Waterloo-Bahnhof der South-Western Railway in London. (No. 47:) Die Erkrankungsverhältnisse der Eisenbahnbeamten. Die Orientanschlüsse und der serbisch-bulgarische Krieg. (No. 48:) Die Eisenbahnen und der Ausgleich mit Ungarn. Die finanziellen Ergebnisse des preussischen Staatseisenbahnbetriebes. Krafttransformation und Krafttransport. (No. 49:) Ungarische Staatsbahnen. Reglement betreffend die den Beamten und Dienern der Eisenbahnen zu gewährenden Regie-Fahrkarten für die Lokalstrecken. Die Eisenbahnen und die neuesten Wandlungen im Weltverkehr. Das neue Uebereinkommen der „Trunk Lines“ (No. 50:) Bemerkungen zum Dienste der Lokomotivführer. Die Schweiz im Kriegsfall. Das neue Uebereinkommen der „Trunk Lines“. Das Lokalbahnwesen in Oesterreich. Jährliche Kosten der hölzernen und eisernen Eisenbahnschwellen. (No. 51:) Transportkosten auf Eisenbahnen und Kanälen. Die Entwicklung des österreichisch-ungarischen Eisenbahnwesens im Jahre 1884. William Henry Vanderbilt.

Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens. Wiesbaden.

1885. **Ergänzungsheft.** Vier auf der allgemeinen Landesausstellung in Budapest ausgestellte Lokomotiven der I. Maschinenfabrik der k. ungarischen Staats-

eisenbahn. Ueber Leistungsfähigkeit des Oberbaues mit Vignolschienen und hölzernen Querschwellen. Schnell- und Zweiwagenbremse für Eisenbahnfahrzeuge (System Gassebner). Ueber den Zusammenhang zwischen dem Radstand der Eisenbahnfahrzeuge, dem Kurvenhalbmesser und der Spurweite. Neue Feuerbüchsen-Deckenverankerung (System Ernest Polonceau). Saugender Injektor. Beschreibung des Hängeofens mit parzellirter Heizfläche für Luftheizung von Personenzugwagen I. und II. Klasse. Kuppebezeichnungstafel mit Torsionsfeder der österr.-ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft. Die neue 24 Stundenuhr. Das Blockvorsignal. Rädertransportwagen der österr.-ungar. Staatsbahn-Gesellschaft. Der Richard Schwartzkopff'sche patentirte Universal-Kontrol- und Sicherheits-Apparat für Dampfkessel und Dampfkochgefäße.

Railroad Gazette. New York.

No. 43. 23. Oktober 1885.

Three collisions. End platforms for freight cars. Car trusts. Past prices of metal and coal. Trough car service over connecting roads. Great Northern Railway locomotive works. Southern Railways during the war.

No. 44. 30. Oktober 1885.

Fire-brick arch and extended smoke-arch used on the Wabash Road. The St. John bridge. Trunk Line rumors. The rejected standard brake-shoes. Lubrication of cars and locomotives. The town of Pullmann.

No. 45. 6. November 1885.

Terminal facilities. (New York, West Shore and Buffalo and New-York, Ontario and Western Roads). Automatic stress and strain diagrams. Rail joint diagrams. Why do rail joints break? The disposal of government lands. The deterioration of boilers. The proposed freight brake tests.

No. 46. 13. November 1885.

Passenger locomotive, New-Zealand Railway. Dunbar and Ruston's steam excavator. Track inspection and premiums. The deterioration of boilers. The Trunk Line agreement. Steel tiers vs. chilled wheels.

No. 47. 20. November 1885.

The Giant hydraulic jack. The new Trunk Line contract. Interlocking. The Boston steel wheel discussion correction. Text of the new Trunk Line contract. The new Trunk Line organisation and rates. The progress of interlocking.

No. 48. 27. November 1885.

The Baltimore and Ohio's New York Line. Railroad spirals. Steel tires vs. chilled wheels. A substantial corporation.

No. 49. 4. Dezember 1885.

Pennsylvania Railroad standard crossovers and turnouts. Pennsylvania Railroad standard spikes. Standard car axle-box, Saxon State Railroad. The new Tay bridge. The operating department and management of Railroads. Track maintenance as affected by traffic. Automatic freight train brake. Car-oiling regulators, Saxon State Railroads.

No. 50. 11. Dezember 1885.

The operating department and management of a Railroad. The late William H. Vanderbilt. The proposed freight brake shoes. A long freight train. Car-shop notes in Boston. New buffet parlour cars.

The Railway News. London.

No. 1138 bis 1145. Vom 24. Oktober bis 12. Dezember 1885.

(No. 1138:) Railway rates (Terminals). The Grand Trunk Railway. New-York Pennsylvania and Ohio. (No. 1139:) Revision of rates between Liverpool and Manchester. Train mile receipts. Railways in the Argentine Republic. (No. 1140:) The Railway passenger duty. Train mile expenses. Wall Street rumors. Canadian Pacific Railway. (No. 1141:) The local rating of Railways. Railway rolling stock. Goods traffic on home Railways. (No. 1142:) Depression of trade and industry (Our home Railways.) The Mexican Railway. The Argentine Railways. American Railroad affairs. Railways in India in 1884/85. (No. 1143:) Railway receipts and expenses: Railway wages and materials. Railway affairs in America. (No. 1144:) Comparative receipts and expenditure. The Canadian Pacific. Railway affairs in America. (Nr. 1145:) Railway stores account. The Ottoman Railway. Railway affairs in America. Death of Mr. W. H. Vanderbilt. The Railway interest in parliament.

Revue commerciale, diplomatique et consulaire. Bruxelles.

35. Lieferung vom 20. Oktober 1885. Les nouveaux tarifs de la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée. Les chemins de fer en Turquie. Les chemins de fer vicinaux (La ligne d'Anvers à Hoogstraeten.)

40. Lieferung vom 10. Dezember 1885. Les chemins de fer de l'État Hongrois en 1884. Les chemins de fer Suisses en 1885. Les chemins de fer en Turquie.

Revue générale des chemins de fer. Paris.

No. 3. September 1885.

Le chemin de fer de Grand-Ceinture de Paris. Note sur le montage des rotondes de 90^m (36—54 machines) de la compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée. Le matériel fixe à l'exposition d'Anvers de 1885. Note sur la nouvelle locomotiv-tender à 8 roues accouplées, de la société Austro-Hongroise des chemins de fer de l'État. Statistique des chemins de fer Suisses pour 1883.

No. 4. Oktober 1885.

Le chemin de fer de Grand-Ceinture de Paris. Note sur les entrées des chemins de fer dans la ville de Budapest. Note sur l'emploi comparé des huiles de Colza et des huiles minérales de Pechelbronn et du Caucase, pour le graissage du matériel roulant. Le congrès international des chemins de fer à Bruxelles. Statistique. (Longueur des chemins de fer de l'Europe au 31 décembre 1884 et accroissement de longueur en 1884.)

Schweizerische Bauzeitung. Zürich.

No. 19—24 vom 7. November bis 12. Dezember 1885.

(No. 19:) Einsturz eines Betongewölbes beim Bau der griechischen Eisenbahnen. (No. 20:) Der Spur- und Neigungsmesser für Eisenbahngleise. (No. 21 u. 22:) Ans der Statistik der schweizerischen Eisenbahnen. (No. 23:) Die Drahtseilbahn Biel-Maglingen. (No. 24:) Die Touristenbahnen am Luganersee.

Wochenblatt für Baukunde. Berlin.

No. 87—101. Vom 30. Oktober bis 18. Dezember 1885.

(No. 87:) Eisenbahn unter Hochwasserspiegel von La Flèche nach Saumur. Strassenbahnen Durlach-Karlsruhe-Mühlburg. Der Unfall auf der Arth-Rigi Bahn. (No. 91:) Die Eisenbahndampffähre zur Verbindung der Insel White. Schwartzkopff's patentirte Normal-Schienenbefestigung für jede beliebige Spurerweiterung. (No. 101:) Die Pariser Stadtbahn.

Wochenschrift des österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereins. Wien.

No. 45 bis 48. Vom 7. bis 28. November 1885.

(No. 45:) Zur Oekonomie der Bauführung von Eisenbahnen. (No. 47 und 48:) Der Bau des Tunnels unter dem Hudsonflusse.

Zeitschrift des österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereins.

1885. Heft III.

Die Ausstellung der Haarmann'schen eisernen Oberbausysteme in Osnabrück am 29. und 30. September 1884. Mittheilungen über den Bau der im Generalakkord ausgeführten Gebirgsbahn Altsohl-Kreinitz-Ruttek in Oberargern und Vergleich mit den Gebirgsstrecken der Gotthardbahn, Brennerbahn und Orléansbahn. Die galizische Transversalbahn und ihre Zweiglinien.

Zeitschrift für Transportwesen und Strassenbau. Berlin.

No. 39—44. Vom 1. November bis 20. Dezember 1885.

(No. 39, 40, 41:) Die Trambahnen in Sidney. (No. 39 u. 40:) Die Tramwayanlage in Serajewo. (No. 39:) Die grosse Siebenbürger Drahtseilbahn. (No. 40:) Ueber Taubahnen. (No. 41, 42 u. 44:) Elektrische Tramwagen. (No. 42:) Studier's Patent-Feld- und Waldbahnensystem. (No. 43:) Die Bentley-Knight elektrische Eisenbahn in Cleveland (No. 44:) Die Lokalbahn Fehring-Fürstenfeld.

Zeitschrift für Bauwesen. Berlin.

Heft X bis XII. 1885. Die Berliner Stadtbahn.

Zeitschrift für die gesammte Staatswissenschaft. Tübingen.

42. Jahrgang. 1. Heft. Die amerikanische Konkurrenz im Lichte des jüngsten Zensus der Vereinigten Staaten. Berechnung der Selbstkosten des Betriebes behufs Bildung von Differentialtarifen auf Grundlage der Eisenbahnstatistik. Deutsche Eisenbahntarife.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Berlin.

Die Nummern 85 bis 100 vom 31. September bis 23. Dezember 1885 enthalten ausser den regelmässigen Nachrichten aus dem Deutschen Reich, Oesterreich-Ungarn etc., Präjudizien, offiziellen Anzeigen und dergleichen, nachstehende Abhandlungen:

(No. 85:) Das Telephon im Lokalbahn-Betriebsdienst. Bahnhofsblocksicherung mit Anschluss an die Streckenblocklinie. Das internationale Recht der Eisenbahnen im Kriegsfall. Nordhausen-Erfurter Eisenbahn. Luxemburger Sekundärbahnen. Die Varna-Eisenbahn. (No. 85—86:) Ein Ausflug an die Niagarafälle. (Nr. 86:) Dienstgut, Baugut und sonstige Freifahrerei. Die Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. Betriebsergebnisse deutscher Sekundärbahnen im Jahre 1884/85. Der Eisenbahnunfall auf der Arth-Rigi-Bahn. (No. 87:) Das Telephon im Eisenbahndienst. Ueber die Ursachen des Rückganges der Einnahmen aus dem Güterverkehr der sächsischen Staatsbahnen im Jahre 1884. Der russische Eisenbahnbau in Zentral-Asien. (No. 88:) Die Staatsbahnen im Kapland. Altdamm-Colberger Eisenbahn. Ueber die lenkbaren Luftschiffe unter besonderer Berücksichtigung ihrer Motoren. (No. 89:) Die technischen Eisenbahn-Betriebsabteilungen in Frankreich. Statistik der oberitalienischen Eisenbahn für das Jahr 1884. (No. 90:) Einheitliche Bezeichnung für Frauen-, Raucher-, Nichtraucherkoupees etc. Rentabilität der einzelnen Linien des sächsischen Staatsbahnnetzes im Jahre 1884. Konvertirung von Prioritäten verstaatlichter Bahnen. Oldenburgische Eisenbahn. Serbische Eisenbahnen. (No. 91:) Die Betriebsorganisation des Adrianetzes. Gotthardbahn. Der Handel von Norwegen und

Schweden. (No. 92:) Die Eisenbahnen der Republik Uruguay. Untergrund- und Hochbahnen. (No. 93:) Die Anschlussbahnen der orientalischen Bahnen. Die Erkrankungsverhältnisse der Beamten von 26 Eisenbahnverwaltungen im Jahre 1884. Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn. Ungarische Nordost-Eisenbahngesellschaft. Ueber die Bedingungen des ruhigen Ganges der Wagen. Der Kanal von Panama. Einfache Geleisregulierungsmethode. (Nr. 94:) Können die Eisenbahnen rechtmäßig die Nichtübertragbarkeit der Retourbilletts aussprechen? Die Lokalbahn Ludwigstadt-Lehesten. (Nr. 85:) Die Kosten der Unterhaltung und Erneuerung des Oberbaues auf den deutschen Bahnen in den Jahren 1878 bis 1883. (No. 96:) Die Kanada-Pacificbahn und ihre Bedeutung für den Weltverkehr. Die neuen Oberaufsichts- und Revisionsbehörden der Eisenbahnen Italiens. Einheitliche Bezeichnung für Frauen-, Raucher- und Nichtraucher-Kupees. Ein Universal-Schienenlager für Eisenbahngelände. (No. 97:) Die Entwicklung der Trambahnen. Die Ausdehnung des eisernen Langschwelen- und Querswellen-Oberbaues auf den deutschen Bahnen in den Jahren 1880 bis 1884. Das erste 50jährige Eisenbahnjubiläum in Deutschland. Die Eröffnungsfest der Bahnen von Kaisersberg nach Schmierlach und von Colmar nach Winzenheim. Hamburgs Handel und Schiffahrt im Jahre 1884. (No. 98:) Die Beseitigung von Ansteckungsstoffen bei Viehbeförderung auf Eisenbahnen. Vergleich zwischen den Betriebskosten englischer und amerikanischer Eisenbahnen. (No. 99:) Die Eisenbahn-(Bau)-Kompagnien der französischen Armee. Untergrund- und Hochbahnen. Der Nord-Ostsee-Kanal. Niederländische Tramways. (No. 100:) Neuer Vertrag der Trunkbahnen.

Das italienische Eisenbahngesetz vom 27. April 1885

und

die neuen Betriebsüberlassungsverträge.

Von

Regierungsrath Dr. **Pleek** in Altona.

Nachdem durch Gesetz vom 27. April 1885 die von der italienischen Regierung für die grossen Bahnnetze abgeschlossenen Betriebsüberlassungsverträge genehmigt sind, ist eine Bewegung zum Abschluss gelangt, welche in Italien nicht nur eine Reihe von Jahren hindurch das gesammte Eisenbahnwesen beherrscht, sondern zeitweise auch die sonstigen Verhältnisse des Landes in politischer, finanzieller und wirtschaftlicher Beziehung auf das Erheblichste beeinflusst hat. Zugleich ist mit diesen Verträgen ein System ins Leben getreten, welches zwar in Holland bereits ein schwaches Vorbild besitzt, jedoch mit Rücksicht darauf, dass dasselbe von den dortigen Einrichtungen im Einzelnen wesentlich abweicht, im Uebrigen aber bei weitem mehr und prägnanter durchgebildet ist und namentlich einen ungleich bedeutenderes Netz, und zwar die gesammten Eisenbahnlinien des Landes umfasst, im Grossen und Ganzen als eine neue Art des Eisenbahnbetriebes und der Eisenbahnpolitik bezeichnet werden kann.

Dies System in seiner Eigenart an der Hand der Verträge näher zu betrachten, dürfte nicht nur für den Fachmann, sondern, in Anbetracht der stetig wachsenden Verkehrsbeziehungen zwischen Deutschland und Italien und der umfassenden Beteiligung deutschen Kapitals an den neuen Betriebsunternehmungen, auch für weitere Kreise von Interesse sein.

Die Grundzüge der Verträge finden sich zum Theil, wenn auch nur in allgemeinen Umrissen, bereits in den Vorschlägen der italienischen Eisenbahn-Enquête-Kommission, welche in ihrem Bericht sich einstimmig dahin geäussert hatte, „dass es vorzuziehen sei, den Betrieb der italienischen Eisenbahnen der Privatindustrie anzuvertrauen.“*) Dieser

*) Vergl. Archiv. 1882 S. 117.

Bericht, in welchem am Schluss die dringende Bitte an die Regierung und an das Parlament ausgesprochen war, „den italienischen Eisenbahnen nunmehr ohne Verzug jene endgiltige Organisation zu geben, welche das Land seit Langem wünsche und erwarte“, wurde am 31. März 1881 der Deputirtenkammer überreicht. Um dieselbe Zeit trat der Ministerwechsel ein, bei welchem Cairoli die Leitung des Kabinetts an Depretis, den Urheber der Vertragsentwürfe von 1877*) abtrat, während das Ressort der öffentlichen Arbeiten in den Händen von Baccarini verblieb, der anfänglich selbst der Enquêtékommision angehört und an deren Arbeiten sich lebhaft beteiligt hatte. Depretis verkündete laut seine Absicht, all die politischen Fragen, welche die parlamentarische Linke gespalten hatten, vermeiden und lediglich „eine Politik der Geschäfte und des materiellen Fortschritts“ ins Werk setzen zu wollen.**). Baccarini war daher, soweit es darauf ankam, die Ergebnisse der Enquêtéarbeiten zur Durchführung zu bringen und in Thatsachen umzusetzen, der entschiedensten Unterstützung seitens des Kabinettschefs gewiss. Er begann damit, dass er die Vereinbarungen mit der Südbahngesellschaft, bei welchen die Verhältnisse allmählich unhaltbar geworden waren, einer Revision unterzog. Durch Gesetz vom Mai 1865 war dieser Gesellschaft eine staatliche Beihülfe von 20 000 Lire für das Kilometer für so lange zugesichert worden, als der kilometrische jährliche Bruttoertrag 7000 Lire nicht überschritte, während, so bald letzteres der Fall, und zwar bis zu einem Ertrage von 15 000 Lire die Beihülfe sich um die Hälfte des Mehrbetrages ermässigen, und bei einer Ueberschreitung auch dieser letzteren Ziffer der ganze Ertrag über 15 000 Lire auf die Beihülfe in Abzug gebracht werden sollte.***) Diese Bestimmungen, welche zur Folge hatten, dass die Gesellschaft von einer Steigerung des Ertrages über 15 000 Lire selbst geradezu benachtheiligt und daher förmlich genöthigt war, gegen die Entwicklung ihres eigenen Verkehrs anzukämpfen,†) wurden durch ein nunmehr von Baccarini vorgelegtes, am 23. Juli 1881 vollzogenes Gesetz dahin geändert, dass die Gesellschaft jetzt die gesammte kilometrische Beihülfe auf alle Fälle beziehen und nur von dem, die Summe von 15 000 Lire übersteigenden Betrage 40 pCt. an den Staat abgeben sollte. Die Ausarbeitung und Vorlage des eigentlichen, in dem Schlussantrage des Enquêtéberichts erbetenen, organisatorischen Gesetzes über das Eisenbahn-

*) Archiv ebenda S. 105.

***) Cucheval-Clarigny, Les chemins de fer italiens. Revue des deux mondes vom 15. Juli 1884 (Bd. 64) S. 405.

***) Archiv a. a. O. S. 100.

†) Fontanelli, La question des chemins de fer en Italie, Revue internationale, Florence Bd II. S. 332.

wesen nahm längere Zeit in Anspruch, da die Regierung zuvor eine Einigung unter den drei grossen Eisenbahngesellschaften bezüglich der Tarife zu Stande bringen wollte, eine Arbeit, die um so schwieriger und langwieriger war, als der Minister es für nöthig hielt, mit den Tarifen zugleich die auf die Transportbedingungen bezüglichen Reglements zur Erörterung zu bringen, auf diese Weise aber die gesammte Eisenbahngesetzgebung zu revidiren und namentlich mit den Bestimmungen des inzwischen in Kraft getretenen neuen Handelsgesetzbuchs in Einklang zu bringen war.**) Ausserdem wollte der Minister die Ergebnisse der internationalen Eisenbahnkonferenz, die für den Oktober 1881 nach Bern einberufen war, abwarten, und da ferner im folgenden Jahre die Neuwahlen die Regierung mehr als alles Andere in Anspruch nahmen, kam es, dass Baccarini das lang erwartete und vorbereitete Gesetz erst am 18. Januar 1883 der Kammer vorlegte. Dasselbe enthielt keinen Betriebsvertrag, sondern war, wie der Minister selbst sagte, lediglich „una legge di massima“, ein Prinzipiengesetz, d. h. es beschränkte sich — abgesehen von den zunächst darin getroffenen Bestimmungen wegen Ankaufs der Südbahn — darauf, in einer Reihe von Artikeln nebst beigefügtem Tarif- und Bedingnisheft „le massime“, die Grundsätze und Bedingungen festzustellen, auf deren Basis die Regierung Betriebsüberlassungsverträge mit geeigneten Unternehmern abzuschliessen ermächtigt sein sollte. Sobald diese Bedingungen die Zustimmung des Parlaments gefunden, wollte die Regierung mit den Kapitalisten, welche bereits Angebote gemacht hatten, in Unterhandlung treten und die demnächst mit denselben abzuschliessenden Verträge den Kammern zur endgültigen Genehmigung unterbreiten.

Der Minister hatte bei dieser Vorlage im Grossen und Ganzen lediglich die von der Enquêtekommission für die Betriebsverpachtung gemachten Vorschläge**) in Gesetzesform gebracht und nur wenige nicht erhebliche Aenderungen an denselben vorgenommen. So theilte der Entwurf die Dauer des Vertrages, welche in dem Enquêtebericht auf 60 Jahren normirt war, in drei Abschnitte von je 20 Jahren, er gab den Gesellschaften die Befugniss, bis zu einem Fünftel der Gesamtzahl Ausländer, die jedoch einen festen Wohnsitz in Italien haben mussten, in den Verwaltungsrath aufzunehmen, beanspruchte aber zugleich für die Regierung das Recht, ein Viertel der Verwaltungsrathmitglieder selbst zu ernennen und legte andererseits den Gesellschaften die Verpflichtung auf, unverzüglich jeden Beamten aus seiner Stellung zu entfernen, sobald die Regierung dies im Interesse des Dienstes oder der öffentlichen Ordnung verlangen würde.

*) Cucheval-Clarigny a. a. O.

**) Archiv 1882 S. 128 ff.

Bestimmungen über die neu zu erbauenden Linien und deren demnächstigen Betrieb waren in der Vorlage nicht enthalten.

Die parlamentarische Berathung über diesen Gesetzentwurf verzögerte sich in ungewöhnlicher Weise, obgleich eine Entscheidung um so dringlicher erschien, als die Frist, welche der Regierung von der Südbahn hinsichtlich der Perfektion des vorläufig vereinbarten Kaufvertrages bewilligt war, mit dem 30. Juni 1883 ablief. Während in den Blättern der Opposition eine heftige Polemik gegen den ganzen Entwurf und namentlich auch gegen die Kapitalisten entbrannte, von welchen man annahm, dass sie an die Spitze der zu bildenden Aktiengesellschaften treten würden, that der Minister nichts, um die von ihm eingebrachte Vorlage zu vertheidigen, und zeigte keinerlei Eifer, das Gesetz durchberathen zu lassen.

Eine Zeitung veröffentlichte sogar*) einen von Baccarini an Mailänder Ingenieure gerichteten Brief, worin der Minister erklärte, er habe das Gesetz höchst ungern vorgelegt und dabei „seine persönlichen Ansichten der ministeriellen Disziplin geopfert.“

Da jedoch die Ueberlassung des Eisenbahnwesens an den Privatbetrieb nicht nur einen Hauptpunkt des Programms bildete, mit welchem Depretis und die parlamentarische Linke im Jahre 1876 an die Leitung der Geschäfte gekommen waren, sondern auch ausdrücklich in das Programm des im Jahre 1881 neu gebildeten Kabinetts übernommen war, sah Depretis sich derart engagirt, dass eine Ministerkrise unabwendbar war, und solche denn auch im Mai 1883 eintrat, indem Baccarini, und zugleich mit ihm die Minister des Handels und der Justiz, die mit dem Kabinettschef gleichfalls in Meinungsdivergenzen gerathen waren, ihr Amt niederlegten.

Das Ministerium der öffentlichen Arbeiten übernahm Genala, der Berichterstatter der Enquêtekommission, dessen blosser Name ein Programm bedeutete. Seitdem derselbe am öffentlichen Leben Theil genommen, zuerst in den Sitzungen der Gesellschaft „Adam Smith“ in Florenz und dann als Abgeordneter, hatte er sich stets als eifrigster Anhänger des Privatbahnsystems gezeigt und deshalb seiner Zeit gegen den Ankauf sowohl der oberitalienischen wie der römischen Bahn und ebenso auch gegen das Gesetz von 1879 gestimmt, wodurch dem Staate der Bau von mehr als 6000 km neuer Linien übertragen wurde.***) Da hiernach Genala nicht, wie seine Vorgänger, der grundsätzlichen Meinung war, dass der Ankauf aller Bahnen der Ueberlassung des Betriebes an die Privatgesellschaften vorhergehen müsse, liess derselbe sich dadurch, dass die seitens der Regierung auf ein weiteres Jahr nachgesuchte Konventionsverlängerung von den Aktionären der Südbahn in deren Generalversammlung abgelehnt, und

*) „Par une indiscretion peut-être souhaitée“ Cuheval-Charigny a. a. O. S. 407.

**) Fontanelli, „Revue internationale“ S. 334.

damit der provisorische Ankaufsvertrag beseitigt wurde, nicht veranlassen, den Gesetzentwurf zurückzuziehen; er hielt ihn vielmehr, wengleich er seine Verbesserungsbedürftigkeit anerkannte, aufrecht und veranlasste, dass derselbe in den betreffenden Abtheilungen der Kammer alsbald auf Tagesordnung gesetzt und dort einer eingehenden Erörterung u erzogen wurde. Inzwischen wurden die Angriffe gegen die Vorlage und namentlich wiederum gegen die kapitalistische Ausbeutung des Eisenbahnbetriebes, welcher man bei der vorgeschlagenen Neuregelung entgegenzugehen vermeinte, und von der man die grössten Nachteile und Schäden für das öffentliche Wohl befürchten zu müssen glaubte, in der Presse von Neuem auf's heftigste aufgenommen und gewannen an Bedeutung durch die ablehnende Haltung, welche nunmehr auch die Pentarchen, d. h. die 5 Exminister Cairoli, Crispi, Nicotera, Zanardelli und Baccarini*) dem Projekte gegenüber einnahmen. Indess liess Genala durch diese Opposition sich von dem eingeschlagenen Wege nicht abbringen, zumal die ganze Sachlage eine möglichst baldige Lösung der Eisenbahnfrage unumgänglich erforderte. Seit dem Schluss der Enquête war eine Reihe von Ankaufsverträgen über kleinere Linien abgeschlossen worden, welche die Regierung mit den bisherigen Staatsbahn vereinigen wollte, und für deren endgültige Organisation noch nichts gethan war, 1200 km neuerbauter Strecken konnten nur kraft provisorischer Vereinbarungen betrieben werden, eine Anzahl anderer Linien war im Bau, und trotzdem fanden die Städte und Provinzen, dass mit den durch die früheren Gesetze vorgesehenen Neubauten nicht rasch genug vorgegangen werde. Dabei hatte die Regierung nicht einmal die nöthigen Mittel, um die dringlichsten Reparaturen auf den alten Bahnen ausführen zu können. Auf einigen Linien waren die Schienen in einer die Sicherheit der Reisenden gefährdenden Weise abgenutzt; auf anderen drohten die baufälligen Gebäude einzustürzen; das rollende Material befand sich im traurigsten Zustande. Die von den Technikern für die Verbesserungsarbeiten aufgestellten Anschläge beliefen sich auf mehr als 100 Millionen, und jeder Tag der Verzögerung erhöhte die Ziffer und die Dringlichkeit der erforderlichen Ausgaben. Der Finanzminister erklärte, für die öffentlichen Arbeiten nichts übrig zu haben und lehnte ebenso entschieden die Aufnahme einer Anleihe ab. In Uebereinstimmung mit dem Kabinettschef erblickte er in dem Verkauf des Eisenbahnmaterials das einzige Mittel, um sich die Millionen zu verschaffen, deren die Regierung dringend bedurfte, während er andererseits das Staats-

*) Die Häupter des oppositionellen Theils der bis dahin von Depretis geführten Linken, welche bald nach der letzten ministeriellen Krisis bei einem politischen Banket in Neapel dem Kabinettschef unter dem Vorwurf, dass derselbe seinen früheren politischen Grundsätzen untreu geworden sei, den Krieg erklärt hatten.

budget von den Betriebsausgaben entlasten wollte. Das gesammte Ministerium war darin einig, dass die Regelung der Eisenbahnfrage nicht länger verschoben werden konnte.*)

Auf Grund der Vorberathungen in dem Kammerausschuss, an denen Genala selbst sich eifrig betheiligte hatte, fand der Minister sich veranlasst, den von seinem Vorgänger eingebrachten Gesetzentwurf umzuarbeiten und, nachdem er im Winter 1883/4 noch zahlreiche Besprechungen mit den Direktoren Borgnini von der Südbahn, Bertina von der früheren römischen Eisenbahn und Massa von der Alta Italia sowie mit den Vertretern der als Konzessionäre in Aussicht genommenen Finanzkonsortien gehabt hatte, beschloss er, im Gegensatz zu Baccarini, der lediglich ein „Prinzipiengesetz“ vorgelegt, die Vertragsabschlüsse selbst aber späterer Ausführung vorbehalten hatte, zunächst die Konventionen, nebst Bedingnißheften, Reglements und Tarifbestimmungen mit den Konzessionären zu vereinbaren und solann diese zugleich mit einem Gesetzentwurfe, der die Genehmigung dieser Vereinbarungen enthalten und die Verwendung der aus denselben dem Staate zufließenden Summen regeln sollte, dem Parlamente vorzulegen. Am 23. April 1884 wurden die beiden Konventionen nebst Anlagen vollzogen und am 5. Mai desselben Jahres mit der dazu gehörigen Gesetzesvorlage bei der Kammer eingebracht, welche sie alsbald einer neu gewählten Kommission von 18 Mitgliedern zur Vorberathung überwies. Diese Kommission, deren Vorsitzender der Abgeordnete La Porta war, und zu welcher u. A. die früheren Minister Baccarini und Zanardelli gehörten, überreichte ihren auf Annahme der Verträge lautenden Bericht am 1. November 1884. Die Schlussabstimmung über die ganze Vorlage erfolgte in der Deputirtenkammer am 6. März, im Senat am 26. April 1885, und am darauf folgenden Tage wurde das Gesetz selbst vom Könige vollzogen.

Um zunächst kurz die Grundzüge der Verträge zu skizziren, so ist Voraussetzung und Grundlage derselben die Eintheilung der festländischen Bahnen in zwei Gruppen, das mittelländische und das adriatische Netz, von denen letzteres der Südbahngesellschaft zum Betriebe übergeben wird.**) Der Betrieb des Mittelmeernetzes geht an eine neue Aktiengesell-

*) Cucheval-Clarigny a. a. O. S. 410.

**) Dieselbe führt in ihrer Eigenschaft als Betriebsunternehmerin für dies Netz nunmehr die Firma: „Società Italiana per le strade ferrate Meridionali esercente la rete Adriatica“ und hat ihre General-Direktion — an deren Spitze der bisherige General-Direktor Borgnini verblieben ist — nach wie vor in Florenz, während eine Gesellschaftvertretung in Rom und Betriebs-Direktionen in Ancona und Bologna eingerichtet sind. Der Betriebs-Direktion in Bologna ist eine Betriebskommission — unter einem Verkehrs-Inspektor — in Mailand unterstellt, welche die Adriatica auf der gemeinsamen Linie Mailand-Chiasso und auf den Gemeinschaftsbahnhöfen zu Monza, Mailand, Roveredo und Pavia zu vertreten hat.

schaft, zu deren Bildung ein, aus dem Fürsten Marc' Antonio Borghese, dem Senator Graf Bellinzaghi, der Banca generale, der Banca di Torino, der Turiner Diskonto- und Seidenbank, der Banca Napoletana sowie der Banca Subalpina e di Milano bestehendes Konsortium — mit welchem die Konvention bezüglich dieses Netzes abgeschlossen ist — sich verpflichtet hat.*) Die Eisenbahnen der Insel Sizilien bilden, unter Ausscheidung der, in reinem Privatbesitz und -Betrieb verbleibenden Linie Palermo-Marsala-Trapani, eine Gruppe für sich und sind Gegenstand eines besonderen dritten Vertrages.**)

Von dem zuvorigen Erwerb der Südbahn durch den Staat wird abgesehen; die Südbahngesellschaft setzt vielmehr ihre juristische Existenz als Eigenthümerin der von ihr erbauten Linien fort und bezieht auch fernerhin den seiner Zeit für den Bau dieser Linien ihr gewährten kilometrischen Zuschuss, während in Bezug auf den Betrieb diese selben Strecken dem adriatischen Netze einverleibt und unter denselben Bedingungen wie der übrige Theil dieses Netzes verwaltet, die bezüglichlichen Bestimmungen der Gesetze von 1862, 1865 und 1881***) somit aufgehoben werden. Das dem Staate durch Gesetz von 1862 vorbehaltene Ankaufsrecht bleibt, wenn auch unter einigen Abänderungen bezüglich der Berechnung des Kaufpreises, bestehen, und kann während der ganzen Dauer des Vertrages geltend gemacht werden.

Die Betriebsüberlassung erfolgt auf 60 Jahre, mit der Maassgabe jedoch, dass nach Ablauf von je 20 Jahren jeder der beiden Theile zur Kündigung berechtigt ist. Das vorhandene Betriebsmaterial nebst Vorräthen ist von den Gesellschaften eigenthümlich zu übernehmen, und dafür von der Mittelmeer-Gesellschaft ein Kapital von 135 Millionen Lire, von der Südbahn ein solches von 115 Millionen, von der Sizilianischen Ge-

*) Durch das mittelst königlichen Dekrets vom 16. Juni 1885 genehmigte Statut vom 8. dess. Monats ist die Konstituierung dieser Gesellschaft unter der Firma „Società Italiana per le strade ferrate del Mediterraneo“ erfolgt. Dieselbe hat ihren Sitz in Mailand, Betriebs-Direktionen in Neapel und Turin, ein Verkehrsamt (ufficio di movimento e traffico) in Genua, eine Abtheilung für Neubauten in Rom und ebendasselbst, zur Vermittelung ihrer Beziehungen mit der Regierung, eine ständige Vertretung. An der Spitze der Gesellschaft steht ein aus 23 Mitgliedern (italienischer Nationalität) bestehender Verwaltungsrath, während ausführende Behörde der General-Direktor ist, der die Gesellschaft in allen gesetzlichen Beziehungen vertritt und die Gesellschafts-firma führt. Zum General-Direktor ist mit Genehmigung der Regierung Massa, der frühere Betriebs-Direktor der Alta Italia, zum Betriebs-Direktor in Neapel Kossuth, der Sohn des ehemaligen ungarischen Diktators ernannt.

***) Das sizilische Netz wird von einer, unter der Firma „Società italiana per le strade ferrate della Sicilia“ gebildeten Aktiengesellschaft betrieben, welche ihren Sitz in Rom, die General-Direktion dagegen in Palermo und eine Betriebs-Direktion in Florenz hat.

***) s. oben und Archiv 1882 S. 100.

sellschaft ein Kapital von mindestens 15 Millionen Lire — zusammen 265 Millionen Lire durch Aktiengabe aufzubringen und an den Staat abzuführen, welcher seinerseits wiederum als Entgelt für die Vorhaltung des rollenden und Betriebsmaterials der Mittelmeer-Gesellschaft eine jährliche Entschädigung von 7 820 000 Lire, der Adriatischen eine solche von 6 600 000 Lire, der Sizilianischen Gesellschaft 868 652 Lire jährlich, also Summen zahlt, die abzüglich der im Königreich Italien bestehenden Einkommensteuer auf das bewegliche Vermögen eine Verzinsung von 5 pCt. des für das Material hinzugebenden Aktienkapitals darstellen. Von dem ihm zufließenden Gelde hat der Staat innerhalb der ersten 4 Jahre nach Inkrafttreten der Verträge bei der Mittelmeerbahn einen Betrag von rund 84 000 000 Lire, bei der Adriatica rund 49 500 000 und bei der sizilianischen Bahn 10 500 000, im Ganzen 144 Millionen Lire zu bestimmten, in den Vertragsanlagen einzeln aufgeführten Erweiterungs- und Verbesserungsarbeiten zu verwenden, die von den Gesellschaften für Staatsrechnung auszuführen sind, während der Rest theils zur Anschaffung neuen rollenden Materials für die drei Netze, theils zum Ausbau der durch die Gesetze von 1879, 1881 und 1882 vorgesehenen Ergänzungsbahnen zu verausgaben ist.

Die Gesellschaften haben alle gewöhnlichen und aussergewöhnlichen Betriebsausgaben zu tragen, mit Ausnahme derjenigen Spesen, zu deren Bestreitung die für jedes der 3 Netze zu bildenden Reservefonds und die Kasse zur Vermehrung des Vermögensstocks (la cassa per gli aumenti patrimoniali) bestimmt sind, und erhalten als Gegenleistung hierfür einen nach Prozenten berechneten Antheil am Rohertrage, während der Rest dieses Ertrages zum Theil den Reservefonds überwiesen wird, zum Theil dem Staate zufällt.

Sobald die Aktionäre $7\frac{1}{2}$ pCt. des eingezahlten Kapitals als Dividende erhalten haben, sind die weiteren Ueberschüsse mit dem Staate zu theilen.

Auf Verlangen der Regierung haben die drei Gesellschaften bis zu 102 Millionen Lire jährlich für den Ban neuer Linien auszugeben und die Mittel dazu durch Ausgabe garantirter 3prozentiger Obligationen aufzubringen. Diese neuen Linien werden unter den gleichen Bedingungen wie die alten betrieben, sobald sie einen bestimmten kilometrischen Rohertrag aufweisen; bis dahin erhält jede der beiden festländischen Gesellschaften die Hälfte, die sizilianische Bahn 65 pCt. des Rohertrages und 3000 Lire für das Kilometer als Ersatz für die Betriebskosten.

Die Regierung hat die Oberaufsicht über den gesammten Betrieb und ist befugt, denselben unter Umständen, namentlich zu Kriegszeiten auch selbst zu übernehmen; sie hat ein eingreifendes Mitwirkungsrecht in Bezug auf die Feststellung der Tarife und Fahrpläne.

Bei Auflösung des Vertrages hat der Staat das Material zu dem von der Gesellschaft gezahlten Ankaufspreise, jedoch unter Berücksichtigung gewisser Werthminderungen zurück zu erwerben und ebenso die Reservefonds wie die Kasse zur Vermehrung des Vermögensstocks mit Aktiven und Passiven zu übernehmen.

Hiernach regeln die Bestimmungen der Verträge und der dazu gehörigen Bedingnishefte, kurz zusammengefasst, folgende Hauptpunkte:

1. Die Gruppierung und Abgrenzung der Bahnnetze,
2. die Vertheilung der Lasten und Einnahmen,
3. die Bildung der Reservefonds und der Kasse für die Vermehrungen des Vermögensstocks,
4. den Verkauf des beweglichen Materials und die Verwendung der hierfür dem Staate zufließenden Gelder,
5. den Bau und Betrieb der neuen Linien,
6. das der Regierung den Gesellschaften gegenüber zustehende Aufsichts- und Mitwirkungsrecht.

Diese Punkte sollen in den nachstehenden Abschnitten näher erörtert werden; eine Uebersetzung des vollständigen Textes des Gesetzes vom 27. April 1885, des Vertrages über die Mittelmehrbahn*) sowie eine Uebersichtskarte der italienischen Eisenbahnen wird im nächsten Hefte dieser Zeitschrift veröffentlicht werden.

1.

Die Bahnen des italienischen Festlandes sind in 2 Längennetze, das Mittelländische und das Adriatische eingetheilt. Beide Bahnen berühren die Stationen Mailand, Pavia, Piacenza, Parma, Lucca, Pisa, Livorno, Florenz, Rom, Caserta Neapel, Taranto, Brindisi. Die Alpenübergänge von Nizza und dem Mont Cenis fallen dem Mittelländischen, Pontebba, Brenner und Semmering dem Adriatischen Netze zu. Von den Gotthard-Zufuhrstrassen ist die Strecke Novara-Pino der Mittelmeerbahn, Byrgamo-Como der Adriatica zugetheilt, auf der Linie Mailand-Como-Chiasso wird der Betrieb von beiden Gesellschaften zu gleichen Rechten, jedoch unter Leitung der Mittelmeerbahn geführt; Einnahmen und Ausgaben werden unter beide vertheilt, und beide haben das Recht, ihre eigenen Züge auf der Strecke laufen zu lassen.

Die zum Mittelmeernetz gehörigen Bahnen haben eine Länge von 4196 km, welche sich durch die bereits festgestellten neuen Linien auf

*) Die beiden anderen Verträge (über das adriatische und das sizilische Netz) sind mit diesem Verträge bis auf wenige Punkte, deren in der nachstehenden Erörterung Erwähnung geschehen wird, in allen Hauptbestimmungen gleichlautend.

6074 km erhöhen wird, während beim adriatischen Netz 3982 km sich im Betriebe befinden, und 1881 km bereits festgestellte neue Linien noch zu erbauen sind.

Zum sizilischen Netz gehören 598 km im Betriebe befindliche und 498 km noch zu erbauende Strecken.

Diese Gruppierung der Bahnen, namentlich die Eintheilung der festländischen Strecken in 2 Längennetze ist zuerst von Depretis in dessen Gesetzentwürfe vom Jahre 1877 vorgeschlagen und dort mit einer Reihe von Gründen unterstützt,*) denen die Enquêtekommission und demnächst auch Baccarini in der Vorlage vom Januar 1883 sich lediglich angeschlossen hat. Auch Genala greift im Wesentlichen auf dieselben Argumente zurück und weist, zur weiteren Begründung dieser Eintheilung, seinerseits nur noch ganz besonders auf die Bewegung des italienischen Handels und die eigenthümliche Entwicklung hin, welche derselbe, unter Anpassung an die geographischen, politischen und sozialen Verhältnisse der einzelnen Landestheile, gerade in der Richtung von Nord nach Süd und umgekehrt genommen hat. Die Bevölkerung der südlichen Provinzen ist eine überwiegend ackerbauende; die in Folge der Fruchtbarkeit des Bodens und der Milde des Klimas übergrosse, für den heimatlichen Bedarf nur zum kleinsten Theil erforderliche Menge von Bodenerzeugnissen sucht und findet ihr Hauptabsatzgebiet in den Thälern des Po und über diese hinaus auf den Märkten des Auslandes, während hinwiederum letzteres sowie Nord-Italien den Süden mit Manufakturwaaren zu versorgen hat, dessen Bedürfniss in dieser Hinsicht durch die heimische Gewerthätigkeit nicht annähernd gedeckt wird.**)

„Die Wichtigkeit dieser beiden, von Nord nach Süd und von Süd nach Nord gehenden beständigen Strömungen im italienischen Eisenbahnverkehr konnte niemandem entgehen, der an die Neuordnung des italienischen Eisenbahnwesens heranging und dieser Umstand vor allem musste auf die Eintheilung in 2, das Adriatische und das Mittelländische Meer entlang gehende Längennetze hinweisen, die es den Gütern erlauben, die ganze Länge der Halbinsel von Süd nach Nord und von Nord nach Süd, ohne Unterbrechung oder Verzögerung durch den Uebergang in das Gebiet einer anderen Verwaltung, zu durchlaufen.“***)

*) Archiv 1882 S. 131.

***) Fontanelli, Rev. intern. S. 336.

***) Vergl. die im Sommer 1884 in Rom herausgegebene, von den Kammerrednern vielfach in Bezug genommene, offiziöse Schrift „L'ordinamento delle ferrovie italiane“. Studi e notizie. S. 91.

2.

In Bezug auf die Vertheilung der Lasten und Ausgaben heisst es im Art. 14 des Vertrages für das mittelländische Netz und im Art. 17 desjenigen für die Adriatica:

„Alle gewöhnlichen und aussergewöhnlichen Ausgaben fallen der Betriebsgesellschaft zur Last, mit Ausnahme derjenigen, welche durch die staatliche Aufsicht erwachsen, sowie der Ausgaben, die aus den Reservefonds und der Kasse für die Vermehrungen des Vermögensstocks gedeckt werden,“

und der folgende Artikel fügt hinzu:

„Das gesammte rollende und Betriebsmaterial ist von der Gesellschaft in vollkommen betriebsfähigem Zustande zu erhalten. Derselben fallen sämmtliche Verluste, Beschädigungen und die durch Zufall oder höhere Gewalt entstandenen Schäden sowie überhaupt alle diejenigen Nachteile zur Last, die nach den gesetzlichen Bestimmungen vom Eigenthümer zu tragen sind, unbeschadet der Ersatzansprüche, welche der Gesellschaft als Eigenthümerin des vorbezeichneten Materials nach den gesetzlichen Bestimmungen für die durch Kriegsführung erwachsenen Schäden und Verluste zustehen sollten. — Die Gesellschaft ist zum Verkaufe von betriebsfähigem Material nur dann befugt, wenn sie dasselbe durch anderes, brauchbares ersetzt und die Genehmigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten zur Veräusserung erhalten hat.“

Artikel 17 des Bedingnishefts, der für beide Gesellschaften gleich lautet, bestimmt, dass der Konzessionär verpflichtet ist,

„den Betrieb in bestmöglicher Weise zu führen, indem er für alle Einzelheiten desselben Sorge zu tragen und diejenigen neuen Einrichtungen und Verbesserungen einzuführen hat, welche durch die besonderen Verhältnisse des Landes erfordert werden oder nach den auf in- und ausländischen Eisenbahnen gemachten Erfahrungen rathsam erscheinen,“

und Artikel 18 fügt hinzu:

„Dem Konzessionär obliegt die Verpflichtung, das rollende und Betriebsmaterial stets in gutem Zustande und die Inventarien mittelst besonderer Register jederzeit übersichtlich und auf dem Laufenden zu erhalten. Im ersten Semester eines jeden Jahres hat der Konzessionär dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten durch Vermittelung der staatlichen Eisenbahn-Aufsichtsbehörde eine Nachweisung des rollenden Materials neuer Konstruktion und neuer Beschaffung sowie desjenigen, welches im Vorjahre ausrangirt worden, zu überreichen.“

Eine weitere, im Artikel 19 getroffene Bestimmung über das rollende Material lautet dahin, dass das rollende Material stets nach Anzahl und Beschaffenheit den Bedürfnissen des Verkehrs entsprechen muss.

Was die nach Art. 14 resp. 17 nicht von den Gesellschaften, sondern aus den Spezialfonds zu bestreitenden Ausgaben anbetrifft, so sind dies

1. die Ausgaben zur Ausbesserung oder Verhütung von unverschuldeten Schäden, die an den Linien und deren Zubehör — wie Kunstbauten, Gebäuden — durch Brand, Erdbeben, Ueberschwemmung oder sonstige höhere Gewalt über die Grenzen der gewöhnlichen Unterhaltung in einem Umfange entstehen, dass dadurch der Betrieb der Bahn oder der gänzliche oder theilweise Gebrauch der Bauwerke unterbrochen wird, (Art. 56 des Bedingnishefts),
2. die Kosten für Erneuerung des metallischen Theils der mit Stahlschienen versehenen Geleise (Art. 57),
3. die Kosten für den Ersatz der durch Abnutzung unbrauchbar gewordenen und deshalb ausser Dienst zu stellenden Lokomotiven, Personen- und Güterwagen (Art. 58),
für welche je ein besonderer Reservefonds eingerichtet ist, und
4. die Kosten für die Erweiterung der Bahn und der dazu gehörigen Anlagen sowie für die Vermehrung und Verbesserung des rollenden und Betriebsmaterials (Art. 59),
welche aus der Kasse für die Vermehrungen des Vermögensstocks zu bestreiten sind.

Es haben hiernach die Gesellschaften die gesammten gewöhnlichen sowie die meisten aussergewöhnlichen Betriebsausgaben zu tragen, und die Reservefonds nur für einen Theil der letzteren insoweit einzutreten, als solche über die gewöhnliche Unterhaltung hinausgehen, und dazu bestimmt sind, Schäden abzuhefen, welche Ursache von Unterbrechung der Linien sind oder werden könnten.

Bezüglich der Vertheilung der Einnahmen bestimmt der Art. 22 des mit der Mittelländischen und Art. 25 des mit der Adriatischen Gesellschaft abgeschlossenen Vertrages das Folgende:

„Die jährlichen direkten und indirekten Roheinnahmen des aus den, am 1. Januar 1884 im Betriebe befindlich gewesenen Eisenbahnen bestehenden Hauptnetzes werden bis zu der das anfängliche Einkommen (prodotto iniziale) bildenden Summe vertheilt nach dem Massstabe von

10 pCt. für die Reservefonds und als Entgelt für die Benutzung des rollenden und Betriebsmaterials,

62 $\frac{1}{2}$ pCt. an die Betriebsgesellschaft als Entgelt für ihre Betriebsausgaben,

27 $\frac{1}{2}$ pCt. an den Staat.

Das anfängliche Einkommen des Hauptnetzes ist auf den Betrag von 112 Millionen Lire für das Mittelländische und 100 Millionen Lire für das Adriatische Netz vereinbart. Dasselbe wird durch das anfängliche Einkommen der neuen Bahnen, welche in Gemässheit der Artikel 74 und 75 des Bedingnisshefts nach und nach dem Hauptnetze einverleibt werden, vermehrt. Die über das anfängliche Einkommen hinausgehenden Vermehrungen des Einkommens bis zum Betrage von 50 Millionen Lire werden vertheilt nach dem Maassstabe von

16 pCt. an die Reservefonds und die Kasse für die Vermehrungen des Vermögensstocks,

56 pCt. an die Gesellschaft als Entschädigung für die zur Vermehrung der Einnahmen von ihr aufgewendeten Betriebskosten,

28 pCt. an den Staat.

Die weiteren Vermehrungen des Einkommens über die vorbezeichneten 50 Millionen werden vertheilt nach dem Maassstabe von

16 pCt. an die Reservefonds und die Kasse für die Vermehrungen des Vermögenstocks,

50 pCt. an die Gesellschaft,

6 pCt., welche zur Herabsetzung der Tarife in der von der Regierung zu beschliessenden Weise bestimmt sind,

28 pCt. an den Staat.*)

Weitere Bestimmungen in Bezug auf die Vertheilung der Einnahmen treffen Art. 27 des mit der Adriatica und Art. 24 des mit der Mittelmeer-Gesellschaft abgeschlossenen Vertrages dahin:

„Wenn der reine Nutzen der Gesellschaft, es möge derselbe aus dem Betriebe oder aus dem Baue herrühren, an Zinsen und Dividenden 7 $\frac{1}{2}$ pCt. des eingezahlten Aktienkapitals ohne Abzug der Einkommensteuer auf das bewegliche Vermögen übersteigen sollte, so fliesst die Hälfte des Ueberschusses dem Staate zu.

In dem vorbezeichneten Nutzen sind die Beträge nicht inbegriffen, welche nach den Bestimmungen des Gesellschaftsstatuts in die gewöhnlichen und aussergewöhnlichen Reservefonds eingestellt sein sollten.

*) Beim sizilischen Netz fallen von dem, auf 8 $\frac{1}{2}$ Millionen festgesetzten Anfangseinkommen 82 pCt. der Gesellschaft zu, der Staat erhält 3 pCt., und die verbleibenden 15 pCt. dienen — nach Vorwegnahme der als Entgelt für die Vorhaltung des beweglichen Materials zu zahlenden Summe von 868 650 Lire — zur Ausstattung der Reservefonds.

Wenn jedoch aus den genannten aussergewöhnlichen Reservefonds Beträge entnommen werden sollten, um dem vorbezeichneten reinen Nutzen hinzugefügt zu werden, so wird von denselben ein Antheil von 10 pCt. für den Staat erhoben und in die Kassen des Schatzes eingezahlt werden, wobei die oben festgesetzte Theilung des Ueberschusses über die $7\frac{1}{2}$ pCt. Nutzen von dem eingezahlten Aktienkapital zwischen dem Staat und der Gesellschaft festgehalten bleibt.

Dem Staate steht dagegen der erwähnte Antheil von 10 pCt. nicht zu, wenn der Nutzen nach Zahlung der Einkommensteuer 5 pCt. des Aktienkapitals nicht übersteigt.“

Alle Einnahmen werden zunächst vom Konzessionär eingezogen, und die dem Staate daran gebührenden Antheile demnächst in halbjährlichen Raten nach dem Maassstabe der in dem entsprechenden vorausgegangenen Halbjahr erzielten Einnahme abgeführt. (Art. 25 und 28).

Was unter „Einnahmen“ zu verstehen, bestimmen die Art. 66 und 67 des Bedingnishefts dahin, dass dazu „alle direkten und indirekten, aus dem Betriebe und Besitz der Linien herrührenden Erträge“ zu rechnen sind. Als direkte werden die eigentlichen Transporteinnahmen aus der Beförderung von Reisenden, Gepäck, Gütern und Vieh, wie überhaupt „alle aus der Anwendung der Tarife sich ergebenden Erträgnisse“, als indirekte die mit dem Betriebe und dem Besitze des Bahnkörpers nebst Zubehör verbundenen Nebeneinnahmen, wie Privat-Depeschengebühren, Pachtgelder für Nutzung der Böschungen und Dispositionsländereien, für Bahnhofs-Restaurationen, Kolportage oder sonstige Konzessionen und dergl. bezeichnet, während die für Rechnung Dritter eingezogenen Gelder nicht zu den Einnahmen gezählt werden, und ebensowenig der Miethswerth der dem Konzessionär für Büreauzwecke oder zu Dienstwohnungen des Betriebspersonals überwiesenen Räumlichkeiten dazu gerechnet wird. Von allen anderen vorerwähnten Einnahmen dagegen gebühren dem Staat, wie oben angegeben, $27\frac{1}{2}$ und 28 pCt., während den Gesellschaften als Gegenwerth für die Betriebskosten

$62\frac{1}{2}$ pCt. von dem anfänglichen Roheinkommen,

56 pCt. von den hierüber hinausgehenden nächsten 50 Millionen, und

50 pCt. von den weiteren Einnahmen

verbleiben.

Eine wichtige Rolle spielt hiernach bei der Vertheilung der Einnahmen die als „anfängliches Einkommen“ — *prodotto iniziale* — bezeichnete Summe, ein Faktor, mit dessen Einführung die Genala'schen Betriebsüberlassungsverträge dem in den Depretis'schen Entwürfen von 1877 aufgestellten, von der Enquêtekommission jedoch verworfenen

Prinzip des festen Kanon oder Pachtgeldes*) sich insofern nähern, als die betreffenden Bestimmungen von der Voraussetzung ausgehen, dass der als Anfangseinkommen vereinbarte Betrag auf jeden Fall von der Gesellschaft zu erzielen oder derselben in Rechnung zu setzen ist, so dass der an diesem Betrage der Regierung zustehende Antheil unter allen Umständen als feste Einnahme in das Staatsbudget eingestellt werden kann, und spätere Aenderungen sich immer nur als Erhöhungen (Mehreinnahmen) darstellen werden.

Die Veranschlagung des Anfangseinkommens auf 100 Millionen Lire für das Adriatische und 112 Millionen für das Mittelländische Netz beruht auf den statistischen Ermittlungen und Berechnungen, welche über die in der Zeit bis 1883 von den italienischen Eisenbahnen erzielten Roh-einnahmen angestellt sind. Diese Einnahmen sind in den Jahren 1860 bis 1870 von 39.6 auf 100 Millionen und in den Jahren 1871 bis 1883 auf 206 Millionen gestiegen; allerdings sind die Einnahmen auf das Kilometer in dem Zeitraum von 1860 — wo noch keine 2000 km — bis 1870 — wo über 6000 km Bahnen vorhanden waren, von rund 24 000 auf 16 500 Lire gefallen und von 1871 bis 1883, in welchem letzterem Jahre über 9000 km sich im Betriebe befanden, erst wieder von 17 000 auf 21 000 Lire angewachsen**), so dass hiernach für das mittelländische Netz von 4196 km eine Einnahme von nur 88 Millionen Lire sich ergeben würde. Es ist jedoch zu berücksichtigen, dass sich unter der Gesamtheit der italienischen Bahnen Linien mit sehr niedrigen Einnahmen befinden, nämlich 1300 km kalabrisch — sizilische mit nur 8877 Lire auf das Kilometer und 388 km sardinische mit 3840 Lire auf das Kilometer, und dass, wenn man unter Weglassung dieser unrentablen Strecken den Durchschnittsertrag lediglich derjenigen Linien der früheren oberitalienischen, römischen und Südbahnen berechnet, aus denen die neuen festländischen Netze gebildet sind, sich für das Jahr 1881 z. B., eine Kilometereinnahme von ungefähr 26 000 Lire und demnach für die 4196 km der Mittelmeerbahn und die 3982 km der Adriatica eine Gesamteinnahme ergibt, die das vertragsmässig vereinbarte Anfangseinkommen von 112 und 100, zusammen 212 Millionen gerade erreicht. Da nun die Vergleichung der durch die statistischen Erhebungen für die einzelnen Jahre ermittelten Zahlen eine durchschnittliche Steigerung des Rohertrages in Höhe von ungefähr 4 pCt. jährlich ergibt, so durfte die Regierung mit vollem Fug und Recht von vornherein auf eine Roheinnahme von mindestens 212 Millionen für die beiden Gesellschaften rechnen und ebenso unbedenklich ihren Antheil von 27¹/₂ pCt. mit dem ganzen Betrage von 58¹/₂ Millionen in den Etat einstellen.

*) Archiv 1882 S. 105.

**) L'ordinamento delle ferrovie italiane S. 100 ff.

Ueber die inzwischen, seit dem Inkrafttreten der neuen Betriebsorganisation thatsächlich erzielten Einnahmen waren für das adriatische Netz ausreichende Mittheilungen bisher nicht zu erlangen; bezüglich der Mittelmeertahn jedoch liegen die betreffenden Nachweisungen für die Zeit vom 1. Juli 1885 an vor und ergeben, dass die gehegten Erwartungen nicht getäuscht worden sind, denn die Einnahmen betragen nach den, allerdings nur vorläufigen Ermittlungen für 1885:

Juli	10 277 676	Lire,
August	11 098 083	"
September	11 724 742	"
Oktober	12 092 703	"
November	11 219 160	"
Dezember	11 200 162	"

werden also voraussichtlich bereits für das erste Jahr der Wirksamkeit der Verträge nicht unerheblich über das „prodotto iniziale“ hinausgehen.

Der Anfangsertrag ist übrigens keine, ein für alle Mal feste Ziffer; dieselbe erhöht sich vielmehr beim Hinzutritt neuer Linien nach folgenden Grundsätzen:

Wenn das jährliche Roheinkommen einer mindestens 20 km langen neuen Linie die Summe von 15 000 Lire für das Kilometer erreicht, wird die neue Linie dem Hauptnetz einverleibt, und dessen Anfangseinkommen um 15 000 Lire für jedes Kilometer der einverlebten Strecke vermehrt. Bei den nach dem Gesetz vom 29. Juli 1879 zu den Bahnen erster Kategorie zu rechnenden Linien*) erfolgt die Einverleibung in das Hauptnetz ohne Rücksicht auf ihren Rohertrag mit dem 1. Januar des Jahres, welches auf den Ablauf des zweiten Betriebsjahres folgt, und das Anfangseinkommen von 112 und 100 Millionen Lire wird um den Ertrag vermehrt, den die einverlebte Linie im zweiten Betriebsjahre erreicht haben wird. (Art. 75 des Bedingnishefts.)

Ob der den Gesellschaften als Ersatz für die Betriebskosten gewährte Antheil am Anfangsertrage mit 62½ pCt. als angemessen zu erachten, wird sich mit Sicherheit erst beurtheilen lassen, nachdem mit der neuen Betriebsverwaltung eine längere Erfahrung gemacht ist. Als zu niedrig gegriffen dürfte derselbe sich indess kaum herausstellen; denn, wenn auch nach den von der Regierung in Bezug genommenen statistischen Ermittlungen die Betriebsausgaben bei den italienischen Bahnen vielfach über den gedachten Prozentsatz hinausgegangen sind, so war dies doch eben so oft auch nicht der Fall;** so beliefen sich z. B. im Jahre 1882 für die oberitalienische Bahn bei einer Einnahme von 117 336 465 Lire die

*) Vergl. unten S. 165 ff.

**) L'ordinamento delle ferrovie S. 106.

Ausgaben auf 73 496 627 Lire, was den Satz von 62,50 pCt. ungefähr ausmacht. Hierzu kommt, dass in den Ausgabeziffern der früheren Jahre eine Reihe von Kosten namentlich für Erneuerungen enthalten sind, welche nach den Verträgen nicht von der Betriebsgesellschaft aus dem ihr zubilligten Antheil von 62½ pCt. der Roheinnahme, sondern aus den Reservefonds zu bestreiten sind,*) und dass ferner der Staat verpflichtet ist, innerhalb der ersten 4 Jahre nach Uebernahme des Betriebes durch die Gesellschaften eine grosse Anzahl nicht nur von Erweiterungen, sondern auch von Verbesserungen zum Gesamtbetrage von 144 Millionen Lire für beide Netze auf seine Kosten ausführen zu lassen, so dass in diesen 4 Jahren und der nächstfolgenden Zeit die Kosten der laufenden Unterhaltung voraussichtlich nicht die Höhe erreichen werden, auf welche sie unter normalen Verhältnissen zu veranschlagen wären.

Fraglich ist nur, welchen Einfluss der Zuwachs der in erheblichem Umfange in Aussicht genommenen neuen Linien auf den Verkehr und Ertrag der Hauptnetze haben wird; ob auch hier durchweg die Betriebskosten in einem angemessenen Verhältniss zu den Einnahmen stehen oder nicht vielmehr, zum Theil wenigstens, in nachtheiliger Weise auf die Gesamtergebnisse einwirken werden, entzieht sich, wie die Regierung selbst zugiebt, jeder einigermaassen sicheren Berechnung, und hierin liegt nach der Ansicht aller sachverständigen Beurtheiler die Hauptgefahr für das künftige Gedeihen der Gesellschaften, wenn auch anzunehmen ist, dass im Grossen und Ganzen unter den noch zu eröffnenden Strecken die einträglichen Linien den minder ertragreichen die Waage halten werden.

Was den Antheil anbetrifft, welcher den Gesellschaften an den das Anfangseinkommen übersteigenden Einnahmen — und zwar an den ersten 50 Millionen mit 56 und an den weiteren Mehreinnahmen mit 50 pCt. — zubilligt ist, so lässt sich über die Angemessenheit dieser Sätze noch schwerer ein Urtheil fällen, als über die des vorerörterten Antheils von 62½ pCt. am Anfangsertrage. Selbst die Regierung weiss zur Begründung der betreffenden Bestimmung nichts anderes zu thun, als darauf hinzuweisen, dass nach den Ziffern, welche die Verkehrsbewegung auf den italienischen Eisenbahnen für die Zeit von 1873 bis 1882 ergibt, die Ausgaben nicht immer in einem beständigen oder auch nur annähernd sich gleich bleibenden Verhältniss zum Rohertrage erscheinen, dass vielmehr die Vermehrung des letzteren meist mit einer im Verhältniss viel grösseren Steigerung der Ausgaben verbunden war, während in den Jahren

*) So verausgabten im Jahre 1882 die Alta Italia für Erneuerung des Bettungsmaterials 2 159 994 Lire, für Ersatz von eisernen durch Stahlschienen 879 487 Lire, für Vermehrung und Ersatz des rollenden Materials 495 916 Lire, die römischen Bahnen für durch höhere Gewalt verursachte Schäden 697 000 Lire, für Erneuerung der Schwellen 2 238 906 Lire.

von Mindereinnahmen nicht durchweg auch eine Verminderung der Ausgaben eintrat. So erreichte im Jahre 1873 der kilometrische Rohertrag etwa 20 213 Lire, während die Ausgaben sich auf etwa 11 750 Lire beliefen; das folgende Jahr zeigt eine nur um ein Weniges vermehrte Einnahme und zwar von 20 281 Lire, während die Ausgaben auf 12 600 Lire steigen. Es ergibt sich also eine Steigerung der Einnahmen um nur 0,54 pCt. gegen eine solche von 7 pCt. bei den Ausgaben. Ebenso zeigen sich für die folgenden Jahre im Verhältniss der Einnahme- zu den Ausgabeveränderungen beständige Schwankungen.

So ergibt sich

von 1873 zu 1874	bei einer Vermehrung	der Einnahm. um	0,54 pCt.	eine Vermehrung	der Ausg. um	7,00 pCt.
1874	1875	Verminderung	2,07	Verminderung	0,78	
1875	1876		0,03	Vermehrung	4,08	
1876	1877		2,12	Verminderung	3,07	
1877	1878		2,07		2,73	
1878	1879	Vermehrung	4,04		2,04	
1879	1880		5,08	Vermehrung	18,75	
1880	1881		3,72		6,03	
1881	1882	Verminderung	1,24		1,17	*)

Nach diesen Zahlen lässt sich annehmen, dass der Antheil von 56 und 50 pCt. an den über das Anfangseinkommen hinaus sich ergebenden Einnahmen, jedenfalls nicht grösser ist, als die Betriebskosten, welche erforderlich waren, um diese Mehreinnahmen zu erzielen.

3.

Bezüglich der Reservefonds und der Kasse für die Vermehrungen des Vermögensstocks bestimmen Artikel 19 des Vertrages für die Mittelmeerbahn und Artikel 22 desjenigen für das Adriatische Netz:

„Für die Erhaltung der Strecken und des Materials werden folgende Reservefonds gegründet:

1. Reservefonds zur Ersatzleistung für die durch höhere Gewalt verursachten Schäden,
2. Reservefonds für die Erneuerung des metallischen Theiles des Oberbaues,
3. Reservefonds für die Erneuerung des durch den Gebrauch dienstuntauglich gewordenen rollenden Materials.

Ausserdem wird die Kasse für die Vermehrungen des Vermögensstocks eingerichtet.“

Dotirt werden diese Reservefonds aus den, in Art. 22 und 25 vorgesehenen, im vorigen Abschnitt aufgeführten Rücklagen von 10 und 16 pCt. der Roheinnahmen. Die denselben obliegenden Ausgaben sind

*) L'ordinamento d. f. it. S. 107.

gleichfalls bereits oben einzeln aufgeführt und nur bezüglich des Grundgedankens der ganzen Einrichtung sei hier noch bemerkt, dass bei Schaffung des Fonds für den Ersatz der durch höhere Gewalt verursachten Schäden das Gesetz von dem Gesichtspunkte ausgeht, dass es sich hier um Verpflichtungen handelt, die in hervorragendem Maasse dem Eigenthümer obliegen, und dass daher der Staat, in dessen Eigenthum die Linien selbst verbleiben, und der nur den Betrieb auf denselben für einen bestimmten Zeitraum verpachtet, für den Ersatz dieser Schäden selbst zu sorgen hat, zumal er, wenn er diese Verpflichtung — etwa gegen eine entsprechende Erhöhung des Antheils an den Einnahmen — lediglich dem Pächter überliesse, nicht die Gewähr hatte, dass dieser zum Ersatz der betreffenden Schäden in der That Kosten in einem Umfange aufwenden würde, welcher erforderlich ist, damit keinerlei Verschlechterung des Staatseigenthums zurückbleibt. Daher die doppelte Bestimmung, welche den Gesellschaften die Verpflichtung auferlegt, die nöthigen Reparaturen auszuführen und zugleich zur Bestreitung der bezüglichen Ausgaben — die manchmal während mehrerer Betriebsjahre gar nicht oder in nur geringem Maasse erforderlich sind, um dafür zu anderen Zeiten desto dringlicher und umfangreicher zu werden — eine jährliche Rücklage, und zwar in Höhe von 200 Lire für das Kilometer anordnet. Dies ergibt für beide Netze zusammen eine Dotirung des betreffenden Reservefonds mit einem Jahresbetrage von 1 600 000 Lire, einer Summe, die als ausreichend zu erachten sein dürfte, wenn man bedenkt, dass z. B. im Jahre 1881 bei der *Alta Italia* für die durch höhere Gewalt verursachten Schäden 300 490 Lire auf 3563 km, also 85 Lire auf ein Kilometer und bei den römischen Bahnen in demselben Jahre 106 Lire — gegen 172 Lire im Jahre 1882 — auf ein Kilometer verausgabt sind.

Der Reservefonds für die Erneuerung der Geleise, in welchen 150 Lire für jedes Kilometer eingleisiger mit Stahlschienen ausgerüsteter Strecke und 250 Lire für das doppelgeleisige Kilometer jährlich zurückzulegen sind, und dem ausserdem ein halbes Prozent der über das Anfangseinkommen hinaus erzielten Roheinnahmen zufließt, ist nach den von der Regierung aufgestellten Berechnungen mit diesen Beträgen für ausreichend dotirt zu erachten, zumal bereits mehr als 50 pCt. der festländischen Strecken mit Stahlschienen versehen sind, und für diese Strecken, bei der durchschnittlich sehr langen Lebensdauer der Stahlschienen, auf eine Reihe von Jahren hinaus der Fonds so gut wie gar nicht in Anspruch genommen werden wird, während bei den anderen Strecken der Ersatz der eisernen durch Stahlschienen zum grossen Theil aus den oben erwähnten Geldern zu bestreiten ist, welche der Staat in den ersten 4 Jahren zu Verbesserungen aufzuwenden hat.

Die Bestimmung, dass bei einer Steigerung des Rothertrages $\frac{1}{2}$ pCt. der Mehreinnahmen dem Geleiserneuerungsfonds zufließen soll, beruht auf der Erwägung, dass die Abnutzung der Schienen eine desto schnellere, je grösser die von ihnen auszuhaltende Reibung, d. h. je grösser die Zahl und das Gewicht der die Strecke befahrenden Züge ist. Und da letzteres Moment in engem Zusammenhange mit dem Umfange des Verkehrs steht, erscheint es der Regierung angemessen, dass, wenn der Verkehr in einer die Geleisabnutzung steigernden oder beschleunigenden Weise zunimmt, diese Verkehrszunahme mit der Vermehrung des Rothertrages zugleich erhöhte Einlagen in den Reservefonds zur Folge hat.

Der Reservefonds für die Erneuerung des rollenden Materials, der die Kosten für den Ersatz der dienstuntauglich gewordenen Lokomotiven, Personen- und Güterwagen zu tragen hat, wird mit $1\frac{1}{4}$ pCt. des Anfangseinkommens und $\frac{1}{2}$ pCt. der über letzteres hinaus gehenden Einnahmen ausgestattet; demselben fliesst ausserdem ein Achtel der Miethen zu, welche die Gesellschaft für die Benutzung des im Art. 35 des Vertrages erwähnten rollenden Materials zu zahlen hat,*) sowie ferner der Erlös aus dem Verkaufe der ausser Gebrauch gesetzten rollenden Fahrzeuge.

Die Erneuerung auf Kosten des Reservefonds darf erst stattfinden, wenn seit dem Zeitpunkt der Beschaffung bei Lokomotiven und Personenwagen mindestens 40, bei Güterwagen mindestens 60 Jahre vergangen sind. Den Gesellschaften ist damit die Möglichkeit benommen, den fraglichen Erneuerungsfonds missbräulich in Anspruch zu nehmen und Fahrzeuge zu dem Zweck vorzeitig auszuringiren, um an den Unterhaltungskosten zu sparen, die selbstverständlich bei neuem Material ungleich geringer sind. Hiernach wird, wenn man das mittlere Alter des vorhandenen Materials auf 15 Jahre annehmen darf — von welcher Voraussetzung die Regierung bei ihren Berechnungen ausgeht — eine Erneuerung desselben zum grossen Theil erst nach mehr als 20 und 30 Jahren erforderlich, unter diesen Umständen aber der Materialiernerneuerungsfonds mit dem oben aufgeführten Antheil von $1\frac{1}{4}$ pCt. des Anfangseinkommens, der einer Summe von 2 650 000 Lire jährlich entspricht, und den anderen vorerwähnten Einnahmen, denen noch die in der Zwischenzeit auflaufenden Zinsen hinzuzurechnen sind, aller Voraussicht nach genügend ausgestattet sein.

*) „Zur Beschleunigung des Baues der neuen Eisenbahnen ist der Gesellschaft die Benutzung des rollenden Materials in der Ausdehnung, welche die Regierung für angemessen erachtet, und gegen Zahlung einer täglichen Miethe von 12 Lire für jede Lokomotive und 75 centesimi für jeden Wagen gestattet. Der Ertrag aus dieser Miethe wird in der Weise vertheilt, dass sieben Achtel der Kasse für die Vermehrungen des Vermögensstocks und ein Achtel dem Reservefonds zur Erneuerung des rollenden Materials zufließen.“

Die Kasse für die Vermehrungen des Vermögensstocks, la cassa per gli aumenti patrimonial, hat den Zweck, in ähnlicher Weise, wie durch die Reservefonds für die Erhaltung des den Gesellschaften zum Betriebe überlassenen Eigenthums Fürsorge getroffen wird, für die Vermehrung dieses Eigenthums, soweit die Betriebs- oder Verkehrsbedürfnisse solche erfordern, die Mittel zu sichern. Demgemäss sind aus dieser Kasse zu bestreiten: die Kosten für die Erweiterung des Bahndamms, für die Verdoppelung und Vermehrung der Geleise und Laderampen, die Anlage und Erweiterung von Stationen und Werkstätten, Anbringung von Signalen und Sicherheitsvorrichtungen auf den Strecken und Stationen, überhaupt für alle Neubauten einschliesslich der Gebäude, für den Bau neuer und die Vermehrung bestehender Telegraphenlinien, die aussergewöhnlichen Ausgaben für den Ersatz eiserner durch Stahlschienen, einschliesslich der bezüglichen Auswechselungen und für die erste Ausbesserung und Ergänzung des Bettungsmaterials, sowie endlich die Ausgaben für die Vermehrung des rollenden und Betriebsmaterials und diejenigen Verbesserungen desselben, die seinen Werth erhöhen und von der Regierung gebilligt sind. Dotirt wird die Kasse mit 15 pCt. der über das Anfangseinkommen hinausgehenden Einnahmen, dem Erlöse der sich aus dem Verkauf des ausrangirten Betriebsmaterials ergibt und einem Drittel der oben erwähnten Miethen. Da jedoch die durch die Steigerung des Verkehrs benöthigten Ausgaben meist höher sind, als diese Steigerung selbst und die damit verbundenen Mehreinnahmen, die erforderlichen Arbeiten und Anlagen sodann aber auch für einen längeren Zeitraum bestimmt sind*), also auch späteren Jahren zu Gute zu kommen, während andererseits die Betriebsverwaltung, wenn sie mit der Bewegung des Verkehrs gleichen Schritt halten will, nicht abwarten darf, bis durch Ansammlung der vorbezeichneten Rücklagen das für die Ausgaben erforderliche Kapital erreicht ist, soll nach der Bestimmung im Artikel 60 des Bedingnisheftes dies Kapital für die Kasse durch Ausgabe von Obligationen in Stücken zu 500 Lire, welche mit 3 pCt. verzinslich und in 90 Jahren rückzahlbar sind, beschafft, und der erwähnte Betrag von 15 pCt. der Mehreinnahme lediglich zur Bestreitung der Verzinsungs- und Tilgungskosten verwendet werden.

Die Regierung berechnet, dass, selbst wenn die durch Verkehrssteigerung erheischten Mehrausgaben zu den Mehreinnahmen sich durchschnittlich wie 3 zu 1 verhalten sollten, also beispielshalber bei einer Erhöhung der Einnahmen um 1 Million, für die Vermehrung des rollenden Materials, Erweiterung der Stationen, Vergrösserung des Personals und sonstige Auf-

*) Es handelt sich eben, wie es in den Motiven heisst, um „opere in conto capitale“, welche eine Vermehrung des Vermögens darstellen.

wendungen, welche erforderlich, um den Betriebsdienst auf der Höhe des gesteigerten Verkehrs zu erhalten, 3 Millionen zu verausgaben wären, die fraglichen 15 pCt. zur Verzinsung und Rückzahlung des benöthigten Kapitals ausreichen würden.

4.

Nach Artikel 10 und 13 des Vertrages verkauft der Staat an jede der Betriebsgesellschaften den auf deren Netz entfallenden Theil des rollenden und Betriebsmaterials sowie der Vorräthe, und zwar „sowohl der bei Inkrafttreten des Vertrages vorhandenen, wie der noch in der Herstellung oder Lieferung begriffenen.“ Die Vorräthe — zu welchen die metallischen Bestände für den Oberbau nicht zu rechnen*) — müssen einen Werth von mindestens 21 Millionen Lire darstellen, und für diese und das gesammte bewegliche Material ist eine Gesamtsumme von mindestens 135 Millionen Lire seitens der Mittelmeerbahn und von mindestens 115 Millionen Lire seitens der adriatische Netz zu zahlen. Sollte die Abschätzung einen geringeren Gesamtpreis ergeben, so verbleibt der Minderbetrag als Kaution in der Staatskasse, während, wenn sich bei der Schätzung ein höherer Gesamtbetrag herausstellt, die Gesellschaft dies Mehr auf den abgeschätzten Preis einzuzahlen hat.

Als bewegliches und Betriebs-Material werden im Artikel 11 des Bedingnishefts aufgezählt:

- a) Lokomotiven, Personen- und Güterwagen nebst Zubehör, wie montirte Räder, Achsen und dergl.,
- b) mechanische Vorrichtungen und Geräthschaften auf den Stationen, bewegliche Krahnne und Laderampen, bewegliche Waagen, Wagendecken und sonstige Geräte für den Zugdienst,
- c) Möbel und Geräthschaften der Stationen und Büreaus,
- d) Geräte und Werkzeuge für den Bahnbewachungs- und -Unterhaltungsdienst,
- e) Geräthschaften, mechanische Vorrichtungen und Utensilien für den Werkstätten- und Magazindienst, einschliesslich der Dampfmaschinen für die Werkstätten, die Wasserstationen und ähnliche Einrichtungen,
- f) die Uhren, die Telegraphenapparate nebst Zubehör,
- g) insgemein alles, was auf den laut vorliegendem Bedingnisheft in Betracht kommenden Bahnen zum Gebrauche dient,
- h) Vorräthe jeder Art für die verschiedenen Zweige des Betriebsdienstes.

*) Diese werden vielmehr den Reservefonds oder der Kasse für die Vermehrungen des Vermögensstocks überwiesen,

Als Vergütung dafür, dass die Gesellschaft das vorstehend aufgeführte Material, nachdem sie dasselbe eigenthümlich erworben hat, zum Betriebe vorhält und verwendet, wird für jedes Betriebsjahr und die ganze Dauer des Vertrages der Mittelmeerbahn die Summe von 7 820 000 Lire und der Adriatica eine solche von 6 660 000 Lire gezahlt, ein Betrag, der, falls die Abschätzung einen höheren Kaufpreis, als die oben angegebenen 135 und 115 Millionen ergibt, sich in entsprechendem Verhältniss erhöht. Entnommen werden diese Entschädigungsbeträge aus dem nach Artikel 22 des Vertrages (s. o.) aus den Roherträgen vorweg zurückzulegenden Theile von 10 pCt. des Aufgauseinkommens.

Beim Erlöschen des Vertrages ist das gesammte rollende und Betriebsmaterial von der Gesellschaft wieder zu verkaufen und vom Staate zurückzuerwerben, und zwar zu dem von ersterer seiner Zeit gezahlten Kaufpreise, auf welchen jedoch diejenigen Schäden und Verschlechterungen in Abzug zu bringen sind, welche das Material in Folge mangelhafter Instandhaltung erlitten haben sollte.

Aus diesen Bestimmungen ergibt sich, dass der Staat den Gesellschaften das bewegliche Material verkauft, jedoch verpflichtet bleibt, dasselbe beim Ablauf des Vertrages zurückzuerwerben, und dass er ferner auf den aus dem Verkaufe erzielten Erlös den beiden Gesellschaften eine Summe von zusammen 14 480 000 jährlich zu vergüten hat.

Die Regierung hat den Weg des Verkaufs an Stelle der blossen Gebrauchsüberlassung oder der einfachen Vermithung des Materials gewählt, um sich von der Verantwortlichkeit, wie den Verpflichtungen frei zu machen, welche bei den eigenthümlichen Gefahren des Eisenbahnbetriebs und des Betriebsmaterials, wenn sie Eigenthümerin bliebe, ihr zur Last fallen und dauernd ein ganz erhebliches Risiko auferlegen würden, während falls von den Gesellschaften all diese Gefahren zu tragen sind, diese das eigenste Interesse daran haben, dafür zu sorgen, dass die betreffenden Schäden und Kosten auf ein möglichst geringes Maass beschränkt, und aus demselben Grunde auch auf die bestmögliche Instandhaltung des Materials bedacht sein werden.

Mit dem Verkaufe des Materials musste die Verpflichtung zum Rückwerb durch den Staat, — oder zur Wiederveräusserung desselben durch die Gesellschaft — nach Ablauf der Vertragszeit verbunden sein, damit die Gesellschaft nicht der Gefahr ausgesetzt ist, zu diesem Zeitpunkte das Material, für welches sie alsdann keine Verwendung mehr hat, unter dem Werth verschleudern zu müssen, und andererseits dem Staate, der dann den Betrieb seinerseits zu übernehmen und weiter zu führen hat, alsbald die Mittel zur Verfügung stehen, um diese Aufgabe auch thatsächlich erfüllen zu können.

Die eigenthümliche Bestimmung, dass den Gesellschaften auf den für das Betriebsmaterial von ihnen zu zahlenden Kaufpreis eine besondere, recht hoch bemessene Vergütung zugebilligt ist, wird in den Erläuterungen zum Gesetzentwurf damit begründet, dass der Staat für das Privatkapital, welches zur Uebernahme des Eisenbahnbetriebes hergegeben wird, eine ausreichende Entschädigung gewähren müsse, dass die für den Erwerb des beweglichen Materials zu zahlende Summe einen erheblichen Theil der von den Gesellschaften für die Führung des Unternehmens zu beschaffenden Gesamtkapitalien darstelle, während der zur Bestreitung der Betriebsausgaben benöthigte Betrag den anderen Theil ausmache, und dass, wenn die Gesellschaften aus dem gesammten in das Unternehmen verwendeten Kapital eine angemessene Vergütung beziehen sollen, hierin auch das in das bewegliche Material gesteckte Vermögen inbegriffen sein müsse. Allerdings hätte der Staat eine Entschädigung für letzteres auch in der Weise gewähren können, dass er die betreffenden Aufwendungen zu den allgemeinen Betriebskosten schlug, und als Entgelt dafür den Gesellschaften einen grösseren Antheil am Robertrage zubilligte. In diesem Falle hätte der Staat sich jedoch thatsächlich geschädigt, da der Robertrag mit der zweifellos zu gewärtigenden Steigerung des Verkehrs voraussichtlich beständig zunehmen werde, und die Gesellschaften daher mit dem gleichmässig steigenden Antheile am Robertrage auch einen immer höheren Zins für die fraglichen 250 Millionen erhalten würden. Der Betrag von 14 480 000 Lire dagegen entspräche, abzüglich der im Königreich Italien bestehenden Einkommensteuer auf das bewegliche Vermögen, einer 5prozentigen Verzinsung dieses Ankaufskapitals, und wenn hiergegen eingewendet werde, dass dieser Zinsfuss höher sei, als der der italienischen Rente, so müsse dafür andererseits berücksichtigt werden, dass mit einem in ein Eisenbahnunternehmen gesteckten Kapital ein weit grösseres Risiko, als mit einer Anlage in Staatspapieren verbunden sei, zumal bei den vorliegenden Unternehmungen, bei denen der Staat weder ein Zins- noch ein Ertragsminimum garantirt habe, und bei denen namentlich der Einfluss der neuen Linien auf die Gesamtlage sowie der Umfang, den die bei einer Steigerung des Verkehrs erforderlichen Mehrausgaben annehmen werden, sich in keiner Weise vorher übersehen lasse. Darin, dass der Staat den Gesellschaften gestatte, aus dem Bruttoertrage 14 480 000 Lire als Entschädigung für die Hergabe einer Summe von 250 Millionen zu entnehmen, liege keinerlei Zinsgarantie für dies Aktienkapital; diese Einnahme trete vielmehr lediglich den anderen Erträgnissen des Unternehmens hinzu und könne unter Umständen ganz oder theilweise dazu verwendet werden, etwaige Ausfälle beim Betriebe zu decken, ein Fall, der namentlich eintreten würde, wenn die Gesellschaften nicht im Stande sein sollten,

die Betriebskosten mit dem ihnen zugebilligten Antheil von $62\frac{1}{2}$ pCt. der Roheinnahme zu bestreiten.

Mit Rücksicht auf dies Risiko, dem das Kapital ausgesetzt ist, hat die Regierung die dafür vereinbarte Vergütung, die Verzinsung desselben mit 5 pCt., für gerechtfertigt und namentlich für nicht zu hoch bemessen erachtet.

5.

Durch Gesetz vom 29. Juli 1879 waren in Bezug auf den Bau der zur Ergänzung des bestehenden Eisenbahnnetzes erforderlichen neuen Linien die nachstehenden Bestimmungen getroffen worden:

Zunächst wurden diese neuen Linien in 4 Klassen eingetheilt, von denen die erste die auf den grossen Verkehr berechneten Hauptbahnen umfasste, die lediglich auf Kosten des Staats zu bauen waren, während bei der zweiten und dritten Klasse die beteiligten Provinzial-, Gemeinde- und sonstigen Verbände wie Körperschaften gegen das Anrecht auf entsprechenden Antheil an dem demnächstigen Ertrage der Linien, 10 und 20 pCt. der Bau- und Ausrüstungskosten beisteuern sollten, und für die 4. Klasse endlich, bei der es sich um reine Nebenbahnen handelte, der Beitrag dieser Körperschaften bis zu den ersten 80 000 Lire kilometrischer Bauspesen auf $\frac{4}{10}$, für die folgenden 70 000 Lire auf $\frac{3}{10}$ und für die Restsumme auf $\frac{1}{10}$ festgesetzt war. An Bahnen der drei ersten Klassen waren 4527 km, an eigentlichen Nebenbahnen 1493, im Ganzen 6020 km vorgesehen, und an Kosten dafür zu Lasten der Provinzial- und sonstigen Verbände 169 294 597 Lire, zu Lasten des Staates 1260 Millionen Lire veranschlagt, welche letztere in dem Zeitraum von 1880 bis 1890 mit je 60 Millionen jährlich verausgabt werden sollten. Zur Beschaffung dieser Gelder war die Errichtung einer vom Staate garantirten Eisenbahnkasse vorgesehen, welche durch Ausgabe 5prozentiger, in 75 Jahren zu tilgender besonderer Schuldscheine sowohl den Staat wie die betreffenden Kommunalverbände — und zwar letztere in Form von Darlehen — mit den Mitteln versehen sollten, welche behufs Erfüllung der durch das Gesetz ihnen auferlegten Verpflichtungen erforderlich waren. Aus verschiedenen Gründen unterblieb die Einrichtung dieser Kasse, und wurde statt dessen der Finanzminister alljährlich durch das Etatsgesetz ermächtigt, in Höhe der dem Staat für den Eisenbahnbau obliegenden Kosten konsolidirte Rente auszugeben, während, soweit es sich um Beschaffung der Mittel für die den Provinzen und Gemeinden zur Last fallenden Kostenbeiträge handelte, die Depositen- und Darlehnskasse (Cassa dei depositi e prestiti) zur Hingabe entsprechender Darlehne ermächtigt wurde. Durch Gesetz vom 5. Juni 1881 wurden die Bestimmungen des Gesetzes vom 29. Juli 1879 weiter dahin geändert, dass der Regierung behufs Beschleunigung der Ergänzungsbauten

die Ermächtigung ertheilt wurde, in den betreffenden Verdingungsverträgen den Unternehmern die Verpflichtung aufzuerlegen, ohne besondere Entschädigung oder Zinsvergütung die Arbeiten noch eher fertig zu stellen, als bis die gesammten Kosten dafür auf den Etat gesetzt waren, und durch ein ferneres Gesetz vom 5. Juli 1882 wurde eine anderweite Vertheilung der Kostenbeiträge für die Linien der zweiten und dritten Klasse festgesetzt. Soweit in Folge dieser anderweiten Vertheilung dem Staate grössere Ausgaben, als solche nach Maassgabe des Gesetzes von 1879 für das Jahr veranschlagt worden, zur Last fielen, sollte die Regierung sich wiederum durch Vorschüsse seitens der Unternehmer helfen, die ihr zum Theil, d. h. soweit es sich um Linien handelte, deren Bau die Südbahngesellschaft übernommen hatte, unentgeltlich gegeben werden mussten, während sie bei anderen Neubauten bis zu 5 pCt. Zinsen — und zwar von dem Tage, an welchem die Zahlungen fällig waren, bis zu dem Tage, an welchem dieselben geleistet wurden — zu geben ermächtigt wurde.

Der Zweck, den Bau der neuen Ergänzungslinien zu beschleunigen, wurde durch diese Gesetze nicht erreicht; nach dem Vorgange Frankreichs, woselbst der Minister Freycinet 144 verschiedene Linien zu gleicher Zeit in Ausführung gegeben hatte, wurden auch in Italien von Baccarini 160 Theilstrecken auf ein Mal in Angriff genommen; für all diese Bauten aber zu gleicher Zeit so viel Mittel bereit zu stellen, als erforderlich gewesen wären, um die Arbeiten zu Ende zu führen oder auch nur im regelmässigen Gange zu erhalten, war bei der anfänglich allein zur Verfügung stehenden Summe von 60 Millionen jährlich nicht möglich, und die Gesetze von 1881 und 1882 gewährten keine wirksame Abhülfe, denn es fanden sich bald nur noch wenig Bieter, die sich darauf einliessen, ihr Kapital in Unternehmungen zu stecken, bei denen ihnen für die nächste Zeit entweder gar keine oder eine nur geringe Verzinsung und auf alle Fälle eine höchst langwierige Abwicklung ihrer Rechnungen in Aussicht stand. In Folge dessen wurden nur wenige, und zwar durchweg isolirt belegene, unrentable Theilstrecken fertig gestellt, die übrigen Bauten aber allmählich das Monopol eines kleinen Kreises von Unternehmern und Gesellschaften, die naturgemäss ihre Forderungen immer mehr in die Höhe schraubten, und da, auch abgesehen hiervon, die Voranschläge bei den meisten Linien sich als zu niedrig erwiesen, der Finanzminister aber, wie bereits oben erwähnt, weitere Mittel nicht zur Verfügung stellte und sich namentlich nicht dazu verstehen wollte, noch mehr Rente auszugeben, so entstanden bald Stockungen und Missstände, die nicht nur den begonnenen Arbeiten zum Schaden gereichten, sondern auch für die Regierung wie für die beteiligten Provinzen und Gemeinden immer unleidlicher wurden. Dieser Sachlage glaubte Genala mit einem Schlage und auf die

für den Staat wie für die beteiligten Landestheile und Gemeinden vorthellhafteste Weise ein Ende zu machen, indem er einerseits den Betriebsgesellschaften die Verpflichtung übertrug, auf Verlangen und Kosten der Regierung auch den Bau der projektirten neuen Linien auszuführen, dafür eine erheblich höhere Summe, als solche durch die früheren Gesetze vorgesehen war, jährlich zu verausgaben und die Mittel dazu durch Ausgabe 3prozentiger Obligationen ihrerseits, d. h. gesellschaftsseitig zu beschaffen und andererseits die den Provinzen und Gemeinden in den Gesetzen von 1879, 1881 und 1882 auferlegten Beiträge unter der Bedingung auf ein Viertel herabsetzte, dass dieselben auf jeden Antheil am Reinertrage des Betriebes verzichteten*).

Die bezüglichlichen Hauptbestimmungen der Verträge lauten:

„Die Gesellschaft verpflichtet sich, auf Verlangen der Regierung und unter den in dem Bedingnisheft festgesetzten Bestimmungen die durch die Gesetze vom 29. Juli 1879, 5. Juni 1881 und 5. Juli 1882 genehmigten Ergänzungsbahnen sowie die sonstigen, in Zukunft noch zu genehmigenden Bahnstrecken, welche einen Theil ihres Netzes bilden sollen, zu bauen.

Der Gesamtbetrag der der Gesellschaft zu übertragenden Bauten kann die Höhe von

50 Millionen Lire für das Mittelländische	} Netz.
40 „ „ „ „ Adriatische	
und 12 „ „ „ „ Sizilische	

jährlich erreichen.“**)

„Um das Bankapital für die neuen Linien aufzubringen, wird die Gesellschaft auf Verlangen der Regierung Obligationen zum Nennwerthe von je 500 Lire ausgeben, die mit 3 pCt. zu verzinsen, binnen 90 Jahren von dem im nächstfolgenden Artikel festgesetzten Termin ab zu amortisiren und in Italien, so wie an den durch Uebereinkommen zwischen der Gesellschaft und dem Schatzamt zu bestimmenden ausländischen Plätzen zahlbar zu machen sind.

Die Verausgabung der Obligationen erfolgt mit Zustimmung des Finanzministers, welcher im Einvernehmen mit dem Minister der öffentlichen Arbeiten den Betrag jeder Emission festsetzen wird. — Der Kurs und die sonstigen Bedingungen der Emission unterliegen

*) Art. 18 des Gesetzes vom 27. April 1885.

***) Art. 26 resp. 30 der Verträge über die festländischen Netze, Art 23 des Vertrages über die sizilischen Bahnen.

der Genehmigung des Schatzministers, der die erforderlichen Anordnungen treffen kann, um auf die vortheilhafteste Weise und nöthigenfalls selbst direkt, die Obligationen unterzubringen.“ (Art. 21 resp. 31.)

„Die Regierung verbürgt die Zahlung der Zinsen und die Tilgung des Kapitals. Die Tilgung der Obligationen wird mit dem Jahre 1896 beginnen.“

Die folgenden Artikel bestimmen, dass die durch die Begebung der Obligationen erzielten Gelder an die Staatskasse abzuführen sind, woselbst sie bis zu ihrer Verwendung niedergelegt bleiben, und dass der Schatzminister vierzehn Tage vor Ablauf jedes Halbjahres die zur Zahlung der Zinsen, sowie „seiner Zeit“ die zur Tilgung der Obligationen erforderlichen Beträge der Gesellschaft überweist, während letztere ihrerseits am Ende jedes Halbjahres dem Schatzamt eine Nachweisung der in diesem halben Jahre aus den erhaltenen Vorschüssen geleisteten Zahlungen einzureichen und einen etwaigen Ueberschuss auf die Vorschüsse zu verrechnen hat, die für das nächstfolgende Halbjahr zu leisten sind.

Wenn nach dem Ermessen der Regierung die Obligationen sich nicht vortheilhaft begeben lassen, hat die Gesellschaft auf Aufforderung des Schatzamts die Kosten für die ihr übertragenen Neubauten bis zu dem oben aufgeführten Jahresbetrage von 50, 40 und 12 Millionen Lire aus eigenen Mitteln vorzuschüssen, erhält jedoch diese Vorschüsse nach einem dem jeweiligen Stande der fünfprozentigen konsolidirten Rente entsprechendem Prozentsatze verzinst und mangels anderweiter Vereinbarung binnen Jahresfrist erstattet.

Auf von der Regierung genehmigtes Ansuchen der beteiligten Provinzen und Gemeinden hat die Gesellschaft auch in Höhe des von letzteren aufzubringenden Kostenbeitrages Obligationen auszugeben, für welche der Staat alsdann die Zins- und Tilgungsbürgschaft gleichfalls übernehmen wird, um demnächst seinerseits durch Anweisungen auf die direkten Gemeindesteuern Ersatz zu erhalten, welche die betreffenden Verbände, auf den Tilgungszeitraum von 90 Jahren vertheilt, dem Schatzamt ausfertigen werden.

Die Bauausführung selbst wird den Gesellschaften von der Regierung im Akkord — a prezzo fatto — oder gegen Erstattung der Selbstkosten — mediante rimborso delle spese — übertragen*); zur Beschleunigung derselben ist ihnen die Benutzung des rollenden Materials der alten Linien

*) Die näheren Bestimmungen über die Feststellung der Projekte und deren Genehmigung durch die Regierung, die Art und Weise der Abrechnung zwischen dieser und der Gesellschaft, die Ermächtigung der letzteren, die im Akkord übernommenen Bauten an Aftunternehmer zu vergeben u. s. w. enthalten die Art. 80—86 des Bedingnishefts.

gegen Zahlung einer täglichen Miethe von 12 Lire für jede Lokomotive und von 75 Centesimi für jeden Wagen gestattet.**) Ueber die Eröffnung der neuen Strecken entscheidet die Regierung nach vorheriger örtlicher Untersuchung derselben und nach Anhörung des Konzessionärs und Bauunternehmers.

Auf Verlangen der Regierung hat die Gesellschaft demnächst auch den Betrieb der neuen Linie zu übernehmen, die Einnahmen jedoch, bis die Einverleibung in das Hauptnetz erfolgt ist,**) für die Regierung einzuziehen, welche ihrerseits jährlich 3000 Lire für das Kilometer und ausserdem die Hälfte des Robertrages der Gesellschaft als Entschädigung für die Betriebskosten überweisen wird.

Der Minister Genala ist, nach seinen Ausführungen in dem mit der Gesetzesvorlage der Deputirtenkammer überreichten Berichte, der Ansicht, dass durch die vorstehenden Bestimmungen der Frage der Neubauten und den mit derselben für das Land wie für die Regierung verbundenen Schwierigkeiten und Kalamitäten in finanzieller wie technischer Hinsicht die beste Lösung gegeben sei. Er hält es namentlich um deswillen für praktisch und vortheilhaft, die Betriebsgesellschaften zu diesem Behufe heranzuziehen, weil diesen das erforderliche Personal an guten Technikern in höherem Maasse zur Verfügung stehe, als der Staatsverwaltung, weil dieselben ferner billiger bauen würden, als die Regierung, bei deren Bauten der Voranschlag regelmässig überschritten werde, bei alledem aber doch auch ein wesentliches Interesse daran hätten, gut zu bauen, da ja demnächst die Unterhaltung und der Betrieb der betreffenden Strecken ihnen selbst obliege. Dadurch, dass die den Provinzen und Gemeinden durch die früheren Gesetze auferlegten Beiträge auf ein Viertel herabgesetzt worden, sei den Hauptbeschwerden dieser vielfach in recht bedrängter Lage befindlichen Körperschaften abgeholfen, und dadurch ferner, dass man die jährlich für die festländischen Neubauten zu verausgabende Summe von 60 auf 90 Millionen erhöht habe, werde eine schleunigere Fertigstellung der bereits begonnenen Linien, sowie eine promptere Ergänzung des ganzen Eisenbahnnetzes gewährleistet. Das Hauptgewicht legt der Minister jedoch auf die finanziellen Vortheile, die sich aus den vorliegenden Vereinbarungen für den Staat selbst und dessen Budget ergeben sollen. Ohne die Eisenbahnverträge hätte es sich nicht länger vermeiden lassen, zur Bestreitung der in Frage kommenden Aufwendungen — die im Ganzen voraussichtlich eine Milliarde übersteigen würden — in grossen Massen neue Rententitel auszugeben und damit den Kurs der bereits vorhandenen Emissionen

*) Wovon 7 Achtel der cassa per gli aumenti patrimoniali und 1 Achtel dem Reservefonds zur Erneuerung des rollenden Materials zufließen, s. o. S.

**) s. o. S. 156.

herunterzudrücken, während es jetzt den Gesellschaften überlassen sei, für die Beschaffung der zum Eisenbahnbau erforderlichen Mittel Sorge zu tragen und zu diesem Behufe Obligationen ihrerseits herauszugeben. Von derartigen Papieren einer privaten Industriegesellschaft sei aber eine weniger direkte Konkurrenz für die öffentliche Rente zu befürchten, als solches bei einem Staatstitel der Fall wäre. Hierzu komme, dass, wenn es zu gewissen Zeiten mit Rücksicht auf die Lage des Geldmarktes oder aus sonstigen Gründen zweckmässig erscheine, die Ausgabe der Obligationen zu verschieben, die Gesellschaften verpflichtet seien, die in der Zwischenzeit erforderlichen Baugelder gegen eine angemessene Verzinsung aus eigenen Mitteln vorzuschüssen, so dass es in der That in die Hand der Regierung gelegt sei, von der durch die Verträge ihr eingeräumten Befugniss, die Zeit, den Betrag und Kurs, sowie die sonstigen Bedingungen jeder Emission zu bestimmen, ganz in der Weise Gebrauch zu machen, wie sie dies im Interesse des Staatskredits für angezeigt erachte.

Da in Italien reichlich Kapital vorhanden sei, für welches eine sichere Anlegung gesucht werde, lasse sich erwarten, dass der grösste Theil der Schnldtitel, da deren Emission durch solide Gesellschaften und unter Garantie des Staates erfolge, im Inlande Abnahme finden werde; wenn jedoch, was mit Sicherheit anzunehmen, auch ausländisches Kapital sich beteiligen sollte, so sei dies für den inländischen Kredit sowie für die bessere Unterbringung des Papiers nur vortheilhaft. Für diese Unterbringung aber könne eine Privatgesellschaft bei der in Bezug auf finanzielle Abmachungen ihr in grösserem Maasse als der Staatsverwaltung zu Gebote stehenden Handlungsfreiheit und Beweglichkeit besser sorgen, wie die Regierung, und man werde gesellschaftsseitig bei dem vorhandenen eigenen Interesse zur Sache hierfür sowie für eine mögliche Hochhaltung des Kurses nach Kräften bemüht sein. Die Ausgabe der Obligationen durch die Gesellschaften rechtfertige sich auch um deswillen, weil die Schuldverschreibungen für die Patrimonialkasse gleichfalls durch letztere angegeben würden, und deshalb durch eine regierungssseitige Ausgabe der Papiere für die Neubauten eine nicht wünschenswerthe Konkurrenz zwischen Staats- und Gesellschaftstiteln auf dem Geldmarkte geschaffen worden wäre, eine Konkurrenz, die man bei der Solidarität der Interessen des Baues und Betriebes vermeiden zu müssen geglaubt habe.

Dass endlich der Staat die Zahlung der Zins- und Tilgungsbeträge nicht nur verbürge, sondern auch selbst leiste, finde seine Rechtfertigung darin, dass der Staat nicht nur durch die neuen Linien, zu deren Bau der Erlös der Obligationen verwendet werde, eine Vermehrung seines Kapital- und Immobilienbesitzes erfahre, sondern demnächst auch an den Einnahmen aus dem Betriebe dieser Linien einen erheblichen Antheil beziehe.

6.

Als ein Hauptverdienst der neuen Verträge bezeichnet der Minister in dem Erläuterungsbericht, dass durch dieselben für das gesammte italienische Eisenbahnnetz ein einheitlicher Tarif geschaffen sei, und in der That sind nicht nur die General- und Spezialtarife, — welche nebst den dazu gehörigen reglementarischen Vorschriften über die Personen- und Güterbeförderung als besondere Anlage den Konventionen beigelegt sind und einen integrierenden Theil derselben bilden, — dieselben für die adriatische und die Mittelmeerbahn, sondern es sollen auch bei den tarifarischen Entfernungsberechnungen die Bezirke beider Netze für die Folge als ein einziges gelten. Die bisher auf den Linien der einzelnen früheren Verwaltungen in Geltung gewesenen, vielfach von einander abweichenden Transportvorschriften und Tarifsätze sind, abgesehen von einigen unwichtigeren Lokalrelationen, deren Beibehaltung bis auf Weiteres genehmigt ist, mit Inkrafttreten der Verträge zur Aufhebung gelangt, und bei der Neuregelung, namentlich im Güterverkehr vielfach Ermässigungen eingeführt. Indem eine eingehendere Erörterung der Tarifrage einer gelegentlichen besonderen Besprechung vorbehalten bleibt, sei in Bezug auf den Güterverkehr hier nur bemerkt, dass das ganze System, entsprechend den aus dem Publikum und besonders vor der Enquête-Kommission zahlreich laut gewordenen dringlichen Wünschen, gegen früher wesentlich vereinfacht, dass namentlich die Eintheilung der Güter auf 8 Klassen vermindert, dass für die Anwendung der Differentialtarife das belgische Zonensystem angenommen und dass vor allem dem bis dahin vielfach nicht beachteten Grundsatz der vollen Publizität sämtlicher Tarife sowie der gleichmässigen Behandlung aller Verkehrsinteressenten unbedingte Anerkennung zu Theil geworden ist. Im Personenverkehr sind neue, dem Publikum günstigere Bestimmungen bezüglich der Rückfahrt-, Abonnements- und Rundreisebillets getroffen, und ist ferner für solche Vorort- und Lokalzüge, die hauptsächlich von der Arbeiter- und Landbevölkerung benutzt werden, die Transportsteuer erheblich heruntersetzt.

Eine Erhöhung der in den Verträgen festgesetzten Tarife darf nur kraft Gesetzes oder königlicher Verordnung erfolgen; sonstige tarifarische Aenderungen kann die Gesellschaft, falls sie solche zur Steigerung des Verkehrs für geeignet erachtet, mit Genehmigung der Regierung versuchsweise einführen. Dieselben müssen indess mindestens ein Jahr in Kraft bleiben und dürfen auch mit Ablauf dieser Zeit nur nach vorheriger Mittheilung an die Regierung sowie unter Innehaltung einer zweimonatlichen Publikationsfrist wieder aufgehoben werden. Sind derartige Aenderungen in den Tarifen oder tarifarischen Bestimmungen unter entsprechender

Bekanntmachung endgültig in Kraft getreten, so darf deren Aenderung oder Wiederaufhebung nur mit ministerieller Zustimmung erfolgen.

Im Falle aussergewöhnlicher Theuerung oder eines sonstigen allgemeinen Nothstandes ist die Regierung befugt, eine zeitweilige Herabsetzung der Tarife für die nothwendigsten Lebensmittel bis zu 50 pCt. unter dem Normalsatz anzuordnen, ohne dass der Gesellschaft irgend ein Entschädigungsanspruch hierfür zusteht. Auch aus sonstigen Gründen, namentlich zwecks Förderung der Ausfuhr kann die Regierung einseitig und ohne Zustimmung der Gesellschaft die Tarifsätze, und zwar in den lokalen wie in den direkten und internationalen Verkehren, heruntersetzen; sie muss jedoch in diesem Fall die Gesellschaft für den ihr hierdurch nachweislich erwachsenden Einnahmeausfall nach Massgabe der Bestimmungen des Bedingnishefts*) schadlos halten.

Weitgehende Befugnisse hat sich die Regierung hinsichtlich des Personenfahrdienstes vorbehalten; sie setzt, nach Anhörung der Gesellschaft, die Fahrpläne fest und bestimmt die Klassifikation der Züge, deren Anzahl auf den bereits im Betriebe befindlichen Linien gegen den Stand von 1884 nicht vermindert werden darf. Auf den, erst nach dem 1. Januar 1884 eröffneten Strecken müssen die Züge, welche über die Anzahl von zwei in jeder Richtung bereits eingeführt sind, noch auf mindestens 6 Monate nach Inkrafttreten des Vertrages und auf mindestens 1 Jahr seit ihrer Einrichtung zur Probe beibehalten werden. Bei weiterer Eröffnung neuer Linien hat der Betrieb mit mindestens zwei Zügen in jeder Richtung zu beginnen, und sobald der kilometrische Ertrag 6000 Lire übersteigt, kann die Regierung die Einrichtung eines dritten Zuges anordnen. Auf allen durch 2 oder 3 Paar Züge bedienten Linien oder Zweigstrecken kann die Regierung die Einstellung eines neuen Zuges verlangen, sobald die kilometrische Jahreseinnahme aus dem Personen- und Eilgutsverkehr um 3000 Lire die entsprechende Einnahme des Jahres 1884 übersteigt.

Eine Reihe eingehender Bestimmungen regelt die Beziehungen der Gesellschaften zur Post und Telegraphie**) sowie zur Heeresverwaltung***), welche letztere in Kriegszeiten die Leitung des gesammten Dienstes, und zwar nicht nur für militärische Transporte, sondern auch für das Publikum, selbst zu übernehmen sowie nöthigenfalls die Geleise zu beseitigen und den Betrieb völlig einzustellen befugt ist. Die Gesellschaften sind ferner verpflichtet, auf Verlangen der Regierung gegen Erstattung der Kosten eine bestimmte Anzahl von Güter- und Viehwagen in einer zur

*) Art. 44 daselbst.

**) Art. 51—53 des Bedingnishefts.

***) Art. 22 und 30.

Beförderung von Truppen und Kriegsmaterial geeigneter Weise umzubauen und die zum Personenverkehr bestimmten Interkommunikationswagen so einzurichten, dass dieselben zum Transport von Kranken und Verwundeten benutzt werden können.

Zur Wahrung des der Regierung vorbehaltenen Aufsichtsrechts sind Bestimmungen getroffen, wonach ohne deren Genehmigung keine Station oder Haltestelle geschlossen, noch auf einer derselben der Güterverkehr eingeschränkt werden darf, und wonach die Gesellschaften ferner dem Minister der öffentlichen Arbeiten alljährlich für das nächste Finanzjahr den Betriebsetat, einen Voranschlag bezüglich der aus den Reservefonds zu bestreitenden Ausgaben und die Bilanz des verflossenen Jahres sowie ausserdem im ersten Semester jedes Jahres eine Zusammenstellung des im vergangenen Jahre neu beschafften wie des auszuräumten rollenden Materials und allmonatlich eine provisorische Nachweisung der Roheinnahmen des vergangenen Monats vorzulegen haben.

Zur Ueberwachung der ganzen Geschäfts- und Betriebsverwaltung der Bahnen ist eine besondere Aufsichtsbehörde*) vorgesehen, welche dafür zu sorgen hat, dass die im Interesse der Sicherheit und Regelmässigkeit des Betriebes erlassenen und noch zu erlassenden gesetzlichen und reglementarischen Vorschriften sowie alle durch die Verträge den Gesellschaften auferlegten Verpflichtungen von denselben strengstens beachtet werden, und deren Organen zu diesem Behuf jederzeit Zutritt zu allen Anlagen und Diensträumen der Verwaltung zu gewähren, sowie seitens der gesellschaftlichen Lokalbeamten jede gewünschte Auskunft und Aufklärung zu geben ist. Dieser Aufsichtsbehörde ist ferner die Betriebsrechnung zur Prüfung vorzulegen, ehe dieselbe zur Superrevision an den Rechnungshof

*) Durch königliche Verordnung vom 22. Oktober 1885 ist diese Behörde unter der Bezeichnung „Amministrazione di vigilanza e sindacato sulle ferrovie italiane“ eingesetzt. Dieselbe besteht aus der von dem General-Inspektor mit Unterstützung der erforderlichen Anzahl von Ober-Inspektoren geleiteten Zentral-Instanz „General-Inspektor“ und der äusseren Verwaltung, für welche 11 Inspektionskreise und Büreaus eingerichtet sind, an deren Spitze je ein Inspektor steht, und die ihren Sitz in Mailand, Turin, Rom, Neapel, Florenz, Bologna, Ancona, Verona, Foggia, Palermo und Cagliari haben. Diese Behörden haben zugleich die Neubauten zu überwachen; doch können für letztere nach Bedürfniss auch besondere Lokal-Direktionen und -Inspektionen eingesetzt werden. Der General-Inspektor, mit dessen Funktionen Cav. di Lenna betraut ist, bezieht ein Gehalt von 12 000 Lire, die Ober-Inspektoren ein solches von 8—9000 Lire und die Bezirks-Inspektoren 6—7000 Lire. Mit dem 16. November 1885 — an welchem Tage diese neue Behörde ins Leben getreten ist — sind die bisherigen Aufsichtsinstanzen, d. h. der Eisenbahnrat, die Kommissariate zur Ueberwachung des Eisenbahnbetriebes und die seit dem 1. Juli 1872 vom Komm. Valsecchi geleitete General-Direktion der Eisenbahnen im Ministerium der öffentlichen Arbeiten, aufgehoben. (Nr. 46 des *Monitore delle strade ferrate* vom 18. November 1885; vgl. *Archiv* 1886, S. 122.)

gelangt, welcher seinerseits demnächst an das Parlament darüber zu berichten hat.

Zur Prüfung der Eisenbahntarife und der bei denselben einzuführenden Aenderungen und Neuerungen ist ein besonderer Ausschuss *) bestimmt, dessen Einsetzung auf Vorschlag des Gesamtministeriums und nach Anhörung des Staatsraths durch königliche Verordnung erfolgt.

Die Schlichtung der Streitigkeiten, welche in Bezug auf die Auslegung und Ausführung des Vertrages zwischen der Regierung und den Gesellschaften entstehen sollten, wird einem Schiedsgericht übertragen, von dessen 5 Mitgliedern je 2 seitens jeder der beiden Parteien benannt werden, während der fünfte Schiedsrichter — der demnächst bei den Berathungen den Vorsitz zu führen hat — von den 4 bereits ernannten gewählt, und, falls letztere sich nicht einigen können, vom Kassationshof in Rom bezeichnet wird.

Der Vollständigkeit halber sei noch angeführt, dass die Gesellschaften — abgesehen von besonderen Ausnahmefällen, in denen die Regierung ihre Genehmigung zu erteilen hat — nur Italiener im Eisenbahndienst verwenden dürfen und bei Neuanstellungen Militärärzten den Vorzug zu geben haben, sowie schliesslich die wichtige Klausel im Art. 45 des Vertrages erwähnt, wonach bei dauernder gröblicher Verletzung der Hauptbestimmungen des Vertrages seitens der Gesellschaften sowie bei fortgesetzter schwerer Gefährdung der Sicherheit und Regelmässigkeit des Betriebes die Regierung nach vorheriger fruchtlos gebliebener Verwarnung die Aufhebung des Vertrages anzusprechen berechtigt ist.

7.

Die Beurtheilung, welche die Verträge im eigenen Lande gefunden haben, war eine sehr verschiedenartige, und wenn der Minister Genala wiederholt der Ansicht Ausdruck gab, dass mit der getroffenen Neuregelung die seit Langem als dringlich anerkannte Lösung der Eisenbahnfrage endlich in einer, alle berechtigten Interessen befriedigenden Weise herbeigeführt sei, so wurde nach den im Parlament, wie in der politischen und Fachpresse laut gewordenen Aeusserungen diese Auffassung von einem erheblichen Bruchtheil der massgebenden und sachverständigen Kreise nicht getheilt. In der Deputirtenkammer war der Kampf, den die Regierung behufs Durchbringung ihrer Vorlagen zu bestehen hatte, einer der hartnäckigsten und langwierigsten, die wohl je um ein Spezialgesetz gekämpft worden sind: am 28. November 1884 beginnend, dauerten die Verhandlungen mit geringen Unterbrechungen bis zum 6. März 1885.

*) „Consiglio per l'esame delle tariffe ferroviarie.“

Die stenographischen Berichte darüber füllen 4 stattliche Quartbände von zusammen rund 3000 Seiten. Die Hauptredner, namentlich auf der gegnerischen Seite, sprechen wiederholt 2, auch 3 Sitzungstage hintereinander, und Reden, welche mehrere Stunden dauern und den Sprecher selbst so anstrengen, dass er im Laufe einer Sitzung wiederholt Ruhe- und Erholungspausen von 10, 20 auch 30 Minuten machen muss, werden von Mitgliedern aller Parteien in erschreckend häufiger Anzahl gehalten. Am Schluss der Generaldebatte, die sich bis zum 22. December 1884, also beinahe einen Monat lang, hinzog, hatte die Regierung eine Majorität von 49 Stimmen, während sie bei der Schlussabstimmung das ganze Gesetz nur mit 226 gegen 203, also mit einer Mehrheit von nur 23 Stimmen durchbrachte, und auch dies Ergebniss kaum erzielt hätte, wenn nicht von ihr bei jedem einigermaßen wichtigen Punkte die Kabinettsfrage gestellt worden wäre. Dabei geht die Polemik gegen die Verträge im Parlament wie im Lande nicht bloss von den Gegnern des Privatbahnsystems, sowie der gerade am Ruder befindlichen Regierung aus, auch Anhänger der letzteren nennen, nachdem sie sich bereits resignirt haben, „die Vorträge herunterzuschlucken“, dieselben „nicht ein schmackhaftes Getränk, sondern eine bittere Medizin“ *), während die eigentliche Opposition, zu deren Führern drei frühere Minister der öffentlichen Arbeiten gehören, **) sich ungleich schärferer Ausdrücke bedient. So bezeichnet Spaventa, einer dieser Exminister und selbst Urheber des Vertragsentwurfs von 1874, wie der, allerdings auf den reinen Staatsbetrieb abzielenden, Eisenbahnvorlage von 1876 die neue Betriebsverwaltung als „eine indische Kompagnie, geschaffen, um die Italiener zu schinden und zu scheeren, wie seinerzeit die Engländer die Indier geschoren, ***), und der Abgeordnete Maffi nennt die Vorträge ein „kaudinisches Joch“ †), unter welches die Regierung sich und das Land gebracht habe.

Von Anfang an, namentlich in der Generaldebatte, spielt der grosse Prinzipienstreit, ob Staats- oder Privatbetrieb vorzuziehen, die Hauptrolle, wobei die Vertreter der Regierung und deren Anhänger durchweg, abgesehen von den bereits in dem Berichte der Enquêtékommmission vorgebrachten Gemeinplätzen ††) immer und immer wieder nichts Besseres zur Begründung ihres Standpunktes vorzubringen wissen, als die bei der staat-

*) Vergl. Baccarini-Dornig, le ferrovie italiane e il parlamento S. 21.

**) Rede des Abgeordneten Bertani in der Sitzung vom 10. Dez. 1884, S. 10 059 des stenogr. Berichts.

***) Baccarini-Dornig a. a. O.

†) Sitzung vom 3. Dez. 1884, S. 9855 des stenogr. Berichts.

††) Archiv 1882 S. 117 ff.

lichen Verwaltung der Alta Italia gemachten schlechten Erfahrungen. Diese Verwaltung aber war, wie der Abgeordnete Luzzatti, ein hervorragendes Mitglied der Deputirtenkammer, ausführte, „eine Parodie auf den Staatsbetrieb“*), oder, wie der Abgeordnete Peruzzi sich ausdrückte, „die Negation jedes guten Betriebes“. Hatte bereits die frühere Privatgesellschaft, die im Grossen und Ganzen ein intelligentes, gut geschultes Personal heranzubilden bedacht gewesen war, ans den verschiedensten Rücksichten sich veranlasst gesehen, vielfach auch Leute in ihren Dienst zu nehmen, die sich für denselben in keiner Weise eigneten, so wurde dies unter der staatlichen Leitung noch viel schlimmer, indem die Regierung nach Aufhebung der Mahlsteuer auf ein Mal Hunderte von Personen, welche bisher bei letzterer thätig gewesen waren und für das Eisenbahnwesen selbstverständlich nicht die geringsten Vorkenntnisse mitbrachten, in die Verwaltung der Alta Italia steckte, und dadurch nicht nur deren Etat in ganz unverhältnissmässiger Weise belastete, sondern eine geradezu betriebsgefährliche Verwirrung hervorrief und zugleich dem bereits vorhandenen älteren Personal jede Aussicht auf Beförderung, damit aber auch jede Arbeitslust und Schaffensfreudigkeit benahm.**)

In ähnlicher Weise wie die Tabaksregie wurde ferner auch die Alta Italia allmählich „un pio luogo di ricovero“, ein frommes Asyl, in welchem eine Unmenge von Leuten Zuflucht fanden, die in anderen Berufszweigen Schiffbruch gelitten, sich jedoch noch irgend eine Empfehlung höheren Orts zu verschaffen gownsst hatten, und so gelangte man schliesslich zu der geradezu erschreckenden Zahl von 42 000 Angestellten, ein Personal, dessen Besoldung 60 pCt. der gesammten Betriebsausgaben verschlang.***) Hierzu kam die in jeder Beziehung fehlerhafte Organisation des Verwaltungsraths und dessen Besetzung mit vorzugsweise ungeeigneten Persönlichkeiten, sowie ein unverantwortlicher Mangel an Fürsorge für die Verbesserung und Ergänzung des beweglichen Materials†) — Fehler, die durchweg der Regierung zur Last fielen, und auf die deshalb die Gegner des Staatsbetriebes sich nur so wenig berufen durften, als ihnen dessen Anhänger mit Recht entgegenhielten, dass bei einer gesunden, vernunft-

*) „parodia, calunnia, epigramma di esercizio di Stato“, verurtheilt von den Ministern, die diesen provisorischen Betrieb leiteten, von den General-Direktoren, die ihn führten . . . wie kann man ihn mit einem auf organischer Verwaltung, auf stabilen Gesetzen und auf gesunden ökonomischen Anordnungen beruhenden Staatsbetrieb verwechseln? wie kann man lediglich auf Grund unserer Irrthümer und unserer schlechten Erfahrung wagen, einen Staatsbetrieb zu verurtheilen wie denjenigen, der in Deutschland besteht? Sitzung vom 18. Dezember 1884 S. 10357.

**) Abg. Bertani in der Sitzung vom 10. Dezember 1884 S. 16659 a. a. O.

***) Abg. Peruzzi S. 16321.

†) Archiv 1882 S. 110.

gemässen Organisation der Staatsbetrieb nicht nur im Auslande, wie in Belgien, vor allem aber in Deutschland, sondern auch in Italien selbst — bei den alten piemontesischen Bahnen — die besten Ergebnisse erzielt haben. „In Preussen“ — sagt der Abgeordnete Di Blasio*) — „verwaltet der Staat mehr als 16 000 km Eisenbahnen, und diese Verwaltung ist bei weitem derjenigen überlegen, welche früher die Privatgesellschaften führten; sie hat jede Erwartung übertroffen und allgemeine Bewunderung erregt, und sagen wir es offen, heut geht man nach Preussen nicht nur, um die Kriegsverwaltung, sondern auch, um die Organisation der Eisenbahnen zu bewundern.“**) Ebenso wird von allen Seiten anerkannt, dass die Leistungen der piemontesischen Staatsbahnverwaltung in Bezug auf Bau und Betrieb musterhaft***) , zu derselben Zeit dagegen die Zustände bei den italienischen Privatbahnen zum Theil geradezu unhaltbar gewesen seien†), und wenn trotzdem die Regierung immer wieder behauptet, dass das Personal der Privatgesellschaften für die Eisenbahnverwaltung geeigneter sei und ein grösseres Interesse für den Dienst an den Tag lege, als solches bei Staatsbeamten der Fall, so bemerkt Lodrini††) sehr treffend, dass die Mittelmeergesellschaft ganz, die Adriatica zum grossen Theil ihr Personal der bisherigen Staatsbahnverwaltung entnehme, und dass er sich nicht erklären könne, wie dies Personal durch die blossе Thatsache des Uebertritts aus dem Staats- in den Privatdienst sich aus unbrauchbaren, lässigen Leuten in geeignete, thätige und zuverlässige Beamte verwan- delte.

*) Sitzung vom 29. November 1884 S. 9759.

**) In dieser rückhaltlosen Anerkennung der preussischen Staatsbahnverwaltung stimmen alle Parteien in- und ausserhalb der Kammer überein. Hochinteressant sind in dieser Beziehung die ebenso eingehenden wie sachkundigen Ausführungen des Abg. Luzzati in der mehrstündigen Rede vom 18. Dezember 1884 (S. 10359 ff.), worin derselbe namentlich die verständige Dezentralisation, welche der Eintheilung in die verschiedenen Bezirks-Direktionen zu Grunde liegt, rühmend erwähnt, und in Worten uneingeschränktesten Lobes die Verdienste hervorhebt, die sich der Reichskanzler und die preussische Regierung durch den Ankauf der Bahnen und die demnächstige Reorganisation der Verwaltung erworben. Bemerkenswerth ist es ferner, wenn ein Fachschriftsteller, wie E. Levi, der sich als unbedingter Anhänger des Privatbahnsystems und der Regierungsvorlage bekennt, in der Brochüre: „Il problema ferroviario in Italia ed all' estero“, nachdem er unter Anführung bekannter Aeusserungen des Herrn v. Stein die trefflichen Eigenschaften des preussischen Beamtenthums geschildert und die jetzige Organisation der Staatsbahnverwaltung eingehend erörtert hat, die letztere „ein von Meisterhand zusammengefügte Getriebe“ nennt. (S. 121, vergl. auch S. 53, 54).

***) Baccarini-Dornig S. 28 ff.

†) Vergl. die ebenda S. 89 aus einer früheren Rede des Abg. Valerio wiedergegebenen drastischen Beschwerden über den unerhört langsamen und unzuverlässigen Beförderungsdienst: „wenn die Güter ankommen, kommen sie an; wenn sie nicht ankommen, kommen sie nicht an; wenn sie verloren gehen, werden sie gesucht; wenn sie sich wieder finden, finden sie sich, wenn sie sich nicht finden, finden sie sich nicht.“

††) Le convenzioni ferroviarie S. 64.

Ueber das holländische System, dem die vorliegenden Verträge zwar nicht einfach nachgebildet sind, dem sie jedoch einige Hauptgrundsätze, so namentlich in Bezug auf die Betheiligung am Robertrage und bezüglich der Reservefonds entnommen haben, berichten verschiedene der bedeutenderen Parlamentarier recht Ungünstiges. So führt der Abgeordnete Luzzati aus, dass der holländische Vertrag eine „wahre Pflanzschule von Streitfragen“ sei. Ein Hauptanlass zu Differenzen werde in Holland durch die Einrichtung der Reservefonds gegeben: es bestehe eine beständige Meinungsverschiedenheit zwischen den Gesellschaften und der Regierung darüber, welche Ausgaben als Betriebskosten anzusehen, und welche dem Reservefonds zur Last zu legen seien; Streitigkeiten und Prozesse hierüber hätten sich, entsprechend dem holländischen Phlegma, Jahre lang hingezogen. Aus diesem Grunde und wegen der anderen bei dem Pachtbetriebe hervorgetretenen Mängel sei dort eine Enquête darüber veranstaltet worden, ob nicht in Anbetracht der in Belgien und Deutschland erzielten vorzüglichen Ergebnisse, auch in Holland der Staatsbetrieb einzuführen sei, und wenn die betreffende Kommission bei aller Anerkennung der Verdienste, die letzterer in den gedachten Ländern sich um das öffentliche Wohl erworben, in ihrem Schlussvotum dennoch die Einführung des staatlichen Betriebes einstweilen noch nicht empfehle, so liege dies lediglich daran, dass mit Rücksicht auf die finanzielle Lage des Landes und die Bedingungen des Pachtvertrages diese Lösung zur Zeit nicht angezeigt erscheine.*)

Auch bei der Spezialdebatte wurden alle einigermaassen wichtigen Artikel der schärfsten Kritik, und zwar nicht nur von den grundsätzlichen Gegnern der Vorlage, unterzogen. Mit am heftigsten wurde die Bestimmung angegriffen, wonach den Gesellschaften das für den Erwerb des beweglichen Materials zu zahlende Kapital mit einer thatsächlich — d. h. ohne Abzug der Mobiliensteuer — mehr als 5 pCt. des Kaufpreises ausmachenden Jahressumme vom Staate zu verzinsen ist. „Lässt sich etwas, juristisch wie administrativ ähnlich Unmögliches ausdenken“, ruft der Abgeordnete Panattoni aus,**) „als dieser Zins, den der Staat an die Gesellschaften für das Kapital zahlt, welches er von letzteren als Preis für den an sie bewirkten Verkauf empfängt?“ Unter diesen Umständen, fährt er fort, liege ein eigentlicher Verkauf gar nicht vor, sondern vielmehr eine

*) S. 10355 der Kammerverhandlungen, woselbst der Redner die von Claus im Archiv von 1883 S. 571 ff. über das Eisenbahnwesen in den Niederlanden veröffentlichte Arbeit als eine von ihm benutzte Quelle bezeichnet. Ebenso erwähnt der Abg. Bertani (S. 10057), dass ein hochgestellter holländischer Eisenbahnbeamter einem italienischen Fachgenossen gegenüber die Aeusserung gethan habe: „Wenn ihr uns mit Eurem neuen System nachahmen wollt, werdet ihr wie wir, mindestens einen Prozess täglich haben“.

**) Stenogr. Bericht S. 9809.

locatio operis, die Vermiethung einer Leistung, zu welcher die Gesellschaften sich verpflichten. Die zur Ausführung dieser Leistung nöthigen Geräte verkaufe ihnen der Staat, um ihnen den Kaufpreis demnächst zu verzinsen; stehe aber den Gesellschaften in der That ein Anspruch auf eine besondere Vergütung dafür zu, dass sie ihr eigenes Werkzeug bei der Arbeit benutzen? Bezahle man den Feldarbeitern die Abnutzung ihrer Ackergeräte? Es handle sich also um einen Verkauf und zugleich um eine locatio operis; aber, nicht genug hiermit, werde in dem ministeriellen Bericht ferner angeführt, man müsse die Gesellschaften auch unter dem Gesichtspunkte von Frachtfuhrleuten betrachten und ihnen daher in derselben Weise eine Verzinsung in Form einer Vergütung für ihr Material gewähren, wie man den Fuhrleuten eine besondere Miethes für die Pferde bezahle, mittels deren der Transport ausgeführt werde.

Was sei dies aber für ein Vertrag, der jeden Augenblick von einem Artikel zum anderen seine juristische Natur ändere und bald als Gebrauchsüberlassung, bald als Verkauf, bald als locatio operis erscheine, und bei dem schliesslich noch auf die Frachtführer zurückgegriffen werde? „Merkwürdiges Gemisch unvereinbarer juristischer Vertragsformen“! Der Abgeordnete Dotto de Dauli hält der Regierung warnend vor, welch' ungeheures Kapital im Laufe der Jahre durch diese Zinszahlungen in Anspruch genommen werde — bei einer Vertragsdauer von 20 Jahren handele es sich, und zwar nur allein für das Mittelmeernetz um 146 Millionen Lire, bei 40 Jahren um 292, bei 60 Jahren um 438 Millionen — und findet, ebenso wie die grosse Mehrzahl der anderen Redner diese ganz unverhältnissmässigen Opfer in keiner Weise gerechtfertigt.*) Durch die Gründe, welche hiergegen von der Regierung in dem ministeriellen Ueberreichungsbericht,**) und in der Kammer, sowie von den wenigen ihrer Anhänger, die zu dieser Bestimmung überhaupt das Wort ergriffen, vorgebracht worden, sind diese Bedenken im Wesentlichen nicht entkräftet. Nicht minder hartnäckigen Widerstand fand die auf die Tarife bezügliche Bestimmung im Art. 44 des Bedingnishefts, wonach die Regierung zwar befugt ist, die gesetzlich festgestellten Maximalsätze einseitig zu ermässigen, in solchem Falle aber die Gesellschaften für den durch diese Ermässigungen nachweislich entstandenen Einnahmeausfall nach Maassgabe einer verwickelten Berechnung zu entschädigen hat. Von Rednern der verschiedensten Parteien, und zwar nicht nur in der Deputirtenkammer, sondern auch im Senat wie in der Fach- und Tagespresse, wurde diese Bestimmung aufs Heftigste bekämpft; namentlich Luzzati und der frühere Minister Cairoli warnten aufs Eindringlichste vor deren An-

*) Stenogr. Bericht S. 9862.

***) S. oben S. 164.

nahme,*) und der erstere machte besonders darauf aufmerksam, dass noch keine Probe mit den neuen Tarifen gemacht worden, dass solche aber unbedingt erforderlich sei, ehe dieselben in der im Art. 44 vorgesehenen Weise fest gebunden würden; er schlug daher vor, in das Gesetz eine Bestimmung aufzunehmen, wonach zunächst nach Ablauf einer, nicht allzu lange zu bemessenden Probezeit eine Nachprüfung der Tarife stattfinden, und erst dann eine endgültige gesetzliche Feststellung derselben erfolgen solle. Dieser, auf weiser Voraussicht beruhende Vorschlag wurde, da die Regierung sich dagegen erklärte, von der ihr ergebenden Mehrheit abgelehnt, und somit erhielt eine Bestimmung Gesetzeskraft, wodurch, wie Baccarini in der Einleitung zu der mehrerwähnten Dornig'schen Schrift**) mit Recht bemerkt, „der Eisenbahntarif immobilisirt und dem wirtschaftlichen Fortschritt eine Schranke entgegengesetzt wird, die nur mit den schwersten Geldopfern übersteigbar ist, da der Staat den Gesellschaften bei jeder Tarifiermässigung den Unterschied zwischen den bisherigen und den ermässigten Sätzen zu erstatten hat“, was, wie Baccarini weiter ausführt, die Gesellschaften veranlassen würde, nie aus freiem Antriebe eine Tarifiermässigung einzuführen, sich vielmehr zu solchen stets vom Staate zwingen zu lassen, welch' letzterer demnach bei einer derartigen Maassregel alle Nachteile seinerseits zu tragen hätte, während alle Vortheile den Gesellschaften zu Gute kämen. In ähnlicher Weise spricht sich der Senator Casaretto aus, indem er bemerkt: „ich glaube, dass jede staatlicherseits angeordnete Tarifiermässigung der Regierung so viel Prozesse einbringen und so viel Kosten verursachen würde, dass kein Finanzminister jemals den Muth haben wird, Ermässigungen von irgend erheblichem Umfange anzuordnen.***)“

Zu einem Hauptsturm vereinigten sich, unter Führung Baccarini's, die Gegner der Regierungsvorlage gegen den auf die Neubauten bezüglichen Theil derselben. All' die Argumente, welche die Minister und ihre Anhänger dafür vorbrachten, dass es, wenn nicht nothwendig, so doch aus technischen und finanziellen Gründen dringend empfehlenswerth sei, auch den Bau der neuen Linien den Betriebsgesellschaften zu übertragen, wurden Punkt für Punkt widerlegt, ohne dass jedoch durch diese ebenso langwierigen, wie erbitterten Redekämpfe irgend ein praktischer Erfolg, d. h. eine Aenderung der bezüglichen Vertragsfestsetzungen erzielt worden wäre. Dem den gegnerischen Angriffen gegenüber von der Regierung gewissermassen zur Entschuldigung vorgebrachten Einwände, dass sie nach dem ausdrücklichen Wortlaut der betreffenden Bestimmungen nur berechtigt,

*) S. 11600, 11605 und 11611 ff.

**) Le ferrovie italiane e il parlamento S. 16.

***) S. 3448 d. stenogr. Berichtes.

nicht aber auch verpflichtet sei, die Neubauten den Gesellschaften zu überlassen, in dieser Hinsicht vielmehr vollständig freie Hand behalte und somit in der Lage sei, nöthigenfalls auch ihrerseits die Bauten anzuführen, wurde mit Recht entgegengehalten, dass dieser Vorbehalt werthlos und ohne jede Bedeutung sei, nachdem die Regierung selbst wiederholt und ausdrücklich, namentlich auch in dem mit dem Gesetzentwurf vorgelegten Erläuterungsbericht, erklärt habe, „dass es ihre feste Absicht sei, den Bau der neuen Linien den Gesellschaften zu übertragen, und dass sie dies als einen wesentlichen Bestandtheil der neuen Organisation bezeichne.“ *) Dass der Staat ein „cattivo costruttore“, ein schlechter Bauherr, und das ihm zur Verfügung stehende technische Personal nicht in dem Masse geschnitten oder doch für grosse Bauten geeignet sei, wie das der Privatgesellschaften, wird eingehend von dem früheren Arbeitsminister Spaventa widerlegt, welcher nach Anführung anderer Beispiele sich namentlich an den Grafen von Cavour beruft, der seiner Zeit mit Staatstechnikern die galleria dei Giovi — einen 3 km langen Tunnel zwischen Busalla und Pontedecimo an der Strecke Genua-Novì — begonnen und vollendet und ein weit grösseres Werk, den Durchstich des Mont-Cenis in Angriff genommen hat.**) Wie wenig stichhaltig ferner die weitere Behauptung sei, dass von Privatgesellschaften billiger gebaut werde, wie vom Staate, und dass deren Projekte und Kostenanschläge zuverlässiger seien, als die regierungsseitig aufgestellten, weist Baccarini an einer Reihe von Privatbauten nach, bei denen die Voranschläge durch die thatsächlichen Kosten — sehr zum Nachtheil der finanziell betheiligt gewesenen Regierung — erheblich überschritten worden, so beim Gotthard, welcher dem italienischen Staate anstatt des ursprünglich vertragsmässig bewilligten Zuschusses von 45 Millionen schliesslich die Summe von 58 Millionen gekostet, und bei der Pontebbabahn, für welche der Staat über 27 Millionen Lire, d. h. mehr als das Doppelte des ursprünglich veranschlagten Kostenbetrages verausgabt habe.***) Am meisten illusorisch aber erscheinen dem Vorgänger Genala's die Vortheile, welche letzterer wie der Finanzminister für das Budget und den Staatskredit von den neuen Bestimmungen über den Bahnbau und namentlich von der Aufbringung des Kapitals durch die Gesellschaften erwartet. In der Vorrede zu Dornig†) führt er aus, wie dasselbe finanzielle Ergebniss, welches jetzt durch besondere Obligationen erzielt werden soll, die zwar von den Gesellschaften angegeben, aber vom Staate verzinst und getilgt werden, bei der derzeitigen Lage des Geldmarktes und dem

*) Seissmit-Doda in der Sitzung vom 20. Dezember 1884, S. 16451.

***) Der Sitzung vom 2. Februar 1885, S. 11345 a. a. O.

****) S. 16227 ebenda.

†) Le ferrovie italiane S. 12.

Stände der Konsols, sich durch eine Staatsanleihe oder die Ausgabe neuer Rententitel hätte erreichen lassen. Mit Entschiedenheit bestreitet er, wie seine Parteigenossen, dass der Kredit des Staates geringer sei, als der der Gesellschaften; trete selbst zu Zeiten eine Verlegenheit in der Finanzlage ein, so sei solche doch immer nur vorübergehend und nie derart, dass der Staat nicht unter ebenso billigen Bedingungen ein Darlehen aufnehmen könne, wie die Gesellschaften. Verschlechtere sich aber deren Lage, so sei es schliesslich doch immer die Regierung, die helfend eingreifen müsse.“) „Die Quellen des Kredits für einen weise verwalteten Staat sind so gut wie unerschöpflich, während diejenigen von Privatgesellschaften abnehmen und bei einer, wenn auch nur geringen Erschütterung des Bodens unter ihren Füssen leicht versiegen, wenn der starke Arm des Staates sich nicht beehlt, sie wieder fliessen zu machen.“**) In der Kammer halten Baccarini und andere Redner, wie namentlich Seismit-Doda***) dem Finanzminister Magliani die früher schriftlich wie mündlich von ihm gethanenen zahlreichen Auesserungen vor, in denen er eine, seinem jetzigen Standpunkt diametral entgegengesetzte Auffassung vertreten. So heisse in dem, im Juni 1880 vorgelegten ministeriellen Erläuterungsberichte zu dem Gesetzentwurfe, betreffend die zum Gesetz vom 29. Juli 1849 über die Ergänzungsbahnen einzuführenden Aenderungen: „Bei den jetzigen Verhältnissen unseres Landes und dem Zustande unseres Budgets muss man sich davon überzeugen, dass es zweckmässiger ist, Konsols als einen Spezialeisenbahntitel auszugeben.“ — — „Es lässt sich nicht behaupten, dass in Folge einer Vermehrung der konsolidirten Schuld der Kurs derselben fallen würde, da, gleichviel welches die Natur der Schuld ist, die geschaffen wird, sie nicht verschiedenartig auf den Kredit des Staates einwirken kann, der sie aufgenommen, und im vorliegenden besonderen Falle weiss der in- und ausländische Markt, dass die Anleihe aufgenommen wird, nicht um das Staatsvermögen (il patrimonio dello stato) zu vermindern, sondern um es umzuwandeln und produktiver zu machen, und wird deshalb unsere neuen Rententitel nicht ungünstiger behandeln.“ Und zwei Jahre später, am 25. Juni 1882, bei den Verhandlungen über das Gesetz, betreffend die Vertheilung der den Linien 2. und 3. Klasse zu überweisenden Summen habe derselbe Minister in der Kammer Sitzung in Erwiderung auf eine Rede des Abgeordneten Nervo ausdrücklich gesagt:

*) Fast wörtlich dieselben Gründe waren 1 1/2 Jahr vorher, im Juli 1883 in der französischen Deputirtenkammer gegen die vom Minister Raynal vorgelegten Verträge mit den 6 grossen französischen Eisenbahngesellschaften vorgebracht worden; vergl. v. d. Leyen in Schmoller's Jahrbuch für Gesetzgebung, 8. Jahrg. S. 180.

**) Dornig a. a. O. S. 136.

***) Sitzung vom 26. Dezember 1884, S. 10453.

„Wenn ich überzeugt wäre, behufs Beschleunigung der Eisenbahnbauten zu einer Anleihe schreiten zu müssen, würde ich lieber zu einer Vermehrung der Renten, als zur Ausgabe tilgungsfähiger Spezialtitel greifen, wie solche vom Abgeordneten Nervo vorgeschlagen sind.“ Im Anschluss hieran macht Seismit-Doda noch besonders auf die Anomalie aufmerksam, welche darin liegt, dass die Gesellschaften ermächtigt werden, Obligationen auszugeben, deren Tilgung 90 Jahre dauert, während sie selber möglicherweise bereits nach 20 Jahren, aller Wahrscheinlichkeit aber nach 60 Jahren zu bestehen aufgehört haben werden.*) All diesen Einwänden gegenüber wissen die Vertreter der Regierung im Grossen und Ganzen nichts anderes vorzubringen, als die in dem Erläuterungsberichte niedergelegten — dem Hauptinhalte nach bereits oben**) mitgetheilten — Argumente, von denen besonders eines allseitig höchst ironisch aufgenommen wird. „Die Eisenbahnen“ — heisst es S. 163 des Berichts — „stellen ein Kapital dar, welches allmählich abnimmt und sich aufzehrt, und welches sogar vor der Zeit verloren gehen kann, wenn neue, einfachere und ökonomischere Transportmittel aufkommen und an deren Stelle treten sollten. Eine dauernde Schuld für Eisenbahnbauten würde zu dem Endergebniss führen, dass der Staat ständig die betreffenden Lasten zu tragen haben würde, auch wenn der Gegenstand, für welchen die Schuld aufgenommen worden, nicht mehr vorhanden oder erheblich geschmälert sein sollte.“ Hierzu bemerkt Seismit-Doda unter allgemeiner Heiterkeit: „Ich erlaube mir, die geehrten Verfasser des Berichts und namentlich den Herrn Finanzminister zu fragen, welch neues, einfacheres, ökonomischeres und namentlich schnelleres Transportmittel als die Eisenbahnen, er für die kommende Zeit, wo letztere nicht mehr vorhanden sein sollten, voraussieht — wenn er nicht etwa auf die Luftschiffahrt rechnet. In Wahrheit würde nur diese verbleiben.“

All' diese Einwendungen waren vergeblich; es handelte sich eben, wie von den Verteidigern der Verträge mehrfach offen angegeben wurde,**) bei der ganzen Frage nicht sowohl um eine möglichst sach- und fachgemässe Neuregelung des Eisenbahnwesens, als um ein politisches Gesetz,

*) Noch schärfer äussert sich Lodrini, le convenzioni ferroviarie, S. 53: „Gesellschaften, die blosse Betriebsführer, d. h. weder Eigentümer noch eigentliche Konzessionäre sind, nicht nur den Bau des Bahnkörpers und der Geleise, sondern auch die Emission der Titel anzuvertrauen und somit Aktiengesellschaften die Funktionen privilegierter Staatsbankiers zu übertragen, erscheint fast unglaublich. Schliesslich aber noch einen in 90 Jahren amortisirbaren Schuldtitel zu schaffen, um denselben von Gesellschaften ausgeben zu lassen, deren Dauer auf 20 Jahre beschränkt werden könne, ist, ohne dass es eines Beweises bedürfte, einfach abgeschmackt.“

**) S. o. S. 167 ff.

***) Vergl. Rede des Abgeordneten Pozzolini, S. 10328.

welches einen Hauptpunkt des ministeriellen Programms bildete, und welches die Regierung daher ungeachtet jedes Widerspruches unter allen Umständen durchzubringen suchen musste. Zu diesem Behufe setzte sie rücksichtslos ihren vollen Einfluss ein, und so kam es, dass unter dem Zwange der, namentlich vom Kabinetschef Depretis musterhaft gehandhabten Parteidisziplin, viele Abgeordnete für ein System ihre Stimme abzugeben sich genöthigt sahen, gegen welches sie nach ihrem ganzen bisherigen Standpunkte die schwersten Bedenken hegen mussten. Auf diese Weise wirkten die Vertreter derjenigen Richtung, die von einem Staatsmonopol nichts wissen, vielmehr alles der Privatthätigkeit und freien Konkurrenz überlassen wollte, dazu mit, dass gerade letztere völlig ausgeschlossen und an deren Stelle ein Privatmonopol der weitgehendsten Art gesetzt wurde. Insbesondere auf die mit dieser Monopolisirung für die öffentlichen Interessen verbundenen Gefahr wurde während der ganzen Dauer der Verhandlungen von den verschiedensten Seiten immer und immer wieder hingewiesen. So warnt der Abgeordnete Panattoni, der sich selbst ausdrücklich als langjährigen Anhänger des Privatbahnsystems bezeichnet, auf's eindringlichste davor, das gesammte festländische Eisenbahnbau-, Betriebs- und Finanzwesen, bloss zu dem Zweck, um das Staatsbudget zu entlasten, zu Gunsten zweier kapitalistischen Konsortien in einer Weise zu monopolisiren, die jede anderweite Privatindustrie unmöglich machen, und zugleich den Staat nicht nur eines wesentlichen Theils seiner Machtbefugnisse berauben, sondern geradezu unter die Tyrannei dieser „kolossalen Gesellschaften“ bringen würde, Gesellschaften, von denen nach der ganzen Art ihrer Fundirung und Zusammensetzung, ja nach ihrem ausgesprochenen Zweck vor allem die finanzielle Ausbeutung ihres Monopols und eine auf Erzielung eines möglichst grossen Gewinns gerichtete Thätigkeit, nicht aber die Hebung des Verkehrs, oder sonst eine Förderung des Gemeinwohls zu erwarten sei.*) Auf den Einwand, dass der Gefahr einer dauernden Schädigung öffentlicher Interessen durch die Bestimmung vorgebeugt sei, dass der Vertrag bereits nach 40 Jahren wieder aufgehoben werden könne, erwiedert der Abgeordnete de Fortis: „Die Betriebsüberlassung, einmal perfekt geworden, wird bei Ablauf der ersten Periode von 20 Jahren nicht wieder aufhören. Lassen Sie die grossen Aktiengesellschaften erst Wurzel gefasst, sowie ihren schwergewichtigen Einfluss ausgebreitet haben, und die Eisenbahnen werden sicherlich auf 40, und wahrscheinlich die ganzen 60 Jahre über in ihren Händen verbleiben,

*) S. 9867; Vergl. auch die Rede des Abgeordneten Bertani. S. 10057 ff., worin es u. A. heisst: Die eigentlichen Minister der öffentlichen Arbeiten werden die Hauptlinge, die Anführer (i caporioni) der Gesellschaften sein, und nach ihren Antezedentien lässt sich erwarten, dass sie die erlangte Gewalt gut auszunützen wissen werden.

während das Staatsbudget sich früher oder später wieder in Verhältnissen befinden könnte, die ihm gestatten, auf die Millionen der Gesellschaften zu verzichten.“ Aehnliches hat bezüglich der Macht der grossen französischen Eisenbahngesellschaften bereits vor mehr als 40 Jahren Lamartine geäussert, indem er sagt: „Was wird daraus entstehen, wenn sich nach eurem unklugen System die unzähligen Aktionäre der 5 oder 6 Milliarden, welche die Organisation eurer Eisenbahnen in den Händen der Gesellschaften zusammenhäufen wird, zu Interessengemeinschaften und finanziellen Körperschaften zusammengefügt haben werden? Aendert dann doch die Tarife. Aber wie werdet ihr sie ändern? Durch Gesetz. Aber wer wird das Gesetz genehmigen? Die Mehrheit der Aktionäre! Baut doch Konkurrenzlinien; aber wer wird diese Linien genehmigen? Wiederum die Aktionäre! Verbessert, vervollkommnet, ändert euer veraltetes Betriebssystem! Aber wer wird diese Verbesserungen, diese Aenderungen, die vielleicht im öffentlichen Interesse erwünscht, ja geboten sind, genehmigen? Wer? Wieder die Aktionäre.“*)

Man muss sagen, dass die Erfahrung ihm Recht gegeben hat, wenn man sieht, zu welchem mächtigen Faktor im Staate die grossen Gesellschaften in Frankreich nach und nach herangewachsen sind, wie sie in einem Lande und während eines Zeitraumes, wo sonst keine Gewalt sich dauernd und fest gezeigt hat, wo nicht nur Ministerien, sondern ganze Regierungsformen, ja Dynastien über Nacht, wie vom Winde weggeweht, verschwunden sind, sich allein aufrecht und unerschütterlich „in der Erscheinungen Flucht“ gehalten, wie sie vermöge ihres gewichtigen, weitverzweigten Einflusses selbst einem so energischen, machtvollen und despotischen Willen, wie dem Gambetta's Widerstand zu leisten gewusst und es schliesslich dahin gebracht haben, dass die Regierung der dritten Republik, nach einem kurzen Anlauf, ihre Macht zu brechen, vor ihnen geradezu kapitulirt hat.**) Es ist Italien nur zu wünschen, dass sich dort, wo das gesammte Eisenbahnwesen der Gegenwart und Zukunft wesentlich in die Hände von nur zwei Gesellschaften gelegt ist, nicht ähnliche Verhältnisse entwickeln mögen; die in dieser Hinsicht in die Verträge aufgenommenen Kautelen, Kündigungsrechte u. dergl. allein würden dies, wie das Beispiel Frankreichs zeigt, kaum hindern. Auch dort sind und waren von jeher dem Staate Kündigungs- und Ankaufsrechte vorbehalten, auch dort bestehen eine Unmenge mit peinlichster Sorgfalt ausgearbeiteter, gesetzlicher, reglementarischer und statutarischer Bestimmungen, durch welche zum Schutze des öffentlichen Wohls und der Verkehrsinteressen der Regierung ein bis auf die kleinsten Einzelheiten sich erstreckendes Aufsichts- und

*) Dornig; Usi ed abusi delle ferrovie, S. 133 (vgl. auch Archiv 1882. S. 371).

**) Vergl. v. d. Leyen a. a. O. S. 189.

Einspruchsrecht gewährt ist;*) wie es aber zu einem Ankauf thatsächlich niemals gekommen, und wie ferner trotz dieser staatlichen Kontrolle und Mitwirkung gerade bei den grössten Gesellschaften Missbräuche so schreiender Art sich eingeschlichen haben, dass dadurch eine stetig wachsende Empörung, ja ein förmlicher Hass gegen die Eisenbahnen in den beteiligten Kreisen hervorgerufen worden, ist bekannt. Nach diesen Erfahrungen darf man auch von den in den italienischen Eisenbahnverträgen vorgesehenen Aufsichts-Einrichtungen und -Organen sich nicht zu viel versprechen; „eine zu minutiös vorgeschriebene Kontrolle leistet entweder zu viel oder zu wenig“, wurde schon vor Jahren in der italienischen Kammer gelegentlich einer Debatte über die Organisation der Staatskommissariate für die Privatbahnen bemerkt,**) und dies trifft auch heut noch zu. Deshalb dürfte das Hauptgewicht nicht auf die Zusammensetzung, Zuständigkeit und Thätigkeit der staatlichen Aufsichtsbehörden, sondern vielmehr darauf zu legen sein, was von den Gesellschaften selbst zu erwarten, und wie deren Organisation beschaffen ist. Dieselben werden nach Fertigstellung der zum Theil bereits im Bau begriffenen neuen Linien Netze von 5800—6000 km, also von einer Ausdehnung zu verwalten haben, die von der Mehrzahl der grossen französischen Bahnen — in deren jetzigem Bestande — nicht erreicht wird;***) ob bei solch riesigem Umfange die Verwaltungen in der Lage sein werden, nicht nur den grossen internationalen und Durchgangsverkehr zu pflegen, sondern auch die für

*) Dornig: Usi e d'Abusi S. 159.

**) Die bei dieser Gelegenheit — in der Sitzung vom 21. Oktober 1863 — von dem Abg. Valerio gehaltene Rede passt zum grossen Theil wörtlich auch auf die jetzigen Bestimmungen und die heutigen Zustände, namentlich wenn der Redner sagt: „Die staatlichen Aufsichtsbeamten müssen, wenn sie die minutiösen reglementarischen Vorschriften beobachten wollen, vor allem so zahlreich sein, wie die Beamten der Eisenbahngesellschaften, und wären sodann genöthigt, für Rechnung der Regierung all das noch einmal zu thun, was letzteren für Rechnung der Gesellschaften obliegt. Und da sie dies nicht können, was folgt daraus? Dass die Kommissarien keine Aufsicht üben werden, weil sie dies in der Weise, die von ihnen verlangt wird, nicht können. Warum dann aber, austatt die doppelte Anzahl von Beamten zu halten, um dieselben Arbeiten zwei Mal auszuführen oder aber die staatliche Aufsicht und Genehmigung zu einer blossen Formalität werden zu lassen, nicht vielmehr gleich direkt regierungsseitig den Bau und Betrieb sämtlicher Eisenbahnen übernehmen? Es wäre dies sicherlich ein weniger schlechtes System, als jenes, die Bahnen der Privatindustrie zu überlassen, um nachher jede Arbeit, jedes Geschäft zu kontrolliren, jede Prüfung, jede Berathung noch ein Mal vorzunehmen, kurz, die nöthigen Ausgaben für den Staat und die Gesellschaften zu ver doppeln.“ Baccarini-Dornig, *Le ferrovie italiane e il parlamento* S. 66.

***) Nach den Angaben bei v. d. Leyen a. a. O. S. 172 hatte am 1. Januar 1884 nur die Paris-Lyoner Bahn 7299 km im Betriebe, die Orleansbahn dagegen bloss 5203, und die anderen vier grossen Gesellschaften hielten sich in den Grenzen von 2500 (Südbahn) bis 3900 km (Westbahn).

die betreffenden Kreise nicht minder wichtigen Lokalbedürfnisse im Auge zu behalten und auch diesen die nöthige Berücksichtigung zuzuwenden, lässt sich zur Zeit, wo die organisatorischen Einrichtungen zum Theil erst im Entstehen begriffen sind und auf alle Fälle noch nicht in der Lage waren, sich hinreichend zu bewähren, schwer beurtheilen. Allerdings ist bereits eine Reihe von Betriebsdirektionen und sonstigen Lokalbehörden eingesetzt; ob diese indess bei ihrer verhältnissmässig geringen Anzahl genügen werden, um eine wirksame Pflege auch denjenigen kleineren Interessen zu gewährleisten, die von der Generaldirektion aus unmöglich übersehen werden können, wird hauptsächlich von deren mehr oder minder geeigneten Besetzung abhängen. Was die massgebenden Stellen in den mit der Oberleitung betrauten Behörden anbetrifft, so befinden diese sich allerdings in solchen Händen, dass man der weiteren Entwicklung der Dinge mit einem gewissen Zutrauen entgegensehen darf; an der Spitze der adriatischen wie der Mittelmeerbahn stehen Männer, von denen der eine bei der Südbahn, der andere bei der Alta Italia den Betrieb seit Jahren mit Umsicht und, so weit dies bei der früheren Organisation möglich war, auch mit Erfolg geleitet und Kenntnisse wie Erfahrungen in reichem Maasse sich erworben hat. Es steht zu hoffen, dass dieselben auch in ihren nunmehrigen, nungleich selbständigeren aber auch verantwortungsvolleren Stellungen bemüht sein werden, die ihnen anvertrauten Unternehmungen auf der Höhe zu erhalten, und was die Gesellschaften selbst und deren Verwaltungspolitik anbetrifft, so sei zum Schluss noch eine, allerdings ironische, jedoch nicht nuzutreffende Bemerkung des Abgeordneten Gabelli in dessen Broschüre „critiche e confronti“ erwähnt, welche lautet: „Meines Erachtens ist der von der Regierung abgeschlossene Vertrag sehr vortheilhaft, sehr reichlich, sehr ergiebig — für die Betriebsgesellschaften.“ In der That sind die denselben gewährten Bedingungen, besonders in finanzieller Beziehung — namentlich noch im Vergleich zu den von der Enquêtékommision gemachten Vorschlägen — so günstig, dass ihre Unternehmungen gedeihen und sich rentiren können, auch wenn bei deren Verwaltung nicht lediglich oder vor allem die Erzielung eines möglichst grossen Geldgewinns sondern auch die Befriedigung der Verkehrsbedürfnisse und die Förderung des Gemeinwohls ins Auge gefasst wird. Zunächst liegt kein Anhalt vor, anzunehmen, dass die leitenden Organe sich dieser Einsicht verschliessen werden, und deshalb wird man gut thun, mit einem endgültigen Urtheile über die neuen Einrichtungen zurückzuhalten, bis mit denselben eine ehrliche Probe gemacht ist.

Die Betheiligung der Wasserstrasse des Rheins am Güterverkehr.

Von

Lehmann, Eisenbahn-Direktor in Frankfurt am Main.

Die Betheiligung der binnenländischen Wasserstrassen am Güterverkehr ist eine Angelegenheit, die heute vielleicht mehr denn je die Aufmerksamkeit der an Handel und Verkehr interessirten Kreise in Anspruch nimmt.

Die gegenwärtige äusserste Anspannung des Wettbewerbes auf fast allen Gebieten des wirtschaftlichen Lebens zwingt dazu, nach immer neuen Mitteln und Wegen zu streben, um günstigere Bedingungen für die Erzeugung und den Absatz der Güter zu erlangen. Vielfach wird eine wesentliche Erleichterung davon erwartet, dass die Möglichkeit ausgedehnterer Benützung von Wasserstrassen vortheilhaftere Frachtverhältnisse schaffen werde. Dem Bedürfniss nach Verbesserung und Vermehrung der Wasserwege und der für die Schifffahrt nothwendigen Einrichtungen aller Art wird bereits von Staatsregierungen, Gemeinden und Privatunternehmungen durch Stromregulirungen, Kanalbauten, Hafenanlagen u. s. w. in weitem Umfange Rechnung getragen. Zahlreiche Vorschläge wegen Schaffung neuer ausgedehnter Wasserverbindungen tauchen auf und nehmen fortgesetzt die Aufmerksamkeit der am Verkehrswesen interessirten Kreise in Anspruch.

Mit Eifersucht und Sorge blicken die Handelsplätze und Wirtschaftsgebiete, welche der Verbindung mit einer brauchbaren Wasserstrasse entbehren, auf die Entwicklung ihrer Rivalen, welche mit immer grossartigerem Erfolge den Vortheil ihrer begünstigten Lage am grossen Strom oder am leistungsfähigen Kanal ansutzen, und suchen vergeblich nach Mitteln, die eingetretenen oder noch drohenden Verschiebungen in den Verkehrsverhältnissen auszugleichen.

Die Eisenbahnen finden mehr und mehr Veranlassung, in den Wasserstrassen des Binnenlandes beachtenswerthe Mitbewerber um den Verkehr zu erkennen.

Unter diesen Umständen wird es der Mühe lohnen, für den in Bezug auf den Güterverkehr wichtigsten deutschen Strom, den Rhein, die nach

der Statistik leicht festznstellenden Güter, welche auf ihm bewegt werden, nach Menge und Art näher zu betrachten und den Gründen der Entwicklung dieses Verkehrs nachzuforschen.

Der gesammte Güterverkehr auf dem Rhein ist für das Jahr 1875 auf 6 500 000, 1876 auf 7 160 000, 1878 auf 8 250 000, 1879 auf 8 480 000, 1880 auf 9 280 000 und 1883 auf 12 030 000 t berechnet worden.

Schon seit mehreren Jahrzehnten zeigt sich eine erhebliche Steigerung des Verkehrs auf dem Rhein.

Die deutsche Landesgrenze bei Emmerich haben überschritten:

	zu Berg	zu Thal
1840	128 022	253 841 t
1850	173 681	399 488 „
1860	209 283	506 685 „
1870	483 629	1 429 296 „

also trotz des Auftretens der Konkurrenz der Eisenbahnen eine erhebliche Vermehrung der Güterbewegung auf dem Wasser.

Die in diesem Zeitabschnitt eingetretene Belebnng des Verkehrs ist aber nicht in gleichem Maasse allen beteiligten deutschen Rheinhäfen zu Gute gekommen. Der Bericht der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt stellt folgendes fest:

„Im Hafen von Coblenz ist der Verkehr von 116 181 t im Jahre 1843 auf 54 277 t im Jahre 1871, im Cölnner Hafen von 379 970 t im Jahre 1856 auf 242 790 t im Jahre 1871, im Weseler Hafen von 107 429 t im Jahre 1846 auf 74 455 t im Jahre 1871 gesunken. Dagegen ist der Verkehr in den grösseren oberrheinischen Häfen, und zwar in Mannheim von 86 875 t im Jahre 1843 auf 401 806 t im Jahre 1871 und in Ludwigshafen in derselben Zeit von 18 719 t auf 156 041 t gestiegen. Der Verkehr in diesen beiden Häfen hat sich während der bezeichneten Periode demnach in Mannheim beinahe vervünfacht, in Ludwigshafen sogar vernennfacht.“

Der Grund für den Rückgang des Schiffsverkehrs in den mittel- und unterrheinischen Häfen dürfte in der in diesem Zeitraum erfolgten Entwicklung der Eisenbahnen zu suchen sein, die mit desto grösserem Erfolge bestrebt waren, den Verkehr an sich zu ziehen, je geringere Beförderungstrecken in Betracht kamen, während im Verkehr der oberrheinischen Häfen die Wasserstrasse einen grösseren Antheil am Verkehr leichter zu behaupten vermochte, weil sie durchweg auf längeren Strecken ausgenutzt werden konnte.

In der jüngsten Zeit, und zwar in den letzten zehn bis zwölf Jahren zeigt sich, soweit statistische Erhebungen vorliegen, folgende Entwicklung.

Der Durchgangsverkehr bei Emmerich betrug in Tonnen im Jahre:

	zu Berg	zu Thal
1870 . . .	483 629	1 429 295
1875 . . .	744 004	1 727 653
1878 . . .	1 127 982	1 981 169
1879 . . .	1 286 370	2 087 549
1880 . . .	1 315 148	2 358 962
1881 . . .	1 479 442	2 484 821
1882 . . .	1 609 689	2 385 648
1883 . . .	1 783 467	2 724 953

also eine erhebliche fast ununterbrochene Steigerung sowohl bei der Berg- als bei der Thalfahrt, jedoch wesentlich stärker bei der Bergfahrt. Bei dieser hat sich der Verkehr von 1870 fast vervierfacht, bei der Thalfahrt nicht ganz verdoppelt.

Ueber den Verkehr der wichtigeren deutschen Rheinhäfen in der neueren Zeit liegen folgende Zahlen vor:

T o n n e n					
J a h r	angekommen		abgegangen		Insgesamt zu Berg und Thal angekommen und abgegangen
	zu Berg	zu Thal	zu Berg	zu Thal	
D ü s s e l d o r f					
1872 . .	58 257	69 273	15 801	19 123	162 454
1875 . .	40 930	62 896	13 503	21 782	139 111
1878 . .	40 720	46 617	9 450	23 470	120 257
1879 . .	49 324	37 491	8 980	29 427	125 222
1880 . .	44 905	44 977	9 736	26 615	126 233
1881 . .	56 805	50 172	10 906	29 932	147 815
1882 . .	60 982	57 842	9 242	36 502	164 568
1883 . .	67 377	63 177	11 586	37 341	179 481
H o c h f e l d					
1875 . .	37 054		283 598		320 652
1878 . .	52 944	55 050	195 449	176 452	479 895
1879 . .	34 668	52 866	209 417	187 651	484 602
1880 . .	29 999	48 110	254 226	156 505	488 840
1881 . .	23 214	53 802	315 510	162 565	555 091
1882 . .	19 387	50 644	347 869	129 477	547 377
1883 . .	25 216	38 554	405 611	94 152	563 533

J a h r	angekommen		abgegangen		Insgesamt zu Berg und Thal angekommen und abgegangen
	zu Berg	zu Thal	zu Berg	zu Thal	

D u i s b u r g

1875 . .	498 070		439 328		937 398
1878 . .	89 961	143 338	203 826	208 682	645 807
1879 . .	92 049	131 857	263 015	290 016	776 937
1880 . .	96 789	115 158	301 110	355 232	868 289
1881 . .	140 248	131 494	348 768	373 724	994 234
1882 . .	147 841	179 524	334 796	352 204	1 011 365
1883 . .	169 564	228 288	477 821	404 246	1 279 919

R u h r o r t

1875 . .	154 180	72 101	420 406	1 030 733	1 677 420
1878 . .	300 251	81 946	430 874	1 200 142	2 013 213
1879 . .	260 156	61 319	374 900	1 147 667	1 844 042
1880 . .	323 142	69 769	432 452	1 265 024	2 090 387
1881 . .	245 272	51 440	414 814	1 376 399	2 087 925
1882 . .	277 585	68 032	371 846	1 360 415	2 017 878
1883 . .	307 857	75 897	454 745	1 552 504	2 391 003

D e u t z

1875 . .	—	—	42 025	10 835	52 111
1878 . .	—	—	50 568	14 660	65 228
1879 . .	4 256	270	35 670	15 320	55 516
1880 . .	3 506	—	26 140	27 215	56 861
1881 . .	—	909	22 085	13 546	36 540
1882 . .	9 984	—	12 280	15 625	37 889
1883 . .	15 202	—	13 450	15 387	44 039

C ö l n

1872 . .	108 947	100 608	25 570	30 814	265 949
1875 . .	81 870	62 412	19 650	24 837	188 769
1878 . .	67 544	53 485	34 512	35 993	191 534
1879 . .	93 775	55 160	27 780	35 050	211 765
1880 . .	77 708	59 657	27 868	39 608	204 841
1881 . .	69 916	77 840	33 723	46 458	227 937
1882 . .	82 423	79 502	33 286	45 083	240 294
1883 . .	108 060	83 992	45 345	52 326	289 723

Jahr	angekommen		abgegangen		In-gesamt zu Berg und Thal angekommen und abgegangen
	zu Berg	zu Thal	zu Berg	zu Thal	
Biebrich					
1875 . . .	8 596	11 086	270	2 803	22 755
1878 . . .	12 579	8 820	315	3 039	24 753
1879 . . .	13 167	8 003	306	3 623	25 099
1880 . . .	13 160	6 453	448	4 202	24 713
1881 . . .	14 452	8 871	348	4 693	28 364
1882 . . .	14 459	14 397	351	4 788	33 995
1883 . . .	14 467	14 289	209	4 853	33 818

Mainz					
1875 . . .	53 921	59 833	2 821	13 349	129 924
1878 . . .	56 385	30 536	2 418	16 654	106 993
1879 . . .	65 694	25 150	4 353	16 647	111 844
1880 . . .	69 470	31 777	3 826	17 459	122 532
1881 . . .	72 121	42 963	4 741	20 843	140 668
1882 . . .	64 940	73 678	4 004	19 839	162 461
1883 . . .	90 865	126 724	4 277	25 144	247 010

Gustavsburg					
1875 . . .	111 640	—	—	8 692	120 332
1882 . . .	169 332	1 919	—	43 205	214 456
1883 . . .	218 501	1 555	—	98 206	318 262

Der Verkehr der Eisenbahnstation Gustavsburg, welcher fast ausschliesslich ein solcher ist, der auf die Wasserstrasse übergeht oder von derselben kommt, wird angegeben auf:

T o n n e n			
Jahr	abgegangen	angekommen	insgesamt
1879	125 097	17 754	142 851
1880	88 561	33 030	121 591
1881	182 130	44 971	227 101
1882	205 011	77 789	282 800
1883	231 667	115 401	347 068
1884	282 970	91 717	374 687

Ferner betrug der Verkehr von

T o n n e n					
J a h r	angekommen		abgegangen		insgesamt zu Berg und Thal angekommen und abgegangen
	zu Berg	zu Thal	zu Berg	zu Thal	
L u d w i g s h a f e n					
1875 . .	80 844	21 431	12 010	14 212	128 497
1883 : :	300 375	65 332	48	70 644	436 599
M a n n h e i m (Rheinhafen)					
1872 . .	314 294	23 854	—	48 630	386 778
1875 . .	438 248	10 891	3	58 101	507 243
1878 . .	548 231	33 748	147	56 462	638 588
1879 . .	607 746	16 667	—	59 014	683 427
1880 . .	640 736	19 547	7	84 298	744 588
1881 . .	751 021	29 322	—	146 139	926 482
1882 . .	791 811	23 629	—	245 111	1 060 551
1883 . .	979 057	18 780	54	289 359	1 287 250

Bei der geringeren Bedeutung des Verkehrs der übrigen Rheinhäfen wird von einer entsprechenden Nachweisung für dieselben abgesehen werden können.

Dagegen wird — weil für die Zukunft wegen der bevorstehenden Verbesserung der Verbindung mit dem Rhein durch Kanalisierung des Maines von Interesse — der Verkehr von Frankfurt a. M. noch Beachtung verdienen, der nicht ganz unerheblich, jedoch bisher fast nur Main-Verkehr und zwar zu Thal gewesen ist.

Derselbe betrug:

T o n n e n					
J a h r	angekommen		abgegangen		insgesamt zu Berg und Thal angekommen und abgegangen
	zu Berg	zu Thal	zu Berg	zu Thal	
1875 . .	33 572	163 316	1 567	2 058	200 513
1878 . .	10 331	108 622	67	2 082	121 686
1879 . .	8 799	87 752	542	1 313	98 406
1880 . .	6 665	84 012	608	2 537	93 822
1881 . .	6 846	75 027	637	2 219	84 729
1882 . .	7 973	116 294	427	2 086	126 780
1883 . .	14 496	130 957	381	2 402	248 236

Eine Vergleichung der obigen Zahlen ergibt eine unerhebliche Steigerung des Verkehrs in Düsseldorf und Köln seit 1872, mit einem Rückgang in der Zwischenzeit; in dem unwichtigeren Hafen von Deutz eine Abnahme. — In Hochfeld zeigt sich von 1875 bis 1883 eine Steigerung des Gesamtverkehrs von 320 652 auf 563 533 t, die auf der Vermehrung des Versandes zu Berg beruht (Zunahme von 195 449 auf 405 611 t), während die Menge der angekommenen und der zu Thal versandten Güter zurückging. — In Duisburg hat sich der Gesamtverkehr in derselben Zeit von 937 398 auf 1 279 919 t, nach einer zwischenliegenden bedeutenden Schwankung nach unten in den Jahren 1878 und folgenden, gehoben; der Versand sowohl zu Berg wie zu Thal hat sich verdoppelt. — Den bedeutendsten Verkehr am ganzen Rhein weist Ruhrort auf mit 2 391 000 t 1883 gegen 1 677 420 t 1875. Die stärkste Entwicklung hat der Versand zu Thal gehabt, 1 552 504 t 1883.

Die Häfen des Oberrheins zeigen sämmtlich eine lebhafte Verkehrsentwicklung: bei Biebrich ein Anwachsen der versandten und angekommenen Gütermengen in der Zeit von 1875 bis 1883 von 22 755 auf 33 810 t, vorzugsweise im Empfange bei der Bergfahrt; bei Mainz in derselben Zeit eine Zunahme von 129 924 auf 247 010 t, grösste Steigerung bei der übrigen sehr schwankenden Summe der zu Thal angekommenen Güter, stetige Steigerung bei der Anfuhr zu Berg. Der Verkehr von Gustavsburg verdreifachte sich annähernd in demselben Zeitraum, Steigerung von 120 332 auf 318 262 t, und zwar verdoppelte sich die Ankunft zu Berg, der Versand zu Thal verelfachte sich, Zunahme von 8692 auf 98 206 t. — In Ludwigshafen zeigt sich von 1875 bis 1883 ein Anwachsen des Gesamtverkehrs von 128 497 auf 436 599 t, mit fast einer Vervierfachung des Empfanges zu Berg, von 80 044 auf 300 374 t, und einer Verfünffachung des Versandes zu Thal, von 14 212 auf 70 644 t. — In Mannheim Rheinhafen seit 1872 eine Steigerung des Gesamtverkehrs von 386 778 auf 1 287 250 t. Der Verkehr von 1883 beträgt reichlich das zweiundeinhalbfache desjenigen von 1875. Seit diesem Jahre hat sich der Empfang zu Berg erheblich mehr als verdoppelt, von 438 248 auf 979 057 t, der Versand zu Thal fast verfünffacht 58 101 auf 289 359 t.

Was die Art der beförderten Güter anlangt, so kamen beim Durchgangsverkehr bei Emmerich in Betracht und zwar

Getreide:	Tonnen im Jahre	
	1872	1883
Weizen und Spelz	57 898	943 073
Roggen	53 957	225 387
Hafer	—	86 297

	T o n n e n	
	im Jahre	
	1872	1883
Gerste	1 146	32 030
anderes Getreide und Hülsenfrüchte	442	38 642
Mehl und Mühlenfabrikate	751	16 554
	im Jahre	
	1882	1883
Oelsaaten	41 419	67 702
	im Jahre	
	1872	1883
Eisenerze	92 715	316 280
Petroleum	10 553	49 106
Fette Oele und Fette	24 162	31 257
Theer, Pech und Harze	13 177	22 461
Farbhölzer	7 964	9 724
Reis	7 483	8 503
Roheisen	284 554	196 243
verarbeitetes Eisen	7 542	4 623
Cement, Trass und Kalk	14 727	1 177
Bau- und Nutzholz	53 559	30 474
Baumwolle	13 321	11 393
Rohtabak	5 115	4 612
Chamotte, Dach- und Mauerziegel	24 867	8 891
Maschinen	3 642	2 689
Kaffee	28 948	26 473

Also eine sehr erhebliche Steigerung bei allen Getreidearten, Oelsaaten, Mühlenfabrikaten, Eisenerzen, Petroleum, fetten Oelen und Fetten, Theer, Pech und Harzen; dagegen ein beachtenswerther Rückgang bei Roheisen, verarbeitetem Eisen, Maschinen, Cement, Trass und Kalk, Chamotte, Dach- und Mauerziegeln, Bau- und Nutzholz.

b) bei der Thalfahrt

	im Jahre	
	1872	1883
Steinkohlen	840 812	1 808 644
Steine und Steinwaaren	18 254	342 044
Cement, Trass und Kalk	3 244	83 007
Eisen, verarbeitet	18 254	83 090
Zucker	4 246	52 974
Chamotte, Dach- und Mauerziegel	4 188	42 517
Bau- und Nutzholz	35 277	39 079
Salz	6 366	7 060

	T o n n e n	
	im Jahre	
	1878	1883
Mühlenfabrikate	6 869	16 193
Hülsenfrüchte etc.	1 229	3 992
Oelsaaten	7	1 263
Maschinen	474	1 637
Eisenerze	2	1 327
Roh- und Brucheisen	47 096	21 101
Weizen und Spelz	16 927	623
Gerste	15 578	12 776
Rohtabak	1 979	414

Also eine erhebliche Steigerung bei Steinkohlen, Steinen und Steinwaaren, Cement, Trass und Kalk, verarbeitetem Eisen, Zucker, Chamotte, Dach- und Mauerziegeln, Mühlenfabrikaten, Oelsaaten, Maschinen, eine Abnahme dagegen bei Roheisen, Weizen, Gerste, Rohtabak.

Bei den Haupthäfen ergaben sich folgende Verschiebungen im Verkehr der verschiedenen Güterarten:

In Düsseldorf entfällt das erhebliche Mehr im Versand zu Thal auf verarbeitetes Eisen und Steinkohlen. In Hochfeld kommen für den Versand fast nur Steinkohlen in Betracht, für die Bergfahrt ist eine erhebliche Steigerung eingetreten, 195 449 t 1878 gegen 405 611 t 1883, bei der Thalfahrt eine Verminderung, von 172 641 auf 94 152 t in demselben Zeitraum. Der früher nicht ganz unbedeutende Versand von verarbeitetem Eisen hat fast ganz aufgehört. Der Rückgang des Empfangsverkehrs zu Berg wie zu Thal entfällt vorzugsweise auf Eisenerze.

An der für Duisburg seit 1878 eingetretenen Steigerung des gesammten Verkehrs in allen Richtungen hat der Hauptantheil der Versand von Steinkohlen, von 198 460 t 1878 auf 456 391 t zu Berg 1883, zu Thal von 188 614 auf 390 511 t in derselben Zeit. Im Versand sowohl zu Berg wie zu Thal spielt ferner mit schwankenden Mengen verarbeitetes Eisen eine Rolle. Im Empfange haben eine wesentliche Steigerung erfahren bei der Thalfahrt Bau- und Nutzholz, 81 672 t 1883 gegen 9691 t 1878, Eisenerze 31 587 t 1883 gegen 2447 t 1878, Salz 10 524 t 1883 gegen 2580 t 1878, Roheisen 5989 t 1883 gegen 922 t 1878, bei der Bergfahrt Getreide in den Jahren 1878 bis 1883 Weizen von 7055 auf 12 923, Roggen von 25 117 auf 40 243, Hafer von 1742 auf 21 042, Gerste von 1664 auf 9602 t, Eisenerze in demselben Zeitraum von 3292 auf 26 764 t. Der Empfang von Roheisen bei der Bergfahrt ist 1883 annähernd derselbe wie 1878.

In Ruhrort ergibt sich eine Steigerung des Versands an Steinkohlen in der Zeit von 1872 bis 1883 zu Thal von 777 556 auf 1 445 692 t, zu Berg von 374 403 auf 446 944 t. Ausserdem kommen für den Versand Roheisen und verarbeitetes Eisen in Betracht, jedoch gehen die Quantitäten hier zurück, verarbeitetes Eisen zu Thal 77 335 t 1875, 105 101 t 1881, 44 143 t 1883. Der Empfang an Eisenerzen zu Thal ist von 149 150 t 1872 auf 32 756 t 1883 gesunken, zu Berg von 41 394 auf 91 104 t in demselben Zeitraum gestiegen. An Roheisen kamen zu Berg 148 289 t 1872, 65 638 t 1880, 114 637 t 1882 und 83 295 t 1883. Eine erhebliche Steigerung des Empfanges zu Berg ergibt sich für Getreide aller Art, bei Bau- und Nutzholz eine merkliche Steigerung des Empfanges zu Thal.

Der Verkehr von Cöln hat sich wenig entwickelt. Eine unerhebliche Vermehrung zeigt der Versand zu Berg wie zu Thal namentlich in Zucker, fetten Oelen und Fetten, verarbeitetem Eisen. Der Empfang ist gestiegen zu Berg bei Roggen und anderem Getreide ausser Weizen, bei Oelsaaten, fetten Oelen und Fetten, Petroleum, Theer, Pech und Harzen; zu Thal bei Cement, Trass und Kalk, Mehl- und Mühlenfabrikaten, Salz, fetten Oelen und Fetten. Zurückgegangen ist der Empfang zu Berg bei Baumwolle, Roheisen, Cement, Trass und Kalk, Bau- und Nutzholz, Steinkohlen, zu Thal bei Bau- und Nutzholz, Chamotte, Dach- und Mauerziegeln.

Die Verdoppelung des Mainzer Gesamtverkehrs macht sich in allen Verkehrsrichtungen geltend, jedoch ist der Empfang erheblicher, als der Versand. Im letzteren, und zwar zu Thal, spielt eine besondere Rolle nur Gerste im Betrage von 4250 t 1883 gegen 989 t 1872. Für den Empfang kommen besonders in Betracht bei der Thalfahrt Steine und Steinwaaren, 83677 t 1883 gegen 3309 t 1872, Chamotte-Dach- und Mauersteine, 30269 gegen 11 298 in den entsprechenden Jahren, ferner Bau- und Nutzholz und Brennholz. Der 1872 vorkommende Empfang von Weizen und Gerste zu Thal hat fast ganz aufgehört. Im Empfang zu Berg sind zu nennen: Baumwolle, verarbeitetes Eisen, Roggen, Mehl- und Mühlenfabrikate, Kaffee, Zucker, fette Oele und Fette, Petroleum, Steinkohlen, Steine und Steinwaaren, deren Bezug eine grössere oder geringere Steigerung erfahren hat. Zurückgegangen ist der Empfang zu Berg in Roheisen von 393⁰ auf 258 t in den Jahren 1872 bis 1883.

Die Verdoppelung der Gesamtzufuhr zu Berg nach Gustavsburg von 1875 bis 1883 beruht auf den Artikeln: Steinkohlen von 94513 auf 149 403 t, verarbeitetem Eisen von 279 auf 7156 t, Weizen von — auf 5410 t, Roggen von — auf 13 220 t, Oelsaaten von — auf 10 367 t, fetten Oelen und Fetten von 56 auf 1892 t, Petroleum von — auf

1329 t, Theer, Pech und Harzen von 1569 auf 2410 t. Zurückgegangen ist beim Empfang zu Berg Roh- und Brucheisen von 6710 auf 3958 t. Für den Versand zu Thal kommen in Betracht im Jahre 1883 Cement, Trass und Kalk 2355, Gerste 7225, Hülsenfrüchte pp. 2720, Oelsaaten 1219, fette Oele und Fette 1818, Eisenerze 6555 t gegen — im Jahre 1875. An Zucker wurden 47 473 t 1883 gegen 46 t 1875, an Mühlenfabrikaten 14 720 t 1883 gegen 50 t im Jahre 1875 versendet.

In Ludwigshafen hob sich in der Zeit von 1875 bis 1883 der Empfang zu Berg bei Baumwolle von 914 auf 2765, Farbhölzern von 151 auf 1699, Roh- und Brucheisen von 24989 auf 43719, Weizen und Spelz von 10 890 auf 31 336, Hülsenfrüchten pp. von 93 auf 1492, Oelsaaten von — auf 3497, Salz von — auf 1537, fetten Oelen und Fetten von 203 auf 1175, Steinkohlen von 7831 auf 138082, Theer, Pech und Harzen von 453 auf 1840, Eisenerzen von — auf 3115, Steinen und Steinwaaren von 134 auf 16983 t. Einen Rückgang erfuhr der Empfang zu Berg bei verarbeitetem Eisen von 19 015 auf 9062, Roggen von 8295 auf 1042 t. — Der Versand zu Thal betrug 1883 bei Roh- und Brucheisen 7187, Gerste 1096, Theer, Pech und Harzen 3294, Eisenerzen 2493, Steinen und Steinwaaren 10090 t gegen — im Jahre 1875. Der Versand von Zucker stieg in derselben Zeit von 26 auf 1144, der von fetten Oelen und Fetten von 12 auf 695 t. Dagegen ging der Versand in Bau- und Nutzholz von 1452 auf 685 zurück, der Versand von Steinkohlen zu Berg, 1883 t 11259, hörte ganz auf. Dagegen stellte sich ein ganz neuer Empfangsverkehr zu Thal mit 17 096 t Chamotten-Dach- und Mauerziegel 1883 ein.

In Mannheim steigerte sich der Empfangsverkehr zu Berg in der Zeit von 1872 bis 1883 in Steinkohlen von 173 177 auf 514 288, in Weizen und Spelz von 25 116 auf 225 351, in Roggen von 140 auf 7481, Hülsenfrüchte pp. von 13 auf 16 481, Mehl und Mühlenfabrikaten von 255 auf 6278, verarbeitetem Eisen von 5572 auf 19 825, Cement, Trass und Kalk von 2613 auf 11 221, Bau- und Nutzholz von 13 auf 16 481, Reis von 2022 auf 4203, Kaffee von 8293 auf 11085, Zucker von 3351 auf 6136, fetten Oelen und Fetten von 6375 auf 10 412, Farbhölzern von 1559 auf 3089, Petroleum von 6304 auf 24 922, Theer, Harz und Pech von 4194 auf 10 528 t. An Oelsaaten wurden 1882 t 13 148 gegen 26 974 im Jahre 1883 zu Berg angefahren. Einen Rückgang zeigt der Empfang zu Berg bei Roh- und Brucheisen, von 27 517 auf 10 438 t, und Baumwolle von 7221 auf 5713 t.

Der Versand zu Thal steigerte sich in den Jahren 1872 bis 1883 bei Bau und Nutzholz von 17 851 auf 183 822, Cement, Trass und Kalk von 57 auf 8575, Gerste von 2715 auf 7174, Salz von 4488 auf 34 016

Zucker von 59 auf 939, fetten Oelen und Fetten von 57 auf 3068 t. An Eisenerzen wurden 1879 t 10 und 1883 t 3730 zu Thal versendet. — Der Versand zu Thal an Roheisen ging von 2767 t 1872 auf 1076 t 1883 und der von Hafer von 1391 auf 499 in derselben Zeit zurück.

Der Verkehr von Frankfurt bestand im Wesentlichen aus Bruch- und Ziegelsteinen, Brenn-, Bau- und Nutzholz, die Main abwärts gingen. Ein Uebergang von Gütern vom Rhein auf den Main hat nur in sehr geringen Mengen stattgefunden.

Ueberblickt man dieses Bild im Ganzen, so zeigen sich als Hauptbestandtheil des Rheinverkehrs die geringwerthigen Massengüter, welche billiger Frachten ganz besonders bedürfen: Steinkohlen, Hölzer, Steine, Erze, Cement und Kalk, Roheisen, verarbeitetes Eisen, und zwar überall eine Vermehrung der gefahrenen Gütermengen; bei Steinkohlen in der Richtung zu Thal wie zu Berg; bei Hölzern, Roheisen, Cement, auch un verarbeitetem Eisen ein verminderter Eingang an der Landesgrenze; eine Stärkung des Versandes zu Thal bei Hölzern, Steinen, Cement und Kalk, verarbeitetem Eisen; eine sehr erhebliche Vermehrung der Einfuhr an der Landesgrenze bei Eisenerzen gegenüber einer starken Verminderung im Versande dieses Artikels zu Thal.

Im Uebrigen haben neben Getreide, dessen Zufahren zu Berg sich ganz ausserordentlich vermehrt haben, die überseeischen Einfuhrwaaren, wie Petroleum, Oelsaaten, Kaffee, Reis u. s. w. immer mehr die Schifffahrt in Anspruch genommen. Es zeigen sich mehr oder weniger erhebliche Steigerungen bei den meisten dieser Güter im Verkehr aller Häfen, namentlich Maiz, Gustavsburg, Mannheim und Ludwigshafen.

Die Ursachen der dargestellten grossartigen Entwicklung des Verkehrs auf dem Rhein sind wohl unzweifelhaft zunächst in dem allgemeinen Aufschwung des wirtschaftlichen Lebens der Nation während der letzten 20 Jahre zu suchen. Die mit der Vermehrung der Bevölkerung und der Hebung des Wohlstandes Hand in Hand gehende Steigerung der Bedürfnisse, sowie der hierdurch und durch die Ausdehnung und Ausbildung der gewerblichen Thätigkeit hervorgerufene vermehrte Güteraustausch haben einen Verkehr geschaffen, der früher nicht vorhanden war.

Durch diesen neuentstandenen Verkehr wird sich zum Theil die mächtige Entfaltung der Rheinschifffahrt erklären.

Es ist aber nicht ausschliesslich ein neuer Verkehr, um den es sich bei dieser Steigerung des Wasserverkehrs handelt. Vielmehr kann nicht bezweifelt werden, dass ein guter Theil des letzteren ein solcher ist, der früher seinen Weg über die Eisenbahnen nahm und in Folge verschiedener Umstände auf die Rheinstrasse abgeleitet wurde.

Der Jahresbericht der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt für 1867 und 1868 hat — nach dem Jahresbericht der Mannheimer Handelskammer für 1884 — folgende Ansicht ausgesprochen: „Die Vortheile, denen sich die Rheinschifffahrt in Folge gänzlicher Abgabefreiheit erfreut, dienen ihr in der Konkurrenz mit den Eisenbahnen zu nicht geringer Erleichterung und trugen wesentlich dazu bei, den Wasserverkehr im Grossen und Ganzen wiederum bedeutender, als in den vorhergehenden Jahren erscheinen zu lassen. In der Theilung der Arbeit, welche sich in den letzten Jahrzehnten zwischen der Flussschifffahrt des Rheines und der Schienenstrasse zu beiden Seiten dieses Wasserweges vollzieht, ist ein gewisses Gleichgewicht eingetreten. Die dafür sprechenden Gründe ergeben sich aus einer Vergleichung der Resultate beider Transportsysteme und aus der Thatsache, dass die Produktion und der Konsum fast aller beweglichen Güter fortwährend so bedeutend zunehmen, dass weder die Wasserstrasse allein, noch die Eisenbahn an und für sich im Stande sein würden, den an sie gestellten Forderungen zu entsprechen, dass vielmehr beide ihre wirthschaftliche Aufgabe nur in gegenseitiger Ergänzung erfüllen.“

Eine Gegenüberstellung der Verkehrsverhältnisse der neueren und der neuesten Zeit dürfte eine wesentliche Verschiebung dieses Gleichgewichtes zu Ungunsten der Schienenstrasse zeigen. Ja, die Lage scheint sich insofern umgekehrt zu haben, als die Eisenbahnen, deren Bestrebungen um die Gewinnung des Verkehrs die Wasserstrassen sich früher nur mit grosser Mühe erwehren konnten, heute ihrerseits ernstlich darum besorgt sein müssen, sich gegenüber dem Wettbewerb der Wasserstrasse gebührend zu behaupten.

Bei der Verzweigung des Bahnverkehrs wird eine genaue Vergleichung der Frequenz beider Verkehrswege nicht möglich sein. Dass aber die Eisenbahnen sich im Nachtheil befinden, wird schon dadurch bewiesen, dass sich bei ihnen von einer entsprechenden Steigerung des Verkehrs wie auf den Wasserstrassen keine Spur findet, und dass sich vielfach für den Verkehr bestimmter Gebiete der Uebergang gewisser regelmässiger Transporte vom Bahnweg auf den Wasserweg genau nachweisen lässt, während das Umgekehrte kaum irgendwo der Fall sein dürfte.

Die Gründe für die lebhaftere Entwicklung des Wasserverkehrs sind mannigfacher Art.

In erster Linie stehen die zahlreichen Verbesserungen der Wasserstrassen, die Anlage oder der Ausbau verschiedener leistungsfähiger, jedem Bedürfniss genügender Häfen (Mannheim, Ruhrort, Gustavsborg etc.) vielfache neue Einrichtungen zur Erleichterung des Handelsverkehrs der betreffenden Plätze, die grosse Vermehrung der Schiffsgefässe, rationellerer Betrieb der Schifffahrt, eine wesentliche Ermässigung der Schiffsfrachten.

Es kommt hinzu, wie schon eingangs erwähnt, dass der heftige Kampf um die Erhaltung und Ausdehnung der Absatzgebiete alle Gewerbe mehr und mehr auf die Ermässigung der Selbstkosten bei der Gütererzeugung hinweist, und dass manche Unternehmungen sich vielleicht nur noch bei Benutzung der billigen Wasserfrachten zu behaupten vermögen.

Die Erhöhung der Zölle auf verschiedene Güter schuf ferner die Nothwendigkeit für den Einfuhrhandel, einen Ausgleich der Einfuhrerschwer-niss durch Erleichterungen in der Fracht zu suchen, und veranlasste die Wahl des Wasserweges an Stelle der Eisenbahn, zumal da die Entwicklung des Eisenbahnwesens einen Gang nahm, der eine unbedingte Unterstützung der Wirtschaftspolitik des Reiches durch Versagung von Einfuhrerleichterungen auf dem Gebiete des Eisenbahntarifwesens für zahlreiche Güter mit sich brachte.

Der Uebergang der Eisenbahnlinsen längs des Rheines in die Hände des Staates war dem Wasserwege aber auch — abgesehen von der nothwendigen Rücksichtnahme der Staatsbahnen auf die wirtschaftliche Gesetzgebung — insofern günstig, als die Tarifpolitik, welche die ehemaligen Privatbahnverwaltungen in dem Wettbewerbe mit der Rheinschiffahrt um den Verkehr befolgt hatten, in berechtigter Rücksichtnahme auf andere Interessen aufgegeben oder doch nur mit grosser Schonung fortgesetzt wurde.

Von diesem Nebenbuhler also im Wesentlichen befreit, fand die Rheinschiffahrt immer mehr thätige Verbündete in denjenigen Eisenbahnverwaltungen, deren Netze die oberen Rheinufer begrenzen. Die Badische Staatsbahn hat ein Interesse daran, die Transporte in der Richtung von Süden nach Norden und umgekehrt in Mannheim zu empfangen oder abzugeben. Die Hessische Ludwigsbahn nutzt nach Lage der Verhältnisse ihre Linien vielfach am besten aus, wenn sie die Transporte der Rheinschiffahrt zuführt. Auch die Bayerische Staatsbahn hat sich veranlasst gesehen, dem Verkehr auf den zum Rhein führenden Linien eine besondere Pflege angedeihen zu lassen.

Eisenbahntarifarische Begünstigungen der verschiedensten Art, zum Theil von einschneidender Wirkung, dienten wesentlich dazu, den Verkehr von Mannheim, Ludwigshafen, Gustavsburg, Mainz zu beleben.

Das tarifarische Verhältniss der Plätze Mainz (bezw. Gustavsburg) und Mannheim wurde in der Weise geordnet, dass im Verkehr mit Bayern und Oesterreich entweder völlige Gleichstellung ohne Rücksicht auf die geographische Lage in den besonders ermässigten Tarifen für den Wasserumschlagsverkehr vorgenommen wurde, oder dass, wo Mannheim die kürzere Entfernung hatte, die Mannheimer Frachtsätze mit geringer Erhöhung auf Mainz und umgekehrt, wo Mainz die kürzere Entfernung hatte,

die Mainzer Sätze auf Mannheim mit entsprechend niedrigem Aufschlag ganz allgemein übertragen wurden. Ferner wurde z. B. im Verkehr von Mannheim nach Basel für Getreide der Frachtsatz, der sich bei normaler Berechnung auf 1,90 \mathcal{M} für 100 kg stellt, auf 0,88 \mathcal{M} ermässigt. Die Fracht für Petroleum von Gustavsburg nach Prag, welche normal berechnet 4,23 \mathcal{M} für 100 kg betragen würde, wurde auf 2,23 \mathcal{M} ermässigt, dieser ermässigte Satz demnächst noch auf die entfernter gelegenen Plätze Mannheim und Ludwigshafen übertragen. Für Zucker (Rohzucker, Melasse, Pilzucker), welcher zu Schiff ab Gustavsburg nach Rotterdam geht, beträgt die Fracht Prag-Gustavsburg 2 \mathcal{M} , beim Versand nach Amsterdam und Antwerpen 1,91 \mathcal{M} für 100 kg gegenüber den normalen Frachten Prag-Gustavsburg für Rohzucker von 3,31 \mathcal{M} , Melasse 2,67 und Pilzucker 4,37 \mathcal{M} .

Daneben wurde der Gesamtverkehr der genannten Wasserumschlagsplätze gefördert durch besondere Erleichterungen für die ausschliesslich die Eisenbahn, jedoch mit Umkartirung, benutzenden Transporte; durch Einrichtungen, welche die zeitweilige Einlagerung und gelegentlichen Weiter Versand unter Anwendung nur des für den direkten und ununterbrochenen Bahntransport geltenden Tarifs gestatten; durch die Bereithaltung aussergewöhnlich geräumiger Güterwagen und die hierdurch für gewisse Waaren gebotenen Vortheile in der Frachtberechnung und dergl. mehr — alles dies Maassregeln, welche mittelbar oder unmittelbar auch dem Wasserverkehr über die betreffenden Plätze manchen Nutzen brachten.

Mit welchem Erfolg die Tariferemässigungen für den Wasserumschlagsverkehr betrieben wurden, beweist z. B. die Thatsache, dass sich auf Grund der erwähnten Zuckertarife zwischen Prag und anderen österreichischen Plätzen einerseits und Gustavsburg andererseits seit der im Jahre 1881 erfolgten Einführung der betreffenden ermässigten Frachten für den Wasserumschlagsverkehr bis zum Jahre 1883 ein Versand von Gustavsburg rheinabwärts von 47 773 t entwickelte.

So erfreulich nach vielen Richtungen die dargestellte Belebung des Rheinschiffverkehrs erscheinen muss, so segensreich diese Entwicklung für weite Gebiete des wirtschaftlichen Lebens sich geltend macht und so unentbehrlich dieselbe vielleicht hier oder da für das Gedeihen der handels- und gewerblichen Thätigkeit sein mag, so zeigen sich doch auch Schattenseiten dieser Gestaltung der Dinge, nicht nur für solche Kreise, welche unmittelbar den Einfluss der Rheinschiffahrt und des auf diese gestützten Handels etc. in ihrer wirtschaftlichen Thätigkeit nachtheilig empfinden, sondern auch wenn man die Verhältnisse vom Standpunkt des allgemeinen öffentlichen Interesses betrachtet.

Es ist von wesentlicher Bedeutung, dass die Stellung des Staates gegenüber den Wasserstrassen eine durchaus andere ist, als gegenüber den Eisenbahnen, ganz abgesehen davon, ob diese in seinem Eigenthum stehen oder nicht.

Mit der fortschreitenden Entwicklung der Eisenbahnen hat der Staat es immer mehr als ein Bedürfniss erkannt, bei der Feststellung ihrer Frachten im allgemeinen wirtschaftlichen Interesse mitzuwirken. Auf Grund der Gesetze und der ertheilten Konzessionen verlangt er — wenigstens in Preussen — nicht nur die volle Oeffentlichkeit der Tarife, er wirkt auf die Bemessung der Frachtsätze ein und wacht über die Innehaltung der genehmigten Beförderungsgebühren. Den Werth dieser Fürsorge haben die an der Frage der Frachten interessirten Kreise sehr wohl erkannt. Namentlich sind die nach der Verstaatlichung der Eisenbahnen in Preussen zur Vertretung jener Kreise berufenen Körperschaften, Bezirks-Eisenbahnräthe und Landes-Eisenbahnräthe, eifrig dafür bemüht, dass die Ordnung der Tarife unter thunlichst gleichmässiger Wahrung aller betheiligten Interessen sowie des Interesses der Gesamtheit erfolgt.

Auf eine entsprechende Beeinflussung der Frachten der Wasserstrasse hat der Staat verzichtet, obwohl nicht nur das allgemeine Verkehrsinteresse, sondern auch die Aufwendungen, die er zur Unterhaltung und Verbesserung der Schifffahrtsgelegenheit regelmässig macht, einer solchen Einwirkung wohl das Wort reden könnten. Seit der Beseitigung der Schifffahrtsabgaben ist die Frachtenbildung auf den Wasserstrassen eine völlig freie. Nur die freie Konkurrenz bestimmt dieselbe, beiläufig bemerkt, zur Zeit eine so heftige Konkurrenz, dass sich schon die Folgen einer das Bedürfniss übersteigenden Beschaffung von Schiffen bemerklich machen.

In Bezug auf die Schiffsfrachten entbehren die wirtschaftlichen Kreise der in Bezug auf die Eisenbahntarife so lebhaft verlangten Oeffentlichkeit, Gleichmässigkeit und Stetigkeit. Es ist ferner keine Möglichkeit gegeben, wie dies bei den Eisenbahnen geschieht, die Bemessung der Frachten in Einklang zu halten mit den Absichten der allgemeinen Wirtschaftspolitik. Die Folge ist, dass diese Absichten durch den Verkehr auf den Binnengewässern vielfach durchkreuzt werden.

Ein Rückblick auf die obigen Zahlen beweist dies. Ueber die Zollgrenze bei Emmerich wurden 1883 an Weizen und Spelz 343 073 t eingeführt, Mannheim empfing auf Rheinschiffen zu Berg 225 351 t; von Mannheim gingen nach der Güterbewegungsstatistik der Eisenbahnen 1883 nach der Schweiz 41 987, nach Süddeutschland dagegen 160 071 t. — Ueber Emmerich wurden 1883 noch 196 243 t Robeisen auf dem Rhein, zum Theil tief nach Deutschland hinein, eingeführt, während nach der Güterbewegungsstatistik der Bahnen die Einfuhr über die Weserhäfen, von wo

ein Wasserweg ins Innere nicht zur Verfügung steht, nur 17 742 t betrag. Nach der Zollstatistik des Deutschen Reiches belief sich die Gesamtteinfuhr von Roheisen ins Vereinszollgebiet 1883 auf 293 305 t. Also ungefähr für zwei Drittel derselben wurde der Rhein benutzt. — Die Einfuhr von spanischen Eisenerzen, allein über Emmerich im Betrage von 316 280 t 1883, hat sich nur mit Hilfe der Rheinschiffahrt entwickeln können.

Diese ausserordentliche Entwicklung der Ein- und Ausfuhr der rheinischen Hafenplätze kann auch insoweit nicht mit ungetheilter Freude begrüsst werden, als sie auf Kosten der deutschen Seehäfen erfolgt. Wenn die oberrheinischen Handelsstädte sich darauf berufen, dass sie ebenso, wie die Seehäfen deutsche Interessen vertreten, so ist doch das von ihnen betriebene Ein- und Ausfuhrgeschäft nicht in dem Maasse ein deutsches wie dasjenige von Bremen, Hamburg u. s. w., weil der Mannheimer und Mainzer Kaufmann, wenn er die Rheinstrasse benützt, sich der Vermittelung ausserdeutscher Seehäfen und gewiss durchweg einer Rhederei, Spedition u. s. w. bedienen muss, welche nicht in deutschen Händen liegen. Das Mannheimer u. s. w. Geschäft erscheint insofern also im Vergleich zum Bremer u. s. w. nur als ein theilweise deutsches.

Endlich wird auch, nachdem die Eisenbahnen in Preussen fast sämmtlich in die Hände des Staates übergegangen sind und das Interesse an dem Erträgniss derselben ein hervorragendes allgemeines Landesinteresse geworden ist, eine fortschreitende Abdrängung des Verkehrs von der Eisenbahn auf die Wasserstrasse eine Prüfung der Verhältnisse in der Richtung nahelegen, ob diese Vertauschung der Verkehrswege als zur Befriedigung unabweisbarer Bedürfnisse des Verkehrslebens nothwendig anzusehen ist, ob den Nachtheilen, welche den finanziellen Interessen der Gesamtheit aus der Verminderung des Bahnverkehrs unmittelbar erwachsen, solche Vortheile für anderweitige Interessen gegenüberstehen, dass die finanziellen Einbussen einfach ertragen werden müssen.

Die angedenteten Bedenken werden in verschiedenen Beziehungen gegenüber Vorschlägen auf Herstellung neuer Wasserstrassen zur Geltung kommen müssen und eine gewisse Vorsicht im Eingehen auf solche Pläne geboten erscheinen lassen.

Soweit nach vorstehenden Darlegungen der Wasserverkehr bedenkliche Einfüsse auf die Gesamtheit der wirtschaftlichen Zustände ausübt, könnte diesen Einfüssen in doppelter Weise entgegengewirkt werden, sowohl durch staatliche Einwirkung auf die Schiffahrt, als durch Aenderung der zur Zeit von den Eisenbahnen der Schiffahrt gegenüber geübten Tarifpolitik.

Eine nähere Betrachtung ergibt, dass der erste dieser Wege, gegenwärtig wenigstens, ungangbar erscheint. Kann man auch, nach der bei Regelung der Eisenbahntarife insbesondere seit dem Bestehen der wirtschaftlichen Beiräthe gemachten Erfahrung wohl ohne weiteres annehmen, dass zahlreiche Vertreter des Handels und der Gewerblhätigkeit eine grössere Oeffentlichkeit und Gleichmässigkeit, eine gewisse Klassifizirung der Schiffsfrachten gern sehen würden, so stellen sich doch selbst solchen Maassnahmen beinahe unüberwindliche Schwierigkeiten entgegen.

Der Grund hierfür liegt zunächst schon in den natürlichen Eigenthümlichkeiten des Wasserverkehrs und der bisherigen vollständigen Freiheit der Entwicklung des Schiffahrtsgewerbes.

Bei den Eisenbahnen in ihrer verhältnissmässig beschränkten Zahl, ihren im Grossen und Ganzen gleichen Betriebseinrichtungen und im Allgemeinen durchaus stetigen Kosten der Betriebsführung, war eine feste Grundlage für die Bemessung der zu genehmigenden Beförderungsgebühren von vornherein gegeben. Bei dem Wasserverkehr kommt eine sehr grosse Zahl von nicht nur inländischen Betriebsunternehmern in Frage, die ihr Geschäft auf durchaus verschiedener Grundlage und in wesentlich von einander abweichender Form betreiben. (Dampfschiffahrt, Segelschiffahrt, Tauerei, Schlepsschiffahrt, Raddampfer, Schraubenschiff u. s. w.) Folgt hieraus schon eine beachtenswerthe Verschiedenheit der Selbstkosten des Schiffahrtbetriebes, so ergeben sich weitere Schwankungen derselben aus der Abhängigkeit von Naturereignissen, Wasserstand, Eisgang und dergl. Endlich weisen die Vielheit der Unternehmer und der Umstand, dass die Möglichkeit der Ausübung des Gewerbes zeitweilig ausserhalb jeder Berechnung liegende, längere Unterbrechungen erfährt, daraufhin, die Freiheit möglicher Ausnutzung günstiger Gelegenheiten durch entsprechende Frachtbemessung nicht zu beschränken.

Diese Verhältnisse würden selbst einer Festsetzung bestimmter Maximal- und Minimalfrachten oder einer Abstufung der Frachtsätze für die verschiedenen Güter nach Maassgabe des Werthes derselben und ihrer Bedeutung für die nationale Wirtschaft ähnlich wie in der Güterklassifikation der Eisenbahnen — hindernd in den Weg treten.

Aehnlichen Schwierigkeiten würde auch wohl ein Zwang zur Veröffentlichung der Schiffsfrachten begegnen. Wo Wasser- und Schienenstrasse in Wettbewerb treten, hat jene vor dieser einen erheblichen Vortheil insofern voraus, als die Eisenbahnen nur Frachtsätze anwenden dürfen, die vorher zur allgemeinen Kenntniss gebracht worden sind, während die Schiffahrt weder über die zu erhebenden noch die erhobenen Frachten der Oeffentlichkeit irgend welche Rechnnung schuldig ist. Die grossen Schiffahrtsgesellschaften pflegen zwar einen allgemeinen Tarif zu veröffent-

lichen, derselbe bindet sie aber höchstens nach oben, und es ist bekannt, dass bei jedem Frachtgeschäft von einiger Bedeutung die Höhe der Fracht der Gegenstand besonderer Abmachungen ist.

Diese Verschiedenartigkeit der Verhältnisse macht jeden ernstlichen Wettbewerb zwischen Eisenbahnen und Schiffern unmöglich, und doch lässt sich derselbe wenigstens soweit die Rheinschifffahrt in Frage kommt, schwerlich beseitigen.

Die Rheinschifffahrtsverhältnisse sind durch internationale Verträge geregelt.

Die zur Zeit maassgebende zwischen den Rheinferstaaten abgeschlossene revidirte Rheinschifffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 bestimmt im Artikel 1: „Die Schifffahrt auf dem Rhein und seinen Ausflüssen von Basel bis in das offene Meer soll, sowohl aufwärts als abwärts, unter Beachtung der in diesem Vertrage festgesetzten Bestimmungen und der zur Aufrechterhaltung der allgemeinen Sicherheit erforderlichen polizeilichen Vorschriften, den Fahrzeugen aller Nationen zum Transport von Waaren und Personen gestattet sein. Abgesehen von diesen Vorschriften soll kein Hinderniss, welcher Art es auch sein mag, der freien Schifffahrt entgegengesetzt werden. — — —“ Ferner bestimmt der Artikel 3, dass auf dem Rhein etc. „eine Abgabe, welche sich lediglich auf die Thatsache der Beschiffung gründet, weder von den Schiffen, noch deren Ladungen, noch von den Flössen, erhoben werden soll.“ Nach Artikel 6 dürfen von den auf dem Rhein ein- und ausgehenden Waaren keine höheren Eingangs- oder Ausgangsabgaben erhoben werden, als bei dem Ein- oder Ausgange über die Landesgrenze.“ Der Artikel 7 verbietet den Uferstaaten die Erhebung von „Durchgangsabgaben“. Die Frage der Frachten ist in der Akte gar nicht berührt. Es hat den Anschein, als sei dieselbe nicht einmal in Erwägung gekommen, da es andernfalls bei dem sonstigen Eingehen des Vertrages auf einzelne Punkte an ausdrücklichen Bestimmungen auch hierüber wohl nicht fehlen würde.

Es wird also auf die Tragweite der Vorschrift des Art. 1 ankommen, dass, abgesehen von den in der Akte getroffenen Anordnungen, der Schifffahrt kein Hinderniss irgend welcher Art entgegengesetzt werden soll.

Insofern hier nur von der Schifffahrt die Rede ist, würde es an und für sich nicht ausgeschlossen erscheinen, das Verfrachtungswesen unter besondere Aufsicht zu stellen und bestimmte Normen für die Ausföhrung desselben vorzuschreiben. Aber es kann doch wohl nicht zweifelhaft sein, dass nach den Absichten des Vertrages dem Ausdruck „Schifffahrt“ eine so enge Auslegung nicht gegeben werden darf. Die Ausübung der Schifffahrt erfolgt so vorzugsweise zum Zwecke der gewerbmässigen Ausübung des Frachtgeschäfts, dass die Annahme kaum abzuweisen sein

dürfte, das, was zu Gunsten der Schifffahrt gesagt ist, habe in Bezug auf die Ausübung des Gewerbes eines Frachtführers vereinbart werden sollen. Zudem wird im vorausgehenden Satze die Schifffahrt den Fahrzeugen aller Nationen „zum Transport von Waaren und Personen“ gestattet und die Akte enthält ferner Bestimmungen über die Behandlung der Ladungen in Bezug auf Abgaben und Zölle.

Ein Hinderniss für die freie Schifffahrt im Sinne des Vertrages würde gewiss darin gefunden werden, wenn etwa die Schiffer verpflichtet würden, die Frachten in gewissen Beziehungen nach den Anordnungen staatlicher Behörden zu regeln und es würde sich auch deswegen verbieten, dem Schiffer gewisse Frachtnormen und Minima vorzuschreiben.

Ebenso liegt die Frage, ob die Schiffer verpflichtet werden dürfen, die vereinbarten Frachtsätze zu veröffentlichen, selbstverständlich mit der weiteren Verpflichtung, die veröffentlichten Frachtsätze für jeden Fall zur Verfügung zu stellen.

Denn eine Veröffentlichung der jeweils erhobenen Frachten ohne den Zwang zur Anwendung in künftigen Fällen wäre etwas ganz anderes als das, was man unter Oeffentlichkeit der Tarife bei den Eisenbahnen versteht, und hätte verhältnissmässig einen geringen Werth. Sie könnte höchstens dazu dienen, allmählich eine gewisse statistische Einsicht in die Höhe und die Schwankungen der Frachtsätze zu gewinnen.

Selbst eine so beschränkte Forderung würde aber ohne Zustimmung der sämtlichen an der Rheinschifffahrtentwicklung beteiligten Staaten nicht durchzusetzen sein, und ob diese sich dazu bereit finden werden, an eine Revision der Akte in der Richtung einer grösseren Beeinflussung der Schiffsfrachten durch den Staat heranzutreten, erscheint doch sehr zweifelhaft.

Es würde also nur der zweite der vorstehend angedeuteten Wege übrig bleiben. Es wäre zu prüfen, ob und welche Aenderungen in der Ordnung der Tarife sowohl auf denjenigen Bahnen möglich wäre, welche zu den Wasserumschlagsplätzen führen und berufen sind, die Fortsetzung der Wasserstrassen zu bilden, als auf den Linien, welche auf den Wettbewerb mit der Wasserstrasse und mit dem Wasserumschlagswege hingewiesen sind.

Die natürlichen Vortheile, welche die Wasserstrasse den sich ihrer bedienenden Erwerbskreisen gewährt, sind, wie bereits erwähnt, vielfach künstlich dadurch gesteigert worden, dass die anschliessenden Eisenbahnen, sei es im Sonderinteresse der durch sie bedienten Wirtschaftsgebiete, sei es lediglich im Interesse der eigenen Rentabilität, sei es in Verbindung dieser beiden Rücksichten, den Verkehr von und zu den Wasserstrassen durch Frachtermässigkeiten u. s. w. besonders förderten.

Schon die Einheitlichkeit der Interessen, welche für die deutschen Bahnen in den verschiedensten Beziehungen besteht, dürfte es angezeigt erscheinen lassen, derartige Bestrebungen nicht fortzusetzen.

Diese Einheitlichkeit hat bisher noch immer dahin geführt, dass die grösseren Bahnen zu Gunsten der schwächeren auf eine volle Ausnutzung ihrer Macht verzichten, dass jene von dem Verkehr gewisser Gebiete, den sie unter Befriedigung aller Verkehrsinteressen allein zu bewältigen und für sich selbst auszunutzen in der Lage und berechtigter Weise geneigt sind, immer wieder grössere oder geringere Theile den mitbewerbenden Bahnen überlassen haben. Es dürfte nur als eine selbstverständliche Gegenforderung erscheinen, dass auch diese sich gewisse Beschränkungen in Bezug auf Massregeln auferlegen, die, zuweilen nur mit geringem Nutzen für sie selbst, die Interessen jener empfindlich verletzen. Ein Verkennen dieses Anspruchs dürfte unzweifelhaft im Laufe der Zeit eine für alle höchst unerwünschte Verschärfung der Gegensätze, die in den Verhältnissen begründet liegen, nach sich ziehen.

Zu den Gegenmassregeln, zu welchen die durch die Begünstigung des Wasserumschlagsverkehrs benachteiligten Bahnen greifen könnten, würden weitgehende Ermässigungen der Tarife für die beeinflussten Linien gehören. Mangels gütlicher Verständigung würde demnachst vermuthlich eine Tarifermässigung auf der einen Seite zu einer weitergehenden auf der andern Anlass geben. Schliesslich würde eine allgemeine in den öffentlichen Verkehrsbedürfnissen nicht begründete, allen Bahnen gleich nachtheilige Herabdrückung der Tarife und ein solches Sinken der Eisenbahnrente die mögliche Folge sein, dass die Bahnen vielleicht ausser Stande gesetzt würden, wirklich begründeten Verkehrsbedürfnissen die gebührende Befriedigung zu gewähren, eine Folge, wie sie beispielsweise in den östlichen Gebieten der Vereinigten Staaten von Amerika schon heute zum grossen Schaden des Handels, der Gewerthätigkeit und der Eisenbahnen selbst eingetreten ist.

Aber auch das Interesse der Verfrachter weist, je mehr sich das Reich auf Grund der Entwicklung der letzten Jahrzehnte zu einem einheitlichen Wirtschaftsgebiet zusammenschliesst, darauf hin, in Bezug auf die Eisenbahntarife eine Beseitigung der Ungleichmässigkeiten zu verlangen, durch welche einzelne Theile lediglich in Berücksichtigung von Sonderinteressen dem Ganzen gegenüber bevorzugt werden, wie es andererseits als eine selbstverständliche Pflicht erscheint, die gemeinsam beschlossene Wirtschaftspolitik nicht durch einseitige Eisenbahntarifaussnahmen zu hemmen oder zu stören. Alles dies dürfte die Forderung begründen, dass die Bahnen den vom Wasser kommenden und zum Wasser gehenden Verkehr in keiner Weise günstiger behandeln, als den übrigen Verkehr. Die an dem Wasserumschlagswege beteiligten Bahnen werden sich mit den Vor-

theilen begnügen können, welche ihnen selbst und den auf sie angewiesenen Wirtschaftsgebieten die Verbindung mit der Wasserstrasse an sich schon bringt. Es wird daher von ihnen zu beanspruchen sein, dass sie — abgesehen vielleicht von einzelnen durch ganz besondere Umstände gerechtfertigten Ausnahmen — die Frachtsätze für die Wasserumschlagsplätze durchaus normal berechnen.

Dieser Forderung ist gelegentlich von den Vertretern der Interessen der oberrheinischen Hafenstädte entgegengehalten worden, dass sie nur so lange berechtigt erscheine, als auch die mit der Wasserstrasse im Wettbewerb stehenden Eisenbahnen darauf verzichteten, von dem „natürlichen“ Verkehrswege, der Wasserstrasse, durch Ermässigungen ihrer allgemeinen Frachtsätze, den Verkehr zu sich hinüberzuziehen, dass auch sie also für die in Betracht kommenden Stationsverbindungen nur normale Tarife einführen.

Dass dieser Anspruch zu weit geht, wird unschwer nachzuweisen sein.

Die natürliche Wasserstrasse ist, selbst bei aller möglichen Vervollkommnung, nicht im Stande, den Verkehr allein zu bedienen. Sie entbehrt der Fähigkeit einer beschleunigten Beförderung, wie solche vielfach ein Bedürfniss ist; alljährlich versagt sie für kürzere oder längere Zeit den Dienst ganz. Die Eisenbahn ist für solche Fälle unentbehrlich. Ihre Existenz ist also für das heutige Verkehrsleben eine Nothwendigkeit.

Um die Eisenbahnen mit allem Zubehör zu schaffen, waren ganz ausserordentliche Kapitalaufwendungen erforderlich. Ihre jederzeitige volle Leistungsfähigkeit zu erhalten, erfordert sehr erhebliche laufende Ausgaben. Wollte man sie zu der Rolle herabdrücken, dass sie für den Verkehr, für welchen ein Mitbewerb der Wasserstrassen in Frage kommt, nur als Ersatz für den natürlichen Wasserweg zu dienen hätten, wenn dieser nicht brauchbar ist, so dass sie nur für die Fälle auf Benutzung zu rechnen hätten, wenn der Wasserweg verschlossen ist, oder aus besonderen Gründen nicht die erforderlichen Vortheile gewährt, so würde man den Bahnen vermuthlich ihre Lebensfähigkeit entziehen. Jedenfalls dürften sie bei einer Beschränkung auf eine derartige bloss aushilfsweise Thätigkeit im Güterverkehr wichtiger Gebiete schwerlich dauernd in der Lage sein, die Mittel aufzubringen, die erforderlich sind, um Betriebskosten und Zinsen zu decken, Schulden zu tilgen und den jeweils hervortretenden verschiedenen Bedürfnissen des Verkehrs stetig gerecht zu werden.

Aus der Nothwendigkeit ihrer kostspieligen Existenz ist das Recht zu folgern, sich durch angemessene Maassregeln zur Gewinnung des Verkehrs, wie sie nach Lage der Umstände nothwendig werden, gegenüber dem „natürlichen“ Verkehrswege die Lebenskraft zu erhalten.

Indem die Bahnen so für sich sorgen, werden sie gleichzeitig die weitere Pflicht erfüllen, den nicht mit einer natürlichen Verkehrsstrasse beschenkten Wirtschaftsgebieten die Möglichkeit zu eröffnen oder zu erhalten, sich an Handel und Verkehr gebührend zu beteiligen.

Die Verwaltungen der Eisenbahnlinien, denen die Bedienung gemeinsamer Verkehrsgebiete mit der Rheinschifffahrt zufällt, haben sich, wie schon bemerkt, ihrerseits während der letzten Jahre in dem Wettbewerb mit der Schifffahrt im Allgemeinen grosse Zurückhaltung auferlegt. Sie haben gegenüber den Bahnen der Wasserumschlagswege die Forderung normaler Tarifbildung für den Umschlagsverkehr nicht erhoben, sich vielmehr durchweg begnügt, zu verlangen — und zwar nicht einmal immer mit Erfolg —, dass die verschiedenen Bahnen, welche dem Umschlagsverkehre ermässigte Tarife oder andere Begünstigungen gewähren, dies öffentlich thun und für dieselben Stationsverbindungen dem geschlossenen Eisenbahnwege die gleichen Vortheile zugestehen.

Eine Ermässigung der eigenen Tarife lediglich zu dem Zwecke, die Konkurrenzfähigkeit gegen den Wasserweg zu erhalten, ist so gut wie ganz vermieden worden.

Die Fortsetzung der für die obigen Ermittlungen benutzten Statistik der Rheinschifffahrt dürfte lehren, ob es möglich ist, in dieser Enthaltbarkeit zu beharren, ohne Gefahr zu laufen, dass die Eisenbahnen an derjenigen Verkehrsbetheiligung Einbusse erleiden, die sie zur Behauptung ihrer Stellung im Verkehrsleben im allgemeinen Interesse in Anspruch nehmen müssen.

Sollten weitere Erfahrungen dahin führen, dass besondere Massregeln der Eisenbahnen zur Erhaltung des Gleichgewichtes gegenüber den Wasserstrassen zu ergreifen sind, so bürgt die Entwicklung des Eisenbahnwesens in Deutschland dafür, dass die nothwendige Ausgleichung nicht, wie in anderen Ländern, in einem wilden Wettkampf zwischen Eisenbahn und Wasserstrasse, der auf die beteiligten Wirtschaftsinteressen keine Rücksicht nimmt, erfolgen wird, sondern dass die erforderliche Ordnung dieser Zustände vom Standpunkte der gesammten Landes- und Reichsinteressen planvoll und unter thunlichster Schonung berechtigter Sonderverhältnisse sich vollziehen wird.

Januar 1886.

Welche Vorschriften gelten für die Kessel der Eisenbahnlokomotiven?

Mitgeteilt vom Regierungs-Maschinenmeister Schrey.

Vor Kurzem ist die zweite Auflage des bekannten Meissner'schen Werkes „Die neuesten Vorschriften über Anlage, Betrieb und Beaufsichtigung der Dampfkessel in Preussen“ erschienen, welche sich von der ersten nur durch einen Nachtrag unterscheidet, in dem abschnittsweise sowohl die nach dem Erscheinen der ersten Auflage in Kraft getretenen einschlägigen Bestimmungen als einzelne aus früherer Zeit aufgezichnet sind, welche aus irgend einem Grunde bis dahin nicht aufgenommen waren. So ist auch erst in diesem Nachtrage ausdrücklich ausgesprochen, dass die reichspolizeilichen Bestimmungen vom 29. Mai 1871 für Lokomotivkessel nicht gelten, indem es auf S. 16 des Nachtrages heisst:

„Die Bestimmungen der Reichsgewerbeordnung vom 21. Juni 1869 und die dazn ergangenen Ausführungsbestimmungen und Polizeivorschriften finden nur auf stationäre Dampfkessel der Eisenbahnen, nicht aber auf den Gewerbebetrieb der letzteren Anwendung (§ 6 a. a. O.). Daher belässt es § 19 der Allgemeinen polizeilichen Bestimmungen des Reichskanzlers vom 29. Mai 1871 *) in Bezug auf die Kessel in Eisenbahnlokomotiven auch bei den Bestimmungen des Bahnpolizei-Reglements u. s. w.“ Gedruckt findet sich eine solche Deutung des § 19 der bezeichneten „Allgemeinen polizeilichen Bestimmungen“; wohl zuerst in einer „Uebersichtlichen Zusammenstellung der gesetzlichen und polizeilichen Bestimmungen über die Anlegung, Prüfung und Revision der im Eisenbahnbetriebe zur Verwendung kommenden Dampfkessel“, welche Herr Geheimer Ober-Regierungsrath Gleim an die Hörer seiner interessanten Vorträge über Eisenbahnrecht, im Winterhalbjahr 1882/83 vertheilte, und welche auch in das Archiv für Eisenbahnwesen 1883 S. 156 aufgenommen ist. Dasselbst ist gesagt:

„Die Reichsgewerbeordnung findet keine Anwendung auf den Gewerbebetrieb der Eisenbahnunternehmungen. § 6 dieses Gesetzes.“

*) Abgeändert unter dem 18. Juli 1888.

„Die dem Bundesrathe in § 25 der R.-G.-O. vorbehaltenen allgemeinen polizeilichen Bestimmungen sind vom Reichskanzler am 29. Mai 1871 bekannt gemacht worden (R.-G.-Bl. S. 122.). Der § 19 dieser Bestimmungen belässt es für die Kessel in Eisenbahnlokomotiven bei den Bestimmungen des Bahnpolizei-Reglements. Für die im Eisenbahnbetrieb zur Verwendung kommenden stationären Dampfkessel sind deshalb die Vorschriften der Reichsgewerbeordnung und der allgemeinen polizeilichen Bestimmungen vom 29. Mai 1871 angewendet worden.“

Die bezeichnete Auffassung, dass die Bestimmungen vom 29. Mai 1871 nach § 19 auf Lokomotiven keine Anwendung finden, ist nicht unbestritten, auch nicht unbestreitbar.

Die erste Behauptung darf durch die vielfach in den eisenbahntechnischen Kreisen herrschende gegenheilige Anschauung als erwiesen erachtet werden; der zweiten sind die nachstehenden Ausführungen in der Annahme gewidmet, dass ein Meinungs-austausch über diese Frage selbst dann aus mehrfachen Gründen erwünscht ist, wenn man derselben eine hervorragende Bedeutung für die Gestaltung der Lokomotivkessel abspricht, was nahe liegt, da die besagten polizeilichen Bestimmungen unumehr seit nahezu 15 Jahren anstandslos in Anwendung sind.

Der beregte § 19 lautet wörtlich:

„In Bezug auf die Kessel in Eisenbahnlokomotiven bleiben auch ferner noch die Bestimmungen des Bahnpolizei-Reglements für die Eisenbahnen vom 3. Juni 1870 in Geltung.“

Vor Erörterung der Gründe für und wider die Auffassung: „auch ferner noch“ bedeute hier „ausschliesslich“ und nicht „ausserdem“, wird es zweckmässig sein, die vor dem 29. Mai 1871 in Geltung gewesenen Vorschriften aufzuzählen.

I. Anlage und Gestaltung der Dampfkessel.

In Ausführung der §§ 12 und 15 des Gesetzes über die Errichtung gewerblicher Anlagen vom 1. Juli 1861*) (Ges.-S. S. 749) wurde durch Zirkularverfügung des Handelsministers vom 31. August 1861 des sog. „Regulativ, betreffend die Anlage von Dampfkesseln“ von demselben Tage eingeführt, mit Gültigkeit für den damaligen Gesamtumfang der Monarchie, ausschliesslich Sigmaringen.

Dieses Regulativ, durch welches dasjenige vom 6. September 1848 (Ges.-S. S. 321) und dessen Nachträge vom 19. Januar 1855 (Ges.-S. S. 32) und 6. August 1856 (Ges.-S. S. 707) aufgehoben wurden, hatte Geltung für feststehende, Schiffs-Lokomotiv- und Lokomobil-Dampfkessel,

*) An die Stelle dieses Gesetzes trat die Gewerbeordnung vom 21. Juni 1869.

für welche letztere auch noch durch einen Ministerialerlass vom 13. März 1855 besondere Anordnungen getroffen waren.

Für die Anlage und Gestaltung der Kessel in Eisenbahnlokomotiven waren jedoch die Bestimmungen dieses Regulativs nicht ausschliesslich maassgebend, da auch die damaligen Bahnpolizei-Reglements für die Privateisenbahnen*) und die „Allgemeinen Bestimmungen zur Sicherung des Betriebes auf den Preussischen Staats- und unter Staatsverwaltung stehenden Privateisenbahnen“ vom 27. Mai 1859, welche in geänderter Fassung unter dem 1. Juli 1868 erneut vom Handelsminister erlassen wurden — Vorschriften über die Anlage und Gestaltung der Lokomotivkessel enthielten.

Diese Parallelvorschriften für die Kessel in Eisenbahnlokomotiven waren nicht vollkommen übereinstimmend, gaben jedoch ebensowenig zu Zweifeln Veranlassung.

Für die zum Vereine Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen gehörenden Eisenbahnen galten zudem noch die „Grundzüge für die Gestaltung der Eisenbahnen Deutschlands, Triest im September 1858“, was insofern ohne weiteren Einfluss auf diese Betrachtung bleibt, als die Vorschriften derselben für Lokomotivkessel nahezu wörtlich mit den ersten obengenannten Bestimmungen zur Sicherung des Betriebes übereinstimmten.

II. Betrieb der Dampfkessel.

Durch das Gesetz vom 7. Mai 1856 (Ges.-S. S. 295) wurde die Erhaltung des der Konzession entsprechenden Zustandes der Dampfkesselanlagen sichergestellt, auch ordentliche und ausserordentliche Untersuchungen während des Betriebes angeordnet, für welche das Nähere durch ein Regulativ des Ministers für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten vom 23. August 1856 (Min.-Bl. f. d. inn. Verw. S. 210) geregelt wurde. Gesetz und Regulativ fanden keine Anwendung auf die Kessel in Eisenbahnlokomotiven, wie § 5 des einen und § 20 des anderen ausdrücklich besagen. Wenngleich hiernach für die Verschuldungen bei dem Betriebe der Kessel in Eisenbahnlokomotiven keine Strafbestimmungen wie im Gesetze vom 7. Mai 1856 bestanden, so waren doch regelmässig wiederkehrende Untersuchungen während des Betriebes — wie hier für die anderen Kessel

*) Diese Reglements wurden für jede einzelne Verwaltung vom Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten erlassen; nach dem Wortlaute mehrerer derselben zu schliessen, stimmten wohl die hier interessirenden Abschnitte wörtlich in allen überein. Die Bahnpolizei-Reglements für die Staatsbahnen — auch für jede einzelne Verwaltung erlassen — stimmten untereinander gleichfalls annähernd überein, unterscheiden sich von ersteren aber darin, dass sie — vermuthlich mit Rücksicht auf die oben erwähnten Bestimmungen zur Sicherung des Betriebes — überhaupt keine Vorschriften für Betriebsmittel enthielten.

vorgeschrieben — für die Lokomotivkessel in den oben erwähnten Bahnpolizei-Reglements für die Privateisenbahnen und allgemeinen Bestimmungen zur Sicherung des Betriebes*), sowie in den „Grundzügen“ des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen vorgesehen.

Bei diesem Stande der Dinge trat die Gewerbeordnung für den Norddeutschen Bund vom 21. Juni 1869 in Kraft, welche für den Gewerbebetrieb der Eisenbahnen nach § 6, wie erwähnt, keine Anwendung findet. Trotzdem durch die, für alle Provinzen des preussischen Staates geltenden Bestimmungen der „Anweisung zur Ausführung der Gewerbeordnung vom 4. September 1869“ nicht die Gültigkeit des Regulativs vom 31. August 1861 für Lokomotivkessel ausdrücklich aufgehoben wurde,**) so muss dieses Regulativ dennoch vom Zeitpunkt der Einführung der neuen Gewerbeordnung ab, als für Lokomotivkessel beseitigt erachtet werden, weil es seine Gültigkeit für diese nur auf die nunmehr aufgehobenen §§ 12 und 15 des Gesetzes über die Errichtung gewerblicher Anlagen vom 1. Juli 1861 gründete. Zur Beseitigung der durch diese Aufhebung des Regulativs entstehenden Lücke hinsichtlich der Kessel in Eisenbahnlokomotiven besagt die Anweisung vom 4. September 1869 am Schlusse der No. 3:

„Die Genehmigung dieser (der Dampfkessel der für den Gebrauch auf Eisenbahnen bestimmten Lokomotiven) erfolgt nach Maassgabe der für die Eisenbahnverwaltung erteilten Vorschriften.“***)

und am Schlusse der No. 6:

„Die Untersuchung der Dampfkessel auf den für den Gebrauch der Eisenbahnen bestimmten Lokomotiven erfolgt anschliesslich durch die dazu bezeichneten Beamten der Eisenbahnverwaltung und nach den dafür gegebenen besonderen Bestimmungen.“

Diese Bestimmungen, welche vorstehend bereits aufgeführt sind, erfahren bald hernach eine Aenderung durch Einführung des Bahnpolizei-Reglements vom 3. Juni 1870, welches Gültigkeit für alle diejenigen

*) Bei Erlass des Gesetzes vom 7. Mai 1856 galten die Sicherungsbestimmungen vom 27. Juli 1850, welche später durch die oben erwähnten vom 27. Mai 1859 ersetzt wurden.

**) Indirekt ist die Aufhebung dadurch ausgesprochen, dass in der besagten „Anweisung“ die fernere Gültigkeit des Regulativs „bis die allgemeinen polizeilichen Bestimmungen über die Errichtung von Dampfkesselanlagen durch den Bundesrath ergangen sein werden“, für die der neuen Gewerbeordnung unterworfenen Anlagen ausgesprochen ist, zu welcher nach § 6 der Gewerbeordnung der Gewerbebetrieb der Eisenbahnunternehmungen nicht gehört.

***) Die Prüfung und Genehmigung zur Inbetriebnahme ist Sache der Eisenbahnsichtsbehörde (Königliche Eisenbahn-Direktionen, Eisenbahn-Kommissariate); Zirkularerlass d. Min. f. H., G. u. öffentl. Arb. vom 8. Januar 1849 (Min.-Bl. d. i. V. S. 25).

Staaten des Deutschen Reiches hat, in welchen die Gewerbeordnung vom 21. Juni 1869 gilt.

Der vorstehend wiedergegebene Wortlaut aus der „Anweisung“ giebt auch die erste amtliche Deutung des § 6 der neuen Gewerbeordnung dahin, dass die feststehenden Dampfkessel der Eisenbahnen nicht im Sinne dieses Paragraphen zum Gewerbebetrieb der Eisenbahnunternehmungen gehören, also eine von den Lokomotivkesseln abweichende Stellung einnehmen und unter die Bestimmungen der Gewerbeordnung fallen, worüber den Motiven zu dem Gesetze nichts zu entnehmen ist.

Wir kommen nunmehr auf die Bedeutung des § 19 der Bestimmungen vom 29. Mai 1871 zurück.

Nach dem Vorstehenden waren bei der auf Grund des § 24 der Gewerbeordnung vom 21. Juni 1869 erfolgten Einführung dieser Bestimmungen in Geltung:

I. Hinsichtlich der Anlage der Dampfkessel:

- a) für die Kessel in Eisenbahnlokomotiven ausschliesslich die Bestimmungen des Bahnpolizei-Reglements vom 3. Juni 1870.**)
- b) für feststehende und bewegliche Dampfkessel der Eisenbahnen das „Regulativ, betreffend die Anlage von Dampfkesseln vom 31. August 1861“, sowie der Erlass vom 13. März 1855.**)

II. Hinsichtlich des Betriebes der Dampfkessel:

- a) für die Kessel in Eisenbahn-Lokomotiven gleichfalls das Bahnpolizei-Reglement vom 3. Juni 1870.
- b) für feststehende und bewegliche Dampfkessel der Eisenbahnen das Gesetz vom 7. Mai 1856 und das zugehörige Regulativ vom 23. August 1856.***)

*) Der Gültigkeit der Vorschriften des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen braucht hier nicht gedacht zu werden, da diese auf die vorliegende Entwicklung ohne Einfluss sind.

**) Demnächst ersetzt durch die Bestimmungen vom 29. Mai 1871 und die Ausführungs-Verfügung d. Min. f. H., G. u. öffentl. Arb. vom 11. Juni 1871 (Min.-Bl. S. 181).

***) Unter Aufhebung dieses Gesetzes ist für Preussen ein neues Gesetz, den Betrieb der Dampfkessel betreffend, vom 3. Mai 1872 (Ges.-S. S. 515) erlassen, dessen Strafbestimmungen auch für die Besitzer und Wärter der Lokomotivkessel Anwendung finden. Zu diesem Gesetze ist das Regulativ, die periodische Untersuchung der Dampfkessel betreffend, vom 24. Juni 1872 (Min.-Bl. S. 183) ergangen, bei dessen Ueberweisung an die Königlichen Eisenbahn-Direktionen durch Zirk.-Min.-Erlass vom 12. Oktober 1872 (Min.-Bl. S. 258) bestimmt worden ist, dass die periodische, technisch-polizeiliche Untersuchung der den Staats- und unter Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen angehörenden feststehenden Dampfkessel in gleicher Weise, wie die periodische Prüfung der Lokomotiven durch die dazu qualifizierten technischen Beamten dieser Bahnen (Maschinenmeister, Betriebsinspektoren etc.) vorgenommen werden.

Stellt man der Entwicklung und dieser Zusammenstellung der beim Erlass der reichspolizeilichen Bestimmungen vom 29. Mai 1871 gültig gewesenen Vorschriften den Wortlaut des § 19 gegenüber:

„In Bezug auf die Kessel in Eisenbahnlokomotiven bleiben auch ferner noch die Bestimmungen des Bahnpolizei-Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands vom 3. Juni 1870 in Geltung.“ so wird man mit Gleim und Meissner kaum in Zweifel sein, dass die Worte „auch ferner noch“ hier nur „ausschliesslich“ besagen können und nicht, wie es allerdings dem allgemeinen Sprachgebrauch mehr entsprechen würde, „ausserdem“.

Die vorstehend schon hervorgehobene Thatsache, dass für die feststehenden und lokomobilen Kessel der Eisenbahnen die Gewerbeordnung nebst zugehörigen Ausführungen Anwendung findet, kann nicht als ein Grund gegen die Berechtigung der Ausnahmestellung der Lokomotivkessel angesehen werden, weil die Dampfkesselanlagen als solche wohl nur mit Rücksicht auf die Bedürfnisse der Nachbarn (im weiteren Sinne des Wortes) genehmigungspflichtig sind. Derartige Rücksichtnahme auf die Nachbarn ist bei den feststehenden und lokomobilen Kesseln der Eisenbahnen in demselben Maasse erforderlich, wie bei allen anderen Kesselanlagen, bei den von dem Schienenweg unzertrennlichen Lokomotiven hingegen nicht.

Gegen die Ausdehnung der Bestimmungen vom 29. Mai 1871 auf die Lokomotiven spricht ferner der Wortlaut der Ausführungsverfügung des Handelsministers vom 11. Juni 1871 zu den Bestimmungen vom 29. Mai 1871; diese thut der Lokomotiven keine Erwähnung, sagt vielmehr in Absatz 1:

„Bei der Nachsuehung der Genehmigung zur Aufstellung eines Dampfkessels sind fortan die No. 49, 50, 51 der Anweisung vom 4. September 1869 u. s. w. in Anwendung zu bringen. Alle diese Vorschriften haben sowohl für feststehende als auch für bewegliche Dampfkesselanlagen*) Geltung.“

Wollte man annehmen, dass die Kessel in Eisenbahnlokomotiven in die Bestimmung vom 29. Mai 1871 eingeschlossen sind, so würde folgen, dass die vorstehende Verfügung dieselben gleichfalls stillschweigend einschliesst. Dann würde aber auch die No. 49 der Anweisung vom 4. September 1869 für Lokomotiven zutreffen, nach welcher die Genehmigung zur Errichtung eines Lokomotivkessels durch die für die übrigen Kessel zuständigen Behörden erfolgen müsste, was mit dem zu Recht bestehenden Gebrauch der Konzessionirung durch die Königlichen Eisenbahn-Direktionen

*) Unter diesen können hier nach den Motiven zur Gewerbeordnung nur lokomobile Kessel gemeint sein.

bzw. Kommissariate in Widerspruch steht. Bei der Gleim'schen Auslegung des § 19 ist die Anwendung der No. 49, 50 und 51 der Anweisung vom 4. September 1869 gleichzeitig ausgeschlossen und es bleibt nach dem vorstehend bereits aufgeführten Schlusssatze der No. 3 derselben Anweisung bei den jetzt wirklich gehandhabten Vorschriften.

Bei diesen triftigen Gründen, welche dafür sprechen, dass die beregten „Bestimmungen“ vom 29. Mai 1871 nicht auf Lokomotiven anwendbar sind, erscheint der Absatz 3 des § 8 derselben um so auffallender:

„Dampfschiffs - Lokomobil- und Lokomotiv-Kessel müssen immer mindestens 2 Sicherheitsventile haben. Bei Dampfschiffskesseln mit Ausschluss derjenigen auf Seeschiffen, ist dem einen Ventil eine solche Stellung zu geben, dass die vorgeschriebene Belastung vom Verdeck aus mit Leichtigkeit untersucht werden kann.“

Dieser förmliche Widerspruch ist ein schwerwiegender Grund für die Annahme der Anwendbarkeit der besagten Bestimmungen auf die Lokomotiven und unter Beachtung der Entstehungsgeschichte derselben tatsächlich unverständlich. Bemerkenswerth erscheint hierbei, dass das Regulativ vom 31. August 1861, welches jedenfalls als Vorbild für die dasselbe ersetzenden Bestimmungen vom 29. Mai 1871 gedient hat, in seinem § 10 fast genau denselben Wortlaut führt, wie vorstehend aus § 8 angeführt; auch im Uebrigen lässt die Anordnung des § 10 schliessen, dass aus diesem der § 8 der Bestimmungen gebildet worden ist.

Sachlich ist übrigens der beregte Widerspruch bedeutungslos, da das Bahnpolizei-Reglements vom 3. Juni 1870 gleichfalls 2 Sicherheitsventile vorschreibt.

Einen zweiten triftigen Anhaltspunkt für die Einbeziehung der Lokomotiven unter die Vorschriften vom 29. Mai 1871 liefert der an die Königliche Eisenbahn-Direktion zu Elberfeld und an die Königliche Direktion der Ostbahn zu Bromberg gerichtete Erlass des Handelsministers vom 19. Dezember 1874, nach dessen Wortlaut Lokomotiven, welche in einem anderen deutschen Staate von den staatlich hierzu autorisirten Organen nach Maassgabe der bezüglichen Bestimmungen des Bahnpolizei-Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands und der Bekanntmachung des Bundesraths vom 29. Mai 1871 der ersten polizeilichen Prüfung unterworfen u. s. w. zum Betriebe auf preussischen Staatsbahnen zugelassen werden können.

Auch dieser Einwand gegen die Annahme der ausschliesslichen Gültigkeit des Bahnpolizei-Reglements für die Kessel in Eisenbahnlokomotiven vermag nicht entkräftet zu werden.

Das „für“ und „wider“ die Bedeutung der Ausdrucksweise „auch ferner noch“ abschliessend, bleibt noch die Frage nach den praktischen Folgen der einen und der andern Auffassung des § 19 zu erörtern. Werden zu diesem Zwecke die Vorschriften der Bestimmung vom 29. Mai 1871 und des zur Zeit gültigen Bahnpolizei-Reglements einander gegenübergestellt, so ergibt sich, dass bei ausschliesslicher Anwendung des Bahnpolizei-Reglements auf die Kessel in Eisenbahnlokomotiven folgende Abweichungen gegen die stationären Kessel bestehen:

- a) Bei Eisenbahnlokomotivkesseln ist es nicht untersagt, Gusseisen sowie Messingblech zu den feuerberührten Wandungen zu verwenden.
- b) Die Feuerzüge brauchen nicht an ihrer höchsten Stelle mindestens 10 cm unter dem festgesetzten niedrigsten Wasserstande zu liegen, es fehlt für dieses Maass jede Vorschrift.
- c) Es ist kein Speiseventil vorgeschrieben, welches bei Abstellung der Speisevorrichtung durch den Druck des Kesselwassers geschlossen wird.
- d) Der unterste Probröhre braucht nicht in der Ebene des festgesetzten niedrigsten Wasserstandes zu sitzen.
- e) Die Probröhre brauchen nicht so eingerichtet zu sein, dass man in gerader Richtung hindurchstossen kann.
- f) Die Marke für den niedrigsten Wasserstand braucht nur an einer der Vorrichtungen zur Erkennung des Wasserstandes und nicht auch an der Kesselwandung angebracht zu sein.
- g) Lokomotiven müssen vor der Inbetriebstellung bei einer technisch-polizeilichen Prüfung sicher befunden sein; welcher Art diese Prüfung sein soll, namentlich ob und mit welchem Wasserdrucke dieselbe stattfinden soll, ist nicht vorgeschrieben.
- h) Dass die Kesselwandungen dem Probedruck widerstehen müssen, ohne undicht zu werden, ist für Lokomotiven nicht vorgeschrieben, vielmehr nur, dass sie ihre Form dabei nicht bleibend ändern dürfen.
- i) Bestimmungen über die Art der zu den amtlichen Druckproben zu verwendenden Manometer fehlen, dergleichen ist nicht vorgeschrieben, dass die Lokomotiven einen Statzen für das amtliche Kontrolmanometer tragen.

Dagegen müssen

- k) die Lokomotiven ein Sicherheitsventil mehr haben als stationäre Kessel, ein Sicherheitsventil derselben muss so eingerichtet sein, dass die Belastung desselben nicht über das zulässige Maass gesteigert werden kann, und beide Sicherheitsventile müssen eine vertikale Bewegung von 3 Millimeter haben;

- 1) alle Hauptreparaturwerkstätten in ihrem Bereiche ein offenes Quecksilbermanometer haben, damit die Richtigkeit der Belastung der Sicherheitsventile und die Richtigkeit der Federwaagen und Manometer an den Lokomotiven geprüft werden könne.

Die unter a, c, d, f, g und h verzeichneten Erleichterungen der Bestimmungen für Lokomotiven sind ohne praktische Bedeutung, da von denselben kein Gebrauch gemacht wird; es dürften auch keine Bedenken entgegenstehen, diese zum Theil gewiss nicht beabsichtigten Abweichungen gegen die Vorschriften für stationäre Kessel bei Gelegenheit einer Redaction des Bahnpolizei-Reglements zu beseitigen; dem würden auch die technischen Vereinbarungen nicht entgegenstehen, da diese für keinen der beregten Punkte bindende (obligatorische) Vorschriften enthalten.

Zu b: Die unter b aufgeführte Erleichterung fallen zu lassen und wie bei stationären Kesseln 100 mm als Minimalabstand zwischen dem höchsten Punkte der feuerberührten Fläche und der Ebene des niedrigsten Wasserstandes festzusetzen, dürfte nur dann unbedenklich sein, wenn gleichzeitig bestimmt würde, dass dieses Maass nur auf der horizontalen Bahn eingehalten werden muss. Dieser Bedingung wird schon jetzt allgemein genügt. Sollten dagegen wie bei Schiffskesseln für die unter Umständen auf längere Zeit während des Betriebes eintretende geneigte Lage des Lokomotivkessels Zuschläge zu den 100 mm gegeben werden, so würden für Lokomotivkessel ernstliche Unbequemlichkeiten kaum zu vermeiden sein, da diese Zuschläge bei Aufrechterhaltung des freien Verkehrs der Lokomotiven sich auf die grössten, bei Adhäsionsbahnen vorkommenden Bahneigungen beziehen müssten und bei allen Lokomotiven in Anwendung zu bringen sein würden.

Das Fehlen einer Vorschrift im Bahnpolizei-Reglement für die Höhe des niedrigsten Wasserstandes über dem höchsten feuerberührten Punkte erscheint übrigens um so weniger bedenklich, als auch der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen keine bindenden Vorschriften dieser Art in die technischen Vereinbarungen aufgenommen hat (nach dem nicht bindenden Theile des § 114 muss der unterste Probirhahn 100 mm über Feuerbuchsdecke stehen).

Zu e: Die Probirhähne bei neuen Lokomotiven werden meist so eingerichtet sein, dass man in gerader Richtung hindurchstossen kann; dies in Zukunft zu fordern, dürfte ganz unbedenklich sein; die technischen Vereinbarungen enthalten keine bezügliche Vorschrift.

Zu i und l: Die Anordnung, dass die Dampfkesselbesitzer offene Quecksilberhöhen-Manometer zu halten haben, mit welchen ein jeder der von ihnen aufgestellten Dampfkessel in Verbindung gebracht werden kann, ist erst mit der durch Anweisung des preussischen Handelsministers vom

11. Juni 1871 erfolgten Einführung der Bestimmungen vom 29. Mai 1871, also nach Herausgabe des ersten Bahnpolizei-Reglements für den Norddeutschen Bund gefallen. Dass bei den nach 1871 bis auf die Jetztzeit erfolgten Aenderungen dieses Bahnpolizei-Reglements nicht auch das Kontrolmanometer für die Druckproben der Lokomotivkessel ausdrücklich zugelassen bezw. das Vorhandensein des Kontrolmanometerstützens nicht vorgeschrieben und die Forderung eines offenen Quecksilbermanometers beseitigt ist, dürfte kaum auf eine bestimmte Absicht zurückzuführen sein, wie denn auch thatsächlich kaum noch eine Lokomotive ohne Kontrolmanometerstützen vorhanden sein dürfte. Die technischen Vereinbarungen des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen machen kein offenes Quecksilbermanometer erforderlich, lassen vielmehr in dem nicht bindenden Theile des § 210 ausdrücklich ein Kontrolmanometer zu.

Zu k: Mit der Verschärfung der Bestimmungen hinsichtlich der Zahl der Sicherheitsventile für Lokomotiven hat es dagegen eine andere Bewandniß, was schon daraus erhellt, dass die gleiche Vorschrift für Lokomobil- und Dampfschiffskessel — auch für Lokomotiven nach dem bindenden Theile der technischen Vereinbarungen — besteht.

Die Bestimmung „bei Lokomotiven muss das eine Sicherheitsventil gegen Ueberlastung geschützt sein“, welche auch in den technischen Vereinbarungen fett gedruckt ist, ist ununterbrochen seit Herausgabe des Regulativs vom 31. August 1861, welches dieselbe mit Geltung für alle Dampfkessel enthielt, in Kraft.

Bei Aufhebung dieses Regulativs durch die Bestimmungen vom 29. Mai 1871 entfiel dieselbe für die übrigen Kessel. In der einführenden Zirkularverfügung vom 11. Juni 1871 ist hierzu gesagt: „da eine Ueberlastung derselben den Kesselbesitzer straffällig machen würde, so werden u. s. w.“; diese Straffälligkeit war aus dem § 1 des Ges. vom 7. Mai 1856 (Ges.-S. S. 295) und dem § 147, 2 der Gewerbeordnung abzuleiten, welche die Dampfkesselbesitzer sowie die Unternehmer genehmigungspflichtiger Anlagen unter Strafantrohung dafür verantwortlich machen, dass auch während des Betriebes die bei der Genehmigung vorgeschriebenen Einrichtungen erhalten bleiben. Da die Kessel in Eisenbahnlokomotiven weder unter das Gesetz vom 7. Mai 1856 fielen, noch genehmigungspflichtige Anlagen im Sinne der Gewerbeordnung sind, so entfiel s. Z. für diese der Grund, welcher bei den übrigen Kesseln zur Beseitigung der Bestimmung betr. Ueberlastung der Sicherheitsventile führte.

Nach Erlass des Gesetzes vom 3. Mai 1872, den Betrieb der Dampfkessel betreffend, sind allerdings in dieser Beziehung die Lokomotivkessel den übrigen Kesseln gleichgestellt, da dessen § 1 unter Strafantrohung in § 2 die Besitzer von Dampfkesselanlagen (ohne jede Ausnahme) oder die

an ihrer Statt zur Leitung des Betriebes bestellten Vertreter, sowie die mit der Bewartung von Dampfkesseln beauftragten Arbeiter verpflichtet, dafür Sorge zu tragen, dass während des Betriebes die bei der Genehmigung der Anlage oder allgemein vorgeschriebenen Sicherheitsvorrichtungen bestimmungsmässig benutzt werden. Ob hiernach die einseitige Beibehaltung der Bestimmung „bei Lokomotiven muss das eine Sicherheitsventil gegen Ueberlastung geschützt sein“ gerechtfertigt ist, lassen wir nach den Erfahrungen im Lokomotivbetriebe, namentlich aus der Zeit der Betriebsdrucke unter 10 Atm. dahingestellt. Die für keine anderen Kessel bestehende Vorschrift, betreffend die geringste vertikale Bewegung der Sicherheitsventile um 3 mm findet sich wie im Bahnpolizei-Reglement so auch in dem bindenden Theile der technischen Vereinbarungen.

Die Berechtigung der zur Ueberschrift gewählten Frage, welche auf den ersten Blick verdutzen mag, dürfte nach dem Vorstehenden als erwiesen gelten. Möge dieser Beitrag zur Beantwortung derselben zur Herbeiführung einer endgültigen Lösung anregen!

Die unter königl. sächsischer Staatsverwaltung stehenden Staats- und Privateisenbahnen des Königreichs Sachsen im Jahre 1884.*)

(Nach dem von dem Königl. Sächs. Finanzministerium für das Jahr 1884
herausgegebenen statistischen Berichte.**)

I. Längen.

Die Bahnlänge der am Schlusse des Jahres 1884 im Eigenthum des sächsischen Staats befindlichen Eisenbahn- linien betrug	2 151,70 km
Von dieser Länge waren an fremde Verwaltungen verpachtet	12,42 "
Dagegen waren fremde Strecken gepachtet	42,84 "
In Mitbetrieb waren genommen	0,80 "
Daher Betriebslänge der Staatsbahnen, einschliesslich der gepachteten und ausschliesslich der verpachteten Strecken	2 182,92 km
Davon waren schmalspurig 105,09 km	
zweigeleisig 766,95 " (= 35,13 0/0)	
eingleisig 1415,97 " (= 64,87 0/0)	
Die Länge der unter königl. sächs. Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen betrug	126,03 "
(darunter 46,81 km Anschlussbahnen für nicht öffentl. Verkehr.)	
Ausserdem schliessen sich für Bergwerks-, land- und forst- wirthschaftliche Zwecke an das Staatseisenbahnnetz noch 133 km Privatgeleise an.	
Zusammen Länge der unter königl. sächsischer Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen am Schlusse des Jahres 1884	2 308,95 km

*) Vergl. Statistik für 1883, Archiv 1885 S. 308.

***) Statistischer Bericht über den Betrieb der unter königl. sächsischer Staatsverwaltung stehenden Staats- und Privatbahnen mit Nachrichten über Eisenbahneubau im Jahre 1884. (Hierzu eine Uebersichtskarte vom Bahnnetz und 6 graphische Darstellungen.) Dresden.

Von dieser Länge liegen im Gebiete des	Sächs. Staatsbahnen (mit den erpachteten Strecken)	Privatbahnen (unter Staatsver- waltung)	Zusammen
Königreichs Sachsen . . .	1 952. ²⁰ km	54. ⁴⁷ km	2 006. ⁶⁷ km
„ Preussen . . .	21. ⁸⁰ „	11. ⁷⁵ „	33. ⁵⁵ „

Im Königreich Sachsen liegen noch 210.²² km Bahnen unter fremder Verwaltung.

Die Gesamtlänge der im Königreiche Sachsen betriebenen

Bahnen betrug Ende 1884 2 216.⁸⁹ km

Dem Personenverkehr dienen von den unter Staatsverwal-

tung stehenden Eisenbahnen (einschliesslich Pachtstrecken) 2 138.⁴² „

Im mittleren Jahresdurchschnitt berechnet sich die Betriebslänge

der sächsischen Staatsbahnen (einschliesslich Pachtstrecken)

zu 2 115.⁹⁴ km für den Güterverkehr,

2 081.⁵⁸ „ „ „ Personenverkehr.

2. Bau- und Anlagekapital.

Bis zum Schlusse des Jahres 1884 sind für den Bahnbau

im Ganzen verwendet worden 645 591 020.⁴³ *M*

Davon sind verausgabt für Transportmittel 94 558 928.⁷⁷ „

Bei 2151.⁷⁰ km Eigenthümlänge beträgt der Bau-

aufwand für das Kilometer Bahnlänge 300 037.⁶⁵ „

Die sächsische Staatsregierung hat eine Anzahl Privat-

bahnen theils über, theils unter ihrem Herstellungsauf-

wandte käuflich erworben. Hierdurch verändert sich

die für den Bahnbau verwendete Summe in das von

der Staatsregierung aufgewendete Anlagekapital von 595 351 857.⁴⁵ „

d. i. für das Kilometer Bahn 276 689.⁰⁶ „

(gegen 284 439.⁸⁷ *M* im Vorjahre).

Das mittlere, durch den Betriebsüberschuss des Jahres

1884 zu verzinsende Anlagekapital beträgt nach

Abzug des Aufwandes für die im Jahre 1884 neu

eröffneten Linien auf die Betriebszeit derselben . . . 593 393 879.⁵⁵ „

d. i. für das Kilometer eigenthümlicher Bahnlänge

im mittleren Jahresdurchschnitt (von 2 084.⁷² km) . . . 284 639.⁶¹ „

(gegen 289 977.⁵⁸ *M* im Vorjahre).

Bei den von der Staatsverwaltung auf Rechnung be-

triebenen Privatbahnen (126.⁰³ km) beträgt das

Anlage- (Aktien-) Kapital 19 260 000 „

Baukapital 22 367 226.⁸⁴ „

davon sind für Transporte verausgabt 3 885 159.³⁶ „

Es beträgt hiernach das gesammte für die unter Staatsverwaltung stehenden Bahnen verwendete Baukapital 667 958 247.²⁷ //

Nach dem von der Staatsregierung aufgewendeten Anlagekapital ist die theuerste Linie Bodenbach-Dresden mit 583 973.⁴⁰ M für das km die billigste Linie Klotzsehe-Königsbrück (schmalspurig) mit 22 994.⁷⁵ " " " "

3. Transportmittel und deren Leistungen.

Am Schlusse des Jahres 1884 waren vorhanden:

	Staatsbahnen			Privatbahnen in Staatsbetrieb
	normal-spurig	schmal-spurig	zusammen	
Lokomotiven	718	17	735	20
(darunter 108 Teuderlokomotiven und 3 Dampfwagen)				
Tender	546	—	546	11
Personenwagen	2 034	69	2 103	37
Gepäck „	340	—	340	7
Güter „	19 311	358	19 669	940

Die Leistungen der Transportmittel ergeben:

a) für die Lokomotiven:

bei Kurier-, Eil-, Personen-, Güter-, gemischten, Material- und Werkstattzügen, zusammen Zugkm

als Vorlege- und Schiebelokomotive km

Zusammen Nutzkilometer:

in Leerfahrten Lokomotivkm

„ Rangirdienst km

(1 Stunde Rangirdienst = 10 km Fahrt.)

Zusammen Lokomotiv- und Rangikilometer:

b) für die Wagen:

auf der eigenen Bahn:

zusammen Achskilometer

auf fremden Bahnen:

durch eigene Personenwagen Achskm

„ „ Güterwagen „

	Staatsbahnen			Privatbahnen (in Staatsbetrieb) zusammen
	normal-spurig	schmal-spurig	zusammen	
15 907 929	145 565	16 033 494	387 257	
708 742	106	708 448	10 755	
16 616 271	145 671	16 761 942	398 012	
821 495	1 958	823 453	24 598	
6 715 520	34 700	6 750 220	192 010	
24 153 286	182 329	24 335 615	614 620	
607 811 002	2 636 860	610 447 862	12 969 125	
6 710 214	—	6 710 214	287 988	
149 068 252	—	149 068 252	11 648 046	

Der am stärksten befahrene Theil des unter sächsischer Staatsverwaltung stehenden Bahnnetzes war im Jahre 1884 die Strecke Dresden (N.) Dresden (A.), auf welcher im Ganzen 30 672 Züge und 7141 einzelne Lokomotiven verkehrten, so dass durchschnittlich auf jeden Tag des Jahres 103 oder allstündlich, Tag und Nacht, 4.²⁹ Zug- und Lokomotivfahrten kamen.

Hinsichtlich der Zugzahl aber fand, wie früher, der lebhafteste Verkehr auf der Strecke zwischen Neumark und Brunn mit 33 546 Zügen statt.

Die Unterhaltungskosten (einschliesslich der dem Erneuerungsfonds etc. zufallenden Kosten für Ersatz einzelner Theile an Transportmitteln) betragen:

1. bei den Lokomotiven und Tendern:

	Staatsbahnen	
	1884	1883
für die Lokomotive	2620,30 <i>ℳ</i>	2511,06 <i>ℳ</i>
„ das Lokomotivkilometer	10,952 <i>ℳ</i>	10,665 <i>ℳ</i>
„ „ Lokomotiv- und Rangirkilometer	7,920 „	7,721 „
„ „ Nutzkilometer	11,496 „	11,177 „
„ „ Wagenachskilometer	0,3150 „	0,3004 „
in Prozenten der Anschaffungskosten	5,61 0/0	5,31 0/0

2. bei den Personenwagen:

für die Personenwagenachse	144,47 <i>ℳ</i>	134,34 <i>ℳ</i>
„ das Personenwagenachskilometer	0,4917 <i>ℳ</i>	0,4753 <i>ℳ</i>
in Prozenten der Anschaffungskosten	4,97 0/0	4,61 0/0

3. bei den Güterwagen:

für die Gepäck- und Güterwagenachse	31,06 <i>ℳ</i>	32,50 <i>ℳ</i>
„ das „ „ Güterwagenachskilometer	0,2704 <i>ℳ</i>	0,2848 <i>ℳ</i>
in Prozenten der Anschaffungskosten	1,35 0/0	2,81 0/0

4. Finanzielle Ergebnisse.

A. Staatseisenbahnen.

a. Einnahmen:

	im Ganzen	für das km Bahnlänge	in Prozenten der Gesamteinnahme
	<i>ℳ</i>	<i>ℳ</i>	0/0
1. Ans dem Personen- und Gepäckverkehr	19 685 769,14	9 458	29,586
2. „ „ Güterverkehr	43 377 336,94	20 500	65,198
3. Vergütung für Ueberlassung von Bahn- anlagen und für Leistungen zu Gunsten Dritter	667 133,87	1 487	1,003
4. Vergütung für Ueberlassung von Be- triebsmitteln	1 495 606,37		2,248
5. Erträge aus Veräusserungen (von Be- triebsmaterialien)	119 117,22		0,179
6. Verschiedene sonstige Einnahmen	1 191 779,11		1,791
Gesamteinnahme	66 536 742,65	—	100,000
Durchschnittlich für das km Bahnlänge		31 445	—
„ „ „ Nutzkilometer	3 970	—	—
„ „ „ Wagenachskm	0,109	—	—

b. Ausgaben.	im Ganzen	für das km Bahnlänge	in Prozenten der Gesamt- ausgabe
	„	„	‰
a) Allgemeine Verwaltung	2 601 490 ⁵⁹	1 230	6 ⁶⁰¹
b) Bahnverwaltung	10 371 099 ⁷⁸	4 901	26 ³¹⁴
c) Transportverwaltung:			
1. äusserer Bahnhofsdienst	5 699 489 ⁶⁷	2 694	14 ⁴⁶¹
2. Expeditionsdienst	5 292 876 ⁹¹	2 501	13 ⁴²⁹
3. Zugbegleitungsdienst	3 034 598 ³⁸	1 434	7 ⁷⁰⁰
4. Zugförderungsdienst	12 412 909 ⁶¹ *	5 866	31 ⁴⁹⁵
Zusammen	39 412 464 ⁹⁴	18 626	100 ⁰⁰⁰
Durchschnittlich für das Nutzkilometer	2 ³⁵¹	—	—
„ „ Wagenachskm	0 ⁰⁶⁵	—	—

Derselbe beträgt:

c. Ueberschuss.

überhaupt	27 124,277 ⁷¹ „
in Prozenten des mittleren Anlagekapitals	4 ⁵⁷¹
„ „ zum Bahnbau aufgewendeten Kapitals	4 ²⁰¹
„ „ der Bruttoeinnahme	40 ⁷⁶⁶
„ „ Betriebsausgabe	68 ⁴²²
Durchschnittlich für das Kilometer Bahnlänge	12 ⁶¹⁹ „
„ „ „ Nutzkilometer	1 ⁶¹⁸ „
„ „ „ Wagenachskilometer	0 ⁰⁴⁴ „
Gegen das Vorjahr haben sich	
die Einnahmen vermindert um	0 ⁸⁶⁷ ‰
„ Ausgaben vermehrt „	3 ³⁴⁴ ‰
der Ueberschuss vermindert „	6 ⁴⁰⁹ ‰

Das Verhältniss der Ausgaben zur Bruttoeinnahme hat sich von 56,820 ‰
in 59,224 ‰ verändert.

Die Rentabilität der Staatsbahnen betrug für 1884 = 4,57 ‰.

B. Von der Staatsverwaltung betriebene Privatbahnen.

	Gesamteinnahme „	Gesamtausgabe „
Altenburg-Zeitzer Bahn	921 898 ⁰⁵	428 544 ³²
Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn	547 743 ⁰⁴	276 193 ⁶²
Zittau-Reichenberger „	714 380 ⁹⁹	560 178 ⁴⁰
Zusammen:	2 184 022 ⁰⁸	1 264 916 ³⁴

*) Ausser den aus den Betriebseinkünften verwendeten Summen sind im Jahre 1884 nach Abzug der Erlöse aus dem Erneuerungsfonds zur Verwendung gekommen:

1. für Unterhaltung des Oberbaues	1 094 457 ⁷³ „
2. zum Ersatz und theilweiser Erneuerung der Transportmittel	1 383 607 ³⁰ „

Der Ueberschuss betrug im Ganzen 919 105,74 *M*

In Prozenten des zum Bahnbau aufgewendeten Kapitals betrug dasselbe:

bei der Altenburg-Zeitzer Eisenbahn	8,109
„ „ Gaschwitz-Meuselwitzer	5,036
„ „ Zittau-Reichenberger	1,416

Bei der Zittau-Reichenberger Eisenbahn wurden die im Privatbesitze befindlichen Aktien der Garantie entsprechend zu 4 Prozent mit 10968 *M* verzinst.

5. Verkehr.

Es wurden befördert:

	Staatseisenbahnen	Privateisenbahnen in Staatsbetrieb
Reisende Anzahl	21 601 959	7 657 714
Güter (Eil- und Frachtgut) Tonnen	11 119 401,0	1 037 762,2

Von den Reisenden benutzten:

die	Wagenklasse	Prozent	
„ I.	„	0,29	—
„ II.	„ (einschl. Militär) „	11,64	—
„ III.	„	73,51	—
„ IV.	„	14,52	—

Die Reisenden haben zurückgelegt:

Personenkilometer zusammen	554 210 375	10 641 708
durchschnittlich jeder Reisende km	25,66	—

Die Fracht- und Eilgüter haben zurückgelegt:

Tonnenkilometer zusammen	825 641 937	21 569 365
durchschnittlich jede Tonne km	74,26	—

Die Gesamteinnahme aus dem Personen- und Gepäckverkehr betrug bei den Staatsbahnen im Jahre 1884 — nach Abzug der Restitutionen 19 679 622,96 *M*

Davon kamen auf die Billeteinnahme 19 043 761,81 „

und zwar auf:

	jede Person <i>M</i>	jedes Personen- kilometer <i>M</i>
I. Wagenklasse	8,265	9,236
II. „	2,040	5,327
III. „	0,760	3,175
IV. „	0,449	2,101
Militärpersonen (in III. Wagenklasse)	0,506	1,324
Zusammen	0,812	3,436

Es hat gegen das Vorjahr nach Prozenten zugenommen:

die Personenzahl um	5,97 %
„ Personengeledeinnahme	5,06 „
„ Personenkilometerzahl	5,28 „
„ Gesamteinnahme	5,07 „

Bei den Privatbahnen (in Staatsbetrieb) betrug die Gesamteinnahme aus dem Personou- und Gepäckverkehr überhaupt:

für die Altenburg-Zeitzer Bahn . . .	89 105,99 <i>M</i>	(Zunahme = 3.06 0/0)
„ „ Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn . . .	74 043,35 „	(„ = 2.08 „)
„ „ Zittau-Reichenberger „ . . .	204 498,31 „	(„ = 9.65 „)
Zusammen	367 647,65 <i>M</i>	

Der lebhafteste Personenverkehr fand, wie schon mehrere Jahre hintereinander, zwischen Dresden (Altstadt) und Pötschappel auf die Entfernung von 7 Kilometern statt, auf welcher Strecke 386 429 Personen (gegen 376 106 im Vorjahre) gefahren sind.

Im Güterverkehr weisen die Staatseisenbahnen nachstehende Ergebnisse auf:

Frachteinnahme im Güterverkehre überhaupt, (nach Abzug von Restititionen, Rabätten etc.) . . .	= 41 537 825,03 <i>M</i>
Davon waren reine Frachteinnahme (nach Abzug von Restititionen, Rabatten etc)	= 40 662 386,64 „
Durchschnittlich wurden eingenommen:	
für die Tonne Gut überhaupt	3,63 <i>M</i>
„ das Tonnenkilometer	4,89 <i>M</i>

Von den Privatbahnen (in Staatsbetrieb) wurden eingenommen:

im Güterverkehre (Eil- und Frachtgut)	überhaupt <i>M</i>	für die Tonne Gut <i>M</i>	für das Tonnenkilo- meter <i>M</i>
bei der Altenburg-Zeitzer Bahn . . .	474 447,53	1,03	6,09
„ „ Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn . . .	370 749,91	1,19	4,77
„ „ Zittau-Reichenberger „ . . .	419 921,06	1,58	6,94
Zusammen . . .	1 265 118,50	—	—

Beim Güterverkehre kamen von der im Binnenverkehre beförderten Gütermasse — als bedeutendste Verkehrsleistung — auf den wechselseitigen Verkehr zwischen Zwickau und dessen nächster Umgebung einschli. Cainsdorf 234 691 Tonnen und zwar von der Umgebung Zwickau's nach Zwickau 152 016 Tonnen, der Rest umgekehrt.

Stationen waren eröffnet im Jahre 1884:

	bei den		
	Staatsbahnen	Privatbahnen in Staats- verwaltung	zusammen
für den Personenverkehre	428	17	445
„ „ Güterverkehre	407	14	421

Die zahlreichsten Verkehrsverbindungen im Personenverkehre hatte Chemnitz (226 gegen 222 im Vorjahre), im Güterverkehre Dresden (Altstadt) (379 gegen 349 im Vorjahre).

In Bezug auf die Monatsfrequenz der Staatsbahnen finden sich folgende Angaben:

Die stärkste Personenfrequenz (2 258 282 Personen) fiel auf Monat Juni
 " " Billeteinnahme (2 267 698.⁰⁹ M) " " " Juli;

Die niedrigste Personenfrequenz mit 1 329 826 Personen und 1 048 617.²⁵ M Einnahme ergab der Monat Februar. Nach der durchschnittlichen Tagesfrequenz war der Januar der schwächste Monat.

Im Güterverkehre kam die grösste Last auf Monat Oktober mit 1 073 798.⁹ Tonnen und 3 956 468.⁹⁹ M Einnahme, die niedrigste Last fiel mit 809 298.³ Tonnen und 3 019 777.⁷⁵ M Einnahme auf Monat Juni, welcher auch nach der durchschnittlichen Tagesfrequenz der schwächste Monat war.

Die durchschnittliche tägliche Transportleistung der Staatsbahnen im Jahre 1884 war:

59 022 Personen bei einer durchschnittlichen täglichen
 Einnahme von 52 060.⁶⁵ M
 30 380.⁹ Güter bei einer durchschnittlichen täglichen
 Einnahme von 113 294.¹⁸ "

Die Gesamteinnahme aller Transporte betrug nach

Abzug der Restitutionen 61 217 447.⁹⁹ "
 oder durchschnittlich für den Tag 167 260.⁷⁹ "

Der Gesamtkohlenverkehr auf den unter sächsischer Staatsverwaltung stehenden Bahnen betrug im Jahre 1884 an Stein- und Braunkohlen 1 167 856 Wagenladungen = 5 839 280 Tonnen:

hiervon gingen 24.²⁹ Prozent nach fremden Bahnen und

75.⁷¹ " verblieben auf den unter sächsischer Staatsverwaltung stehenden Bahnen.

Nach dem Ursprunge waren

aus Sachsen
 " Schlesien
 " Böhmen
 " Westphalen
 " Sachsen-Altenburg
 " Preussen und Thüringen

Steinkohlen	Braunkohlen
(Wagenladungen)	
617 169	4 582
33 489	—
1 840	368 384
4 795	—
—	137 126
—	471

1 167 856 Wagenladungen.

Von der Gesamtlast kamen:

auf Steinkohlen 56.²⁸ Prozent (57.⁰⁵ % im Vorjahre)
 " Braunkohlen 43.⁷² " (42.⁹⁵ " " ")

Die grösste Monatsfrequenz (118 976 Wagenladungen = 10,19⁰/₀) zeigte der Monat November, die niedrigste (76 732 Wagenladungen = 6,57⁰/₀) der Juni.

Die durchschnittliche Leistung betrug:

für den Monat 97 321 Wagenladungen,
 „ „ Tag 3 191 „

Dem Vorjahre gegenüber ist der Kohlenverkehr um 19 742 Ladungen = 1,72 Prozent gestiegen. An dieser Zunahme war

der Steinkohlenverkehr mit 0,35⁰/₀
 „ Braunkohlenverkehr mit 3,54 „ beteiligt.

Das Gewicht der im Jahre 1884 auf den sächsischen Staatsbahnen allein beförderten Stein- und Braunkohlen betrug zusammen 5 428 256 Tonnen, mit 369 656 245 Tonnenkilometern, durchschnittlich für die Tonne 68,10 Kilometer.

6. Unfälle.

Im Ganzen wurden

unverschuldet:

Reisende —
 Bahnbeamte und Arbeiter 3
 sonstige Personen —

durch eigene Schuld der Betroffenen:

Reisende 1
 Bahnbeamte und Arbeiter 7
 sonstige Personen 3

Zusammen

	beschädigt	getödtet
unverschuldet:		
Reisende	—	—
Bahnbeamte und Arbeiter	3	3
sonstige Personen	—	—
durch eigene Schuld der Betroffenen:		
Reisende	1	—
Bahnbeamte und Arbeiter	7	24
sonstige Personen	3	11
Zusammen	14	38

Die Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und die Wilhelm-Luxemburg-Bahnen*)

im Rechnungsjahre vom 1. April 1884 bis 31. März 1885.

(Nach dem Verwaltungsbericht der Kaiserlichen General-Direktion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.)

I. Ausdehnung der Bahn.

Am Schlusse des Rechnungsjahres 1883/84 betrug die Betriebslänge des gesammten Bahnnetzes, einschliesslich der gepachteten Linien und nach Abzug der an die königl. preussische Staatseisenbahnverwaltung verpachteten Strecke Saargemünd-Grenze 1 469,7 km

Hierzu traten im Rechnungsjahre 1884/85:

- | | |
|---|-------|
| a) am 7. Mai 1884 die auf Kosten der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahngesellschaft hergestellte, gepachtete Zweigbahn von Oettingen-Rümelingen nach Langenacker mit | 1,6 " |
| b) am 1. September 1884 die Strecke Sentheim - Masmünster mit | 5,4 " |
| c) am 29. September 1884 die Strecke Tetingen-Langengrund und die Verbindungskurve bei Nörzingen, beide Strecken der unter a genannten Gesellschaft gehörig, mit zusammen | 3,7 " |
| d) am 1. November 1884 die Hafenbahn bei Lauterburg mit | 1,7 " |
| e) am 15. Dezember 1884 die Strecke Gebweiler-Lautenbach i. E. mit | 6,2 " |

Mithin Betriebslänge am Schlusse des Betriebsjahres 1 488,3 km.

Davon sind Eigenthum der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahngesellschaft im Ganzen 185,0 km. Die ausserdem dieser Gesellschaft gehörige 6,8 km lange Strecke Esch-Deutsch Oth-Redingen wird von der Reichseisenbahnverwaltung gegen Erstattung der Selbstkosten für Rechnung der Eigenthümerin betrieben.

Im Nebenbahnbetriebe befanden sich 9 Strecken mit einer Gesamtlänge von 174,4 km; zweigeleisig waren 553 km.

Die mittlere Betriebslänge betrug 1471,5 km für den Personenverkehr und 1478,7 km für den Güterverkehr.

*) Vergl. Archiv 1885 S. 193 ff.

2. Anlagekapital.

Bis zum Schlusse des Berichtsjahres sind auf die im Betriebe befindlichen Eisenbahnen in Elsass-Lothringen vom Reiche im Ganzen 466 471 887 *M* verwendet worden. Zu Zwecken der vergleichenden Statistik ist von dieser Summe ein Betrag von 91 433 428 *M*, um welchen der Kaufpreis für die gemäss des Friedensvertrages vom 10. Mai 1871 erworbenen Eisenbahnen deren Herstellungskosten übersteigt, in Abzug zu bringen. Als Kosten der Anlage ergibt sich sodann ein ermässiger Kapitalbetrag von 375 038 459 *M*.

3. Betriebsmittel und deren Leistungen.

Am 31. März 1885 waren vorhanden:

508 Lokomotiven, darunter 91 Tenderlokomotiven,

894 Personenwagen mit 33 381 Sitzplätzen,

11 771 Gepäck- und Güterwagen und

539 Arbeitswagen.

Von Lokomotiven (eigenen und fremden) wurden 1884/85 auf eigener Bahn zurückgelegt:

vor Schnell-, Personen-, Güter- und Arbeitszügen

11 889 727 Zugkilometer

ferner im Vorspanndienste . . . 249 981 Kilometer

zusammen . . . 12 139 708 Nutzkilometer

ausserdem in Leerfahrten . . . 488 127 Kilometer

somit überhaupt (ohne die Leistungen im Rangirdienste) . 12 627 835 Lokomotivkilometer gegen 11 936 315 in 1883/84.

Mit der vorhandenen Zugkraft wurden an Wagenachskilometern (ausschliesslich der Postwagen - Achskilometer) gefördert: 467 586 229 gegen 460 116 166 in 1883/84.

Die Kosten der Zugkraft betragen überhaupt 6 170 263 *M*, auf 1000 Nutzkilometer 516 *M*.

4. Verkehr.

a) Personen- und Gepäckverkehr.

	Zahl der beförderten Personen	Zurückgelegte Personen-kilometer	Jede Person ist durchschnittlich gefahren km	Die Einnahme betrug <i>M</i>
I. Wagenklasse . . .	261 169	14 339 174	54,90	1 160 905
II. " . . .	2 046 754	61 220 222	29,91	3 096 213
III. " . . .	9 381 753	204 184 936	21,76	5 496 924
Militär	310 550	14 830 885	47,76	218 962
Zusammen . . .	12 000 226	294 575 217	24,5	9 973 004
Im Vorjahre . . .	11 758 092	289 752 190	24,8	9 893 635

Die durchschnittliche Einnahme für das Personenkilometer betrug 3,39 \mathcal{M} (1883/84: 3,41 \mathcal{M}), für das Achskilometer der Personenwagen 13,56 \mathcal{M} (1883/84: 14,27 \mathcal{M}).

An Gepäck wurden befördert 25 856 Tonnen mit einer Einnahme von 618 757 \mathcal{M} .

b) Güterverkehr.

	Beförderte Tonnen	Zurückgelegte Tonnenkilometer	Jede Tonne ist durch- schnittlich befördert km	Die Einnahme betrag \mathcal{M}
Eil- und Expressgut . . .	45 343	5 947 479	131,17	971 875
Stückgut	368 915	27 603 536	74,82	3 556 598
Wagenladungsgüter . . .	8 902 857	799 953 904	89,81	26 854 765
Militär-, Bau- und Dienst- gut	602 888	32 950 877	54,66	57 656
Zusammen	9 920 003	866 455 796	87,34	31 440 894
Im Vorjahre	9 643 484	843 953 994	87,52	30 661 185

Von der für 1884/85 nachgewiesenen Einnahme entfallen auf jede mit Frachtberechnung beförderte Tonne durchschnittlich 3,87 \mathcal{M} (1883/84: 3,40 \mathcal{M}), auf jedes Tonnenkilometer 3,77 \mathcal{M} (gegen 3,78 \mathcal{M} in 1883/84) und auf das Achskilometer der Güterwagen 9,21 \mathcal{M} (1883/84: 9,13 \mathcal{M}).

Befördertes Vieh: 36 307 Achsen mit 540 762 \mathcal{M} Einnahme.

5. Unfälle.

Im Ganzen wurden
unverschuldet:

Reisende	10	—
Bahnbeamte und Arbeiter	15	—
sonstige Personen	5	1

in Folge eigener Unvorsichtigkeit:

Reisende	1	2
Bahnbeamte und Arbeiter	45	11
sonstige Personen	5	8

Zusammen

81 22

Ausserdem: Selbstmörder

2 4

	verletzt	getötet
Reisende	10	—
Bahnbeamte und Arbeiter	15	—
sonstige Personen	5	1
in Folge eigener Unvorsichtigkeit:		
Reisende	1	2
Bahnbeamte und Arbeiter	45	11
sonstige Personen	5	8
Zusammen	81	22
Ausserdem: Selbstmörder	2	4

6. Finanzielle Ergebnisse.

Einnahme und Ausgabe.	im Ganzen	auf das	auf 1 Loko-	auf ein	in Prozen-
	<i>M</i>	Kilometer-	motivnutz-	Wagen-	tender Ge-
		Betriebslg.	kilometer	achskilom.	samttein-
		<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	nahme
Einnahme aus dem Personenverkehr	10 610 802	7 176	0,87	2,5	22,7
Einnahme aus dem Güterverkehr	32 907 029	22 254	2,71	7,0	70,4
Gesamnte Verkehrseinnahme	43 517 831	29 430	3,58	9,5	93,1
Sonstige Einnahmen (aus Veräußerungen etc.)	3 211 854	2 172	0,27	0,2	6,9
Summe aller Einnahmen	46 729 685	31 602	3,86	9,9	100,0
Die gesammten Ausgaben betragen	28 908 350	19 550	2,38	6,1	61,0
Mithin ist Ueberschuss verblieben	17 821 335	12 052	1,47	3,8	38,4

Von dem Ueberschuss entfallen auf die Eisenbahnen in Elsass-Lothringen 16 791 047 *M* und auf die Wilhelm-Luxemburg-Bahnen 1 030 288 *M*.

Das auf die Reichseisenbahnen verwendete Anlagekapital hat sich verzinzt:

- a) das volle (die Kosten des Erwerbs) mit 3,82 pCt.
 b) das herabgesetzte (die Kosten der Anlage) mit 4,75 pCt.

Den grössten Reinertrag lieferte die Strecke Strassburg-Basel. Dieselbe brachte für das Kilometer einen Einnahme-Ueberschuss von 40 031 *M* auf und verzinst ihr volles Anlagekapital mit 6,6, ihr herabgesetztes mit 8,6 pCt.

Wie die Betriebsergebnisse des Rechnungsjahres 1884/85 sich zu denjenigen der vorhergehenden Jahre stellen, ist aus der nachfolgenden Zusammenstellung ersichtlich:

Erlats-jahr	Mittlere Betriebslänge in km	Volles Anlagekapital		Einnahme		Ausgabe		Ueberschuss				
		in 1000 <i>M</i>	herab-gesetztes in 1000 <i>M</i>	über-haupt in 1000 <i>M</i>	auf das Kilo-meter <i>M</i>	über-haupt in 1000 <i>M</i>	auf das Kilo-meter <i>M</i>	über-haupt in 1000 <i>M</i>	auf das Kilo-meter <i>M</i>	in Prozent. des herab-vollen An-lage-kapitals	herab-ge-setzten An-lage-kapitals	
1877/78	1162,0	373 485	283 525	35 229 30	294	25 391	21 835	72,1	9 838	8 459	2,63	3,47
1878/79	1290,8	394 520	304 544	36 170 28	020	25 418	19 691	70,3	10 752	8 329	2,73	3,53
1879/80	1293,1	412 711	322 718	37 485 28	992	25 233	19 514	67,3	12 256	9 478	2,97	3,80
1880/81	1306,3	423 498	333 488	40 108 30	649	25 841	19 749	61,4	14 265	10 900	3,37	4,28
1881/82	1347,5	444 423	352 990	43 539 32	311	27 424	20 352	63,0	16 115	11 959	3,63	4,57
1882/83	1415,7	452 799	361 365	44 660 31	547	28 177	19 903	63,1	16 483	11 644	3,64	4,56
1883/84	1462,4	462 519	371 086	45 899 31	387	29 392	20 099	64,0	16 507	11 288	3,57	4,45
1884/85	1478,7	466 472	375 038	46 729 31	602	28 908	19 550	61,9	17 821	12 052	3,82	4,75

Die Gotthardbahn im Jahre 1884.*)

Nach dem das Jahr 1884 umfassenden dreizehnten Geschäftsbericht der Direktion und des Verwaltungsraths der Gotthardbahn geben wir im Nachstehenden die wesentlichsten Ergebnisse des Betriebs der Gotthardbahn in dem genannten Jahre.

I. Bahnlänge.

Der Umfang des Unternehmens hat sich gegen das Vorjahr nicht geändert, die für die Betriebsrechnung der Gotthardbahn in Betracht kommende Länge betrug in 1884 ebenso wie in 1883 266 km.

2. Anlagekapital.

Nach dem Kapitalkonto beträgt das Anlagekapital der Gotthardbahn 241 709 217 Frcs.

Davon fallen auf	Subventionen . .	119 000 000 Frcs.
	Aktienkapital . .	34 000 000 "
	Obligationenkapital . .	88 159 000 "
	Baufonds . . .	550 217 "
		= 241 709 217 Frcs.

Auf den Bau der Bahn waren verwendet am 31. Dezember 1883 225 964 950 Frcs.
 Im Jahre 1884 wurden weiter verwendet 4 802 423 "
 Es waren also am 31. Dezember 1884 verwendet . . 230 767 373 Frcs.
 An flüssigen, noch nicht verwendeten Kapitalien war am 31. Dezember 1884 ein Bestand vorhanden von . . 10 941 844 Frcs.

*) Vergl. Archiv 1885 S. 184.

3. Finanzielle Ergebnisse.

Die Verkehrseinnahmen der Gotthardbahn sind durch die im Sommer des Jahres 1884 in Südfrankreich und später auch in Italien ausgebrochene Cholera und die in Folge dessen von der italienischen Regierung angeordnete strenge Sperre an der schweizerisch-italienischen Grenze sehr beeinträchtigt worden.

Einnahmen:	1884	1883
	Frcs.	Frcs.
aus der Personenbeförderung	3 331 951	4 434 771
„ „ Gepäckbeförderung	349 880	418 491
„ „ Beförderung von Thieren	171 678	219 473
„ „ „ „ Gütern aller Art	5 828 811	5 377 542
zusammen aus dem Beförderungsdienste .	9 682 320	10 450 277
aus verschiedenen sonstigen Quellen	858 938	1 136 521
Im Ganzen	10 541 258	11 586 798
Für das Bahnkilometer	39 628	43 559
„ „ Zugkilometer	6.84	7

Die Einnahme aus dem Güterverkehr ist in 1884 also um etwa 450 000 Frcs. gegen 1883 gestiegen, dagegen die Einnahme aus dem Personenverkehr in Folge der vorerwähnten Umstände um über 1 100 000 Frcs. gefallen. Nach den einzelnen Monaten war die Einnahme im April am grössten mit 943 889 und im Januar am kleinsten mit 683 780 Frcs.

Ausgaben:	1884	1883
	Frcs.	Frcs.
Allgemeine Verwaltung	371 754	392 074
Aufsicht und Unterhalt der Bahn	964 114	1 078 208
Stations-, Expeditions- und Zugsdienst . . .	1 050 821	1 124 245
Fahrdienst	1 635 256	1 894 373
Verschiedene Ausgaben	833 000	730 442
Zusammen	4 854 945	5 219 342
Für das Bahnkilometer	18 252	19 622
„ „ Zugkilometer	3.1486	3.1295
„ „ Nutzkilometer	2.7092	2.6671

Der Betriebsüberschuss betrug in 1884 5 686 313 Frcs. gegen 6 367 455 Frcs. in 1883. Zu diesem Ueberschuss treten für die Betriebsrechnung noch der Aktiv-Saldo vom Jahre 1883 mit 103 820 Frcs und ein Zuschuss aus dem Reservefonds für Erneuerung des Oberbaues, des Betriebsmaterials und für ausserordentliche Unfälle mit 63 548 Frcs., sodass die Gesamteinnahme sich auf 5 853 681 Frcs. stellt. Diese Einnahme wurde wie folgt verwendet:

Verzinsung der Anleihen: $\left\{ \begin{array}{l} 32\,397\,000 \text{ Frs. zu } 4\frac{0}{10}\% \\ 155\,762\,000 \text{ „ „ } 5\frac{0}{10}\% \end{array} \right\} = 3\,862\,201 \text{ Frs.}$

Einlage in den Reservefonds für Erneuerung des
Oberbanes, des Betriebsmaterials und für ausser-

ordentliche Unfälle	727 737 „
Kapitaltilgung	120 000 „
Dividende für die Aktien 34 000 000 zu $2\frac{1}{2}\%$	850 000 „
Zu Abschreibungen und Erhöhung des Baufonds	188 904 „

5 748 842 Frs.

Saldo-Vortrag auf 1. Januar 1885 104 839 „

= 5 853 681 Frs.

4. Rollmaterial und dessen Leistungen.

An Rollmaterial war vorhanden am 31. Dezbr.

	1884	1883
Lokomotiven	81	81
Personenwagen	195	195
Sitzplätze in denselben	7156	7140
Gepäckwagen	37	37
Güterwagen	677	677
Tragkraft der Güterwagen	7620	7630

Nach Abzug der Leistungen für die Materialzüge und auf der Strecke „Schweizer Grenze“ bis Luino wurden geleistet mit fahrplanmässigen und Extrazügen auf der eigenen Linie:

	1884	1883
Zugkilometer	1 540 787	1 655 932
Achskilometer	48 706 147	47 626 342
Brutto-Tonnenkilometer	274 903 236	259 861 264
Netto-Tonnenkilometer	79 748 912	75 617 940

Nach dieser Uebersicht hat in 1884 die Zahl der Züge ab-, die Belastung derselben dagegen zugenommen. Die Zahl der auf der eigenen Linie geleisteten Lokomotivkilometer (einschliesslich Leerfahrten, Rangierdienst- und Materialzüge) betrug in 1884 2 072 807 gegen 2 225 291 in 1883. Die geringere Leistung der Lokomotiven in 1884 liegt besonders bei den Schnellzügen, welche in Folge der in Italien eingetretenen Choleraepidemie selbst während der besten Reisezeit keine Doppelbespannung über den Gotthard erforderten.

5. Verkehrsverhältnisse.

	1884	1883
Zahl der beförderten Personen	933 479	1 056 043
Davon entfallen auf die I. Klasse	55 643 ($5,96\%$)	85 441 ($8,09\%$)
II. „	240 861 ($25,81\%$)	315 221 ($29,85\%$)
III. „	636 975 ($68,23\%$)	655 381 ($62,06\%$)

	1884	1883
Zahl der gefahrenen Personen-kilometer	44 074 615	55 076 658
Davon entfallen auf die I. Klasse	5 357 184 (12,15 ⁰ / ₀)	8 174 974 (14,84 ⁰ / ₀)
II. „	15 315 362 (34,75 ⁰ / ₀)	21 464 600 (38,97 ⁰ / ₀)
III. „	23 402 069 (53,10 ⁰ / ₀)	25 437 079 (46,19 ⁰ / ₀)
Es entfallen Reisende auf jedes Personenzugskilometer . .	42,87	51,18
Im Gepäckverkehr wurden befördert t	3 990	4 915
Im Gepäckverkehr wurden geleistet . . . Tonnenkm	466 004	569 157
Zahl der beförderten Thiere .	56 673	53 951
Gewicht d. „ „ t	9 584	10 175
Im Viehverkehr wurden geleistet Tonnenkm	763 093	920 689
Im Güterverkehr wurden befördert t	503 315	454 621
Im Güterverkehr wurden geleistet Tonnenkm	78 519 815	74 128 094
Von den beförderten Waaren-gattungen sind in Bezug auf die Menge die wichtigsten:		
Metallwaaren t	107 522	128 858
Lebens- und Genussmittel „	142 759	109 974
Brennmaterialien . . . „	106 250	90 359
Textilwaaren „	36 131	31 233
Baumaterialien „	33 204	40 545

Die in 1884 eingetretene wesentliche Vermehrung des Verkehrs in Lebens- und Genussmitteln wird zum grössten Theile der Errichtung eines Getreidelagerhauses auf Station Brunnen zugeschrieben, dessen Verkehr sich von Monat zu Monat hebt.

Die Eisenbahnen in der Kolonie Neu-Süd-Wales.*)

Die Länge der im Betrieb befindlichen Eisenbahnen betrug Ende 1882
1 268,5 engl. Meilen.

Im Jahre 1883 wurden eröffnet 52,0 „ „
Ende 1883 waren daher im Betrieb 1 320,5 engl. Meilen.
(= rund 2 126 km).

Bis zum 1. September 1884 waren ferner noch eröffnet worden: 118 engl. Meilen und weitere 226 engl. Meilen Bahn sollten noch bis zu Ende des Jahres 1884 eröffnet werden. Für das Jahr 1885 war die Eröffnung weiterer 173 engl. Meilen Bahn, welche zur Zeit der Berichterstattung sich im Bau befanden, in Aussicht genommen. Von der Ende 1883 im Betrieb gewesenen Bahnlänge waren 38 engl. Meilen zweigeleisig, der Rest eingleisig.

Als erste Eisenbahnlinie in der Kolonie Neu-Süd-Wales wurde am 26. September 1855 die 14 engl. Meilen lange Strecke von Sydney nach Paramatta eröffnet. Hierauf folgte am 26. September 1856 die 9 Meilen lange Strecke Paramatta-Liverpool.

Das für die im Betrieb befindlichen Eisenbahnen verausgabte Kapital betrug Ende des Jahres 1883 16 915 515 £

Für die Ende 1883 noch im Bau befindlichen Strecken
waren weiter ausgegeben 2 272 949 „
Zusammen 19 188 464 £

Die Gesamtsumme der bis Ende 1883 vom Parlamente der Kolonie für Eisenbahnzwecke genehmigten Anleihen betrug 26 654 161 £. Davon waren bis dahin aufgenommen 18 388 100 £.

An Rollmaterial war vorhanden:

	Ende des Jahres	
	1883	1882
Lokomotiven	296	268
Personenwagen	695	564
Güterwagen	6 386	5 445

*) Vgl. Archiv 1885 S. 207 u. f. gde. Die vorstehenden Notizen sind entnommen aus dem dem Parlamente vorgelegten „Report of the Commissioner for Railways for the year 1883.“ Sydney 1884.

Eingeführt sind in die Kolonie auf 121 Schiffen 17 271 Tons Eisenbahnmaterial im Werthe zu 275 149 £, wofür 17 053 £ an Fracht und 1 930 £ an Versicherungsgebühr gezahlt wurden. Unter dem eingeführten Material befanden sich 28 Lokomotiven und 8 093 Tons Oberbaumaterial.

Die wesentlichsten Betriebsergebnisse für die Jahre 1883 und 1882 sind aus nachstehender Zusammenstellung ersichtlich:

	1883	1882
Einnahme aus dem Personen- und Gepäckverkehr £	661 751	587 825
Einnahme aus dem Güterverkehr	1 269 713	1 111 038
Zusammen Einnahme £	1 931 464	1 698 863
Betriebsausgaben	1 177 788	934 635
Reineinnahme	753 676	764 228

Das Anlagekapital verzinste sich hiernach in 1883 mit 4,48 pCt. gegen 5,14 pCt. in 1882. Der Rückgang der Reineinnahme hat seinen Grund in dem Umstande, dass die Regierung mit Rücksicht auf die in den Vorjahren erzielte hohe Verzinsung des Anlagekapitals seit Oktober 1882 wesentliche Ermässigungen im Personenfahrtarif einführte und die Arbeiterlöhne erhöhte.

	1883	1882
Die Einnahme betrug für die Bahnmeile £	1 484	—
„ Ausgabe „ „ „ „ „	905	—
Für die Zugmeile wurde eingenommen Pence	78.07	—
„ „ „ „ „	47.61	—
Befördert wurden:		
Personen	10 272 037	8 984 313
Lebendes Vieh Tons	68 259	62 178
	(1 753 024 Haupt)	
Wolle	63 887	42 083
Mineralien	1 915 502	1 789 896
Sonstige Güter	816 918	725 281
Zusammen im Güterverkehr	2 864 566	2 619 438
Die Zahl der beförderten Züge betrug	116 286	104 153
Dieselben legten zusammen zurück engl. Meilen	5 937 261	4 851 127
Von der Gesamtzahl der Züge waren:		
Personenzüge	64 088	57 176
Güterzüge	52 198	46 977
Von Kieszügen, beim Rangiren, in Leerfahrten u. s. w. wurden ausserdem noch zurückgelegt		
Zugmeilen	1 370 805	1 227 787

Die nachstehende Uebersicht zeigt die Entwicklung des Eisenbahnnetzes der Kolonie sowie der Verkehrs- und der finanziellen Verhältnisse desselben vom Jahre 1855 bis 1883.

Jahr	Länge der am Jahresabschluss im Betrieb befindlichen Bahnen engl. Meil.	Befördert wurden		Einnahme aus dem		Betriebsausgabe		Prozentverhältniß der Betriebsausgabe zu der Reineinnahme	Für die im Betrieb befindlichen Bahnen war Kapital abgeschrieben	Verzinsung	
		Personen	Güter Tons	Personen- und Gepäckverkehr	Güterverkehr	Zusammen	in Ganzen				für die Zugmeile Pence
1855	14	98 846	140	9 093	156	9 249	5 959	101,37	3 290	515 347	0,638
1857	40	329 019	20 847	34 970	8 417	43 387	31 338	69,76	12 050	1 023 838	1,176
1860	70	551 044	55 394	45 428	16 841	62 269	50 427	67,82	11 841	1 422 672	0,832
1863	124	627 164	218 535	71 297	52 644	123 941	96 867	73,76	27 073	2 466 950	1,097
1866	143	668 330	500 937	85 636	82 899	168 535	106 230	51,99	62 305	2 786 094	2,286
1869	318	759 635	714 113	109 427	155 548	264 975	176 362	47,37	88 613	4 681 329	1,892
1872	398	753 910	825 360	164 862	260 127	424 989	207 918	48,18	217 071	6 388 727	3,397
1875	473	1 288 225	1 171 354	205 941	408 707	614 648	296 174	48,28	318 474	7 245 379	4,896
1878	683 ^{1/2}	3 705 733	1 625 886	306 308	596 681	902 989	536 988	48,51	366 001	9 784 645	3,741
1881	995 ^{1/2}	6 907 312	2 033 850	488 675	955 551	1 444 226	738 334	45,16	705 892	13 301 597	5,007
1882	1268 ^{1/2}	8 984 313	2 619 427	587 825	1 111 038	1 698 863	934 635	46,24	764 228	15 843 616	5,188
1883	1320 ^{1/2}	10 272 037	2 864 566	661 751	1 269 713	1 931 464	1 177 788	47,01	753 676	16 505 014	4,484

Die in Stadt Sydney und Umgegend befindlichen, mit Dampfkraft betriebenen Trambahnlinien, welche die Kolonialregierung verwaltet, hatten am 31. Dezember 1883 zusammen $32\frac{1}{2}$ engl. Meilen Länge. Das von der Regierung für diese Trambahnen einschliesslich des Rollmaterials derselben verwendete Kapital betrug 585 062 £. Mit Ausschluss der $7\frac{1}{2}$ Meilen langen Linie von Campbelltown nach Camden erzielten die Trambahnlinien eine Einnahme von 190 699 £, um 64 497 £ mehr als in 1882. Die Ausgabe betrug 178 877 £, wonach eine Reineinnahme von 11 822 £ = 2,22 pCt. des Anlagekapitals verblieb. Als Gründe für die niedrige Verzinsung des Anlagekapitals werden die zu niedrigen Fahrpreise, der wegen der bergigen Bodengestaltung in Sydney schwierige Betrieb, die Höhe der Arbeitslöhne in genannter Stadt und die Höhe der ans der Haftpflicht entspringenden, den Verletzten gerichtlich zuerkannten Entschädigungen bezeichnet. Es wird deshalb eine Erhöhung der Fahrpreise beantragt.

Die Zahl der von der Eisenbahnverwaltung der Kolonie im Jahre 1883 gewährten Freifahrtkarten betrug 9 815. Davon wurden gegeben 3 476 an Arbeiter, welche Arbeit suchten, 2 628 an Freiwillige, welche sich im Dienste befanden, 2 569 an Auswanderer, 337 an Vertreter der Presse, 336 an Besucher von angesehener Stellung, der Rest an Theilnehmer bei öffentlichen Festen, an Offiziere und Mannschaften der britischen Marine, an Personen, welche wohlthätige und gemeinnützige Zwecke verfolgen u. s. w.

Die Zahl der bei der Verwaltung und dem Betrieb der Eisenbahnen und Tramways im Jahre 1883 beschäftigten Personen betrug 8 980. Davon kamen auf die

Zentralverwaltung (<i>head office</i>)	231	Personen
„ „ Zentral - Bauverwaltung (<i>engineer-in-chiefs branch</i>)	436	„
„ „ Bahnverwaltung (<i>engineer for existing lines branch</i>)	2 787	„
„ den Zngförderungsdienst (<i>locomotive engineer's branch</i>)	2 055	„
„ „ Verkehrsdienst (<i>traffic branch</i>)	2 536	„
„ „ Trambahndienst (<i>tramway branch</i>)	935	„

Zusammen 8 980 Personen.

An Gehältern und Löhnen wurden an die im Eisenbahndienst beschäftigten Personen in 1883 952 861 £ gegen 788 873 in 1882 gezahlt; an die im Trambahndienst Beschäftigten wurden gezahlt in 1883: 139 540 £ gegen 91 792 £ in 1882. Den höchsten Gehalt bezog der „*engineer in-chiefs*“ mit 1 800 £ für das Jahr, danach folgt der „*commissioner*“ mit 1 250 £ und der „*engineer for existing lines*“ mit 1 000 £. Arbeiter haben 5 bis 10 Schilling für den Tag erhalten.

Von Unfällen wurden im Jahre 1883 bei den Eisenbahnen 70 Personen, bei den Trambahnen 51 Personen betroffen. Es wurden

a) bei den Eisenbahnen:

ohne eigenes Verschulden:

Reisende

Bedienstete der Eisenbahn und der Unter-

nehmer

in Folge eigenen Verschuldens und Unvorsich-

tigkeit:

Reisende

Bedienstete der Eisenbahn und der Unter-

nehmer

Sonstige Personen

	getödtet	verletzt
	—	6
	2	8
	3	6
	6	23
	11	5

22 48

b) bei den Trambahnen:

Reisende

Bedienstete der Trambahnverwaltung

Sonstige Personen

	4	15
	1	6
	6	19

Zusammen 11 40

Notizen.

Anlage neuer Nebenbahnen im Königreich Sachsen. Die königlich sächsische Regierung hat unterm 23. November 1885 den Ständen eine Vorlage zugehen lassen, in welcher die Genehmigung zum Ban der folgenden Nebenbahnen beantragt wird:

1. einer vollspurigen Nebeneisenbahn von Stollberg nach Zwönitz in einer Länge von 16 km mit einem zu 2 480 000 *M.* oder 155 000 *M.* für das Kilometer veranschlagten Kostenaufwand;
2. einer schmalspurigen Nebeneisenbahn von Mügeln bei Oschatz über Wermisdorf-Hubertusburg und Mntzchen nach Nerchau-Trebsen in einer Länge von 24,3 km mit einem zu 1 659 204 *M.* oder 68 280 *M.* für das Kilometer veranschlagten Kostenaufwand — in diesem Kostenaufwand sind die Kosten für Legung einer dritten Schiene auf der 9,1 km langen anschliessenden Strecke Nerchau-Trebsen-Wrzen von 41 000 *M.* nicht enthalten;
3. einer vollspurigen Nebenbahn vom bayerischen Bahnhofe in Leipzig nach dem sächsischen Staatsbahnhofe in Plagwitz-Lindenau nebst gleichzeitigen Ankauf der in Plagwitz und Lindenau vorhandenen sogenannten Güterbahnen. Die Kosten der 4,99 km langen Bahnstrecke sind zu 1 165 000 *M.*, der Kaufpreis und die Kosten für den weiteren Aus- und Umbau der vorhandenen Güterbahnen und auf Bahnhof Plagwitz sind zu 1 008 000 *M.*, mithin das ganze Unternehmen zu 2 173 000 *M.* veranschlagt.

In einer weiteren Vorlage vom 16. Dezember 1885 wird die Genehmigung zum Bau folgender Nebenbahnen beantragt:

4. einer vollspurigen Nebeneisenbahn von Meuselwitz nach Kieritzsch in einer Länge von 17,1 km mit einem zu 2 100 000 *M.* oder 122 800 *M.* für das Kilometer veranschlagten Kostenaufwand;
5. einer vollspurigen Nebenbahn von Annaberg (Buchholz) über Schlettau, Scheibenberg und durch das Thal der Mittweida nach

Schwarzenberg in einer Länge von 24,67 km mit einem zu 5 721 000 *M* oder 231 901 *M* für das Kilometer veranschlagten Kostenaufwand;

6. einer schmalspurigen Nebenbahn von Schönfeld über Tanneberg nach Geyer in einer Länge von 8,88 km mit einem zu 916 450 *M* oder 103 553 *M* für das Kilometer veranschlagten Kostenaufwand;
7. einer schmalspurigen Nebenbahn von Schwarzenberg (Grünstädtel) im Thale der Pöhla bis Hammer-Rittersgrün in einer Länge von 9,2 km mit einem zu 882 200 *M* oder 96 000 *M* für das Kilometer veranschlagten Kostenaufwand — in diesem Betrage sind die Kosten für Legung einer dritten Schiene auf der 2,98 km langen Strecke bis Schwarzenberg mit 11 440 *M* nicht enthalten.

Unter den Herstellungen, welche bei den im Betriebe stehenden Bahnen nach dem Antrage der Regierung stattfinden sollen, ist ein Betrag von 440 000 *M* für den Bau eines Grenzbahnhofes in Klingenthal und Verlängerung der Bahnlinie Zwota-Kingenthal erwähnenswerth.

Im Staatshaushaltsetat des Königreichs Italien für das Jahr 1886/87 sind für das Eisenbahnwesen im Ganzen 147 307 135 Lire (117 845 608 *M*) Ausgaben vorgesehen. Davon sind 1 107 135 Lire veranschlagt als gewöhnliche Ausgabe für die Ausübung der Staatsaufsicht über den Eisenbahnbetrieb, während der Rest als ausserordentliche Ausgabe für Neu- und Ergänzungsbauten und Beschaffungen bestimmt ist. Es sollen verwendet werden:

- | | |
|---|------------------|
| a) für Fortführung und Beendigung von bereits genehmigten Ausführungen an im Betrieb befindlichen Eisenbahnen, deren Herstellung in Gemässheit des Gesetzes vom 29. Juli 1879 erfolgt ist | 3 750 000 Lire |
| b) für Ergänzungsbauten auf den im Betrieb befindlichen Linien des mittelländischen, des adriatischen und des sizilischen Netzes (in Gemässheit des Gesetzes vom 27. April 1885) | 32 950 000 „ |
| c) für Beschaffung neuen Betriebsmaterials auf den zu b bezeichneten Linien (ebenfalls in Gemässheit des Gesetzes vom 27. April 1885) | 7 500 000 „ |
| d) für Eisenbahn-Neubauten und Beschaffung des zugehörigen Betriebsmaterials | 102 000 000 „ |
| Zusammen | 146 200 000 Lire |

Die weitere Verbreitung des Blocksystems, der durchgehenden Bremsen, der Zentralweichen- und Signalvorrichtungen auf den Eisenbahnen hat nicht nur auf die Erhöhung der Betriebssicherheit, sondern auch auf die Finanzen der Eisenbahnen einen vortheilhaften Einfluss. Um letzteres zu beweisen, werden von einem englischen Fachblatt, der Railway News, für drei der grösseren englischen Eisenbahnen, die London und North-western (2772 km), die Midland (2522 km) und die Great Northern (857 km) für die Zeit von 1864 bis 1884 diejenigen Beträge zusammen- und den Roheinnahmen gegenübergestellt, welche alljährlich als Ersatz für Schaden an Personen und Gütern beim Eisenbahnbetrieb verausgabt sind. Wir lassen die Tabelle, aus welcher das bedeutende Herabgehen dieser Ausgaben, sowohl absolut, als im Verhältniss zu den Roheinnahmen unzweifelhaft hervorgeht, nachstehend folgen:

Jahr	London und Nordwestern-				Midland-				Great Northern-			
	Roheinnahme		Gezahlte Entschädigung		Roheinnahme		Gezahlte Entschädigung		Roheinnahme		Gezahlte Entschädigung	
			Betrag				Betrag				Betrag	
	£	in £	in Prozent der Roheinnahme	£	in £	in Prozent der Roheinnahme	£	in £	in Prozent der Roheinnahme	£	in £	in Prozent der Roheinnahme
1864	5 871 866	58 661	0,998	2 623 701	20 010	0,76	1 803 869	28 399	1,57			
1865	6 276 879	80 666	1,294	2 728 131	33 110	1,17	1 921 649	22 387	1,16			
1866	6 654 147	113 922	1,713	2 949 895	33 932	1,15	2 011 089	25 807	1,27			
1867	6 752 557	149 062	2,207	3 139 855	42 579	1,35	2 112 150	35 742	1,69			
1868	6 784 922	131 658	1,938	3 446 492	55 715	1,61	2 149 696	46 760	2,17			
1869	6 604 842	90 066	1,369	3 505 450	41 905	1,19	2 163 925	39 014	1,80			
1870	6 918 009	109 334	1,580	3 938 521	35 332	0,89	2 275 440	31 301	1,37			
1871	7 487 053	108 624	1,449	4 602 525	46 670	1,01	2 379 981	24 190	1,01			
1872	8 011 095	108 304	1,351	5 134 213	46 148	0,89	2 557 314	29 906	1,16			
1873	8 652 754	124 172	1,434	5 740 338	64 984	1,13	2 803 877	39 039	1,39			
1874	8 888 405	123 314	1,397	5 811 236	53 048	0,91	2 840 576	53 030	1,86			
1875	9 145 849	159 533	1,743	5 995 622	65 180	1,09	2 972 142	40 768	1,37			
1876	9 200 569	139 851	1,526	6 245 218	69 163	1,10	3 005 891	84 426	2,80			
1877	9 298 981	114 502	1,230	6 342 310	62 060	0,97	3 051 461	81 572	2,69			
1878	9 249 234	90 822	0,98	6 419 988	51 255	0,79	3 134 582	43 524	1,38			
1879	9 198 313	69 442	1,31	6 509 305	35 100	0,53	3 199 761	24 886	0,77			
1880	9 678 693	80 151	0,83	6 771 384	46 062	0,68	3 253 324	19 753	0,60			
1881	9 883 836	79 219	0,80	6 972 293	32 782	0,46	3 434 509	24 505	0,71			
1882	10 166 227	68 497	0,67	7 434 124	47 543	0,63	3 480 742	60 921	1,75			
1883	10 362 520	68 161	0,66	7 194 190	28 603	0,39	3 581 279	43 922	1,22			
1884	10 228 763	67 796	0,66	7 451 552	48 256	0,64	3 602 882	20 917	0,58			

Die Eisenbahnen in Sizilien hatten, wie wir im Anschluss an einen früheren Artikel*) bemerken, Ende 1884 eine Länge von 801 km, wovon 606 km der Südbahngesellschaft und 195 km der westsizilianischen Eisenbahngesellschaft (Palermo - Alcamo - Trapani) gehören. Von den in dem früheren Artikel erwähnten Bahnen ist die von Boccapalumba nach Santa Caterina (57 km) inzwischen vollendet, die Bahnen von Palermo nach Messina und von Siracusa nach Licata befinden sich noch im Bau. In Aussicht genommen ist seitdem eine Eisenbahn von Porto Empedocle (bei Girgenti) nach Castelvetro, einer Station der westsizilianischen Eisenbahn, ferner eine solche von Giarre, den Aetna umkreisend, nach Catania.

Nach den Berichten des Aufsichtsraths der Südbahnen hatten im Jahre 1884 folgende Stationen derselben die grössten Einnahmen:

Catania	mit Lire	1 580 701,60
Palermo	" "	1 090 445,68
Messina	" "	843 860,00
Porto Empedocle	" "	552 931,76
Licata	" "	353 349,61
Cattanisetta	" "	266 089,45
Termini Imerese	" "	242 015,99
Giarre Riposto	" "	217 239,82
Girgenti	" "	182 011,15
Siracusa	" "	158 705,07
Acireale	" "	145 974,15
Fontanarossa	" "	141 805,98

Seit dem 1. Juli 1885 sind in Folge des Gesetzes vom 27. April 1885 auch bezüglich der Verwaltung und des Betriebes der sizilianischen Eisenbahnen wesentliche Aenderungen zur Durchführung gekommen, über welche wir an anderer Stelle (vgl. S. 147 ff.) berichten.

Eisenbahnen in Brasilien.)** Ende des Jahres 1884 waren im Betrieb: 6115 km, im Bau: 1991 km. Für weitere 5472 km wurden die technischen Vorarbeiten ausgeführt. Die Spurweite dieser Bahnen ist eine verschiedene; es haben

*) Vergl. Archiv 1882, S. 149.

**) Vgl. Archiv 1885, S. 329. Die Angaben sind dem von dem brasilianischen Minister für Ackerbau, Handel und öffentliche Arbeiten für die Sitzungsperiode 1885 vorgelegten Verwaltungsberichte entnommen. (Relatorio apresentado a assembléa geral na primeira sessão da decima nona legislatura pelo ministro e secretario de estado dos negocios da agricultura, commercio e obras publicas João Ferreira de Moura, Rio de Janeiro 1885.

die Spurweite von	im Betrieb	im Bau	technische Vorarbeiten wurden ausgeführt für	
			Kilometer	
1,60 m	1 354	61	239	
" " " 1,40 "	13	—	—	
" " " 1,20 "	19	—	9	
" " " 1,10 "	334	5	140	
" " " 1,00 "	4 100	1 925	4 964	
" " " 0,96 "	190	—	—	
" " " 0,76 "	99	—	120	
" " " 0,60 "	6	—	—	
	6 115	1 991	5 472	

Statistisches von den deutschen Eisenbahnen. Aus den amtlichen Veröffentlichungen des Reichs-Eisenbahn-Amtes für die Monate Oktober, November und Dezember 1885 entnehmen wir Folgendes über die Betriebsergebnisse, Zugverspätungen und Betriebsunfälle auf den deutschen (ausschliesslich der bayerischen) Eisenbahnen:

a. Betriebsergebnisse.

	Länge Kilometer	Einnahme im Monat in M		Einnahme in M vom 1. Januar bis Ende des Monats
		im Ganzen	für das km	
I. Oktober 1885.				
A. Hauptbahnen.				
1. Staatsbahnen etc.	28 241,17	77 456 563	2 745	710 576 203
gegen 1884	+ 587,68	— 1 805 673	— 126	— 1 238 055
2. Privatbahnen in Staatsverwaltung gegen 1884	210,00 + 0	364 063 — 74 135	1 733 — 353	3 652 919 — 36 585
3. Privatbahnen in eigener Ver- waltung	2 368,43	3 928 395	1 659	35 068 219
gegen 1884	— 1,60	— 368 242	— 154	— 1 132 521
Summe A.	30 819,69	81 749 021	2 654	749 297 341
gegen 1884	+ 586,08	— 2 248 050	— 128	— 2 407 161
B. Bahnen untergeordneter Bedeutung				
gegen 1884	1 277,30 + 212,56	778 733 + 46 316	610 — 78	7 044 268 + 555 455

	Länge Kilometer	Einnahme in M.		Einnahmen vom Beginn des Etatsjahrs	
		im Ganzen	für das km	vom 1. April 1885 ab	vom 1. Januar 1885 ab.
II. November 1885.*					
A. Hauptbahnen.					
1. Staatsbahnen etc.	28 350,30	69 414 853	2 451	501 924 727	104 760 230
gegen 1884	+ 607,01	- 1 093 435	- 91	+ 1 058 848	+ 2 243 048
2. Privatbahnen in Staatsverwaltung gegen 1884	210,09 + 0	384 734 - 22 663	1 831 - 108	2 587 584 - 75 666	615 925 - 42 827
3. Privatbahnen in eigener Ver- waltung	2 368,43	3 533 505	1 492	604 776	37 886 943
gegen 1884	- 1,60	- 202 540	- 84	- 4 793	- 502 241
Summe A.	30 928,73	73 333 092	2 373	505 067 087	143 263 098
gegen 1884	+ 605,41	- 1 318 638	- 89	+ 978 389	+ 1 697 980
B. Bahnen untergeordneter Bedeutung					
gegen 1884	1 277,30 162,46	723 366 + 55 695	566 - 36	2 597 287 + 214 214	4 369 149 462 788
III. Dezember 1885.					
A. Hauptbahnen.					
1. Staatsbahnen etc.	28 400,15	65 928 509	2 322	560 247 256	113 563 276
gegen 1884	+ 626,44	- 1 742 512	- 115	+ 479 555	+ 2 343 002
2. Privatbahnen in Staatsverwaltung gegen 1884	210,09 + 0	376 296 + 45 034	1 791 + 214	2 896 290 + 9 081	665 627 - 51 378
3. Privatbahnen in eigener Ver- waltung	2 368,43	3 142 987	1 389	658 294	41 019 526
gegen 1884	- 1,60	- 331 785	- 146	- 4 209	- 876 533
Summa A.	30 978,67	69 447 792	2 242	563 801 840	155 248 429
gegen 1884	+ 624,84	- 2 029 263	- 113	+ 484 427	+ 1 415 091
B. Bahnen untergeordneter Bedeutung					
gegen 1884	1 277,30 + 161,46	695 521 + 53 466	545 - 8	2 892 472 + 237 416	4 768 148 + 489 959

*) In Uebereinstimmung mit den Veröffentlichungen des Reichs-Eisenbahn-Amtes, aus welchen die vorstehenden Notizen entnommen sind, werden vom Monat November 1885 ab die provisorisch ermittelten Einnahmen des laufenden Jahres nicht mehr mit den definitiv festgestellten Einnahmen des Vorjahres, sondern mit den provisorisch ermittelten Einnahmen des Vorjahres verglichen.

b. Zugverspätungen.

	Beförderte Züge				
	Betriebslänge Kilometer.	fahrplanmässige		ausserfahrplanmässige	
		Personen- u. gemischte	Güter- züge.	Personen- u. gemischte	Güter- züge.
Oktober 1885 . .	31 732. ⁸⁸	194 337	118 399	2 147	24 986
November 1885 .	31 870. ⁸⁹	188 478	115 278	2 228	24 558
Dezember 1885 .	31 950. ⁹⁹	195 425	112 558	2 457	21 480

Im Ganzen	Verspätungen der fahrplanmässigen Personenzüge im		
	Okt. 1885.	Nov. 1885.	Dez. 1885.
	Züge		
DavondurchAbwarten verspäteter Anschlüsse	696	434	1170
Also durch eigenes Verschulden	1123	846	1434
	oder 0,58 pCt.	0,45 pCt.	0,73 pCt.

c. Betriebsunfälle.

Zahl der Unfälle		Zahl der getödteten und verletzten Personen.	
Fahrende Züge	Beim Rangiren		
a. Oktober 1885.			
Entgleisungen 5	23	Reisende	getödtet 4 verletz 8
Zusammen-		Bahnbeamte u. Arbeiter .	27 109
stösse . . . 3	35	Post-, Steuer- etc. Beamte	— 1
Sa. 8	Sa. 58	Fremde	14 9
Sonstige . . 174		Selbstmörder	15 1
		Sa. 60	128
			188
b. Novbr. 1885.			
Entgleisungen 7	21	Reisende	3 6
Zusammen-		Bahnbeamte u. Arbeiter .	31 96
stösse . . . 2	20	Post-, Steuer- etc. Beamte	1 2
Sa. 9	Sa. 41	Fremde	17 9
Sonstige . . 173		Selbstmörder	13 1
		Sa. 65	114
			179
c. Dezbr. 1885.			
Entgleisungen 10	19	Reisende	1 3
Zusammen-		Bahnbeamte u. Arbeiter .	27 97
stösse . . . 1	21	Post-, Steuer- etc. Beamte	1 1
Sa. 11	Sa. 40	Fremde	17 11
Sonstige . . 146		Selbstmörder	6 1
		Sa. 52	113

Rechtsprechung und Gesetzgebung.

Rechtsprechung.

Haftpflichtgesetz.

Urtheil des Reichsgerichts (I. Zivil-Senat) vom 24. Oktober 1885 in Sachen des Maschinenputzers L. H. zu O. wider den königl. preuss. Eisenbahnfiskus, vertreten durch das Königl. Eisenbahnbetriebsamt zu F.

Verjährung der Schadensersatzforderung auf Grund des Haftpflichtgesetzes. Ausschluss der Wiedereinsetzung.

Haftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871 § 8.

Aus den Gründen.

Dass an sich wegen des im Jahre 1880 erlittenen Unfalls die Verjährung eingetreten ist, wenn nicht eine Unterbrechung stattgefunden hat, ergibt sich daraus, dass die Klage im Mai 1884 erhoben ist. Nach dem Gesetz vom 7. Juni 1871, aus welchem der eingeklagte Entschädigungsanspruch abgeleitet wird, verjähren die betreffenden Ansprüche in zwei Jahren vom Tage des Unfalls. Eine Unterbrechung ist zwar behauptet; die von dem Kläger geltend gemachten Thatsachen kommen aber nicht in Betracht, weil das Berufungsgericht thatsächlich festgestellt hat, die Behauptung des Klägers über ein Anerkenntniss des beklagten Eisenbahnbetriebsamts sei widerlegt. Die Replik der Arglist ist mit Recht verworfen. Endlich giebt es gegen die kurze Verjährung aus dem angezogenen Gesetze keine Wiedereinsetzung in den vorigen Stand, weder wegen Arglist oder Irrthums, noch ex clausula generali, wie sie von dem Kläger beantragt ist. Zwar schliesst das Gesetz ausdrücklich nur die Wiedereinsetzung der Minderjährigen und der diesen gleichgestellten Personen aus. Allein damit ist ein Prinzip ausgesprochen. Mit dem Zweck einer derartigen, kurzen Verjährung des weitgehenden Anspruchs wegen der Unfälle, welche sich auf Eisenbahnen, in Fabriken u. s. w. ereignen, würde es sich nicht vertragen, wenn der Ablauf der Verjährungszeit um die Zeit der Restitutionsverjährung hinausgeschoben würde. Je weiter die Haftung aus von dem Unternehmer unverschuldeten Handlungen und Ereignissen zugelassen ist, um so nothwendiger ist die Beschränkung der Haftung auf einen kurzen

Zeitraum, mit dessen Ablauf der Unternehmer Sicherheit gegen Ansprüche gewinnt, bezüglich deren einerseits der volle Sachverhalt nach längerer Zeit nicht mehr sicher aufzuklären ist; das gewerbliche Unternehmen darf auch andererseits nicht mit der Unsicherheit belastet bleiben, dass weitgehende Ansprüche, welche bis dahin nicht geltend gemacht sind, noch nach Jahren erhoben werden.

Die preussische Praxis, mit welcher dieser Ausschluss der Wiedereinsetzung in den vorigen Stand zutreffend gerechtfertigt ist, hat bereits einen ähnlichen Schluss gezogen.

Vergl. Dernburg Preussisches Privatrecht Band 1 § 170 Seite 422.

Obgleich das preussische Verjährungsgesetz vom 31. März 1838 eine Bestimmung über den Ausschluss der Wiedereinsetzung so wenig wie über die Rechte der Minderjährigen enthält, hat es das preussische Ober-Tribunal dem Zweck dieses Gesetzes widersprechend erachtet, wenn die Verjährung nicht auch gegen die Minderjährigen laufen sollte, und hat ferner wegen persönlicher Hindernisse die Wiedereinsetzung in den vorigen Stand gegen den Ablauf dieser Verjährung allgemein versagt.

Derselbe Schluss ist hier zu ziehen. Danach stellt sich die Revision, da auch sonst eine Gesetzesverletzung nicht hervortritt, als unbegründet heraus, dieselbe ist zurückzuweisen.*)

Rechtsgrundsätze aus den Entscheidungen des Reichsgerichts.**)

Reichsrecht.

Reichshaftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871.

§§ 1, 2, 3 Sächs. bürg. Ges.-Buch § 35.

Erkenntniß des Reichsgerichts vom 17. Februar 1885. Entsch. No. 5, S. 7—9.

Wenn im § 3 Ziff. 1 des Reichshaftpflichtgesetzes bestimmt ist:

„War der Getödtete zur Zeit seines Todes vermöge Gesetzes verpflichtet, einem anderen Unterhalt zu gewähren“ u. s. w.,

*) In einem in Blum's Urtheilen und Annalen des Reichsgerichts in Zivilsachen, Band I (1885) S. 22—24 abgedruckten Erkenntniß hat der III. Zivil-Senat des Reichsgerichts in einer gegen ein Urtheil des Oberlandesgerichts zu Stuttgart eingelegten Revision umgekehrt dahin erkannt: „dass gegen die Verjährung des § 8 des Reichshaftpflichtgesetzes — unter Ausschluss der Restitution wegen Minderjährigkeit — die gemeinrechtliche Restitution stattfindet, welche dann zu ertheilen ist, wenn die Nichtunterbrechung der Verjährung auf einem Verschulden des dem Verletzten bestellten Anwalts beruht“.

**) Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen, herausgegeben von Mitgliedern des Gerichtshofes. Band XIII. Leipzig. Veit & Comp. 1885. (Vergl. zuletzt Archiv 1885, S. 619 ff.) Das Erkenntniß vom 7. März 1885 (S. 36—39 dieses Bandes) betr. Eisenbahnrecht ist vollinhaltlich abgedruckt im Archiv 1885, S. 501—504, und daher in obiger Zusammenstellung nicht berücksichtigt.

so ist hier unter Gesetz zweifellos das Landesgesetz verstanden. Die materiellrechtlichen Vorschriften des Landrechts bleiben daher durch das Reichshaftpflichtgesetz insoweit unberührt, als sie nicht mit den Bestimmungen dieses Gesetzes unvereinbar und nicht nach der zweifellosen Absicht des Gesetzgebers für ausgeschlossen zu erachten sind.

Reichshaftpflichtgesetz § 1.

Erkenntniss des Reichsgerichts vom 20. Januar 1885. Entsch. No. 6, S. 9—11.

Die Fahrlässigkeit setzt begrifflich voraus, dass der Thäter bei Anwendung der gebotenen Sorgfalt und Vorsicht den eingetretenen Erfolg als eine mögliche Folge seiner Handlung hätte voraussehen dürfen. Ist die betreffende Handlung in ihrer Veranlassung und in ihren Einzelheiten unaufgeklärt geblieben, so wird die Begründung der Fahrlässigkeit in allen Fällen erheblichen Schwierigkeiten begegnet; die Schwierigkeiten steigern sich aber, wenn die Handlung nach den Umständen des Falles selbst als geboten erscheinen kann. —

Der Beklagte hat das Verschulden des Getödteten nachzuweisen; also solche Umstände darzulegen, welche dem Richter die Ueberzeugung gewähren, dass der Getödtete die pflichtmässige Sorgfalt und Vorsicht ausser Acht gelassen habe und bei Anwendung der gebotenen Sorgfalt den Erfolg als mögliche Folge seiner Handlungen hätte voraussehen müssen.

Reichshaftpflichtgesetz §§ 1, 2.

Erkenntniss des Reichsgerichts vom 8. April 1885. Entsch. No. 8, S. 17—20.

Die Vorschriften des § 1 des Haftpflichtgesetzes können auch Anwendung finden auf Unfälle, welche bei dem Betriebe von Eisenbahnen in Bergwerken, und welche lediglich den Zwecken des Berghaues dienen, sich ereignet haben.

Frachtrecht.

Handelsgesetzbuch Art. 345, 392 Ziff. 4, 395, 401, 402, 403.

Erkenntniss des Reichsgerichts vom 15. Mai 1885. Euts.h. No. 41, S. 168, 169.

Der Transport kann auch im Sinne des Art. 345 H. G. B. nicht eher beendet sein, als in dem Zeitpunkte, in welchem auch der Frachtführer den Frachtvertrag und damit zugleich die ihm vom Absender übertragene Verpflichtung erfüllt hat, die Waare zur Verfügung des Adressaten zu stellen. Der Frachtvertrag hat aber nicht schon mit der Ankunft der Waare am Bestimmungsorte seinen Abschluss erreicht, sondern dies ist erst dann der Fall und erst dann der Frachtführer von seiner Haftung

gemäss Art. 395 H. G. B. befreit, wenn er die Waare abgeliefert, d. h. durch eine ausdrückliche oder stillschweigende Erklärung dem Destinatär gegenüber seine Verfügung aufgegeben und dadurch die Sendung zur Abnahme durch denselben bereit gestellt hat.

Preussisches Recht.

Enteignungsrecht.

Gesetz über die Enteignung von Grundeigenthum vom 11. Juni 1874.

§ 8.

Erkenntniss des Reichsgerichts vom 17. Juni 1884. Entsch. No. 57, S. 244—246.*)

Wenn die theilweise Enteignung eines Grundstücks zum Zwecke eines Unternehmens erfolgt, welches die Bewirthschaftung des Restgrundstücks beschwerlicher und kostspieliger macht, so ist der für den Enteigneten hierdurch entstehende Schade als eine Folge der Enteignung selbst anzusehen, durch welche dem bisherigen Eigenthümer des Theilgrundstücks das Recht entzogen wird, die seinem übrigen Besitzthume nachtheilige Anlage zu zu verhindern. Der Enteignete ist solchenfalls in vollem Maasse nur dann entschädigt, wenn ihm sein Interesse daran ersetzt wird, dass er durch die Enteignung gezwungen ist, einen Theil seines Grundstücks zur Ausführung des schädigenden Unternehmens abzutreten.

Auch bei Expropriationsansprüchen, wie bei allen Arten von Schadensersatzforderungen, greift der Grundsatz Platz, dass ein ursächlicher Zusammenhang zwischen dem Schaden und der zum Schadensersatz verpflichtenden Thatsache bestehen muss, daher der Anspruch wegfällt, falls erwiesenermaassen der Schaden auch dann eingetreten sein würde, wenn die zum Ersatz verpflichtende Handlung nicht vorgenommen wäre. Die blosse Möglichkeit dagegen, dass der Schaden auch dann eingetreten wäre, ist nicht geeignet, die im Uebrigen begründete Ersatzpflicht auszuschliessen.

Gesetzgebung.

Ungarn. Ministerial-Instruktion vom 30. Dezember 1885 in An gelegenheit der Verwaltung der königlich ungarischen Staats eisenbahnen.

§ 1. Mit den administrativen Agenden der königlich ungarischen Staatseisenbahnen wird im Wirkungskreise, welcher in der gegenwärtigen Instruktion bestimmt ist, die Direktion der königlich ungarischen Staatseisenbahnen betraut.

*) Vergl. Erkenntniss des Reichsgerichts vom 21. September 1882. Entsch. VII, No. 73, S. 258 ff. (Archiv 1883, S. 187).

Mit der Vernehmung des äusseren Betriebsdienstes, mit der ebenfalls in dieser Instruktion bestimmten Kompetenz, werden die Betriebsleitungen betraut.

Der Sitz der Direktion ist Budapest. Hinsichtlich der Zahl, der Gruppierung und des Sitzes der Betriebsleitungen verfügt der Ministerrath.

Die Verwaltung der königlich ungarischen Staatseisenbahnen ist dem Kommunikations-Ministerium unmittelbar untergeordnet.

Die Unterbreitungen der dem Ministerium vorbehaltenen und durch die Gesamtsitzung der Direktion zu verhandelnden Angelegenheiten geschehen im Namen der Gesamtsitzung mit Unterschrift des Präsidenten.

Der Wirkungskreis der Eisenbahn-Generaldirektion bleibt den königlich ungarischen Staatseisenbahnen gegenüber unverändert.

§ 2. Die Leitung der Staatseisenbahnverwaltung in oberster Stufe ist, unabhängig von den Begrenzungen der in gegenwärtiger Instruktion festgestellten Kompetenzen der Direktion und der Betriebsleitungen, dem Kommunikations-Ministerium vorbehalten. Die Direktoren ernannt der Ministerrath, und zwar den finanziellen Direktor auf Grund des Vorschlages des Finanzministers in Uebereinstimmung mit dem Kommunikations-Minister, die übrigen Direktoren auf Grund des Vorschlages des Kommunikations-Ministeriums in Uebereinstimmung mit dem Finanzminister, wobei bemerkt wird, dass die Direktoren ohne Ausnahme hinsichtlich des Dienstes ausschliesslich dem Kommunikations-Minister untergeordnet sind.

Sonstig sind dem Kommunikations-Minister ausser den vom Standpunkte der behördlichen Oberaufsicht vor denselben gehörenden Angelegenheiten zu unterbreiten:

1. Die Feststellung oder Modifikation der Geschäftsordnung der Direktion und der Betriebsleitungen; die Organisation der eventuell zu errichtenden Verkehrsvorstellungen, Bauinspektorate und auswärtigen Agenturen und im Allgemeinen jede auf die gesammte Organisation bezügliche Verfügung;

2. die Ernennung der in die drei ersten Rangstufen fallenden Beamten, deren Avancement und Entlassung, die Entsendung der Betriebsleiter, sowie der Stellvertreter der Direktoren und der Betriebsleiter, die Beurlaubung der Direktoren und Betriebsleiter — die Gestattung eines drei Monate übersteigendenurlaubes ausserordentlich —, die Gewährung von Personal-, Manipulations- und Lokalzulagen sowie anderer ausserordentlicher Bezüge im Allgemeinen, die Gewährung von Remunerationen und Unterstützungen über 200 Gulden;

3. die Endentscheidung in allen Disziplinar-Angelegenheiten, die sich auf vom Kommunikations-Minister ernannte oder exmittirte Beamte beziehen, oder die zufolge Ministerial-Verordnung eingeleitet wurden;

4. die Feststellung des ordentlichen und ausserordentlichen Personalstandes, die Dienstordnung und das Normale für die Bezüge, ferner die Genehmigung der Regulative über die Pensions-, Kranken-Unterstützungs- und separaten Unterstützungsfonds, sowie deren Modifikation;

5. die Gestattung von Virements in den ordentlichen und ausserordentlichen Jahresvoranschlägen, die Verfügung über das Budgetgesetz innerhalb seiner Grenzen, ferner über die eventuell nothwendig werdenden Nachtragskredite, sowie die Genehmigung des Jahresberichtes und Jahresabschlusses;

6. die postenweise Feststellung der Investitionen, welche aus dem Pauschale zu decken sind, welches im Kostenvoranschlage für Ergänzungsarbeiten aufgenommen ist und die Bewilligung der von dieser Feststellung abweichenden Arbeiten zu Lasten des Gesamtkredits, wenn der Kostenbetrag 10 000 Gulden überschreiten sollte;

7. die Anweisung von Bauvorschüssen oder Betriebsanschaffungen;

8. die Genehmigung des Resultats der öffentlichen Konkurrenzverhandlungen jeder Arbeit oder jeder Lieferung, welche, sei es im ordentlichen oder ausserordentlichen Budget, oder im eventuellen Nachtragskredit, die Befüllung findet, wenn der Betrag 150 000 Gulden überschreitet, ebenso die Bewilligung, dass von einer öffentlichen Konkurrenzverhandlung abgesehen werden könne, sobald der präliminirte Betrag von 30 000 Gulden überschritten wird;

Die auf diese Arbeiten und Lieferungen bezüglichen Verträge sind auch in dem Falle zur Genehmigung zu unterbreiten, wenn sie sich auf den Bau oder die Beschaffung von Verkehrsmitteln neuer Eisenbahnlinien beziehen, oder wenn sie ausserhalb des Rahmens des ordentlichen Betriebes und Baues auf mehrere Jahre geschlossen werden, oder endlich, wenn sie zu Gunsten des Unternehmers eine Abweichung von den bei der Konkurrenzverhandlung, respective bei dem Vertrage als Basis angenommenen Bedingungen enthalten;

9. die Genehmigung der Bau- und Ausrüstungspläne nach einer diesbezüglich zu erlassenden Spezialverordnung und die Bewilligung jeder wesentlicheren technischen Neuerung, wie auch die technische Superrevision der auf vom Minister genehmigten Verträgen beruhenden Arbeiten und Anschaffungen (nicht inbegriffen die Materialien-Anschaffungen); schliesslich die Verfügung bezüglich Nachsicht eines Vinkulums, wenn die nachzusehende Summe 2000 Gulden übersteigt;

10. die Genehmigung der allgemeinen und besonderen Bedingungen von Bauten und Lieferungen und deren Abänderungen;

11. die Genehmigung der Fahrordnungen der regelmässigen Personenbeförderungszüge und deren Abänderungen;

12. die Genehmigung der Tarifbestimmungen, Transportbegünstigungen, wie auch der Vereinbarungen bezüglich der Verkehrsthehlung und deren Abänderungen im Sinne der bestehenden Vorschriften, wie auch die Bewilligung der von den Vorschriften abweichenden Reisebegünstigungen;

13. die Genehmigung der auf die Geschäftsgebarung, auf Agenturen, auf die Pauschalisierung von Zeitungsannoncen bezüglichen und all' jener Verträge und Konventionen, welche, wie z. B. die Anschlüsse, das Verhältniss der königlich ungarischen Staatsbahnen zu anderen Bahnen berühren, denselben auf mehrere Jahre hinaus Verpflichtungen auferlegen oder sich auf den Ankauf und die Veräusserung von Bahnappertinentien oder auf deren Belastung mit einem Pfandrechte beziehen. Hieher gehören nicht die Expropriationsverträge und jene, die sich auf den Verkauf über den Bedarf expropriirter Extensionen beziehen, wenn die Summe der Verträge die Summe von 10 000 Gulden nicht übersteigt, ferner die auf den Anschluss von Industriebahnen bezüglichen Verträge, wenn diese für letztere keine ausnahmsweisen Begünstigungen enthalten und die Art des Anschlusses seitens der königlich ungarischen General-Inspektion nicht beanstandet wird;

14. die Genehmigung all' jener Geschäfte, durch welche, wie z. B. durch die Ausstellung, Girirung und Eskompirung von Wechseln und Kreditbriefen der Kredit des Instituts, respective des ungarischen Staates tangirt wird;

15. die Nachsicht, respective Abschreibung von Rechenfehlern, uneinbringlichen Forderungen, von Manko bei Materialien und Inventargegenständen, von durch die Augestellten des Instituts verursachten Schäden, wie auch die Genehmigung von in Folge Personenbeschädigungen vereinbarten Entschädigungssummen, wenn von Beträgen über 2000 Gulden die Rede ist; schliesslich ohne Rück-sicht auf die Beträge bei Personenbeschädigung die Genehmigung der vereinbarten Jahresrenten;

16. schliesslich Verfügungen über die Miete von Fahrbetriebsmitteln und überhaupt all' jener Angelegenheiten, die der Minister sich selbst vorbehält.

Die Ministerial-Erlässe sind von dem Präsidenten der Direktions-Planarsitzung zu eröffnen und an die betreffende Hauptsektion zu senden. Einen Erlass, der entweder von finanzieller Bedeutung ist oder eine von dem in der Vorlage der Planarsitzung enthaltenen Vorschlag abweichende Vorfügung enthält, hat der betreffende Direktor in der nächsten Planarsitzung anzumelden und zu verlesen.

Welche von den obigen Angelegenheiten von dem Kommunikations-Minister im Einvernehmen mit dem Finanzminister zu erledigt sind, ist in den Bestimmungen des Protokolls des Ministerrathes vom 8. Dezember 1885 festgestellt.

§ 3. Die Direktion theilt sich in vier Hauptsektionen und an der Spitze einer jeden dieser Sektionen steht ein Direktor. Diese Hauptsektionen sind folgende:

I. Die allgemeine administrative Hauptsektion, welche nebst den eigentlichen, in den Rahmen der allgemeinen Verwaltung gehörigen Angelegenheiten — die Bau- und Werksätten-Angelegenheiten ausgenommen — auch die den Wirkungskreis der Betriebsdirektionen überschreitenden Bahnerhaltungs-, Verkehrs- und Zugbeförderungs-Angelegenheiten u. s. w. verhandelt, ferner auch die Anschaffung jener Materialien und Inventarsgegenstände manipulirt, deren Anschaffung nicht den Betriebsleitungen übertragen wurde.

II. Die finanzielle Hauptsektion, welche nebst den gewöhnlichen Agenden des Rechnungswesens und der Hauptkasse auch die Zentralkontrolle der Einnahmen und Ausgaben in sich fasst, ferner die Zusammenstellung des Jahresvoranschlages, des Jahresberichtes und der allgemeinen Statistik besorgt.

III. Die kommerzielle Hauptsektion, welche die Tarifangelegenheiten, sowie diejenigen, welche damit zusammenhängen, verhandelt. Endlich

IV. die Bau- und Maschinen-Hauptsektion, welche die nicht dem Wirkungskreise der Betriebsleitungen zugewiesenen Bauten, sowie die Zentralwerkstätte unmittelbar, die Hauptbauten und Werkstätten aber unter Mitwirkung der Betriebsdirektionen leitet.

Die Direktoren vollziehen die ihrem Wirkungskreise zugewiesenen Agenden von einander unabhängig und auf eigene Verantwortung.

Die Betriebsleitungen bestehen — in Hinblick auf die ihnen zugewiesenen Banten und Provinzwerkstätten — aus vier Sektionen und zwar: A. die allgemeine administrative Sektion, B. die Bahnerhaltungs- und Bausektion, C. die Verkehrssektion und D. die Zugbeförderungs- und Werkstättensektion. Ueberdies ist jeder Betriebsleitung zur Vollziehung des Rechnungs- und Kassenwesens eine Rechnungsabtheilung und Sammelkasse beigegeben. Die Kontrolle der in den Wirkungskreis der Betriebsleitungen fallenden Ausgaben wird mit der Rechnungsabtheilung verknüpft manipulirt.

Die im Schoosse der erwähnten Hauptsektionen und Sektionen thätigen Geschäftssektionen setzt die Geschäftsordnung fest.

§ 4. Der regelmässige Präsident der Gesamtsitzung der Direktion ist der an der Spitze der allgemeinen administrativen Hauptsektion stehende Direktor, oder insofern in Folge der Verhältnisse eine Abweichung nothwendig sein sollte, jener Direktor, welcher mit diesem Amte auf Vorschlag des Kommunikations-Ministers vom Ministerrathe betraut wird. Weitere votirende Mitglieder sind: 1. die durch den Kommunikations-Minister aus dem Schoosse des Ministeriums ernannten zwei Mitglieder; 2. das durch den Finanzminister ernannte Mitglied und 3. die an der Spitze der Direktions-Hauptsektionen stehenden übrigen Direktoren. Im Verhinderungsfalle wird den Präsidenten das aus dem Schoosse des Kommunikations-Ministeriums ernannte rangälteste Mitglied, die durch den Minister ernannten Mitglieder hingegen werden durch zwei Ersatzmänner substituir, von denen einen Ersatzmann der Kommunikations-Minister, den anderen hingegen der Finanzminister ernannt. An Stelle der Direktoren (auch das Präsidium mitinbegriffen) nehmen im Ver-

hinderungsfälle deren Stellvertreter Theil; die vom Kommunikations-Minister ernannte Ersatzmänner sind in solchen Fällen hinsichtlich aller in der Gesamtsitzung verhandelten Gegenstände stimmberechtigt. Mit beratender Stimme nehmen Theil: die von den Ministern ernannten Ersatzmänner, wenn die ordentlichen Mitglieder anwesend sind. — der vom Kommunikations-Minister beorderte Stellvertreter des Direktors der allgemeinen administrativen Hauptsektion, ferner die Betriebsleiter, wenn dieselben zur Sitzung berufen werden. Referenten sind regelmässig die Direktoren oder deren Stellvertreter, die Tarifangelegenheiten werden unmittelbar in der Tarifkommission des Ministeriums referirt. Die Sitzungen werden wöchentlich zweimal und erforderlichen Falles auch mehrmal zu einer solchen Zeit abgehalten, dass diejenigen, welche berufen sind, daran theilzunehmen, an der Volführung ihrer amtlichen Agenden nicht gebindert werden.

Zur Beschlussfähigkeit der Gesamtsitzung ist erforderlich, dass die Einladung aller stimmberechtigten und konsultativen Mitglieder wenigstens einen Tag vor dem Sitzungstage erfolge, und dass sammt dem Vorsitzenden wenigstens vier stimmberechtigte Mitglieder — unter diesen sowohl eines der vom Kommunikations-Minister ernannten Mitglieder (eventuell einer der Substituten derselben) als das vom Finanzminister ernannte Mitglied oder dessen Substitut — anwesend seien.

Die Beschlüsse werden mittelst Abstimmung gefasst. Die Majorität entscheidet. Im Falle von Stimmgleichheit wird jene Ansicht zum Beschlusse erhoben, welcher der Präsident beigestimmt hat.

Ueber die Beratungen der Plenarsitzungen werden Protokolle geführt, die die Namen der Anwesenden, einen kurzen Auszug der Berathungsgegenstände und die gefassten Beschlüsse enthalten. Im Falle ein Sondergutachten abgegeben wird, ist auch dieses im Protokoll aufzunehmen.

Wenn eines der vom Kommunikations-Minister ernannten Mitglieder (oder Ersatzmitglieder) oder das vom Finanzminister ernannte Mitglied (Ersatzmitglied) ein Sondergutachten abgibt, ist die Ausführung des Beschlusses in Schwebe zu belassen und ist der Protokollauszug behufs endgiltiger Entscheidung unverzüglich an den Kommunikations-Minister zu senden.

Der Präsident und der Direktor der finanziellen Hauptsektion kann ausnahmslos in jeder Angelegenheit ein Sondergutachten abgeben; die übrigen Direktoren bloss bezüglich ihres eigenen Wirkungskreises.

Wenn der Urheber des Sondergutachtens dies entschieden wünscht, so ist der Beschluss gleichfalls bis zur Entscheidung des Ministers in Schwebe zu belassen.

Die Protokolle werden in der Regel in der folgenden Sitzung authentizirt und von dem Präsidenten und dem Schriftführer unterfertigt.

Bezüglich des Protokollführers entscheidet die Geschäftsordnung.

Jedes Protokoll wird in drei Original Exemplaren ausgestellt, deren eines sofort nach der Authentikation unverzüglich dem Kommunikations-, das andere dem Finanzminister unterbreitet wird, während das dritte bei der Direktion hinterlegt wird.

§ 5. Gegenstände und Aufgaben der Direktions-Gesamtsitzung sind:

1. Die Ernennung, Beförderung und Entlassung der in die drei untersten Rangstufen gehörigen Beamten, Aerzte, Praktikanten, sowie auch der in die beiden höheren Rangstufen gehörigen Unterbeamten; die Bestellung der Chefs der Betriebsleitungs-Sektionen, ferner der Bauinspektionen, Verkehrsvorstellungen oder Agenturen; Versetzungen aus einer Zentral-Obersektion, respektive von einer Betriebsleitung zur anderen, mit Ausnahme der vom Minister Bestellten, Bewilligung von Urlauben von sechs Wochen bis drei Monaten, mit Ausnahme der Direktoren und Betriebsleiter, die einen Urlaub bloss vom Minister erhalten können; Bewilligung von Remunerationen und Unterstützungen im Betrage von 100 bis 200 Gulden;

2. die Ausübung des die Kompetenz der Direktoren und Betriebsleiter überschreitenden, dem Minister jedoch nicht vorbehaltenen Disziplinarrechtes;

3. die Organisation der Sektions-Ingenieurate für Bahnerhaltung, der Materialdepots, der Werkstätten- und Heizhausleitungen und Feststellung des Personals derselben, sowie der Stationen;

4. die Gutheissung des jährlichen Voranschlags für Materialbeschaffung, sowie der Abweichung von demselben mit Rücksicht auf die budgetmässige Bedeckung, ebenso die Feststellung jener Materialien und Inventarstücke, deren Anschaffung die Direktion oder die durch die Produktionsverhältnisse hiezu besonders geeignete Betriebsleitung für alle übrigen besorgen soll;

5. die Feststellung des jährlichen und vierteljährlichen Arbeitsprogramms und die Gutheissung der Abweichungen von demselben;

6. die Feststellung desjenigen Theiles des vom Minister für die Betriebsleitungen festgesetzten Budgets, welcher zur Verfügung der einzelnen Betriebsleitungen gestellt wird, und die Bewilligung eventueller Nachtragskredite;

7. Verfügungen darüber, damit die Betriebsleitungen die Aufgaben der Wagendirektionen zweckmässig erfüllen können; Regelung der bezüglich der Anschlussstationen eventuell auftauchenden Fragen;

8. die Berathung der Wagenverkehrs-Ausweise der Betriebsleitungen;

9. Berathung der finanziellen Ausweise, namentlich der Quartals-Betriebsergebnisse;

10. die Ertheilung der Erlaubnis zur Effektivierung von Arbeiten und Anschaffungen über 1000 Gulden, die im ausserordentlichen Budget besonders gestattet und zu Lasten der Investitions-Pauschalsumme durch den Minister postenweise festgestellt wurden — und zwar bei Inventarsgegenständen nach Rubriken und Gattungen. Die Gestattung von dringenden Arbeiten zu Lasten des Investitions-Gesamtkredites bis zur Höhe von 10 000 Gulden in dem unter Punkt 6 des § 2 erwähnten Falle. — Die Beschlussfassung über die Kollaudirung und Abrechnung der Bauten in den dem Minister nicht vorbehaltenen Fällen, wenn die Ausführungssumme die bewilligte um 5 Prozent übersteigt;

11. die Genehmigung des Resultates der öffentlichen Konkurrenzverhandlung bezüglich der im ordentlichen, wie im ausserordentlichen Budget, eventuell in den vom Minister genehmigten Nachtragskrediten Bedeckung findenden Arbeiten und Lieferungen von 25 000 bis 150 000 Gulden, sowie Genehmigung dessen, dass von der öffentlichen Konkurrenzverhandlung abgesehen werden könne, wenn die Budget- oder die erreichte Summe sich zwischen 5000 und 30 000 Gulden bewegt; endlich Genehmigung der Verträge in den jetzt erwähnten, sowie in den nach Punkt 8 des § 2 nicht dem Minister vorbehaltenen Fällen;

12. die Vergabung der zu öffentlicher Konkurrenz nicht geeigneten Arbeiten im Wege des Vertrages, wenn die betreffende Ausgabe 5000 Gulden übersteigt;

13. die Genehmigung solcher Bahnerhaltungsarbeiten, die den Zustand der Bahn und der Appertinenzen modifiziren und zwar ohne Ausnahme dann, wenn die Arbeit nicht in das Arbeitsprogramm aufgenommen worden ist, im entgegengesetzten Falle über die präliminirten Kosten von 5000 Gulden;

14. die Genehmigung von auf länger als 3 Jahre abgeschlossenen, sowie die Summe von 1000 Gulden übersteigenden Pachtverträgen und Feststellung der Prinzipien, nach welchen die in den Wirkungskreis der Betriebsleitungen gewiesenen Pachtverträge abzuschliessen sind;

15. Genehmigung der auf den Verkauf von Expropriations- und mehr als nothwendig expropriirten Territorien, sowie auf den Anschluss der Industriebahnen bezüglichen Verträge, unter Berücksichtigung des unter Punkt 13 des § 2 dargelegten;

16. der Erlass, respektive die Abschreibung von Rechnungsabgängen, uneintreibbaren Forderungen, Material- und Inventarverlusten, ferner des Ersatzes von durch Angestellte der Anstalt verursachten Schäden, ferner die Genehmigung von Schadenersatzansprüchen im Betrage von 500 Gulden bis 2000 Gulden, die aus der Beschädigung von Personen herrühren;

17. Nachlass, beziehungsweise Rückerstattung von zweifelhaften oder auf Billigkeitsgrundlagen zu beurteilenden Posten, die bei der Vollziehung von Tarifbestimmungen auftauchen, ebenso der Nachlass von Lagermieten und Betriebsstrafgeldern, eventuell über 100 Gulden;

18. Bewilligung der Verwerfung von Instruktionsobjekten und Inventargegenständen, die zur Geschäftsmanipulation schon nicht mehr geeignet sind, im Betrage von über 5000 Gulden;

19. Festsetzung von Ersparungs- und eventuell von Produktions-Tantiëmen;

20. Genehmigung der auf den Detaildienst bezüglichen gleichartigen Instruktionen, ebenso die Entscheidung der bei der Geschäftsmanipulation und hinsichtlich der Verrechnung auftauchenden prinzipiellen Fragen;

21. Verhandlung der in Angelegenheit des Verlaufes des Betriebes und Baues, sowie der hervorragenden Ereignisse zu erstattenden periodischen und Gelegenheitsberichte;

22. Verhandlung und Vorschlägeerstattung in allen jenen Angelegenheiten, hinsichtlich deren Erledigung die Ansicht der kompetenten Direktoren, beziehungsweise der Betriebsleiter abweicht, oder die mittelst Ministerialverfügung oder durch den Präsidenten, beziehungsweise die übrigen Direktoren der Gesamtsitzung zugewiesen werden;

23. Verhandlung und Vorschlägeerstattung in allen jenen Angelegenheiten, welche dem Kommunikations-Minister zu unterbreiten sind.

Jedes Mitglied der Gesamtsitzung ist berechtigt, nach Erledigung der Tagesordnung auf die Verwaltung der Staatsbahnen bezügliche Fragen zu stellen und selbständige Vorschläge zu machen. In solchen Fällen beschliesst die Gesamtsitzung darüber, ob die Vorschläge sofort oder in einer der nächsten Sitzungen zu verhandeln sind.

§ 6. Die Aufgaben und Rechte des Präsidenten sind:

1. Er stellt die Tagesordnung der Direktions-Gesamtsitzungen fest, präsidiert den Gesamtsitzungen und enunziert die Beschlüsse;

2. wenn in Bezug auf einen in der Direktions-Gesamtsitzung verhandelten und erledigten Gegenstand nachträglich hervorgeht, dass Umstände ausser Betracht geblieben sind, welche auf den Beschluss von entscheidendem Einflusse hätten sein können, suspendiert er die Effektivierung des Beschlusses und lässt die Angelegenheit aufs neue verhandeln;

3. er unterschreibt die an den Minister zu richtenden Vorlagen, die durch die Gesamtsitzung vollzogenen Ernennungen, sowie die Genehmigungsklauseln der durch die Gesamtsitzungen genehmigten Verträge;

4. er hat das Recht, Angelegenheiten, welche das gesamte Netz berühren, zu initiiren und für seine Vorschläge den Beschluss der Gesamtsitzung oder direkt die Verfügung des Ministers zu erwirken;

5. er beruft seine Direktions-Kollegen zur Besprechung wichtigerer, sei es durch ihn, sei es durch irgend einen der übrigen Direktoren initiirten Angelegenheiten zu Konferenzen und präsidiert denselben; endlich:

6. er hat das Recht, vom dienstlichen und disziplinarischen Gesichtspunkte aus den ganzen Eisenbahndienst zu kontrolliren und die von ihm eventuell wahrgenommenen Unzukömmlichkeiten oder gar Misbräuche abzustellen oder zu deren Abhündung im Einvernehmen mit dem betreffenden Direktor vorzugeben, und falls ein solches Einvernehmen nicht zu erzielen wäre, unmittelbar der Gesamtsitzung oder dem Minister Bericht zu erstatten.

§ 7. Die Agenden und Rechte des an der Spitze der allgemeinen administrativen Hauptsektion stehenden Direktors sind:

1. Er vertritt die königlich ungarischen Staatsbahnen in allen jenen Angelegenheiten, welche sich bezüglich seiner Hauptabteilung auf das ganze Netz erstrecken;

2. er untersucht oder lässt eventuell wenigstens einmal im Jahre die Manipulation der Betriebsleitungen untersuchen und legt einen von dem Ergebnisse der Untersuchung handelnden Bericht behufs Verhandlung und Unterbreitung an den Minister der Gesamtsitzung vor;

3. im Interesse der Gleichmässigkeit der Geschäftsführung und der Dienst-Normalien, sowie der Feststellung der Fabrdnungen und im Allgemeinen in den sein Fach betreffenden wichtigeren Angelegenheiten beruft er die Betriebsleiter monatlich zu einer Konferenz ein, und falls bei einer solchen Konferenz auch von Angelegenheiten die Rede sein sollte, die eine andere Hauptsektion betreffen: verständigt er den betreffenden Direktor behufs Theilnahme an der Konferenz;

4. er manipulirt die Personalangelegenheiten und trägt auch die Vorschläge der übrigen Direktoren in der Gesamtsitzung vor; jene aber, welche weder dem Minister noch der Gesamtsitzung vorbehalten sind, erledigt er, soweit dies seine Hauptabteilung berührt; endlich ernennt er die sämtlichen Diener der Direktion und die in die zwei unteren Rangklassen gehörigen Unterbeamten. — Die Vorschläge der Betriebsleitungen in Bezug auf das Rechnungsabteilungs- und Betriebspersonal hat er vor dem Referat an die Gesamtsitzung den Direktoren der finanziellen, beziehungsweise der Bau-Hauptsektion behufs Zustimmung mitzutheilen;

5. er manipulirt die administrativen Agenden der Pensions- und Krankenunterstützungs-Institute, sowie des Unterstützungsfonds, ferner die Rechts- und Expropriations-Angelegenheiten und die Ausstellung der Freikarten und ermässigten Karten im Sinne der bestehenden Normen. Gleichzeitig inspizirt er die Arbeitsleistung der Hilfsämter:

6. die allgemeine Direktions-Hauptabteilung bewerkstelligt in ihrem Geschäftskreise die ihr zugewiesenen Materialanschaffungen und anderen Ausgaben mit Beachtung des dem Ministerium, beziehungsweise der Gesamtsitzung reservirten Kompetenz, und sie weist auch die in ihren Geschäftskreis fallenden Ausgaben an; endlich

7. bereitet und referirt sie in der Gesamtsitzung die der Betriebsleitung für diese Gesamtsitzung reservirten Angelegenheiten, mit Ausnahme der auf den Bau und die Werkstätten bezüglichen, welche der Direktor der Bau- und Maschinen-Hauptabteilung verwaltet, beziehungsweise referirt. Vor dem Referate in der Gesamtsitzung ist er jedoch verpflichtet, alle jene Angelegenheiten, die auch vom Gesichtspunkte der Budgetdeckung zu beurtheilen sind, dem Direktor der finanziellen Hauptabteilung mitzutheilen.

§ 8. Die Agenden und Rechte des Direktors der finanziellen Hauptabteilung sind:

1. Er erledigt die Personalangelegenheiten seiner eigenen Hauptabteilung, inwiefern dieselben nicht dem Minister oder der Gesamtsitzung reservirt sind; seine Vorschläge hinsichtlich der letzteren überweist er dem Chef der allgemeinen Direktions-Hauptkasse zur weiteren Erledigung;

2. er hält die durch Gesetzgebung dem Ministerium bewilligten Kredite und deren Benützung in Evidenz; er wacht darüber, dass die hinsichtlich der Benützung des ordentlichen und ausserordentlichen Budgets festgesetzte Bewilligungs- und Anweisungskompetenz, mit welcher die Gesamtsitzung, die Direktoren und Betriebsleiter bekleidet sind, nicht überschritten werde. Bei der Direktion wird jede Ausgabe unter seiner Gegenzeichnung angewiesen, und er ist verpflichtet diese Anweisung, in Ermangelung eines bewilligten Kredits, oder im Falle eines anderen triftigen Grundes zu verweigern und die Angelegenheit zur Entscheidung der Gesamtsitzung zu unterbreiten, seine Anweisungen, welche der

Direktor dieser Hauptabteilung in seinem eigenen Wirkungskreise ausstellt, sind durch den Präsidenten oder dessen durch den Minister ernannten Hauptsektions-Stellvertreter zu kontratsignieren und zwar mit derselben Kompetenz, wie sie gemäss dem vorhergehenden Punkt der finanzielle Direktor besitzt;

3. er prüft die Materialbeschaffungs-Ueberschläge und Arbeitsprogramme vom Gesichtspunkte des Budgets und der Sparsamkeit und bringt seine eventuellen Bemerkungen zur Geltung;

4. er bemängelt die bei der meritorischen, formellen und ziffermässigen Prüfung der Einnahme- und Direktions-Ausgabe-Rechnungen wahrgenommenen Unrichtigkeiten und stellt die Rechnungs-Ersatzleistungen unter Mitwirkung der betreffenden Hauptsektionen und Betriebsleitungen fest, er merkt dieselben vor und sorgt für deren Eintreibung auf dem Wege der kompetenten Hauptsektion, beziehungsweise Betriebsleitung. Inwiefern der finanzielle Direktor bei der einen oder anderen Hauptsektion, beziehungsweise Betriebsleitung eine unrichtige Wirtschaft wahrnimmt, so erstattet er diesbezüglich der Gesamtsitzung Bericht;

5. er bereitet das Jahresbudget und den Betriebsbericht mit seinen Direktionskollegen vor, stellt dasselbe unter Mitwirkung des Präsidenten, und inwiefern dieser nicht zugleich auch der Direktor der allgemeinen Direktions-Hauptsektion ist, auch dieses letztere zusammen und sorgt auch für eine entsprechende Zusammenstellung der allgemeinen Statistik;

6. er sorgt für die richtige Buchung der Betriebs-Einnahmen und Ausgaben, sowie für die richtige Führung der Bau- und Investitions-Rechnungen, sowie der Material- und anderer Nebenrechnungen;

7. er sorgt dafür, dass die Ueberschüsse der Sammelkassen pünktlich in die Hauptkasse, die Ueberschüsse dieser aber in die Staats-Zentralkasse abgeführt werden, und dass die Anweisung der etwa nothwendigen Bauvorschüsse und Betriebs-Installationen rechtzeitig verlangt werde;

8. er unterbreitet die Finanzausweise in der festgesetzten Zeit der Gesamtsitzung;

9. er verwaltet das Vermögen des Pensions- und Krankenunterstützungs-Instituts und des Unterstützungsfonds;

10. er hält die Material- und Inventarvorräthe der Magazine in Evidenz;

11. er skontriert in entsprechenden Zeitabschnitten unerwartet die Hauptkasse, beziehungsweise die externen Kassen, lässt eventuell auch die Vorrathsmagazine zeitweilig skontriren und berichtet über das Ergebniss der Gesamtsitzung;

12. er prüft die Manipulation der Rechnungsabtheilungen der Betriebsleitungen wenigstens einmal jährlich, oder lässt dieselbe durch einen Stellvertreter prüfen und unterbreitet den Bericht hierüber an die Gesamtsitzung.

Der finanzielle Direktor ist gehalten, über den Stand der Bahnkredite, über die zu gewärtigenden Ertragnisse, über die geplanten Ausgaben, über die Nothwendigkeit einzelner im Budget keine Deckung besitzender Ausgaben monatlich auch dem Finanzminister Bericht zu erstatten und ausserdem wann immer jede vom Finanzminister aus finanziellem Gesichtspunkte gewünschte Aufklärung zu ertheilen.

§ 9. Die Agenden und die Rechte des Direktors der kommerziellen Hauptsektion sind folgende:

1. Er erledigt die Personalangelegenheiten der eigenen Hauptsektion, insofern dieselben nicht dem Minister oder der Gesamtsitzung vorbehalten sind; die auf die letzteren bezughabenden Anträge aber übermittle er dem Direktor der allgemeinen administrativen Hauptsektion zur weiteren Erledigung;

2. er verfolgt mit Aufmerksamkeit die zur Hebung des Verkehrs geeigneten oder diesen etwa behindernden Faktoren und studirt und entwirft die sich als nothwendig erweisenden Maassnahmen;

3. er studirt die kommerziellen Verhältnisse sowohl im inneren als im auswärtigen Verkehr, erwägt die diesbezüglichen Anträge der Geschäftsleitungen oder die von anderer Seite angeregten Ideen und stellt Anträge hinsichtlich der nothwendigen tarifarischen Verfügungen;

4. er verfolgt mit reger Aufmerksamkeit, dass der interne Verkehr gegenüber dem Importverkehre, der Exportverkehr aber gegenüber dem Transitverkehre nicht in nachtheilige Situation gebracht werde;

5. er studirt die Transport-Selbstkosten und hat beim Entwerfen der Tarifbestimmungen oder von Tarifbegünstigungen besondere Rücksicht auf die finanziellen Interessen der Staatsbahnen zu nehmen;

6. mit Berücksichtigung des Obigen stellt er auf die ordentlichen Tarife und Tarifbegünstigungstabellen, und nach Genehmigung übergibt er dieselben den Betriebsleitungen zur Durchführung;

7. hinsichtlich der besonderen Tarifbegünstigungen — insofern die Einräumung derselben auch im Interesse des Instituts steht — verhandelt er mit den betreffenden Parteien auf Grund vorher eingeholter Vollmacht, oder nebst Vorbehalt der Genehmigung und im Falle der Genehmigung erbringt er das entsprechende Uebereinkommen und sorgt für dessen Durchführung;

8. er verfolgt mit Aufmerksamkeit die indirekten, sowie die direkten Anschlussbahnen, insbesondere die Verhältnisse der Konkurrenzbahnen und achtet einerseits auf den Verkehrsverkehr, respektive auf die Aufstellung von indirekten Tarifsätzen, andererseits auf Uebereinkommen bezüglich einer etwa nothwendigen Verkehrstheilung, verhandelt regelmäßig auf Grund einer vorhergegangenen Bevollmächtigung mit den betreffenden Eisenbahnen und bewerkstelligt nach deren Genehmigung die Inangriffnahme;

9. er verfolgt mit Aufmerksamkeit den Verkehr der im Geschäftsbetriebe der Staatsbahnen bestehenden Vizinalbahnen und stellt in der Gesamtsitzung Anträge hinsichtlich der Geltendmachung der in den betreffenden Geschäftsverträgen für die ungarischen Staatsbahnen vorbehaltenen Tarifbeschränkungen;

10. er bewerkstelligt die Verrechnung der Verkehrsabtheilung und der Tarifbegünstigungen; schliesslich

11. wirkt er in der Tarifkommission des Ministeriums als Referent.

§ 10. Die Agenden und Rechte des Direktors der Hauptsektion für Bauten und Maschinen sind:

1. er erledigt die Personalangelegenheiten seiner eigenen Hauptsektion und der ihm unmittelbar untergeordneten Bau-Inspektionen, sowie der Zentral-Hauptwerkstätte, insofern dieselben nicht dem Minister oder der Gesamtsitzung vorbehalten sind; seine auf die letzteren bezüglichen Vorschläge aber — hieher gerechnet auch die auf die beim Baue provisorisch Angestellten bezüglichen Vorschläge — übermittelt er dem Direktor der allgemeinen Direktions-Hauptsektion behufs weiterer Amtshandlung;

2. sorgt er für die Pläne der Staatsbahnbauten und leitet die Durchführungsarbeiten theils unmittelbar, theils durch die zu diesem Zwecke exmittirten Bau-Inspektionen, theils aber im Wege der Betriebsleitungen. Die dem Minister nicht vorbehaltenen Durchführungspläne genehmigt er;

3. leitet er die Thätigkeit der Werkstätten, und zwar die Zentral-Hauptwerkstätte unmittelbar, die übrigen Werkstätten im Wege der Betriebsleitungen;

4. verfasst er die Bestimmungen der Verkehrsmittel sowie der Appertinentien derselben, und indem er für die Beschaffung der bewilligten neuen Verkehrsmittel sorgt, übt er die Aufsicht über dieselben, sowie über die Appertinentien derselben;

5. fertigt er die Ausgaben-Elaborate der bewilligten neuen Arbeiten und der Lieferungen an, beziehungsweise lässt er dieselben durch die interessirte Betriebsleitung anfertigen, und

indem er in wichtigeren Fällen die vorherige Ermächtigung einholt, schreibt er die offene Konkursverhandlung aus, oder — wenn er das Abgehen hiervon erwirkt hat, beziehungsweise wenn von einem Betrage unter 5000 Gulden die Rede ist — sichert die Ausgaben der Arbeit, oder der Beschaffung im Wege eines engeren Konkurses, beziehungsweise Kaufes unter der Hand. Wenn der erreichte Betrag unter den Wirkungskreis der Gesamtsitzung fällt, dann schliesst er den Vertrag definitiv; im Uebrigen aber erwirkt er sowohl bezüglich des Resultates der Konkursverhandlung, beziehungsweise des Handels, als auch bezüglich des zu schliessenden Vertrages die Genehmigung der Gesamtsitzung. Hinsichtlich der den Betriebsleitungen anvertrauten Bauarbeiten lässt er dieses Vorgehen in der Regel durch dieselben beobachten;

6. weist er die in den Kreis der Angelegenheit fallenden Ausgaben an. Insofern die Durchführung der betreffenden Verträge den Betriebsleitungen anvertraut wurde, sind diese zur Anweisung der auflaufenden Ausgaben berufen;

7. leitet er die Ueberprüfung der durchgeführten Arbeiten — insofern dieselbe nicht dem Ministerium vorbehalten ist — und meldet das Resultat der Ueberprüfung mit Rücksicht auf Punkt 11 des § 5 der Gesamtsitzung behufs Genehmigung.

§ 11. Die Betriebsleitung leitet den Bahnerhaltungs-, Verkehrs- und Trainedienst der ihrer Leitung anvertrauten Strecken — mit Berücksichtigung der der Direktions-Gesamtsitzung vorbehaltenen Angelegenheiten — selbständig und auf ihre eigene Verantwortung, den eventuellen Bau- und Werkstätdienst aber in Gemässheit des Auftrages der Direktion, oder gleichfalls unter Verantwortung.

Demgemäss sind der Betriebsleitung die gesammten auf den ihrer Leitung anvertrauten Linien befindlichen Aemter und Organe untergeordnet, ausgenommen die Zentral-Werkstätte sammt Requisiten-Magazin, welche unmittelbar der Direktion unterstehen. Die Direktion kann sich jedoch in Kassaangelegenheiten mit den Stationen und umgekehrt die Stationen mit der Direktion auch unmittelbar in Verbindung setzen, wobei bemerkt wird, dass die Bahnärzte in den ihr Fach betreffenden Angelegenheiten unmittelbar vom Oberärzte ihre Instruktionen erhalten. In den der Gesamtsitzung vorbehaltenen Angelegenheiten sendet die Betriebsleitung ihre Berichte, beziehungsweise Vorschläge der Direktion ein. — Die Betriebsleitung ist für die Sicherheit, Ordnung und Vorschriftsmässigkeit des Betriebes bezüglich ihrer eigenen Linien im Sinne der mit Gesetze-kraft versehenen Eisenbahnbetriebs-Ordnung verantwortlich. In den in ihren Wirkungskreis fallenden Angelegenheiten, ausgenommen diejenigen, welche zivilrechtlicher Natur sind, vertritt sie das Institut sowohl gegenüber Behörden wie auch Parteien und anderen Bahnen.

Ihre übrigen Aufgaben und Agenden sind die folgenden:

1. erledigt sie die Personalangelegenheiten der Betriebsleitung und der untergeordneten Aemter — inwiefern dieselben nicht der Gesamtsitzung reservirt sind — und sendet ihre Vorschläge bezüglich der letzteren der Direktion ein;

2. sie schafft im Rahmen des durch die Direktions-Gesamtsitzung genehmigten Materialbeschaffungs-Programms und mit Beachtung der der Gesamtsitzung vorbehaltenen Kompetenz die ihrer Kompetenz überwiesenen Materialien und Inventarobjekte und sorgt für die vorschriftsmässige Manipulation sowohl dieser, sowie der durch die Direktion angeschafften und der Betriebsleitung übergebenen Materialien und Inventarobjekte;

3. sie vollzieht im Rahmen des durch die Gesamtsitzung festgestellten Arbeitsprogramms die Bahnerhaltungs- und die sonstigen Arbeiten;

4. sie leitet den Verkehrs- und Zugförderungsdienst im Sinne der bestehenden Vorschriften;

5. ihre auf den Bau- und Werkstätdienst bezüglichen Agenden werden in der Betriebsordnung geregelt;

6. sie erledigt die Rückforderungs- und Refaktie-Angelegenheiten in eigenem Wirkungskreise, eventuell im Einvernehmen mit den anderen Betriebsleitungen, beziehungsweise Bahnen. Sie ist gehalten, hierauf bezügliche Reklamationen von den Parteien — wenn welche Linie der königlich ungarischen Staatsbahnen immer interessirt ist — in jedem Falle anzunehmen und zu erledigen, eventuell deren Erledigung zu vermitteln;

7. sie disponirt hinsichtlich von Separatzügen in eigenem Wirkungskreise;

8. sie skontirt die Stationskassen und Magazine und sorgt dafür, dass die Ueberschüsse der Stationskassen pünktlich in die Sammelkasse, die Ueberschüsse dieser aber in die Direktions-Hauptkasse abgeführt werden. Die Skontirungen sind, insofern dies für nöthig gehalten, oder dies durch den finanziellen Direktor angeordnet würde, durch die Rechnungsabtheilung oder mittelst deren Intervention vorzunehmen;

9. sie weist die in ihre eigene Geschäftssphäre fallenden Ausgaben — einschliesslich auch der Personalgebühren und Arbeitsöhne — unter Gegenzeichnung des Chefs der beigeordneten Rechnungsabtheilung, bei der Sammelkasse, oder eventuell bei den Stationskassen an;

10. sie weist die zum Verbrauch gelangenden Materialvorräthe bei den betreffenden Magazinen an;

11. sie lässt die Ausgabenrechnungen der in ihren Wirkungskreis fallenden Linien durch ihre Rechnungsabtheilung ziffermässig, formell und meritorisch prüfen, die Unrichtigkeiten konsstatiren, schreibt die von der Rechnungsabtheilung vorgeschriebenen Rechnungsersätze vor und treibt dieselben ein. Desgleichen sendet sie die solchergestalt geprüften und ordnungsmässig dokumentirten Rechnungen an die Direktion ein.

Der Chef der Rechnungsabtheilungen untersteht in dienstlicher Hinsicht zwar dem Betriebsleiter, doch ist er bezüglich seines Wirkungskreises der Betriebsleitung, beziehungsweise den Sektionen derselben gegenüber unabhängig, füllt denselben Wirkungskreis aus, welcher dem Leiter der Finanz-Hauptsektion gegenüber den anderen Direktionen zusteht und untersteht in Rechnungs- und Kassenangelegenheiten der Finanz-Hauptsektion.

Die Rechnungsabtheilung ist verpflichtet, die Gegenzeichnung der Anweisungen zu verweigern, wenn für die betreffende Ausgabe kein Kredit vorhanden ist, oder irgend ein anderer stichhaltiger Grund obwaltet, beispielsweise wenn die Betriebsleitung die genehmigte Materialbeschaffung oder das festgestellte Arbeitsprogramm überschreitet.

Im Falle einer Verweigerung hat die Betriebsleitung den Beschluss der Gesamtkonferenz zu erwirken; sollte sie aber die Verzögerung der Anweisung für die Anstalt nachtheilig erachten, so kann sie auf eigene Verantwortung die Gegenzeichnung der Anweisung fordern, welche in diesem Falle nicht verweigert werden kann, jedoch sofort an die Direktion anzuzeigen ist.

Die von der finanziellen Hauptsektion geforderten Daten und Ausweise hat der Chef der Rechnungsabtheilung unmittelbar an die Finanz-Hauptsektion einzusenden. Bezüglich der Agenden der Rechnungsabtheilung enthält die Geschäftsordnung weitere Weisungen.

§ 12. Der Präsident und dessen Direktionskollegen, ebenso die Gesamtsitzung der Direktion sind in erster Linie verantwortlich für reglements-mässige und vorsorgliche Manipulation und Leitung der Staatsbahnen. Eine eben solche Verantwortlichkeit tragen die Organe der Betriebsleitungen. Die Verantwortlichkeit für die Beschlüsse der Gesamtsitzung der Direktion belastet die dieselben votirenden Mitglieder insgesamt. Ueberdies sind die Referenten für die erschöpfenden und getreuen Vorträge besonders und in erster Linie verantwortlich.

Für die Einhaltung der bewilligten Kredite — insbesondere als Ausfluss des zugesicherten Ausweisungs-Kontrollirungsrechts — trifft die Verantwortung in erster Reihe den finanziellen Direktor und den Vorstand der Rechnungsabtheilung der Betriebsleitung.

Trotzdem tragen in dieser Beziehung, insbesondere für die Ausarbeitung und Einhaltung des Investitions- und Arbeitsprogramms im Rahmen der bewilligten Kredite, ebenso bezüglich der Personal-, sachlichen und sonstigen Betriebs-Auslagen, die übrigen Direktoren und Betriebsleiter, weiter die Vorstände der Betriebsleitungs-Abteilungen strenge und persönliche Verantwortlichkeit.

Aus diesem Grunde sind dieselben verpflichtet, den Stand der Kredite fortwährend in Evidenz zu halten und falls aus besonderen Gründen die bewilligten Kredite voraussichtlich nicht einzuhalten wären, den notwendigen Nachtragskredit in vorhinein und insoweit dies möglich, vor Ausführung der Arbeit zu erwirken.

Das mit der Führung der Rechtsgeschäfte betraute Organ ist für die fachgemässe Besorgung der Agenden im Sinne der bestehenden Gesetze und im Interesse des Instituts, die mit der Führung der Rechnungsbücher betrauten Organe sind für die richtige Buchhaltung, die das Geld und das Vermögen des Instituts manipulirenden Organe sind für die treue, richtige und vorschriftsmässige Manipulation, der Chefarzt und die Sanitätsorgane sind für die gewissenhafte und fachgemässe Erfüllung ihrer Agenden verantwortlich.

Jeder Dienstvorstand ist verantwortlich für die sachgemässe und regelmässige Aus-theilung der Agenden, für die rasche Aufarbeitung und für die Form und den Inhalt des von ihm unterschriebenen ausgegebenen Aktes. Die Verantwortlichkeit für den Inhalt der Erledigungen stellt in erster Linie die Kontrasignatur des Konzeptes fest. Die untergeordneten Organe sind verantwortlich für fachgemässe, rasche Erledigung der ihnen zugewiesenen Angelegenheiten.

In dringenden Fällen, wenn die Verzögerung für das Institut mit Gefahr verbunden sein könnte, können die Gesamtsitzung der Direktion, die Direktoren, die Betriebsleiter Verfügungen treffen, die über ihre Kompetenz hinausgehen, sie sind jedoch verpflichtet, ihren kompetenten Vorgesetzten ohne Verzug einen motivirten Bericht zu erstatten.

Italien. Verordnung vom 28. November 1885, betreffend die Staatsaufsicht über die Trambahnanlagen.

Veröffentlicht im Mon. delle strade ferrate vom 23. Dezember 1885.

Nachdem die frühere „Generaldirektion der Eisenbahnen“, welcher die Bearbeitung der auf die Trambahnanlagen bezüglichen Angelegenheiten oblag, durch kgl. Verordnung vom 22. Oktober 1885*) aufgelöst worden ist, geht die Bearbeitung dieser Angelegenheiten auf die „Generaldirektion für Brücken und Strassen“ über. Die Gesuche um Konzessionirung von Trambahnen werden von der Generaldirektion für Brücken und Strassen dem königlichen „Generalinspektorat der Eisenbahnen“ und von diesem dem durch die erwähnte königliche Verordnung eingesetzten „Ober-Komitée“ vorgelegt. Dem letzteren wird der Generaldirektor für Brücken und Strassen für alle Angelegenheiten beigeordnet, in denen die Eisenbahnen das Interesse des Strassenverkehrs berühren. Die Aufsicht über den Bau und Betrieb der Trambahnen wird den Landbauämtern (Uffici del Genio Civile) übertragen.

Königl. Verordnung, betreffend die Einsetzung einer Kommission zur Feststellung der in Gemässheit des Gesetzes vom 27. April 1885 zu bauenden Eisenbahnen.

Veröffentlicht im Mon. d. Str. ferr. vom 9. Dezember 1885.

*) Vgl. Archiv 1886 S. 122.

Im Gesetze vom 27. April 1885*), durch welches die Uebertragung des Betriebes der italienischen Eisenbahnen an Privatgesellschaften bestätigt wurde, ist bestimmt, dass ausser den durch das Gesetz über die Eisenbahn-Ergänzungsbauten vom 29. Juli 1879 genehmigten Eisenbahnen noch weitere 1000 km Bahnen vierter Klasse zur Ausführung gebracht und dafür der Regierung ein Betrag von 90 000 000 Lire (72 Millionen Mark) zur Verfügung gestellt werden soll. Da das Gesetz sich über die einzelnen Linien, welche gebaut werden sollen, nicht ausspricht, so sind aus allen Theilen Italiens von Provinzen, Gemeinden u. s. w. Gesuche um Bau von Bahnen auf Grund dieses Gesetzes bei der Regierung eingegangen. Um aus den hiernach vorgeschlagenen zahlreichen Linien diejenigen feststellen zu können, welche im allgemeinen Interesse als die zweckmässigsten anzusehen sind, wird eine Kommission eingesetzt, welche die einzelnen Vorschläge prüfen und demnächst der Regierung bezügliche Vorschläge machen soll.

Königl. Dekret vom 24. Januar 1886, betr. die Errichtung eines Rathes für Eisenbahntarif-Angelegenheiten.

Veröffentlicht in der Gazz. Uff. vom 5. Februar 1886.

In Gemässheit des Gesetzes vom 27. April 1885 wird ein Rath für Eisenbahntarif-Angelegenheiten (consiglio delle tariffe delle strade ferrate) errichtet. Dieser Rath wird zusammengesetzt aus:

- dem Minister der öffentlichen Arbeiten, als Präsidenten,
- dem Generalinspektor der Eisenbahnen;
- vier von dem Minister der öffentlichen Arbeiten zu bezeichnenden Mitgliedern;
- einem königl. Eisenbahn-Oberinspektor, ebenfalls von dem Minister der öffentlichen Arbeiten zu bestimmen;
- dem Ersten Direktor der Abtheilung für Tarife und Statistik bei der königlichen Eisenbahnaufsichtsbehörde;
- zwei Mitgliedern, welche von dem Minister für Ackerbau, Industrie und Handel zu bestimmen sind;
- dem Generaldirektor der Abtheilung für Ackerbau;
- dem Ersten Direktor der Abtheilung für Industrie und Handel;
- drei Mitgliedern, welche vom Ackerbau-Rathe in einer Plenarversammlung mit Stimmenmehrheit gewählt werden;
- drei Mitgliedern, welche von dem Rathe für Angelegenheiten des Gewerbes und des Handels ebenfalls in einer Plenarversammlung mit Stimmenmehrheit gewählt werden;
- zwei Mitgliedern, welche vom Finanzminister zu bestimmen sind;
- dem Generaldirektor der Zölle;
- „ „ des Schatzes (tesoro);
- sechs Mitgliedern, welche von den Verwaltungsräthen der die Eisenbahnen betreibenden Gesellschaften gewählt werden und zwar:
 - 2 für das Mittelmeer-Netz,
 - 2 „ „ adriatische Netz,
 - 1 „ die sizilischen Bahnen,
 - 1 „ „ sardinischen Bahnen;
- einem Mitglied, welches von den übrigen Privatbahngesellschaften gewählt wird.

*) Vgl. Archiv 1885 S. 507. 1886 S. 141ff.

In Abwesenheit des Präsidenten führt ein Vize-Präsident den Vorsitz, welcher durch königliche Verordnung für je 3 Jahre ernannt wird. Nach Ablauf der 3 Jahre kann dieselbe Person wieder ernannt werden. Ebenso sind auch alle übrigen Mitglieder auf 3 Jahre zu wählen, nach deren Ablauf Wiederwahl zulässig ist.

Der Rath tritt regelmässig im April und Oktober jeden Jahres zusammen, ausserdem im Falle des Bedürfnisses zu ausserordentlichen Sitzungen.

Der Rath hat sich begutachtend zu äussern über grundsätzliche Fragen des Eisenbahntarifwesens und die Beförderungsbedingungen, sowie über besondere Fragen, welche sich auf das Tarifwesen beziehen, über Tarifiermässigungen, welche die Regierung den Betriebsgesellschaften vorzuschreiben beabsichtigt u. s. w. Die Mitglieder des Rathes erhalten als solche keine Besoldung. Soweit dieselben ausserhalb der Landeshauptstadt wohnen, erhalten sie für die Theilnahme an den Sitzungen neben den Reisekosten 15 Lire Tageelder.

Russland. Kaiserl. Erlass vom 22. November 1885, betreffend die Abgabe von Rollmaterial aus dem Bestande der Krone an die Orenburger Eisenbahngesellschaft und die Vergrösserung des Obligationenkapitals der letzteren.

Veröffentlicht im Verordnungsblatt der Verkehrsanstalten vom 4. Januar 1886.

Zur Vermehrung des Rollmaterialbestandes der Orenburger Eisenbahn sollen an dieselbe 200 Güterwagen aus dem Kronbestande abgegeben werden. Ferner wird der Gesellschaft gestattet, die Mittel zur Bestreitung der Kosten der Wiederherstellung von 45 Güterwagen vorläufig aus dem Reservofonds zu entnehmen. Die Anschaffungskosten des gesammten an die Gesellschaft abgegebenen Rollmaterials (500 Güterwagen und 15 Lokomotiven) im Gesamtbetrage von 1 016 109 Kreditrubel sollen durch Erhöhung des Obligationenkapitals der Gesellschaft gedeckt werden. (Die 508 Werst lange Orenburger Eisenbahn führt von Baraki über Samara nach Orenburg. Nach der amtlichen russischen Eisenbahnstatistik betrug am 1. Januar 1883 das Aktienkapital der Gesellschaft 8 158 162 Rbl., das Obligationenkapital 19 271 250 Rubel; letzteres, welches ebenso wie das Aktienkapital eine 5^{1/10}prozentige Staatsgarantie genießt, gehört vollständig der Regierung. Die Gesellschaft, deren Statut im Jahre 1874 bestätigt worden ist, schuldete am 1. Januar 1883 der Regierung für die in Folge der übernommenen Garantie gezahlten Zinsen auf Aktien 2 174 750 Rbl., auf Obligationen 5 963 412 Rbl. und ausserdem für geleistete Vorschüsse 5 172 657 Rbl.)

Verordnung vom 30. November 1885, betreffend die Anwendung der Spezialtarife.

Veröffentlicht im Verordnungsblatte des Ministeriums der Verkehrsanstalten vom 10. Dezember 1885.

Wenn ein Spezialtarif für die Beförderung eines bestimmten Gutes von einer bestimmten Versand- nach einer bestimmten Empfangsstation besteht, so ist dieser Spezialtarif auch in Anwendung zu bringen, wenn das Gut auf einer Station zur Abwendung kommt, welche in der Richtung auf die im Spezialtarif bezeichnete Empfangsstation vor der in demselben Tarif bezeichneten Absendestation liegt oder nach einer Station geht, welche hinter der ersteren liegt. Für die Strecken, welche über die im Spezialtarif bezeichneten Strecken hinausgehen, sind, wenn nicht anderweitige besondere Tarife bestehen, die betreffenden Lokaltarife in Anwendung zu bringen.

Läuft das Gut über eine Strecke, für welche zwei oder mehr Spezialtarife bestehen, so ist die Fracht nach demjenigen Tarif zu berechnen, welcher für den Verfrachter der günstigste ist.

Verordnung vom 7. Dezember 1885, betr. das Verhältniss der Offiziere und Militärbeamten zu der Eisenbahn-Gendarmeriepolizei.

Veröffentlicht im Verordnungsblatte des Ministeriums der Verkehrsanstalten vom 18. Dezember 1885.

Die Bewachung der öffentlichen Sicherheit und der äusseren Ordnung auf den russischen Eisenbahnen obliegt der zum Corps der Gendarmerie gehörigen Eisenbahn-Gendarmerie. Da auf der grossen Mehrzahl der Eisenbahnstationen nur Gendarmen thätig sind, welche dem Unteroffizierstande angehören, so sind Zweifel über das Verhältniss derselben zu den die Eisenbahn benutzenden oder aus anderen Gründen auf der Eisenbahn sich aufhaltenden Offizieren und Militärbeamten höheren Ranges entstanden. Behufs Regelung dieser Angelegenheit haben Beratungen zwischen den zuständigen oberen Behörden stattgefunden. Auf Grund des Ergebnisses dieser Beratungen sind hiernach Verfügungen seitens des Hauptstabes der Armee an die Offiziere und Militärbeamten und seitens der oberen Gendarmerieverwaltung an die Gendarmerie ergangen, durch welche das bezügliche Verhältniss geregelt wird. Beide Verfügungen werden seitens des Ministers der Verkehrsanstalten den Eisenbahnverwaltungen und -Behörden mitgetheilt.

Nach den erwähnten Verfügungen sind die Eisenbahngendarmen niederer Grade den auf der Eisenbahn befindlichen Offizieren in militärischer Beziehung untergeordnet und haben den letzteren die ihrem Grade zukommenden Ehrenbezeichnungen zu erweisen. Dagegen sind die Offiziere gehalten, die von den Eisenbahngendarmen im Interesse der öffentlichen Ordnung und Sicherheit gegebenen Weisungen zu befolgen, auch auf Verlangen der Eisenbahngendarmen sich über ihre Person auszuweisen. Ueber Zuwiderhandlungen von Offizieren gegen die im Interesse der Ordnung und der Sicherheit auf den Eisenbahnen gegebenen Vorschrift soll in allen Fällen auf dem instanzmässigen Wege dem Kriegsminister berichtet werden.

Verordnung vom 20. Dezember 1885, betreffend Aenderung der Vorschriften bezüglich der von den Eisenbahnverwaltungen zu erstattenden Berichte.

Veröffentlicht im Verordnungsblatte des Ministeriums der Verkehrsanstalten vom 26. Dezember 1885.

Im Interesse der Verminderung der Schreibarbeit und der Vereinfachung des Geschäftsganges wird vorgeschrieben, dass verschiedene Terminalberichte, welche nach den bestehenden Vorschriften seitens der Eisenbahnverwaltungen an die Regierungsinspektionen zu erstatten sind, in Wegfall kommen und die betreffenden Gegenstände in vereinfachter Form, in Verbindung mit den statistischen Angaben u. s. w., zur Kenntniss der Regierung gebracht werden.

Verordnung vom 30. Dezember 1885, betreffend die Einführung eines einheitlichen Frachtbriefformulars bei den russischen Eisenbahnen.

Veröffentlicht im Verordnungsblatte des Ministeriums der Verkehrsanstalten vom 4. Januar 1886.

*) Vergl. Archiv 1885 S. 670: Das russische allgemeine Eisenbahngesetz Artikel 183.
Archiv für Eisenbahnwesen, 1886.

In Gemässheit des Artikels 57 des allgemeinen russischen Eisenbahngesetzes *) vom 12. Juni 1885 werden obligatorische einheitliche Formulare für den Frachtbrief und das Duplikat desselben vom Minister der Verkehrsanstalten vorgeschrieben. Jeder Frachtbrief muss, sobald er von einem Absender an eine Eisenbahn abgegeben wird, mit einer aufgeklebten Stempelmarke im Werthe von 10 Kopeken versehen sein. Für das Duplikat bedarf es keiner Stempelmarke.

Kaiserl. Erlass vom 22. November 1885, betreffend den Anschluss der Eisenbahn Iwngorod—Dombrowo an die ausländischen Bahnen und den Bau einer Zweigbahn nach den Dombrower Steinkohlengruben.

Veröffentlicht im Verordnungsblatte des Ministeriums der Verkehrsanstalten vom 28. Januar 1886.

Der Iwngorod-Dombrower Eisenbahngesellschaft wird die Konzession für den Bau von Zweigbahnen ertheilt, welche von der Bahn Iwngorod-Dombrowo nach der preussischen und österreichischen Grenze führen und zwar von der Station Strschemenitze der genannten Bahn nach den Stationen Sosnowize und Graniza der Warschau-Wiener Eisenbahn, in einer Ausdehnung von zusammen 19,43 Werst. Derselben Gesellschaft wird auch die Konzession für eine 4,1 Werst lange Zweigbahn nach den Dombrower Steinkohlengruben ertheilt. Mit dem Bau der Endstationen Sosnowize und Graniza darf erst vorgegangen werden, nachdem mit den Verwaltungen der Warschau-Wiener, der Oberschlesischen und der Kaiser Ferdinands Nordbahn Verträge über die Benutzung der Geleisanlagen dieser Bahnen und über die Beförderung der Züge abgeschlossen sind. Die Gesellschaft wird ermächtigt, zur Deckung der auf 1 752 699 Rubel veranschlagten Kosten der in Rede stehenden Bauten Obligationen auszugeben unter Bedingungen, welche der Finanzminister feststellen wird. Für den Bau der nach dem Auslande führenden Zweigbahnen soll dabei der Gesellschaft ein Vorschuss aus Staatsmitteln gegeben werden, welcher demnächst durch die Ausgabe der Obligationen zu decken ist. Ueber den Betrieb dieser Zweigbahnen hat die Gesellschaft besondere Rechnung, getrennt von der ihrer übrigen Linien nach besonderer Anweisung des Ministers der Verkehrsanstalten und des kaiserlichen Kontrolours zu führen.

Bei Feststellung der Frachttarife soll besonders darauf geachtet werden, dass durch Herabminderung der Tarife für die Beförderung von Gütern auf der Iwngorod-Dombrower Bahn aus den Grenzbezirken nach dem Innern Russlands, die gewerblichen Interessen anderer russischer Landestheile nicht geschädigt werden.

*) Vgl. Archiv 1885 S. 643.

Bücherschau.

Besprechungen.

Ulrich, Franz, Regierungsrath, Mitglied der Königl. Eisenbahn-Direktion Elberfeld. Das Eisenbahntarifwesen im Allgemeinen und nach seiner besonderen Entwicklung in Deutschland, Oesterreich-Ungarn, der Schweiz, Italien, Frankreich, Belgien, den Niederlanden und England. Berlin und Leipzig, Verlag von J. Guttentag (V. Collin). 1886.

Unter diesem Titel wird die Literatur über das Eisenbahntarifwesen in nächster Zeit eine neue sehr beachtenswerthe Bereicherung erfahren. An eine eingehende wissenschaftliche Entwicklung der wirthschaftlichen und politischen Grundsätze und Gesichtspunkte, welche bei der Ordnung und Feststellung der Eisenbahntarife in Betracht kommen, schliesst sich eine umfassende geschichtliche Darstellung des Tarifwesens in Deutschland und in einer Reihe wichtiger Nachbarländer.

In dem ersteren, dem allgemeinen Theile mussten hierbei die wirthschaftliche Natur und Bedeutung der Eisenbahnen überhaupt, ihre Stellung und Aufgabe im Wirtschaftsleben eines Volkes eine ausführliche Erörterung finden. Die Grundsätze der Privatwirthschaft und der Gemeinwirthschaft in ihrer Beziehung zu dem Eisenbahnwesen, insbesondere die privatrechtliche und die gemeinwirthschaftliche Tarifgestaltung werden in klaren, auch für weitere Kreise leicht verständlichen Ausführungen entwickelt und einander gegenübergestellt. Wenn der Verfasser bei seinen Untersuchungen dazu gelangt, die Eisenbahnen der Gemeinwirthschaft zuzuweisen und dementsprechend für die Ordnung und Feststellung der Tarife die Beachtung gemeinwirthschaftlicher, nicht privatwirthschaftlicher Grundsätze verlangt und die Erfüllung dieser Forderung nur von dem Staatsbetrieb erwartet, so wird er hierin der Zustimmung der grossen Mehrzahl derer sicher sein dürfen, welche die Entwicklung des Eisenbahnwesens nicht nur in Deutschland mit einem aufmerksamen Blick verfolgt haben. Seine Untersuchungen über die privatwirthschaftliche und die gemeinwirthschaftliche Tarifgestaltung, über die Fragen der Oeffentlichkeit, Gleichmässigkeit

und Stetigkeit der Tarife, der Konkurrenz im Eisenbahnverkehr u. s. w., welche überall zu Gunsten der gemeinwirthschaftlichen Tarifgestaltung ausfallen, werden um so willkommener sein, als der Verfasser in seiner amtlichen Thätigkeit reiche Gelegenheit gehabt hat, das Eisenbahntarifwesen in Deutschland, wie in den Nachbarländern praktisch kennen zu lernen und die verschiedenen Grundsätze der Tarifgestaltung in ihrer Wirkung auf das Verkehrsleben zu beobachten.

Eine geschichtliche Darstellung der Entwicklung des Tarifwesens in verschiedenen Ländern, wie sie in dem besonderen Theil des Werkes geboten wird, ist unseres Wissens in solcher Vollständigkeit bisher der Oeffentlichkeit noch nicht übergeben worden.

Diese kurze Mittheilung über den Inhalt des Werkes, dessen Aushängen uns freundlich mitgetheilt worden sind, mögen vorerst genügen, um die Aufmerksamkeit unserer Leser auf dasselbe zu lenken. Eine eingehendere Besprechung behalten wir uns für eines der nächsten Hefte dieser Zeitschrift vor. Ff.

Sonnenschein, S., Das Lokalbahnwesen in Oesterreich. Wien, Pest, Leipzig, A. Hartlebens Verlag. 1886.

Zur Förderung des Baues von Nebenbahnen in Oesterreich wurde unter dem 25. Mai 1880 das Gesetz betr. Zugeständnisse und Begünstigungen für Lokalbahnen zunächst für die Zeit bis zum 31. Dezember 1882 erlassen; durch spätere Gesetze ist seine Wirksamkeit bis zum 1. Juli 1886 verlängert. Im Frühjahr 1885 hat die österreichische Regierung dem Reichsrathe einen neuen Lokalbahngesetzentwurf vorgelegt, dessen Berathung s. Z. nicht beendet ist. Der Verfasser der vorstehend genannten Schrift, ein aufrichtiger Freund der Förderung der Nebenbahnen, hat sich der dankenswerthen Aufgabe unterzogen, die Entwicklung des Nebenbahnwesens in Oesterreich auf Grund des Gesetzes vom 25. Mai 1880 einer sorgfältigen Beleuchtung zu unterziehen und macht dabei Vorschläge, in welcher Weise durch Abänderung gesetzlicher Bestimmungen eine weitere Förderung des Baues der Nebenbahnen herbeigeführt werden könnte, wobei er überall sorgfältig auf die in anderen Ländern gemachten Erfahrungen Rücksicht nimmt. Er befürwortet also für Oesterreich eine grössere Freiheit der Nebenbahnen in der Tarifgestaltung, eine Aenderung der Bestimmungen über das staatliche Einlösungsrecht, eine Erweiterung ihrer Berechtigungen bei Ausgabe von Prioritäten. Der Staat solle ausserdem — wie das in Preussen geschehen — bestimmte Verwaltungsgrundsätze feststellen, nach welchen er den Nebenbahnen finanzielle und sonstige Beihilfe leisten will, und die bestehenden Privatbahnen in die Lage versetzen, diejenigen Zinsgarantierückstände, welche sie dem Staate schulden, in Nebenbahnen zu verbauen.

Letzteren Vorschlag entlehnt er den Verträgen, welche die französische Regierung in der Zeit vom Mai bis Juli 1883 (nicht 1882, wie es beharrlich in der Schrift heisst) mit einigen der grossen dortigen Privatbahnen abgeschlossen hat. — Wiederholt nimmt der Verfasser Gelegenheit, der Nebenbahn-Politik der preussischen Staatsregierung seine volle Anerkennung und rückhaltslose Zustimmung auszusprechen. Die im Archiv (1884 S. 115 ff. und 1885 S. 152 ff.) hierüber veröffentlichten Arbeiten sind ihm offenbar nicht unbekannt geblieben, wobei übrigens zu bemerken ist, dass die in der Anmerkung auf S. 25 erwähnten 31 $\frac{1}{2}$ Millionen Mark, dem Staate lediglich in Folge des ersten der sog. Verstaatlichungsgesetze (vom 20. Dezember 1879) zugefallen sind. Der Gesamtbetrag dieser für den Bau von Nebenbahnen bestimmten Gesellschaftsfonds belief sich bis zum Jahre 1885 auf rund 179 $\frac{1}{2}$ Millionen Mark (s. Archiv 1885 S. 161). Im Anhang wird eine tabellenförmige Zusammenstellung der seit dem Gesetze vom 25. Mai 1880 in Oesterreich konzessionirten Lokalbahnen, sowie die wichtigsten Gesetze über den Bau und Betrieb derselben abgedruckt. Ich zweifle nicht, dass das anregende und frisch geschriebene, vom Verleger hübsch ausgestattete Büchlein, nicht nur in Oesterreich, sondern in anderen Ländern, in welchen für diesen ausserordentlich wichtigen Zweig der wirtschaftlichen Entwicklung Interesse vorhanden ist, viele und dankbare Leser finden wird.

v. d. L.

J. Brosius und R. Koch. Die Schule des Lokomotivführers.

Ein Handbuch für Eisenbahnbeamte und Studierende technischer Anstalten. Dritte Abtheilung. Wiesbaden. J. F. Bergmann. 1886.

Nachdem die Verfasser in den beiden ersten Abtheilungen dieses Werkes die Konstruktion der Lokomotive und ihrer einzelnen Theile behandelt haben, wird in der vorliegenden dritten Abtheilung die Benutzung derselben oder der eigentliche Lokomotiv-Fahrdienst erörtert.

Einer kurzen Beschreibung des Bahnkörpers und seiner Bauwerke folgt eine solche der verschiedenen Oberbausysteme, der Weichen mit ihren Stellvorrichtungen, der Bahnhofs- und Wasserstations-Anlagen mit ihren mechanischen Einrichtungen und der Signalvorrichtungen, worauf zu einer Besprechung der Beschaffenheit des Lokomotivspeisewassers und der gebräuchlichsten Brenn-, Schmier-, Beleuchtungs- und Verpackungsmaterialien übergegangen und auf die aus der Verwendung ungeeigneter Materialien für die Unterhaltung der Lokomotiven und fahrplanmässige Beförderung der Züge sich ergebenden Nachtheile hingewiesen wird. Es werden alsdann die Obliegenheiten des Lokomotivpersonals bei der Uebernahme und Revision der Lokomotive, die Vorbereitung derselben für den Dienst, die verschiedenen Dienstverrichtungen und das Verhalten auf den

Bahnhöfen und auf der Strecke an der Hand der einschlägigen Bestimmungen des Bahnpolizei-Reglements erörtert, auch die in Folge von Witterungseinflüssen, Schadhafwerden der Lokomotiven, Wagen, Geleise und Weichen, oder auch aus anderen Ursachen auftretenden Vorkommnisse während der Fahrt eingehend besprochen, und die zur Verhütung und Beseitigung derselben zu beobachtenden Vorsichtsmaassregeln und zu ergreifenden Maassnahmen angegeben.

Bei der eingehenden und sachgemässen Behandlung des ganzen Gegenstandes darf erwartet werden, dass auch die vorliegende dritte Abtheilung der „Schule des Lokomotivführers“ den beabsichtigten Zweck erfüllen und zur Heranbildung eines zuverlässigen Lokomotivpersonals beitragen wird.

M.

Eger, Georg, Dr. jnr., Regierungsrath und Justiziar der Königlichen Eisenbahn-Direktion zu Breslau. Die Unfall- und Kranken-Versicherungsgesetze, erläutert unter Berücksichtigung der Bescheide des Reichsversicherungsamtes.

Unter vorstehendem Titel wird von dem durch mehrere Publikationen auf dem verkehrsrechtlichen Gebiete bekannten Verfasser eine Zusammenstellung des Kranken-Versicherungsgesetzes vom 15. Jnni 1883 mit der Novelle vom 28. Januar 1885, des Unfall-Versicherungsgesetzes vom 6. Juli 1884, des Gesetzes über die Ansehnung der Unfall- und Kranken-Versicherung vom 28. Mai 1885 und des Hilfskassengesetzes in der Fassung vom 1. Juni 1884 nebst Anmerkungen veröffentlicht. Der Zusammenstellung ist eine summarische Vorbemerkung über das Verhältniss der Unfall-Versicherungsgesetze zum Haftpflichtgesetz vom 7. Jnni 1871 und die fernere Anwendung des letzteren vorangeschickt. Von einer näheren Erörterung der in dieser Hinsicht bestehenden zweifelhaften Fragen ist abgesehen. Beispielsweise wird konstatiert, dass nur die Versicherung gegen Unfälle im eigenen Betriebe Gegenstand des Unfall-Versicherungsgesetzes sei und daraus die Folgerung hergeleitet, dass ein Postbeamter, welcher im Eisenbahnbetriebe verletzt werde, nach wie vor auf Entschädigung nach den Bestimmungen des Haftpflichtgesetzes Anspruch habe. Es fehlt aber an jedem Hinweis darauf, dass der Postbeamte, wenn er in Ausübung seiner postalischen Dienstgeschäfte in einem ambulanten Eisenbahn-Postbureau verletzt wird, doch zugleich auch im Betriebe seines eigenen Dienstherrn, im Postbetriebe, den Unfall erleidet. Steht demselben in diesem Falle ein doppelter Entschädigungsanspruch zur Seite? Auch sind die Bedenken nicht erörtert geblieben, welche sich gegen die vorbezeichnete Auffassung aus § 98 des Unfall-Versicherungsgesetzes ergeben, woselbst die Haftung Dritter nach Maassgabe der bestehenden gesetzlichen Vorschriften nur für den

Fall vorsätzlicher oder schuldhafter Herbeiführung des Unfalls ausgeschlossen wird. Es wäre von Interesse gewesen, hier die bezüglichen Vorschriften zur Vergleichung heranzuziehen, welche der dem Reichstage vorliegende Entwurf eines Gesetzes, betreffend die Fürsorge für Beamte und Personen des Soldatenstandes in Folge von Betriebsunfällen enthält. Der § 9 dieses Entwurfs geht nämlich zwar davon aus, dass einem im Eisenbahnbetriebe bei Ausübung des Dienstes verletzten Postbeamten eine Unfallentschädigung nach den gesetzlichen Vorschriften über die Unfall-Versicherung zu gewährt sei, bestimmt aber zugleich, dass die dem Verletzten auf Grund des § 1 des Haftpflichtgesetzes gegen den Eisenbahnbetriebsunternehmer zstehenden Ansprüche auf die Betriebsverwaltung, welche die Unfall-Versicherung zu tragen hat, übergehen.

Die zahlreichen Anmerkungen zu den oben genannten Gesetzen enthalten nützliche Fingerzeige für die Ausführung und vielfache Hinweise auf anderweite gesetzliche Bestimmungen; insbesondere sind auch die Bescheide und Beschlüsse des Reichsversicherungsamts mitberücksichtigt.

Als Anhang ist ein wörtlicher Abdruck der wichtigeren Verordnungen und Erlasse beigegeben, welche sich auf die Unfall-Versicherungsgesetzgebung beziehen und zu deren Ausführung dienen. Sachregister und Inhaltsverzeichnis erleichtern den praktischen Gebrauch. In Folge der Zusammenfassung des Materials wird das von der Verlagshandlung gut ausgestattete Buch für die Vorstände von Berufsgenossenschaften und Sektionen, Delegirte und Vertrauensmänner sich als willkommenes Hülfsmittel erweisen.

Uebrigens wollen wir nicht unbemerkt lassen, dass die erste Hälfte (S. 1—101) des vorliegenden Buches auch in dem Anhang der gleichzeitig erschienenen dritten Auflage des Kommentars des Verfassers über das Reichshaftpflichtgesetz (S. 644—744) mit veränderten Seitenzahlen abgedruckt ist, und dass die Vorbemerkung zu demselben (S. X.—XII.) mit der Vorbemerkung zu dem letztgedachten Kommentar (S. VI.—VIII.) ebenfalls wörtlich übereinstimmt.

D.

Reeck, G., Vorstand des Auskunftsbüreaus der deutschen Reichs- und kgl. preuss. Staats-Eisenbahnverwaltung in Berlin, Eisenbahngüter-Tarif für Berlin, enthaltend die für den Verkehr zwischen Berlin einerseits und deutschen, sowie niederländischen Eisenbahnstationen andererseits bestehenden reglementarischen, tarifarischen Bestimmungen und Frachtsätzen. Nach amtlichen Quellen bearbeitet. Zweite vermehrte und verbesserte Ausgabe vom 1. Dezember 1885. Berlin, Selbstverlag des Herausgebers (Schwerinstrasse 16). Preis, ungeb. M 5,50, in Calico geb. M 6.

Das vorliegende Buch ist ein Stationstarif für Berlin, es enthält sämtliche Güterfrachtsätze für den Verkehr zwischen Berlin und deutschen und niederländischen Eisenbahnstationen. Diese Sätze sind nach den Bezirken der Eisenbahnen, zu deren Netz die Bestimmungsstation gehört, geordnet und zwar A.: Lokalverkehr (Berliner Ringbahn, Direktionen Altona, Berlin, Bromberg, Erfurt, Frankfurt, Magdeburg). B.: Wechselverkehr der preuss. Staats- und der Reichsbahnen (Direktionen Braunschweig, Breslau, Elberfeld, Hannover, beide Köln, Militäreisenbahn, Reichsbahnen). C.: Direkter Verkehr mit Privat- und nichtpreussischen Staatsbahnen. D.: Verkehr mit den niederländischen Eisenbahnen. Die einzelnen Bezirke und ihre Stationen sind in alphabetischer Reihenfolge aufgeführt, am Schluss des Werkes befindet sich ein alphabetisches Verzeichniss sämtlicher im Tarif enthaltenen Stationen. — Die Tarifabellen enthalten folgende Spalten: Bestimmungsort, Berliner Versandbahnhof, Tarifkilometer, Frachtsätze für je 100 kg in Mark (nach dem Tarifschema). — Dies der Inhalt von Abtheilung II. (S. 1—152). Abtheilung I. (S. 1—LXVI) enthält die den Güterverkehr betreffenden Bestimmungen aus dem Betriebsreglement, die allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation und die zugehörigen besonderen Bestimmungen.

Die Einrichtung des Buches ist eine sehr zweckmässige; mit einmaligem oder höchstens zweimaligem Aufschlagen ist jeder Frachtsatz von Berlin zu finden, zu dessen Ermittlung sonst oft umfangreiches Tarifmaterial durchgesehen werden muss. Neben den Eisenbahnverwaltungen wendet sich der Herausgeber vornehmlich an alle Kaufleute und Spediteure, welche mit dem Eisenbahnversand zu thun haben. Dass es bei diesen die verdiente Anerkennung gefunden, beweist das baldige Erscheinen einer zweiten Auflage und ein günstiges Zeugniss der Aeltesten der Berliner Kaufmannschaft. Es wäre sehr zu wünschen, wenn ähnliche zweckmässige und zuverlässige Stationstarifbücher für recht viele andere deutsche Eisenbahnstationen bearbeitet würden.

Schubert, E., Betriebsinspektor, Vorsteher der Bauinspektion Görlitz.
 Katechismus für den Weichenstellerdienst. Wiesbaden,
 J. F. Bergmann 1886.

Im Jahre 1885 ist ein kleines Werk desselben Verfassers unter dem Titel „Katechismus für den Bahnwärterdienst“ erschienen und in dem Heft 5 des vorigen Jahrgangs des Archivs für Eisenbahnwesen S. 631 einer kurzen Besprechung unterzogen. Was dort über den Zweck und die Bedeutung derartiger Katechismen gesagt ist, findet in gleicher Weise Anwendung auf das vorliegende Werk, in welchem auch wieder die Form von Frage und Antwort gewählt ist, um die hauptsächlichsten von einem

Weichensteller zu erfüllenden Anforderungen in bequemer und leicht fasslicher Anordnung zusammenzustellen. Dabei ist darauf Rücksicht genommen, dass der Weichensteller die mit den Geleisen in Verbindung stehenden mechanischen Vorrichtungen nach den Prüfungsvorschriften kennen muss, und dass derselbe zeitweise in die Lage kommen kann, auch zu anderen als den durch seinen eigentlichen Dienst erforderten Vorrichtungen, namentlich als Hilfsbremser, herangezogen zu werden. Wegen des letzteren Umstandes ist ein besonderer Abschnitt über den Bremser- und Schmiererdienst mit aufgenommen. Die 182 Fragen und Antworten, welche das Buch enthält, betreffen demzufolge nur zum geringeren Theil die dem Weichensteller vorzugsweise obliegende Bedienung der Weichen und Signale; der grössere Theil behandelt die Drehscheiben, Schiebebühnen, Zentesimalwaagen, Wasserkräne, Lademaasse, ferner den Rangirdienst, den Feuerlöschdienst und den Bremser- und Schmiererdienst.

Dadurch, dass hier nicht bloss Vorschriften zusammengestellt, sondern auch mechanische Vorrichtungen nach ihrer allgemeinen Anordnung und ihrem Zweck besprochen sind, bot die Aufstellung dieses Katechismus grössere Schwierigkeiten, als die des Katechismus für den Bahnwärterdienst. Wenn es nun auch gerade bei den Fragen technischer Natur für den Weichensteller nicht so sehr darauf ankommen mag, die Begriffe besonders klar und scharf abzugrenzen, so dürfte es sich doch empfehlen, Ungenauigkeiten, wie sie in dem vorliegenden Buch mehrfach vorkommen, thunlichst zu vermeiden und auch hinsichtlich der mit den einzelnen Bezeichnungen verbundenen Begriffe, über welche allerdings die in der Eisenbahnliteratur vertretenen Auffassungen noch vielfach auseinander gehen, sich der in Preussen an maassgebender Stelle üblichen Auffassung möglichst anzuschliessen. In letzterer Beziehung sind die vorkommenden Abweichungen allerdings dem Herrn Verfasser nicht besonders zur Last zu legen, da manche der gegenwärtig gültigen Begriffsbestimmungen erst in neuester Zeit ausdrücklich festgesetzt worden sind. So sollen beispielsweise unter einer „Zungenvorrichtung“ die beiden Zungen und Mutterschienen nebst zugehörigen Montirungstheilen verstanden werden (E.-V.-Bl. für 1886 S. 227), während in Nr. 13, 14 und 18 des Katechismus eine einfache Zunge nebst Mutterschiene darunter verstanden ist. Damit bei etwaigen neuen Auflagen des Katechismus die wünschenswerthe Einheitlichkeit der Bezeichnungen thunlichst durchgeführt wird, sei hier auch darauf aufmerksam gemacht, dass die Bezeichnung „Weiche“ die beiden sich trennenden Geleise von dem Schienenstoss vor den Zungenspitzen bis zu dem Stoss hinter dem Herzstück umfassen soll, und dass statt des unter Nr. 11 des Katechismus gebrauchten Ausdrucks „Krenzweiche“ oder „englische Weiche“ bei Berathung der Normalien für Weichen der Ausdruck „Kreuzungweiche“

(„einfache“ und „doppelte“) vereinbart worden ist. Auch wird die in dem Eisenbahn-Verordnungs-Blatt für 1886 S. 2 mitgetheilte Vorschrift über die gleichmässige Bezeichnung der verschiedenen Arten von Eisenbahnstationen und die zum 1. April d. J. vorzunehmende Aenderung der Ausführungsbestimmungen zur Signalordnung, namentlich bei dem Abschnitt 4 des Katechismus, Berücksichtigung zu finden haben. Aber auch abgesehen hiervon, erscheint eine sorgfältige Durchsicht des Buches geboten, damit kleine Ungenauigkeiten berichtigt und vorhandene Lücken ausgefüllt werden. Es seien hier nur einige der dabei in Betracht kommenden Punkte hervorgehoben. Nach Nr. 12 würde anzunehmen sein, dass zu jedem Herzstück nur 1 Zwangsschiene gehöre, während doch auf jeder Seite des Herzstücks eine solche liegt. Die in Nr. 24 erwähnte Forderung, dass die Weichenzunge bis zur Wurzel seitlich gestützt sein soll, ist bei den neueren Weichen nach Einführung des verstärkten Zungenprofils schon seit Jahren nicht mehr aufrecht erhalten. Die unter 81 b gegebene Antwort, welche sich auf Ausfahrtsignale bezieht, passt nicht zu der vorausgegangenen Frage, in welcher es sich lediglich um das Einfahrtsignal handelt. Schlimmer als dieser Formfehler ist die sachlich unrichtige Angabe unter Nr. 75, dass das Ausfahrtsignal bei Dunkelheit dem Zuge grünes Licht zeige; die Signalordnung schreibt dafür weisses Licht vor. Die in No. 65 gegebene Erläuterung bezüglich der Bedeutung eines Einfahrtsignals mit 3 Flügeln trifft in ihrer Allgemeinheit nicht zu. Der Schlusssatz in No. 108 und No. 140, welcher das Befahren der Zentesimalwaagen durch Lokomotiven betrifft, könnte an ersterer Stelle füglich gestrichen werden, müsste aber wenigstens, wenn er dort beibehalten werden soll, in volle Uebereinstimmung mit der Vorschrift unter No. 140 gebracht werden. Die in No. 127 und 129 enthaltenen Forderungen gehen theilweise über die einheitlich festgestellten „Vorschriften über den Rangirdienst“ unnöthig weit hinaus und sind nicht immer durchführbar, während die in No. 172 — wenn auch nur für die Fälle äusserster Gefahr — gegebene Weisung, nach welcher der Bremser eines fahrenden Zuges unter Umständen über die Wagen kriechend bis zum Packwagen zu gelangen suchen soll, wohl besser beseitigt würde. Die Bestimmungen unter No. 162 und 163 bezüglich dessen, was der Bremser mit sich führen soll, stehen nach der gewählten Form in offenem Widerspruch mit einander. Auch sprachliche Unrichtigkeiten, wie sie in der Beantwortung der Fragen No. 51, 60, 91, 94, 154 u. s. w. vorkommen, werden in etwaigen neuen Auflagen auszuschneiden sein. Hierbei sei auch darauf hingewiesen, dass die in No. 115 und 116 gebrauchte zweite Bezeichnung für „Lademaass“ nicht „Ladeleere“, sondern „Ladelehre“ zu schreiben sein dürfte, ebenso wie es nicht „Leergerüst“, sondern „Lehrgerüst“ heisst.

Wenn hier etwas näher auf nebensächliche Dinge eingegangen ist, als es die Besprechung neuer literarischer Erscheinungen im Allgemeinen erfordert, so ist dies in dem Wunsche geschehen, dass das kleine Werk, dessen sachlicher Inhalt wesentlich Neues nicht bieten kann und soll, durch möglichst vollendete Form geeignet gemacht werde, seinen lobenswerthen Zweck auf die beste Weise zu erfüllen, nämlich den Weichenstellern die Kenntniss ihrer Dienstpflichten durch übersichtliche, klare und volksthümlich gehaltene Darstellung des umfangreichen gegebenen Stoffes zu erleichtern. O.

U E B E R S I C H T

der

neuesten Hauptwerke über Eisenbahnwesen und aus verwandten Gebieten.

- Annuaire officiel des chemins de fer**, par Frédéric Dubois. — Chaix.
- Beuf, L.** Les voies de communication, en droit romain; les chemins de fer d'intérêt local en droit français. Paris.
- Block, M.** Kleines Handbuch der Nationalökonomie oder Volkswirtschaftslehre. Aachen. # 1,00.
- Chemin (le) de fer métropolitain de Paris.** Paris.
- Chemins (les) de la Turquie d'Europe.** Versailles.
- Dampfkesselerplosionen**, die, im Deutschen Reiche während des Jahres 1884. Berlin. # 1,20.
- Eger, G.** Das Reichs-Haftpflichtgesetz. III. vermehrte Auflage. Breslau. # 16,50.
- Das Preussische Eisenbahnrecht. I. Lieferung. Breslau. # 2,00.
- Freins continus à air comprimé (système Wenger) appliqués au matériel de la compagnie d'Orléans.** Paris.
- Grundsätze für die Besetzung der Subaltern- und Unterbeamtenstellen bei den Reichs- und Staatsbehörden mit Militärwärtern.** Berlin. # 0,75.
- Huel.** Des moyens d'éviter les accidents de chemins de fer. Spa.
- Jäckel, P.** Die Zwangsvollstreckungsordnung in Immobilien. 2. Auflage. Berlin. # 11,00.
- Köhne, P.** Das Reichsgesetz betr. die Krankenversicherung der Arbeiter. Stuttgart. # 5,00.
- Kreuzer, E.** Handbuch über das Zollabfertigungswesen. Barmen. # 1,00.
- Marlo, K.** Untersuchungen über die Organisation der Arbeit oder System der Weltökonomie. 2. Auflage. Tübingen. # 14,00.
- Ministère des travaux publics.** Album de statistique graphique de 1884. Fr. 13,50.
- Nachrichten**, statistische, von den Eisenbahnen des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen für das Etatsjahr 1883. Berlin. # 12,50.
- Nicolai, E.** Les chemins de fer de l'État en Belgique 1834—1884. Bruxelles. Fr. 2,50.
- Picard.** Discours prononcé à la séance de la chambre des députés du 4 Août 1885, dans la discussion du projet de loi portant concession de diverses lignes à la compagnie d'Orléans. Paris.
- Railroad cases**, American and English. Northport. \$ 2,6.

- Bedard, P.** Transport par chemins de fer des blessés et malades militaires. Paris. Fr. 8,00.
 — De la désinfection des wagons ayant servi au transport des animaux sur les voies ferrées. Paris. Fr. 6,00.
- Rohr, v.** Unfallversicherung. Berlin. 2. Auflage. M 3,00.
- Schäfte, E. F.** Gesammelte Aufsätze. Tübingen. M 6,00.
- Schneider, J.** Die alten Heer- und Handelswege der Germanen, Römer und Franken im Deutschen Reich. Leipzig. M 1,00.
- Schneider, K.** Die Substationsordnung vom 13. Juli 1883. Hannover. M 2,00.
- Statistiek van het vervoer op de Spoorwegen en Tramwegen over het jaar 1884.** s'Hage. Fl. 0,40.
- Steinkohlenbergbau, der, des preussischen Staates in der Umgegend von Saarbrücken.** III. Berlin. M 24,00.
- Tenschert, J. S.** Tarifbuch, eine systematische Zusammenstellung der die kgl. bayerischen Eisenbahnen berührenden Tarife. München 1886. M 3,00.
- Thirteenth annual report of the Commissioner of Railroads of the State of Michigan for the year 1885.**
- Tréry, J. A.** Le métropolitain parisien à lignes continues. Paris.
- Veron-Duverger.** De l'organisation des travaux publics en Belgique et en Hollande. Paris.
- Wagner, Ad. und Kosak, Th.** Aus dem literarischen Nachlass von C. Rodbertus-Jagetzow. Berlin. M 8,00.
- Wood, H. G.** The law of Railroads. Boston. \$ 15,00.
- Zeppelin, E., Graf.** Geschichte der Dampfschiffahrt auf dem Bodensee. 1824—1884. Lindau. M 1,00.

Zeitschriften.

Annales des ponts et chaussées. Paris.

November 1885.

Note sur l'explosion d'un piston creux dans les ateliers du dépôt de machines à la compagnie d'Orléans à Montluçon. Chemins de fer sur câbles.

Bayerische Handelszeitung. München.

No. 2 bis 6 vom 9. Januar bis 6. Februar 1886.

(No. 2:) Rentabilität der preussischen Staatsbahnen. (No. 3:) Die gegenwärtige Ausdehnung der Tramways. Der Refaktiekrieg. (No. 6:) Die bayerischen Eisenbahnen.

Bayerische Verkehrsblätter. München.

No. 10 und 11. Oktober und November 1885

Die finanziellen Ergebnisse der preussischen Staatsbahnverwaltung. Die erste elektrische Eisenbahn in Bayern. Die Eisenbahnen Sachsens im Jahre 1885.

No. 12. Dezember 1885.

Zum fünfzigjährigen Jubiläum der Ludwigs-Eisenbahn von Nürnberg nach Fürth am 7. Dezember 1885. Haftbarkeit der Telegraphenbeamten für Beschädigung durch Telegraphenverstümmelungen. Die Stenographie, angewendet im Eisenbahndienste.

Bulletin du ministère des travaux publics. Paris.**Oktober 1885.**

Documents statistiques concernant les chemins de fer français d'intérêt général au 31 décembre 1882. Profits particuliers que l'État a tirés de l'exploitation des chemins de fer français d'intérêt local en 1883. Résultats comparatifs de l'exploitation des chemins de fer français d'intérêt local (1. semestre des années 1884 et 1885). Recettes de l'exploitation des chemins de fer algériens (1. semestre des années 1884 et 1885). Le service des chemins vicinaux en 1881. Grande-Bretagne et Irlande (Résultats d'exploitation des chemins de fer en 1884). Recettes mensuelles de l'exploitation des principaux chemins de fer étrangers (juin 1885).

November 1885.

Rapport et arrêté relatifs à l'institution d'un code uniforme de signaux échangés entre les agents des trains et les agents de la voie ou des gares. Accidents sur les chemins de fer français d'intérêt général en 1883. — Royaume de Belgique: Résultats d'exploitation des chemins de fer en 1883. — Recettes mensuelles de l'exploitation de chemins de fer étrangers (juillet 1885).

Dezember 1885.

Profits particuliers que l'Etat a retirés de l'exploitation des chemins de fer français d'intérêt général en 1884. Recettes de l'exploitation des chemins de fer français d'intérêt général. Espagne (Budget du ministère de Fomento pour l'exercice 1885/6). Recettes mensuelles de l'exploitation des principaux chemins de fer étrangers (août 1885).

Centralblatt der Bauverwaltung. Berlin.

No. 51a. bis 8 vom 23. Dezember 1885 bis 20. Februar 1886.

(No. 51a:) Die englischen Strassenbahnen, ihre Bau- und Betriebskosten. (No. 1:) William H. Vanderbilt †. Spurmaass und Libelle mit Selbsteinstellung. Bewegungen im Tunnel der Londoner Untergrundbahn. (No. 2:) Geleisabzweigung ohne Herzstück im Hauptgeleis. (No. 5:) Gutachten der königlichen Akademie des Bauwesens betr. den Entwurf zu einem Empfangsgebäude auf Bahnhof Halle. Fortschritte auf dem Gebiete der Zentral-Weichen- und Signalstellung. Die Arbeiterstadt Pullman in Chicago. Entwurf zu einer unterirdischen Eisenbahn in New-York. (No. 7:) Bau und Betrieb einer schmal-spurigen Waldbahn. (No. 8:) Umbau des Bahnhofes Saint-Lazare in Paris. Heizbare Güterwagen.

Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt. Wien.

Die No. 148 bis 20 (vom 22. Dezember 1885 bis 18. Februar 1886) enthalten ausser den offiziellen Bekanntmachungen und den Mittheilungen über In- und Ausland nachstehende Aufsätze:

(No. 148 u. 149:) Der neue Trunk-Line-Kontrakt in Nordamerika. (No. 150:) Haftung der Lieferzeit bei Verlust des Gutes. (No. 151:) Die englischen Eisenbahnen und der Handelsrückgang. (No. 1:) Zum Neujahr 1886. (No. 5:) Eisenbahn-Jahrbuch der österreichisch-ungarischen Monarchie. Zur Währungsfrage. (No. 7:) Ueber Lagerhäuser. (No. 8:) Die neue Sekundärbahn-Verwaltung in Italien. Dekret über die italienischen Tramways. (No. 9:) Die Landtage und das Lokalbahnenwesen. (No. 10:) Freycinet und das Lokalbahnenwesen. (No. 11:) Enquête, betr. die Handelsmarine. Das Eisenbahnprojekt Mainz-Brüssel. (No. 12 u. 13:)

Hauptergebnisse der österreichischen Eisenbahnstatistik im Jahre 1884. (No. 12:) Stand der Bau- und Projektionsarbeiten auf den k. k. österr. Staatsbahnen mit Ende des IV. Quartals 1885. (No. 15:) Zur Reform der Eisenbahn-Tarif-Kartelle. (No. 16:) Die Landtage und das Lokalbahnenwesen. (No. 17:) Von der Gotthardbahn. (No. 20:) Schlepfbahn-Konzessionen an die im Privatbetrieb stehenden österreichischen Eisenbahnen im Jahre 1885.

Der Civilingenieur. Leipzig.

Heft 8 (1885) u. **1** (1886).

(No. 8 u. 1:) Die neuesten Schmalspurbahnen in Sachsen.

Deutsche Bauzeitung. Berlin.

No. 5—9. Vom 16. Januar bis 30. Januar 1886.

(No. 5:) Die Ausführung der Wäldlitobelbrücke der Aribergbahn. (No. 8 u. 9:) Ein Wort zu dem „Universal-Schienerlager für Eisenbahngeleise“.

Danubius. Wien.

No. 1—7. Vom 7. Januar bis 18. Februar 1886.

(No. 1, 2, 3, 4, 5, 6 u. 7:) Selbstkosten im Eisenbahnbetriebe und die Wasserstrassenfrage in Oesterreich. (No. 5:) Die zukünftige Gestaltung der Verkehrsverhältnisse in Frankfurt a./M.

L'Économiste français. Paris.

No. 52—5. Vom 26. Dezember 1885 bis 30. Januar 1886.

(No. 52:) Le mouvement économique aux États-Unis et au Canada, les chemins de fer, leur organisation, leur fonctionnement et leur rendement. (No. 1:) Les chemins de fer algériens. (No. 2:) Le développement actuel des tramways. (No. 5:) Lettres d'Égypte: les chemins de fer égyptiens.

Железнодорожное дело (Eisenbahnenwesen). St. Petersburg.

Die **Nrn. 41—48** des Jahrgangs 1885 u. 1—3 des Jahrg. 1886 enthalten ausser kleineren Mittheilungen, Auszügen aus anderen Zeitungen u. s. w., nachstehende Aufsätze:

(No. 41—44:) Beurtheilung und Vergleichung der von Lartigue und von De-canville erfundenen leichten Eisenbahnen. — Ueber die Vervollkommnung der Eisenbahnanlagen und die Gewährung von Vorschüssen zum Zwecke der Hebung der Getreideausfuhr. — Die englischen Eisenbahnen in 1884. — (No. 43—48:) Ueber die Beförderung und das Ausladen des Bettungsmaterials und den Kieswegen System Moor. — (No. 43—44:) Die Vergrößerung der Tragfähigkeit der Güterwagen. — Die französischen Staatsbahnen. — (No. 45—46:) Ueber meteorologische Stationen an Eisenbahnen. — Ueber die Weiche und Kreuzung nach System Williams. — (No. 47—48:) Ueber die Vergrößerung der unmittelbar vom Feuer berührten Fläche bei den belgischen Lokomotivkesseln. — Die amerikanischen Eisenbahnen in 1884. — Die preussischen Staatsbahnen vom finanziellen Gesichtspunkte. — (No. 1:) Die vulkanisirte Pappe (vulcanized fibre) und ihre Anwendung in der Technik. — Mittheilungen über den Gesundheitszustand der Bediensteten der russischen Staatsbahnen. — (No. 2 u. 3:) Versuch einer geschichtlichen Darstellung des Baus und Betriebs der Eisenbahnen in den wichtigsten Staaten Europas.

Elektrotechnische Zeitschrift. Berlin.

Heft 2. Februar 1886.

Die Vorschläge von Phelps und von Edison und Gilleland zum Telegraphiren zwischen einem fahrenden Eisenbahnzug und den Stationen. Chaperons Weichen-Kontakt.

Engineering. London.

No. 1042 bis 1050. Vom 18. Dezember 1885 bis 12. Februar 1886.

(No. 1042:) The American society of mechanical engineers. (No. 1043 u. 1046:) Private bill legislation. (No. 1043:) Compound locomotive: Paulista Railway. Railways in India. (No. 1044:) Tramway working and development. (No. 1045 und 1046:) The Clyde locomotive works. (No. 1046:) The Sydney Tramways. (No. 1047:) Tank-locomotive. The Mersey Railway. (No. 150:) Locomotive for the Belgian State Railway. English v. American locomotives for the colonies.

Glaser's Annalen für Gewerbe und Bauwesen. Berlin.

Band XVIII. Heft 1. 1. Januar 1886.

Die Geschichte der Zahnschienenbahnen bis zur Eröffnung der ersten Rigibahn. Mittheilungen über einen neuen Schmierapparat für Schieber und Kolben der Dampfmaschinen und Lokomotiven. Der Panamakanal. Eisenbahnen in China. Zur fünfzigjährigen Jubelfeier der ersten deutschen Eisenbahn.

Heft 2. 15. Januar 1886.

Die seitherige Entwicklung der ungarischen Staatsbahnen und die Bahnhofsanlagen in Budapest. Die Einrichtungen zur Sicherheit des Betriebsdienstes auf dem Bahnhofe Budapest. Zur Führung von Lokomotiven durch Vorgesetzte des Lokomotivpersonals. Die Geschichte der Zahnschienenbahnen bis zur Eröffnung der ersten Rigibahn. Eisenbahnquerschwellen aus Gusseisen und Holz. Verhütung von Unfällen durch Anwendung durchgehender Bremsen.

Heft 3. 1. Februar 1886.

Transportkosten auf Eisenbahnen und Kanälen. Vorrichtungen zum Messen der Durchbiegungen von Brücken und sonstigen Trägern bei ihrer Belastung. Die Geschichte der Zahnschienenbahnen bis zur Eröffnung der ersten Rigibahn. Verhütung von Unfällen durch Benutzung durchgehender Bremsen. Die Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands. Kuppelungen der Fahrzeuge auf den Eisenbahnen Deutschlands. Das Bahnpolizei-Reglement für die Eisenbahnen Deutschlands. Schnelle Wirkung durchgehender Bremsen. Gleichmässige Bezeichnung der verschiedenen Arten von Eisenbahnstationen.

Heft 4. 15. Februar 1886.

Die Verwendung selbstthätiger Luftbremsen bei den Alpenbahnen. Zur Signalisirung von Extrazügen und einzelnen Maschinen. Die Geschichte der Zahnschienenbahnen bis zur Eröffnung der ersten Rigibahn. Erbauung des Eisenbahntunnels unter dem Hudson. Telegraphirapparat (sounder). Vorrichtung zum Messen der Durchbiegung belasteter Brückenträger.

Известия. (Ingenieur). Kiew.

Die No. 1 und 2 des Jahrgangs 1886 enthalten ausser zahlreichen kleineren Mittheilungen, Auszügen aus anderen Zeitschriften und Nachrichten über das Personal der russischen Eisenbahnen folgende grössere Aufsätze: (No. 1:) Getreide-Elevator in Pest. Ueber die Herstellung der Eisenbahnfedern. Ueber die auf deutschen Eisenbahnen angewendeten Verbund-(Compound-)Lokomotiven. Ueber das Imprägniren der Holzschwellen in Russland. (No. 2:) Ein neues Schienenprofil. Ueber die Heizung der Personenwagen mit Dampf. Neue Erfahrungen auf dem Gebiete des Widerstands der Materialien.

Journal of the Association of Engineering societies. Boston.

No. 2. Dezember 1885.

Experiments to determine frictional resistance of Railway trains.

No. 8. Januar 1886.

A rational policy of public works. Amount of horse-power used in propelling street cars.

Journal des chemins de fer. Paris.**No. 52 bis 6** vom 26. Dezember 1885 bis 6. Februar 1886.

(No. 52:) Recettes de l'exploitation des chemins de fer français. (No. 1:) Les nouveaux tarifs de la compagnie de Paris Lyon-Méditerranée. (No. 3:) Les chemins de fer belges en 1884. (No. 5:) Commission extraparlamentaire des chemins de fer et les nouveaux tarifs. (No. 6:) Encore la question des tarifs P. L. M. La sécurité publique dans les chemins de fer.

Monitore delle strade ferrate. Torino.**No. 48 bis 7.** Vom 2. Dezember 1885 bis 17. Februar 1886.

(No 48 u. 49:) La vigilanza governativa sulle ferrovie Italiane. (No. 48:) Il servizio sanitario sulle ferrovie dell' Alta Italia nel 1884. L'uniformità dei segnali ferroviari. (No. 49:) El decreto pel riparto dei 1000 chilometri. La direttissima Roma Napoli. Assemblea generale delle strade ferrate Meridionali. (No. 50 u. 52:) Ferrovie del Mediterraneo. (No. 50, 51 u. 52:) Statistica internazionale ferroviaria. (No. 50 u. 51:) Società italiana per le strade ferrate Meridionali. (No. 51:) La tariffa unica viaggiatori. (No. 52:) Ferrovia economica de Varese a Santa Maria del Monte. (No. 1, 2, 3, 4, 5, 6 u. 7:) Le strade ferrate italiane nel 1884. Le ferrovie della Finlandia e del Lussemburgo nel 1882. (No. 2 u. 3:) Previsione della spesa del ministro dei lavori pubblici per l'esercizio 1886/7. Le ferrovie della Germania e della Norvegia nel 1882. (No. 3:) Le ferrovie dell' Olanda nel 1882. (No. 4:) Norme pei contratti di lavori e forniture colla Società del Mediterraneo. Le ferrovie della Russia nel 1882. (No. 5:) I segnali d'allarme nei treni ferroviari. Le ferrovie delle Rumania e della Svizzera nel 1882. (No. 6:) Il consiglio delle tariffe. Le ferrovie a scartamento ridotto in Francia. (No. 7:) Cronaca parlamentare ferroviaria. Le ferrovie del Capo.

Oesterreichische Eisenbahnzeitung. Wien.**No. 52 bis 8.** (Vom 27. Dezember 1885 bis 21. Februar 1886.)

(No. 52 u. 1:) Zum Jahreschlusse. Ueber Lenkachsen der Wagen. (No. 52 u. 1:) Das Stadtbahnprojekt Siemens & Halske. (No. 1:) Die österreichischen Eisenbahnen im Jahre 1885. Rowan'sche Dampfwagen für den Betrieb von Strassen- und Sekundärbahnen. (No. 2:) Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (No. 2 u. 3:) Eisenbahnrechtliche Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes. (No. 2, 3 u. 4:) Einiges über die Selbstkosten im Eisenbahnbetriebe und über die Wasserstrassenfrage in Oesterreich. (No. 2:) Statistik über kontinuierliche Bremsen. (No. 3 u. 4:) Das Stadtbahnprojekt Siemens & Halske. (No. 3:) Die Eisenbahnprojekte China's. (No. 4 u. 5:) Hauptergebnisse der österreichischen Eisenbahnstatistik im Jahre 1884. (No. 4:) Automatische und nicht automatische Bremse. (No. 5:) Elektrische Beleuchtung des Bahnhofs in Feldkirch. (No. 5 u. 6:) Ueber die Gasbeleuchtung der Eisenbahnwagen. (No. 5:) Verkehr auf dem Bahnhofs Aussig im Jahre 1885. (No. 6 u. 7:) Die Beschlagnahme von Fahrtragsmitteln. Die Verkehrsstatistik. (Zwei graphische Methoden zur Vereinfachung derselben.) (No. 7 u. 8:) Die Bekämpfung des Kesselsteins. (No. 8:) Die Besteuerung der Staats-Eisenbahnen. Beschlagnahme von Betriebsmitteln. Edmund Heusinger von Waldegg †. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Railroad Gazette. New York.**No. 51.** 18. Dezember 1885.

Henry's tilting cushion car seat. Sellers' double axle lathe. Krupp's steel-tired car wheels. The Sukkur bridge over the Indus. The operating department and management of a Railroad. Railroad securities and Mr. Vanderbilt's will. Forty years of maintenance of way. The New York Central's last fiscal year. Car-shop notes in Boston. Heating, lighting and ventilating passenger cars.

No. 52. 25. Dezember 1885.

Watts' combination tail lamp. Details of English tank locomotives. Steam excavator diagrams. The year. Traffic statistics. Steam excavators and ballast trains. Trunk Line passenger rates. The outside painting and varnishing of cars. The Baltimore and Ohio's school for apprentices. The Abt system for working steep inclines.

No. 1. 1. Januar 1886.

The Wagner freight car door. German wheel gauge. The New York District Railroad. The operating department and management of a Railroad. The New York Central and the Erie. Earnings and expenses of four Trunk Lines. State laws as to dispensing with crossing stops. Steel-tired vs. chilled wheels.

No. 2. 8. Januar 1886.

The yards and Railroad works in Buffalo. The greatest Railroad yard in the world. The Vanderbilt Roads. Threatened strike on the Elevated Roads. Dropping unprofitable traffic.

No. 3. 9. Januar 1886.

Dining car — „Kansas City“ — Chicago, Burlington and Quincy Railroad. The New Chicago pool. The Baltimore and Ohio cut in passenger rates. The increased westbound freight movement. The freight car brake tests. The evolution of the locomotive. New York Railroad Commission. The telegraph as applied to train movement.

No. 4. 22. Januar 1886.

Consolidation locomotive with wooden fire-box. Locomotive cylinder boring machine. American steam excavators. The region of snow slides on the Canadian Pacific. National Railroad regulation. The Atchison, Topeka and Santa Fé programme for Kansas extensions. The lesson of a fortunate accident. Heavy locomotives and bridges. Report of the Senate Committee on interstate commerce. The public concern in rate-cutting. Action of cement under pressure. Arbitration of a question of competing passenger rates.

No. 5. 29. Januar 1886.

The Harrison postal car. Express locomotive, Great Northern Railway. Coupling in a vertical plane. The Trunk Line through traffic movement. The Pennsylvania Railroad relief department. The telegraph as applied to train movement. The master car-builders club on the rules for interchanged cars.

No. 6. 5. Februar 1886.

Strong's express locomotive. Rail-joint problems. Car seats. Exports, imports and Railroads traffic. The use of steel on locomotives. The present field for Railroad building. East-bound rates threatened. The telegraph as applied to train movement. The Glasgow Underground Railroad.

The Railway News. London.

No. 1146 bis 1054. Vom 19. Dezember 1885 bis 13. Februar 1886.

(No. 1146:) Railway affairs in America. The Buenos Ayres and Pacific Railway. The subsidence on the Metropolitan Railway. (No. 1147:) Indian Railways. Russian Railways. Railway affairs in America. Tramway enterprise in the United Kingdom. (No. 1149:) English and continental Railways compared. Second-Class passenger traffic. The pending competition on Indian Railways. The Turkish Railways. (No. 1150:) Completion of the Severn tunnel. Railway affairs in America. The Metropolitan report. (No. 1051:) Railway rates. The Mersey Railway. (No. 1052:) The Metropolitan extensions. Safety on our Railways. Railway affairs in America. Secession in Queensland. (No. 1054:) Railway affairs in America. Railroads and civilisation.

Revue commerciale, diplomatique et consulaire. Bruxelles.

5. bis 9. Lieferung vom 25. Dezember 1885 bis 10. Februar 1886.

(5:) Les chemins de fer, postes, télégraphes et marine de l'État belge en 1884. Les chemins de fer en Turquie. (7:) Les chemins de fer d'Orient. (8:) Les tarifs des chemins de fer en Autriche-Hongrie. (9:) Les chemins de fer italiens. Le prix de revient approximatif des transports de marchandises sur les chemins de fer allemands.

Revue générale des chemins de fer. Paris.

No. 5. November 1885.

Note sur les nouveaux tarifs de la compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée. Note sur quelques méthodes nouvelles de calcul des ponts métalliques. Note sur la mise en veilleuse automatique dans l'éclairage au gaz des voitures de la compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée. Matériel fixe à l'exposition d'Anvers 1885. La question des canaux dans ses rapports avec celle des chemins de fer.

No. 6. Dezember 1885.

De la consommation des traverses en bois employées sur les voies du réseau français. Des dispositions de voie, de gares, de bâtiments, de signaux, de matériel roulant, etc., des chemins de fer à voie de 1 m. Note sur les dispositions réglementaires en Autriche-Hongrie pour le transit des wagons en douane, et sur les dispositions prises pour obtenir une fermeture des wagons, satisfaisant aux règlements de la douane. Note sur la locomotive à grande vitesse, système compound du Great-Eastern Railway. Statistique des chemins de fer de la Belgique, pour l'année 1883.

Schweizerische Bauzeitung. Zürich.

No. 25—7. Vom 19. Dezember 1885 bis 13. Februar 1886.

(No. 25:) Die Touristenbahnen am Luganersee. (No. 5:) Transport der Krupp'schen Kanonen. (No. 7:) Eisenbahnen und Nothlage.

Wochenblatt für Baukunde. Berlin.

No. 103. Vom 24. Dezember 1885.

(No. 103:) Projekt eines hochgelegenen Themsetunnels. Zur Stellung der Bautechniker in der preussischen Staatseisenbahnverwaltung. Die Pariser Stadtbahn.

Wochenschrift des österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereins. Wien.

No. 51—4. Vom 19. Dezember 1885 bis 23. Januar 1886.

(No. 51:) Der tragbare und leicht verlegbare Stahl-, eventuell Eisenoberbau für Oekonomieen. (No. 1:) Mittheilungen über ausgeführte Schlepfbahnen. (No. 4:) Graphische Berechnung der Leistungen des Eisenbahnbetriebes.

Zeitschrift des Architekten- und Ingenieur-Vereins. Hannover.

1886. Heft I.

Der Umbau des Bahnhofs Hannover.

Zeitschrift für Transportwesen und Strassenbau. Berlin.

No. 1—6. Vom 1. Januar bis 20. Februar 1886.

(No. 1:) Pferde- oder mechanische Triebkraft für Strassenbahnen? Elektrische Tramwagen. Ein Vorlüteapparat an Eisenbahnschlagbäumen. (No. 2:) Entwicklung der Trambahnen. Die Pferdebahnen und das Publikum. Universal-Staubverschluss für Achslager. Neuerungen an Drahtseilbahnen. (No. 3:) Amerikanische Güterwagen mit Langträgern und eisernen Röhren. Elektrische Tramwagen. (No. 4:) Die Lokalbahn Ludwigstadt-Lehesten. Elektrisches Licht beim Bahnbau. (No. 6:) Die Ergebnisse der Versuche mit mechanischen Trambahn-Motoren, angestellt durch die Jury für Eisenbahnbetriebsmittel auf der Ausstellung in Antwerpen.

Zeitschrift für Bauwesen. Berlin.

Heft I bis III. 1886.

Der Kaiser Wilhelm-Tunnel bei Cochem an der Mosel. Die Harzbahn Blankenburg-Tanne.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Berlin.

Die Nummern 101 bis 16 vom 30. Dezember 1885 bis 24. Februar 1886 enthalten ausser den regelmässigen Nachrichten aus dem Deutschen Reich, Oesterreich-Ungarn etc., Präjudizien, offiziellen Anzeigen und dergleichen, nachstehende Abhandlungen:

(No. 101:) Die orientalischen Eisenbahnen. Der Staat und die Eisenbahnen in Spanien. Diebstähle auf italienischen Eisenbahnen. Die neuen Verträge der Trunkbahnen. (No. 1:) Betriebseröffnungen im Gebiete des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen im Jahre 1885. Das Lokalbahnwesen in Oesterreich. Einiges über Seereisen. Fabrikation von eisernen Schwellen in England. Kanal zwischen Liverpool und Manchester. Das kaukasische Petroleum und dessen Verwendung zur Heizung der Dampfmaschinen. (No. 2:) William H. Vanderbilt. Das neue Bahnpolizeireglement für die Eisenbahnen Deutschlands. Die Antwerpener allgemeine Ausstellung sowie Krafttransformation und Krafttransport. (No. 3, 4:) Album der graphischen Statistik von Frankreichs Eisenbahnen pro 1884. Finnlands Handel und Eisenbahnen. (No. 4, 5, 6, 7:) Die Reform der Personenbeförderung auf den preussischen Staatsbahnen. (No. 5:) Ueber die Eisenbahntelegraphen Italiens im Jahre 1884. (No. 6:) Kuppelungen der Fahrzeuge auf den Eisenbahnen Deutschlands. (No. 6 u. 7:) Die Entwicklung des Eisenbahnwesens der österreich-ungarischen Monarchie im Jahre 1884. (No. 6:) Ueber den Eisenbahntransport verwundeter und kranker Soldaten. Die Direktion der orientalischen Eisenbahnen. Haftung für Lieferzeit bei Verlust des Gutes. (No. 7, 8, 11:) Die Londoner Stadtbahn. (No. 7:) Bayerns Bahnnetz. (No. 8:) Eine

Revolution im französischen Schmalspurbahnwesen. (No. 9:) Selbstkosten des Güterverkehrs auf den deutschen Eisenbahnen. Ein Hilfsmittel im Dienste der Eisenbahnstatistik. Nordamerikas Eisenbahn- und Handelsverhältnisse im Jahre 1885. Bremens Handel in 1885. (No. 10, 12:) Die Einführung einer einheitlichen Signalordnung für das Zug-, Bahnbewachungs- und Bahnhofspersonal der französischen Eisenbahnen. (No. 10:) Die deutsche Kohlenausfuhr nach Frankreich. Ausnutzung der Spezialwagen für Biertransporte. Zur Tagesordnung für die XI. Sitzung des Bayerischen Eisenbahnrats. (No. 11:) Preisausschreiben des Vereins. Die belgischen Eisenbahnen. Main-Neckarbahn. (No. 12:) Gasbeleuchtung der Eisenbahnwagen Unser Blatt. Hamburgs Handel im Jahre 1885. Edmund Heusinger von Waldegg. (No. 13:) Die Statistik des deutschen Patentamts. Der Obstbau an den Bahnböschungen. Die Beseitigung von Ansteckungsstoffen bei Viehbeförderungen auf Eisenbahnen. (No. 14:) Die Steuerpflicht der österreichischen Staatsbahnen. Interstaatliche Gesetzgebung in Amerika. (No. 15:) Die Eisenbahnen Britisch-Indiens. Zur Reform der Eisenbahn-Tarikkontrolle. Die Kanada-Pacific-Eisenbahn und ihre Bedeutung für den Weltverkehr. (No. 16:) Zusammenstellung von Durchschnittszahlen aus der deutschen Reichs-Eisenbahnstatistik. Die russischen Eisenbahnen und das Getreidegeschäft. Severantunnel. Der Merseytunnel. Der Zusammenstoß in Manorpark. Die indischen Eisenbahnen im Betriebe und im Bau Mitte 1885.

Die Eisenbahnen der Erde.

1880—1884.

Im Anschlusse an die im ersten Hefte des vorigen Jahrgangs (S. 66 ff.) dieser Zeitschrift veröffentlichte Uebersicht über die Entwicklung des Eisenbahnnetzes der Erde in dem Jahrfünft von 1879 bis 1883 und das Verhältniss der Bahnlänge zum Flächeninhalt und zur Volkszahl der einzelnen Länder bringen wir im Nachstehenden eine gleiche Uebersicht für das Jahrfünft von 1880 bis 1884. Die in dieser Uebersicht zusammengestellten Zahlen sind zum grössten Theile amtlichen Quellen entnommen, nach welchen auch einzelne in der vorjährigen Uebersicht enthaltene Angaben berichtigt worden sind. Wie in dem Aufsätze des vorigen Jahres näher ausgeführt, geben diese Zahlen für die Vergleichung der Ausstattung der einzelnen Länder mit Eisenbahnen kein ganz genaues Bild, da die Angaben für die Bahnlängen nicht nach gleichmässigen Grundsätzen gemacht werden. In einzelnen Ländern werden beispielsweise auch die nicht für den öffentlichen, allgemeinen Gebrauch bestimmten, nach Berg- und Hüttenwerken und sonstigen gewerblichen Anlagen führenden Zweigbahnen, sowie Strassenbahnen und dergl. zu den „Eisenbahnen“ gerechnet, während in anderen Ländern dies nicht geschieht. Ebenso ist der Begriff der „Bahnlänge“ kein feststehender, da als solche theils die von den einzelnen Verwaltungen betriebene, theils die im Eigenthum derselben (der Regierung oder der Aktien-Gesellschaft) befindliche Ausdehnung angegeben wird. In Deutschland waren in 1884 ausser den in der Nachweisung aufgeführten 36 720 km Eisenbahnen für allgemeinen Gebrauch noch über 1800 km Anschlussbahnen für Privatzwecke vorhanden, während die „Betriebslänge“ die „Eigenthumslänge“ um etwa 200 km übertraf. Immerhin dürfte indessen der Einfluss dieser Unterschiede in den einzelnen Angaben für das Bild der Entwicklung der Eisenbahnen im Ganzen nur ein unwesentlicher sein.

Uebersicht der Entwicklung des Eisenbahnnetzes der Erde vom Schlusse der Eisenbahnlängen zur Flächengrösse und

1. Lauf- fen- de No.	2. L ä n d e r	3. | 4. | 5. | 6. | 7.				
		Länge der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen am Ende des Jahres				
		1880	1881	1882	1883	1884
I. Europa.		K i l o m e t e r				
1	Deutschland:					
	Preussen	19 361	20 061	20 453	21 039	21 680
	Bayern	4 826	4 874	4 948	5 040	5 068
	Sachsen	2 039	2 045	2 070	2 124	2 216
	Württemberg	1 443	1 448	1 550	1 560	1 560
	Baden	1 311	1 312	1 329	1 329	1 329
	Elsass-Lothringen	1 145	1 222	1 240	1 223	1 300
	Uebrige deutsche Staaten	3 286	3 295	3 360	3 425	3 567
	Zusammen Deutschland	33 411	34 257	34 950	35 810	36 720
2	Oesterreich-Ungarn	18 476	18 889	19 696	20 598	21 850
3	Grossbritannien und Irland	28 872	29 262	29 531	29 890	30 370
4	Frankreich	26 191	27 618	28 880	29 688	31 216
5	Russland einschl. Finnland	23 857	23 896	24 452	25 121	25 767
6	Italien	8 715	8 893	9 182	9 450	10 138
7	Belgien	4 112	4 182	4 240	4 302	4 319
8	Niederlande einschl. Luxemburg	2 300	2 360	2 400	2 520	2 654
9	Schweiz	2 571	2 618	2 733	2 797	2 797
10	Spanien	7 494	7 794	7 848	8 251	8 281
11	Portugal	1 150	1 219	1 482	1 492	1 527
12	Dänemark	1 579	1 620	1 750	1 790	1 900
13	Norwegen	1 059	1 115	1 500	1 550	1 562
14	Schweden	5 761	6 174	6 300	6 400	6 600
15	Serbien	—	—	—	—	244
16	Rumänien	1 387	1 430	1 470	1 500	1 602
17	Griechenland	11	11	11	22	175
18	Europ. Türkei, Bulgarien, Rumelien, Bosnien	1 470	1 636	1 760	1 765	1 765
	Zusammen Europa	168 416	172 974	178 185	182 946	189 487
II. Amerika.						
19	Vereinigte Staaten von Amerika	145 835	163 118	181 326	191 356	201 735
20	Britisch Nord-Amerika	11 140	12 000	13 100	14 200	15 000
21	Mexiko	1 120	2 500	3 580	4 840	5 200
22	Central-Amerika, Antillen, Columbien und Venezuela	1 710	1 815	1 920	2 100	2 210
23	Brasilien	3 200	3 900	4 850	5 100	6 115
24	Argentinische Republik	2 320	2 500	2 650	3 500	4 100
25	Paraguay	72	72	72	72	72
26	Uruguay	370	430	430	470	470
27	Chili	1 800	1 800	1 800	1 800	1 850
28	Peru	2 600	2 600	2 600	2 600	2 600
29	Bolivia	56	56	56	56	56
30	Ecuador	60	60	60	60	60
	Zusammen Amerika	170 283	190 851	212 444	226 154	239 468

des Jahres 1880 bis zum Schlusse des Jahres 1884 und das Verhältniss
Bevölkerungszahl der einzelnen Länder.

8. Zuwachs von 1880—1884		10. In einzelnen Ländern		12. Es trifft Ende 1884		2. L ä n d e r
im Ganzen	in Prozenten	Flächen-grösse	Bevölke-rungszahl	100 qkm	10000 Elnw.	
7—3	$\frac{8 \cdot 100}{3}$	qkm		qkm	Elnw.	
Kilometer				Kilometer		I. Europa.
2 319	12,0	348 257	27 279 111	6,3	7,9	Deutschland:
242	5,0	75 863	5 284 778	6,7	9,6	Preussen.
177	8,1	14 993	2 972 805	14,5	7,5	Bayern.
117	8,1	19 504	1 971 118	8,0	7,9	Sachsen.
18	1,4	15 081	1 570 254	8,8	8,5	Württemberg
155	13,5	14 508	1 566 670	9,0	8,3	Baden.
281	8,6	52 315	4 589 325	6,8	7,8	Elsass-Lothringen.
						Uebrigte deutsche Staaten.
3 309	9,9	540 521	45 234 061	6,8	8,1	Zusammen Deutschland.
3 374	18,3	624 001	37 839 392	3,5	5,9	Oesterreich-Ungarn.
1 498	5,2	314 951	35 246 562	9,6	8,6	Gros-britannien und Irland.
5 025	19,2	528 401	37 672 048	5,9	8,3	Frankreich.
1 910	8,0	5 427 100	84 000 000	0,5	3,1	Russland einschl. Finnland.
1 423	16,3	296 300	28 951 349	3,4	3,5	Italien.
207	5,0	29 455	5 519 844	14,7	7,8	Belgien.
354	15,4	35 587	4 222 263	7,5	6,3	Niederlande einschl. Luxemburg.
226	8,8	41 372	2 846 102	6,8	9,8	Schweiz.
787	10,5	506 765	16 700 090	1,6	5,0	Spanien.
377	32,2	89 143	4 160 350	1,7	3,7	Portugal.
321	20,3	38 440	1 969 039	4,9	9,6	Dänemark.
503	47,5	325 423	1 900 000	0,5	8,2	Norwegen.
839	14,6	450 574	4 565 668	1,5	14,5	Schweden.
244	—	—	—	—	—	Serbien.
215	15,5	127 584	5 376 000	1,3	3,0	Rumänien.
164	1490,9	—	—	—	—	Griechenland.
						Europ. Türkei, Bulgarien, Rumelien, Bosnien.
295	20,1	—	—	—	—	Zusammen Europa.
21 071	12,5	—	—	—	—	II. Amerika.
55 900	38,3	9 331 400	52 000 000	2,2	38,8	Vereinigte Staaten von Amerika.
3 860	34,6	8 412 153	4 531 589	0,9	33,1	Britisch Nord-Amerika.
4 080	364,3	2 000 000	10 000 000	0,3	5,2	Mexiko.
500	29,2	—	—	—	—	Central-Amerika, Antillen, Columbien und Venezuela.
2 915	91,1	8 337 220	11 000 000	0,1	5,6	Brasilien.
1 780	76,7	2 836 000	2 540 000	0,1	16,1	Argentinische Republik.
—	—	238 000	300 000	0,0	2,4	Paraguay.
100	27,0	186 920	438 245	0,3	10,7	Uruguay.
50	2,8	537 000	2 183 434	0,3	8,5	Chili.
—	—	1 200 000	3 000 000	0,2	8,7	Peru.
—	—	1 300 000	2 300 000	0,0	0,3	Bolivia.
—	—	643 000	946 033	0,0	0,6	Ecuador.
69 185	40,6	—	—	—	—	Zusammen Amerika.

1. Lau- fen- de No.	2. L ä n d e r	3. | 4. | 5. | 6. | 7.				
		Länge der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen am Ende des Jahres				
		1880	1881	1882	1883	1884
III. Asien.		Kilometer.				
31	Britisch-Indien	14 800	15 800	16 200	16 650	18 100
32	Ceylon	200	200	260	260	260
33	Kleinasien	372	372	372	372	372
34	Russisches transkaspisches Gebiet	—	—	231	231	231
35	Niederländisch-Indien	450	600	990	1 100	1 150
36	Japan	195	120	120	298	426
	Zusammen Asien	15 947	17 092	18 173	18 911	20 539
IV. Afrika.						
37	Ägypten	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500
38	Algier	1 300	1 400	1 748	1 779	1 900
39	Tunis	105	105	150	246	246
40	Kapkolonie	1 400	1 400	1 559	1 952	2 487
41	Natal	120	120	120	158	158
42	Mauritius und sonstige afrikanische Länder	150	200	250	250	270
	Zusammen Afrika	4 575	4 725	5 327	5 885	6 561
V. Australien.						
43	Neuseeland	2 050	2 150	2 252	2 313	2 527
44	Victoria	1 900	1 915	2 168	2 400	2 676
45	Neu-Süd-Wales	1 358	1 593	2 030	2 126	2 666
46	Süd-Australien	1 000	1 100	1 300	1 500	1 704
47	Queensland	1 100	1 280	1 350	1 600	1 942
48	Tasmania	247	277	277	277	348
49	West-Australien	144	144	144	144	190
	Zusammen Australien	7 799	8 459	9 521	10 360	12 053
Wiederholung.						
I.	Europa	168 416	172 974	178 185	182 946	189 487
II.	Amerika	170 283	190 851	212 444	226 154	239 468
III.	Asien	15 947	17 092	18 173	18 911	20 539
IV.	Afrika	4 575	4 725	5 327	5 885	6 561
V.	Australien	7 799	8 459	9 521	10 360	12 053
	Zusammen auf der Erde	367 020	394 101	423 650	444 256	468 108

8.		9.		10.		11.		12.		13.		2.	
Zuwachs von 1880—1884				In einzelnen Ländern				Es trifft Ende 1884				L ä n d e r	
im Ganzen	in Prozenten	Flächen- grösse	Bevölke- rungszahl	100 qkm	10000 Einw.								
7—3	$\frac{8 \cdot 100}{3}$	qkm											
Kilometer								Kilometer				III. Asien.	
3 300	22,3	3 774 123	240 411 000	0,3	0,3							Britisch-Indien.	
60	30,0	—	—	—	—							Ceylon.	
—	—	—	—	—	—							Kleinasien.	
231	—	—	—	—	—							Russisches transkaspisches Gebiet	
700	155,8	—	—	—	—							Niederländisch-Indien.	
301	240,3	382 447	35 925 313	0,1	0,1							Japan.	
4 592	28,3	—	—	—	—							Zusammen Asien.	
—	—	1 021 354	5 517 627	0,1	2,7							IV. Afrika.	
600	46,2	318 334	3 310 412	0,6	5,7							Egypten.	
141	134,3	—	—	—	—							Algier.	
1 087	77,8	517 849	780 757	0,5	31,9							Tunis.	
38	31,7	48 560	413 167	0,3	3,8							Kapkolonie.	
—	—	—	—	—	—							Natal.	
120	80,0	—	—	—	—							Mauritius und sonstige afrikanische Länder.	
1 986	43,4	—	—	—	—							Zusammen Afrika.	
—	—	2 292 703	10 318 186	0,1	10,7							V. Australien.	
477	23,3	271 680	484 864	0,9	52,1							Neuseeland.	
776	40,9	229 078	860 067	1,9	31,4							Victoria.	
1 308	96,3	799 139	739 385	0,3	36,1							Neu-Süd-Wales.	
704	70,4	985 720	267 573	0,2	63,7							Süd-Australien.	
842	76,3	1 730 721	226 077	0,1	85,9							Queensland.	
101	40,9	67 894	114 762	0,5	30,3							Tasmania.	
46	31,9	2 527 283	29 019	—	65,5							West-Australien.	
4 254	54,3	—	—	—	—							Zusammen Australien.	
—	—	—	—	—	—							Wiederholung.	
21 071	12,3	—	—	—	—							Europa.	
69 185	40,4	—	—	—	—							Amerika.	
4 592	28,3	—	—	—	—							Asien.	
1 986	43,4	—	—	—	—							Afrika.	
4 254	54,3	—	—	—	—							Australien.	
101 088	27,5	—	—	—	—							Zusammen auf der Erde.	

Nach dem Ergebnisse der Zusammenstellung hatte das Eisenbahnnetz der Erde am Schlusse des Jahres 1884 eine Ausdehnung von 468 108 km erlangt, eine Ausdehnung, welche um etwa 80 000 km die mittlere Entfernung des Mondes von der Erde übertrifft und mehr als das 11fache des Erdumfanges beträgt. Die stärkste Entwicklung im Verhältniss zur Flächengrösse zeigt das Eisenbahnnetz im Königreich Sachsen und in Belgien, wo auf je 100 qkm 14,8 und 14,7 km Bahnlänge entfallen. In Bezug auf die Dichtigkeit des Eisenbahnnetzes folgen hiernach England, Elsass-Lothringen, Baden, Württemberg und das Königreich der Niederlande. Bei Vergleichung der Eisenbahnlängen mit der Volkszahl erscheinen selbstverständlich die dünnbevölkerten Länder besser ausgestattet, als die volkreicheren. Unter den europäischen Ländern steht deshalb in dieser Beziehung Schweden mit 14,5 km Eisenbahn für je 10 000 Einwohner obenan. Es folgen danach Schweiz, Bayern, Dänemark, England, Baden, Elsass-Lothringen, Frankreich, Norwegen.

Der Zuwachs, welchen das Eisenbahnnetz der Erde in der Zeit von 1880 bis 1884 erfahren, beziffert sich nach der Zusammenstellung auf 101 088 km oder auf 27 $\frac{1}{2}$ pCt. Von den europäischen Staaten weist Frankreich die beträchtlichste Zunahme mit 5025 km oder 19,2 pCt. auf, danach folgen Oesterreich mit 3374 km oder 18,8 pCt. und Deutschland mit 3309 km oder 9,9 pCt. Unter die im Besitz von Eisenbahnen befindlichen Länder ist in 1884 in Folge der Eröffnung der Strecke Belgrad-Nisch das Königreich Serbien neu hinzugetreten.

Während in ganz Europa die Eisenbahnlänge von 1880 bis 1884 um 21 071 km oder 12,5 pCt. zugenommen hat, ist in Amerika in derselben Zeit das Netz der Vereinigten Staaten allein um 55 900 km oder 38,5 pCt. gewachsen. Dieser Zuwachs ist nicht viel kleiner als die Länge der Eisenbahnen in Deutschland und Oesterreich-Ungarn zusammengenommen! Das Eisenbahnnetz der Vereinigten Staaten übertrifft denn auch das des gesamten Europas um mehr als 12 000 km. Eine starke Entwicklung zeigen ausser den Vereinigten Staaten noch Mexiko mit 4080 km Zuwachs, Britisch-Nordamerika mit 3860 km Zuwachs. In Südamerika zeichnen sich Brasilien und Argentinien durch verhältnissmässig starke Entwicklung ihrer Eisenbahnnetze aus.

In Asien hat die Länge der Eisenbahnen am stärksten —' um 3300 km — in Britisch-Indien zugenommen. Auch Niederländisch-Indien und Japan weisen verhältnissmässig beträchtliche Zunahmen auf.

In Afrika zeigt sich der stärkste Zuwachs in der englischen Kolonie, deren Eisenbahnnetz in der Zeit von 1880 bis 1884 von 1400 auf 2487 km, also um 1087 km oder 77 pCt. gewachsen ist.

Eine sehr lebhafte Entwicklung des Eisenbahnnetzes zeigt sich bei den australischen Kolonien, deren Eisenbahnlänge von 1880 bis 1884 um 4254 km oder 54,5 pCt. gestiegen ist. Am stärksten betheiligt ist bei diesem Zuwachse die Kolonie Neu-Süd-Wales, deren Netz sich um 1308 km oder 96 pCt. vergrössert hat.

Eine zuverlässige Berechnung des auf den Bau und die Ausrüstung der Eisenbahnen der Erde verwendeten Anlagekapitals kann, wie in dem mehr erwähnten vorjährigen Aufsatze näher dargethan, wegen der Mangelhaftigkeit, Ungleichartigkeit und Unzuverlässigkeit der dafür zu Gebote stehenden Unterlagen nicht aufgestellt werden. Um den Betrag des Gesamt-Anlagekapitals wenigstens näherungsweise festzustellen, waren an der bezeichneten Stelle nach den Ermittlungen von Dr. F. X. von Neumann-Spallart*) die Anlagekosten eines Kilometers Bahnlänge durchschnittlich zu 216 000 *M* angenommen worden und danach das Anlagekapital der Ende 1883 (nach den damals vorliegenden statistischen Angaben) im Betrieb gewesenen Eisenbahnen auf rund 95½ Millionen Mark berechnet worden. Wird der gleiche Einheitspreis für die am Schlusse des Jahres 1884 im Betrieb gewesenen 468 108 km Eisenbahnen zu Grunde gelegt, so berechnet sich das auf dieselben verwendete Anlagekapital zu 104,111 Milliarden Mark. Dieser Betrag dürfte als ziemlich zutreffend anzusehen sein.

In der nachstehenden Uebersicht ist eine Reihe von — grösstentheils amtlichen Quellen entnommenen — Angaben, welche sich auf das Anlagekapital der Eisenbahnen in verschiedenen Ländern beziehen, zusammengestellt. Insbesondere ist die Angabe bezüglich des Anlagekapitals der englischen Eisenbahnen dem amtlichen Berichte des Handelsamts**) entnommen, aus welchem allerdings nicht hervorgeht, welche besonderen Umstände die Veranlassung geben, dass die englischen Eisenbahnen verhältnissmässig viel theurer sind, als alle übrigen Bahnen.***)

*) Uebersichten der Weltwirthschaft. Von Dr. F. X. von Neumann-Spallart, k. k. Hofrath u. s. w. Jahrg. 1881—1882. Stuttgart 1884.

**) General Report to the Board of Trade in Regard to the Share and Loan Capital a. o. of the Railway Companies of the United Kingdom, for the Year 1884. Presented to both Houses of Parliament by Command of Her Majesty. London 1885.

***) Bezüglich der Höhe der Anlagekosten der englischen Eisenbahnen äusserte sich der Direktor des englischen Verkehrsamts (Board of Trade), Mr. Mundella, bei der Berathung des dem Unterhause vorgelegten Entwurfes eines Gesetzes über den Eisenbahn- und Kanalverkehr (Tarifgesetz) in der Sitzung am 9. März 1886, wie folgt: „Ohne Zweifel hat dieses Haus mit dazu beigetragen, die englischen Eisenbahnen theuer zu machen. Das Gleiche ist geschehen seitens der Grundbesitzer, während doch keine andere Klasse der Bevölkerung so viel durch den Bau der Eisenbahnen gewonnen hat, als gerade die Grundbesitzer. Der Unterschied zwischen den Anlagekosten der englischen Eisenbahnen und denen der Bahnen anderer Länder ist ein ausserordentlicher. In den 18 864 Meilen Eisen-

Übersicht der auf die Eisenbahnen verschiedener Länder im Ganzen und für das Kilometer Bahnlänge verwendeten Anlagekapitalien.*)

Laufende No.	Staaten	Zeit, auf welche sich die Angabe des Anlagekapitals bezieht	Länge,	Anlagekapital	
			km	im Ganzen	für das Kilometer Bahnlänge
I. Europa.					
1	Deutschland, fStaatsbahnen . \Privatbahnen .	31. März 1884 " " "	30 050 5 774	8 106 094 000 1 064 142 000	269 754 184 299
2	Oesterreich-Ungarn	1883	20 064	5 371 995 000	267 743
3	Grossbritannien und Irland .	1884	30 370	16 029 287 000	527 800
4	Frankreich	31. Dezbr. 1882	28 638	9 152 574 000	319 595
5	Russland (mit Ausschluss von Finnland)	1. Januar 1883	23 578	4 972 405 000	210 892
6	Finnland (Staatsbahnen) . . .	1881	832	64 218 000	77 185
7	Italien	31. Dezbr. 1884	9 916	2 300 051 000	231 953
8	Belgien (Staatsbahnen) . . .	1883	3 063	973 770 000	317 914
9	Schweiz	1883	2 767	760 842 000	274 970
10	Spanien	Ende 1883	8 055	1 983 742 000	246 274
11	Portugal	1882	584	90 355 000	154 717
12	Dänemark (Staatsbahnen) . . .	31. März 1884	1 634	165 947 000	101 559
13	Norwegen	30. Juni 1884	1 562	141 645 000	90 682
14	Schweden, fStaatsbahnen . . . \Privatbahnen	Ende 1883 " 1881	2 299 4 053	255 223 000 242 000 000	111 015 59 705
zusammen			173 239	51 674 290 000	298 283
Für die Ende 1884 in Europa vorhandenen Bahnen berechnen sich danach die Anlage- kosten auf			189 487	56 520 750 821	
II. Uebrige Erdtheile.					
1	Vereinigte Staaten	1884	201 735	32 717 382 300	162 180
2	Canada	30. Juni 1883	14 175	1 619 593 000	114 257
3	Brasilien	1884	6 100	889 380 000	145 800
4	Argentinien	1885	4 100	309 550 000	75 500
5	Britisch Indien	31. Dezbr. 1883	16 809	2 843 862 588	169 187
6	Japan	1885	426	69 754 924	163 754
7	Klein-Asien	1882	167	19 612 000	117 440
8	Kap-Kolonie (Afrika)	31. Dezbr. 1882	1 559	187 057 300	119 985
9	Kolonie Neu-Süd-Wales	31. Dezbr. 1883	2 126	338 310 300	159 130
10	" Süd-Australien	31. Dezbr. 1884	1 704	153 416 420	90 033
11	" Victoria	31. Dezbr. 1884	2 676	432 167 460	161 498
12	" Queensland	1883	1 655	141 859 460	85 716
zusammen			253 232	39 721 945 752	156 864

*) Für die Umrechnung ist angenommen: 1 Franc = 0,8 *M.*, 1 £ = 20 *M.*, 1 \$ = 4,35 *M.*, 1 Rubel = 2,35 *M.*, 1 Peseta = 0,8 *M.*, 1 Krone (schwedisch) = 1,125 *M.*

Die in die Uebersicht aufgenommene Angabe für die Kosten der Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten von Amerika ist einer in dem statistischen Eisenbahn-Jahrbuche von Poor*) aufgestellten Berechnung entnommen. Aus den in der Uebersicht enthaltenen Angaben ergibt sich das durchschnittlich für das Kilometer Eisenbahn aufgewendete Anlagekapital für Europa zu 298 283 *M* und für die übrigen Erdtheile zu 156 864 *M*. Werden hiernach die Anlagekosten der gesammten am Schlusse des Jahres 1884 im Betrieb gewesenen Eisenbahnen berechnet, so ergibt sich für das Gesamt-Anlagekapital ebenfalls eine Summe von mehr als 100 Milliarden Mark.

bahnen des Vereinigten Königreichs sind 801 Millionen Pfund Sterling (16 020 Millionen Mark) angelegt, für die englische Meile Bahnlänge also 42 000 £ (525 000 *M* für das km). In den Kolonien sind in Eisenbahnen 362 Millionen Pfund Sterling (7 240 Millionen Mark) angelegt, durchschnittlich für die Meile Bahnlänge 12 000 £ (150 000 *M* für das km). In anderen Ländern sind 3 288 Millionen Pfund Sterling (65 760 Millionen Mark) in Eisenbahnen angelegt, durchschnittlich 16 400 £ für die Meile (205 000 *M* für das km). Die Meile Bahnlänge kostet durchschnittlich in Frankreich 28 000 £ (350 000 *M* für das km), in Deutschland 21 000 £ (262 500 *M* für das km), in Russland 15 000 £ (187 500 *M* für das km), in den Vereinigten Staaten, wie in Indien 13 000 £ (162 500 *M* für das km) und in Kanada 12 000 £ (150 000 *M* für das km). Es kosten also die englischen Eisenbahnen um 50 % mehr als die nächsttheueren, die französischen Eisenbahnen."

Was die Abweichungen der nach Vorstehendem von Mundella bezüglich der Kosten der französischen, russischen und kanadischen Eisenbahnen gemachten Angaben von den in der Uebersicht enthaltenen betrifft, so ist zu bemerken, dass diese letzteren aus amtlichen Veröffentlichungen der betreffenden Regierungen entnommen sind.

*) Manual of the railroads of the United States for 1885. By Henry Poor. New-York.

Der Eisenbahnbetrieb und die Unfallversicherungsgesetze.

Von

Wackerzapp, kais. Eisenbahndirektor in Strassburg i./E.

Beim Eisenbahnbetriebe kommt es mehr, als bei irgend einem anderen Betriebe vor, dass der Dienst der einzelnen Verwaltungen nicht genau an der Grenze des eigenen Bezirks aufhört, sondern in mehr oder weniger weitem Umfange sich in den Bezirk anderer Verwaltungen erstreckt. Den Fällen, in welchen eine Verwaltung auf einer fremden Strecke den vollen Betrieb, Fahr-Stations- und Streckendienst, ausführt, stehen Fälle gegenüber, in welchen die Betriebsführung auf einzelne Betriebszweige, insbesondere den Fahrdienst, oder auf den Fahrdienst nur bei einem Theil der Züge beschränkt ist, oder in welchen nicht ganze Züge mit dem zugehörigen Personal, sondern nur einzelne Transportmittel oder nur einzelne Bedienstete auf die Strecken fremder Verwaltungen übergeben. Die vertragliche Regelung dieser Fälle ist nach Lage der Verhältnisse eine verschiedene. Da wo eine Verwaltung auf der fremden Strecke den vollen Betrieb hat, wird ihr in der Regel gleichzeitig die finanzielle Ausbeute der Strecke übertragen, diese ihr also etwa in Pacht oder Nutzniessung gegeben sein, während die Fälle, in welchen der Betrieb gegen oder ohne Bezahlung einer besonderen Vergütung lediglich auf Gefahr und für Rechnung einer anderen Verwaltung erfolgt, seltener sind.*) Umgekehrt geschieht die Ausübung eines einzelnen Betriebszweiges und namentlich auch die am häufigsten vorkommende Ausübung des Fahrdienstes bei einzelnen Zügen regelmässig gegen Festsetzung einer besonderen Entschädigung oder gegen Naturalausgleich für alleinige Rechnung der Streckeninhaberin und nur selten für eigene Rechnung der Betriebsführerin.**)

*) Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Statistik der Eisenbahnen Deutschlands betrug in 1883/84 die Länge der angepachteten Strecken 877,00 km, die Länge der für fremde Rechnung betriebenen Strecken dagegen — soweit ersichtlich — nur 32,00 km.

**) Die Länge der von mehreren Verwaltungen gemeinschaftlich betriebenen Strecken betrug in 1883/84 nach derselben Statistik nur 62,84 km.

nicht mit geschlossenen Zügen, sondern nur vereinzelt auf fremde Strecken übergehende Material und Personal derart vollständig in dem Betriebe der fremden Verwaltung auf, dass es für die Dauer seines Aufenthalts auf der fremden Strecke geradezu als der fremden Verwaltung angehörig anzusehen ist.

Es entsteht nun die Frage, in welcher Weise betreffs der von den Strecken der Heimathsverwaltung auf fremde Strecken übergehenden Bahnbediensteten die Unfallversicherung geregelt ist. Bei Erörterung dieser Frage wird zunächst der Fall behandelt werden, dass die fremden Strecken innerhalb des Deutschen Reiches gelegen sind, da für den im Auslande sich vollziehenden Betrieb zum Theil anderweite Gesichtspunkte entscheidend sind.

I.

Für das Inland ist von dem Satze auszugehen, dass alle im Eisenbahnbetriebe auf den inländischen Bahnstrecken beschäftigte, versicherungspflichtige Personen*) gegen Betriebsunfälle den Schutz der Unfallversicherungsgesetze haben sollen, und zwar ohne Rücksicht darauf, ob die Beschäftigung auf den Strecken der eigenen Heimathsverwaltung der Bahnbediensteten oder auf einer fremden Strecke stattfindet. Zweifelhaft kann nur sein, welcher Stelle in dem letzteren Falle, also bei Unfällen, welche den auf fremden Strecken dienstthuenden Personen zustossen, die Entschädigungspflicht obliegt.

In dieser Beziehung bestimmt § 9 des Unfallversicherungsgesetzes vom 6. Juli 1884, dessen Anwendbarkeit auf den Eisenbahnbetrieb durch § 1 des Ausdehnungsgesetzes vom 28. Mai 1885 verfügt ist, dass die Versicherung gegen Betriebsunfälle „durch die Unternehmer“ der versicherungspflichtigen Betriebe geschieht, und dass als Unternehmer derjenige gilt, „für dessen Rechnung der Betrieb erfolgt“.

Der Begriff „Betriebsunternehmer“ ist aus dem Reichshaftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871 (§§ 1, 2) übernommen. Er war dort aber nicht näher bestimmt, und dieser Mangel hatte bekanntlich in der Praxis zahlreiche Zweifel und Streitigkeiten zur Folge. Durch mehrfache übereinstimmende Entscheidungen stellte schliesslich das Reichs-Oberhandelsgericht und nach ihm das Reichsgericht den streitigen Begriff dahin fest, dass „als Betriebsunternehmer derjenige gelten müsse, welcher um des Unternehmergewinns willen, mithin für eigene Rechnung, den Betrieb einer Anlage unternimmt; derjenige, auf dessen Kosten und Gefahr der Betrieb stattfindet, so dass das ökonomische Ergebniss des Betriebs ihm Vortheil oder Nach-

*) Ausländer mit der in § 6 Abs. 3 des Unf.-Vers.-Ges. enthaltenen Beschränkung.

theil bringt.*) Auch der besondere Fall, dass ein Eisenbahnzug ohne Wechsel der Transportmittel und des Zugpersonals über die Strecken verschiedener Verwaltungen läuft und ihm auf der Strecke einer anderen, als der den Zug stellenden Verwaltung ein Unfall zntstösst, gelangte zur Aburtheilung durch die höchste Gerichtsinanz, und auch hier ging die Entscheidung dahin, dass für die Bestimmung des entschädigungspflichtigen Unternehmers lediglich die Feststellung maassgebend sei, wem der Ertrag des Zngbetriebs zu Gute kommt; dass aber in dieser Hinsicht, falls nicht durch besondere Vereinbarung etwas Abweichendes festgesetzt sei, jede der betheiligten Verwaltungen den Ertrag des Zuges für ihre Strecke beziehe, und deshalb „wie bei sonstigen so auch bei durchgehenden Zügen jede Verwaltung auf ihrer eigenen Strecke die alleinige Betriebsunternehmerin sei.“**)

Bei Aufstellung der Entwürfe für das Unfallversicherungsgesetz war somit der Begriff „Betriebsunternehmer“ für die Anwendung des Haftpflichtgesetzes durch die Rechtsprechung festgestellt: als Betriebsunternehmer gilt, wer für eigene Rechnung betreibt. Auf dieser Rechtslage fassend, konnten deshalb die Motive zu dem ersten Gesetzentwurf, betreffend die Unfallversicherung der Arbeiter***) mit Recht annehmen, dass durch Hinzufügung der näheren Bezeichnung: „für dessen Rechnung der Betrieb erfolgt“ der Begriff „Betriebsunternehmer“ im Allgemeinen — von den besonders behandelten Banunternehmungen abgesehen — auch für das Unfallversicherungsgesetz genügend erläutert sei, „um Zweifel, wer im einzelnen als Verpflichteter anzusehen ist, auszuschliessen“. Bedenken wegen Unzulänglichkeit der gegebenen Begriffsbestimmung oder gar abweichende Auffassungen des Begriffes selber sind ferner weder bei den wiederholten, eingehenden Berathungen der verschiedenen, von der Regierung vorgelegten Gesetzentwürfe und bei der Umarbeitung der letzteren selbst, noch auch bei der Aufstellung und Berathung des Entwurfs, betreffend die Ausdehnung der Unfallversicherung von irgend einer Seite geäussert worden. Wäre aber ein Zweifel in der einen oder anderen Richtung aufgetaucht, so würde der Versuch, ihn durch eine nähere Erläuterung zu beseitigen hier ganz gewiss ebenso gemacht worden sein, wie er unter anderem für den ebenfalls im Haftpflichtgesetz nicht näher bestimmten Begriff „Fabrik“ thatsächlich gemacht ist.†)

*) Urtheil des R.-Ob.-H.-G. vom 17. Okt. 1876 (Entscheidungen Bd. 21 S. 176).

***) Urtheil des R.-Ob.-H.-G. vom 4. Mai 1877 (Entsch. Bd. 22 S. 8); vgl. auch Urtheil des Reichsgerichts vom 6. Febr. 1885 (Entsch. Bd. 12 S. 145, Archiv 1885. S. 499).

****) Reichstagsdrucksachen No. 41 S. 44 IV. Sess. 1881.

†) Vgl. Reichst.-Drucks. No. 4 S. 70 IV. Sess. 1884.

Es muss deshalb angenommen werden, dass der Begriff „Betriebsunternehmer“ für die Unfallversicherungsgesetze in derselben Weise auszulegen ist, wie für das Haftpflichtgesetz. Daraus aber folgt, dass betreffs aller in einem versicherungspflichtigen Betriebe beschäftigten Personen die Versicherung gegen Betriebsunfälle demjenigen obliegt, welcher den Betrieb und die in ihm verwendete Arbeitskraft zu seinem Vortheil ausnutzt, also in der Regel dem Inhaber des Betriebes, mag im Uebrigen eine unmittelbare persönliche Beziehung des Arbeiters zu dem Betriebsinhaber bestehen oder nicht. In Uebereinstimmung mit dieser Auffassung hat das Reichsversicherungsamt für den speziellen Fall, wo die in den Kellereien von Weinhandlungen erforderlichen Kellerarbeiten von selbständigen Küfermeistern in Akkord übernommen werden, bereits entschieden, dass selbst die lediglich von den Küfermeistern angenommenen und gelöhnten Gesellen und Gehülfen von den Weinhandlungen zu versichern sind, trotzdem sie nicht in deren unmittelbarem Dienste stehen.*) Aus derselben Erwägung werden in dem anderen Falle, in welchem z. B. eine Baumwollspinnerei einem Eisenhochofenwerk aus irgend einem Grunde, etwa in einem Nothfalle, gleichgültig ob mit oder ohne Vorbehalt wegen des Lohnausgleichs, Arbeiter zur Beschäftigung in dem Hochofenwerk überweist, die in dem letzteren verunglückenden Spinnereiarbeiter von der Eisen- und Stahl-, und nicht von der Textil-Berufsgenossenschaft zu entschädigen sein.

Die entgegengesetzte Auffassung, dass das in einem fremden Betriebe beschäftigte Personal bei der Berufsgenossenschaft seines eigentlichen Dienstherrn versichert bleibe, dass demnach für die Bestimmung der entschädigungspflichtigen Stelle nicht die Beschäftigung in einem bestimmten Betriebe, sondern das Dienstverhältniss, die persönliche Beziehung des Arbeiters zu seinem Dienstherrn, entscheidend sei, kann angesichts der klaren Fassung des Gesetzes nur dann aufrecht erhalten werden, wenn man den Dienstherrn auch betreffs der in dem fremden Betriebe von seinem Arbeiter geleisteten Arbeit als Unternehmer hinstellt. Aber diese Aufstellung setzt sich zu dem zuvor entwickelten Begriff eines Unternehmers in direkten Widerspruch. An dem Ergebniss der Arbeitsleistung auch des fremden Arbeiters hat immer nur der Betriebsinhaber Interesse; ihm allein bringt die Arbeit Vortheil oder Nachtheil, mag es sich dabei um Akkord- oder Tagelohnarbeit handeln, und mag die Löhnung des Arbeiters durch den Betriebsinhaber direkt oder vorbehaltlich eines anderweiten Ausgleichs durch den eigentlichen Dienstherrn geschehen. Auch ist die aus dieser Auffassung sich ergebende Folgerung, dass die vorhin erwähnten Spinnerei-

*) Aml. Nachr. des Reichs-Vers.-Amts 1885 S. 344.

arbeiter bei Verletzungen in dem Betriebe des Hochofenwerks ihre Entschädigungsansprüche gegen die Textil-Berufsgenossenschaft würden richten müssen, offenbar unrichtig.

Auf den Eisenbahnbetrieb angewandt, führt der hier vertretene Standpunkt zu folgendem Ergebniss. Versieht eine Verwaltung auf fremder Strecke den vollen Betrieb oder auch nur einen einzelnen Betriebszweig z. B. den Fahrdienst nur bei einzelnen Zügen derart, dass sie entweder den vollen Ertrag der Strecke hat oder an diesem nach Maassgabe ihrer Beteiligung an dem Betriebsdienste theilnimmt, so gilt sie im Sinne der Unfallversicherungsgesetze überall als Betriebsunternehmerin, und sind demnach alle auch auf der fremden Strecke von ihr beschäftigten Personen von ihr zu versichern. Erfolgt hingegen der volle oder theilweise Betrieb auf der fremden Strecke für alleinige Rechnung der Streckeninhaberin, gleichgültig ob gegen Geldvergütung oder unter Naturalausgleichung oder auch unentgeltlich; ist also nicht die Betriebsführerin, sondern die Streckeninhaberin die Betriebsunternehmerin, so ist das Personal der ersteren für die Dauer seiner Beschäftigung auf der fremden Strecke durch die Inhaberin der letzteren zu versichern. Dasselbe gilt für die nur vereinzelt auf fremde Strecken übergehenden Bediensteten.

Auch hier führt die — namentlich für den Betrieb der durchgehenden Züge vertretene — gegentheilige Auffassung, dass das bei diesen beschäftigte Personal trotz des Ueberganges in den Betrieb fremder Verwaltungen bei der Berufsgenossenschaft seiner Heimathsbahn versichert bleibe, da die letztere im Sinne der Unfallversicherungsgesetze als die Betriebsunternehmerin anzusehen sei, zu unrichtigen Konsequenzen. Denn würde ein Bediensteter auf der fremden Strecke nicht bei dem durchgehenden Zuge, sondern beim Betriebe der Streckeninhaberin verunglücken, oder würde andererseits ein Bediensteter der Streckeninhaberin, etwa ein Streckenwärter, von dem durchgehenden Zuge überfahren werden, so ständen in beiden Fällen dem Verunglückten auf Grund der Unfallversicherungsgesetze Entschädigungsansprüche nicht zu: gegen die Berufsgenossenschaft der Heimathsverwaltung nicht, weil er nicht in dem Betriebe der letzteren, sondern einer fremden Verwaltung verunglückt ist, und gegen die Berufsgenossenschaft der fremden Verwaltung nicht, weil er in deren Betrieb überhaupt nicht beschäftigt war. Er könnte also nur wie ein ausserhalb des Eisenbahndienstes stehender Dritter nach Maassgabe des Haftpflichtgesetzes Ansprüche erheben; ein Zustand, der mit den Absichten der Unfallversicherungsgesetze nicht wohl vereinbar ist.

Es ist nun zwar zuzugeben, dass nach § 32 des Unfallversicherungsgesetzes eine von der gesetzlichen Regelung abweichende Abgrenzung der Berufsgenossenschaften, speziell die persönliche Versicherung der

Eisenbahnbediensteten bei der Berufsgenossenschaft ihrer Heimathsverwaltung derart, dass die einmal begründete Versicherung auch beim Uebergange der Bahnbediensteten in den Betrieb fremder, einer anderen Berufsgenossenschaft angehöriger Verwaltungen bestehen bleibt, zulässig ist und jederzeit durch einen übereinstimmenden Beschluss der beteiligten Berufsgenossenschaften herbeigeführt werden kann. Aber es will uns scheinen, als ob jede Abweichung von dem gesetzlich aufgestellten Prinzip der örtlichen Versicherung, nach welchem die thatsächliche Beschäftigung eines Arbeiters innerhalb eines bestimmten Betriebes den versicherungspflichtigen Unternehmer und damit die entschädigungspflichtige Berufsgenossenschaft bestimmt, für die Praxis mehr Schwierigkeiten und Weiterungen als Vortheile bringen würde. Für den Fall, wo ein Arbeiter nicht in seinem Berufsbetriebe, sondern in einem fremdartigen Betriebe verunglückt, also — um bei dem früher gewählten Beispiele zu bleiben — der Spinnereiarbeiter in einem Hochofenwerk, müsste es der bei der persönlichen Versicherung entschädigungspflichtigen Textil-Berufsgenossenschaft fast unmöglich sein, die für den Spinnereibesitzer anzuwendende Gefahrenklasse (§ 28 des Unf.-Vers.-Ges.) und demnach den auf ihn entfallenden Umlagebetrag (§ 71 a. a. O.) festzusetzen. Beim Eisenbahnbetriebe würde diese Schwierigkeit gleichfalls nicht ganz zu vermeiden sein, da auch hier die Bildung von Gefahrenklassen vorgesehen*) und bei der Verschiedenheit der Gefährlichkeit des Betriebes z. B. einer Neben- und Vollbahn natürlich ist. Dazu entsteht für die vom Reich oder von einem Bundesstaate für Reichs- oder Staatsrechnung verwalteten Bahnbetriebe der Zweifel, ob das die Stelle der Berufsgenossenschaft vertretende Reich oder der Bundesstaat für die Regelung der seinem Personal etwa in einem Privatbahnbetriebe zustossenden Unfälle überhaupt zuständig wäre, da an sich die Zuständigkeit des Reichs oder Bundesstaats als Berufsgenossenschaft auf die für Rechnung des Reichs oder Bundesstaats geführten Betriebe beschränkt**) und eine Erweiterung dieser Zuständigkeit durch Vereinbarung mit einer anderen Berufsgenossenschaft nicht ohne Bedenken ist.

Allerdings wird von der persönlichen Versicherung für die praktische Anwendung der Unfallversicherungsgesetze eine Erleichterung, insbesondere die Vereinfachung der für die Zwecke des Umlageverfahrens vorgeschrie-

*) Vgl. Statut für die Privatbahn-Berufsgenossenschaft § 24.

**) Für den Betrieb des in Lothringen gelegenen Theiles der Esch-D. Oth-Redinger Bahn, welcher von der Verwaltung der Reichseisenbahnen für Rechnung der zu Luxemburg domizilirten Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahngesellschaft geführt wird, ist beispielsweise entschieden, dass das in dem bezeichneten Betriebe beschäftigte, der Reichseisenbahn-Verwaltung angehörige Personal bei der deutschen Privatbahn-Berufsgenossenschaft zu versichern ist. Vgl. auch v. Woedtko, Unfallversicherungsgesetz, 2. Aufl. S. 290.

benen Nachweisungen erwartet. Man glaubt diese nämlich bei der persönlichen Versicherung einfach so führen zu können, dass sie lediglich das eigene Personal der einzelnen Verwaltungen und die demselben gezahlten, anrechnungsfähigen Löhne, und zwar die Löhne auch für die Dauer der Beschäftigung auf fremden Strecken enthalten; dass dafür aber die Beschäftigung des fremden Personals auf den eigenen Strecken ausser Ansatz bleiben kann. Indess reichen die so geführten Nachweisungen, soll eine unzutreffende Belastung der beteiligten Berufsgenossenschaften vermieden werden, nur dann aus, wenn die Beschäftigung der versicherungspflichtigen Bahnbediensteten auf den Strecken der fremden Verwaltungen sich in natura ausgleicht, derart, dass die Anzahl dieser Bediensteten und ihre Beschäftigungsdauer in den verschiedenen Betrieben durchschnittlich die gleichen sind. Trifft aber diese Voraussetzung zu, so kann ebensowohl auch bei der örtlichen Versicherung von der Einbeziehung des fremden Personals auf den eigenen Strecken und der Ausscheidung des eigenen Personals auf fremden Strecken Abstand genommen und die Führung der Nachweisungen auf das eigene Personal auf eigenen und fremden Strecken beschränkt werden. In diesem Falle bietet demnach die persönliche Versicherung vor der örtlichen keinen Vortheil. Findet dagegen ein Ausgleich in dem bezeichneten Sinne nicht statt, so werden ohne eine genaue Kontrolle der in den einzelnen Betrieben beschäftigten, eigenen und fremden Arbeiter bei der persönlichen Versicherung die beteiligten Berufsgenossenschaften, und bei der örtlichen Versicherung innerhalb derselben Berufsgenossenschaft die beteiligten Genossenschaftsmitglieder nicht in dem für sie zutreffenden Maasse belastet. In dem ersteren Falle hat diejenige Berufsgenossenschaft den Nutzen, die in den ihr angehörigen Betrieb mehr fremde, bei anderen Berufsgenossenschaften versicherte Personen aufnimmt, als sie ihrerseits abgibt, da sie das Unfallrisiko für weniger Personen trägt, als zur Ausführung des ihr angehörigen Betriebes verwendet werden, ohne dass die das grössere Risiko übernehmenden anderen Berufsgenossenschaften dafür schadlos gehalten würden. In dem anderen Falle ist zwar die Vertheilung des Risikos auf die beteiligten Berufsgenossenschaften die richtige. Dagegen wird hier derjenige einzelne Betriebsunternehmer begünstigt, welcher in seinem Betriebe die grössere Anzahl fremder Arbeiter beschäftigt, da er in den dem Umlageverfahren zu Grunde zu legenden Nachweisungen nicht die grössere Zahl seines wirklichen, sondern die kleinere Zahl des von ihm gelöhnten Betriebspersonals zur Darstellung bringt und sonach zum Nachtheil der übrigen Genossenschaftsmitglieder mit einem geringeren als dem zutreffenden Umlagebetrage getroffen wird.

In der Praxis vollzieht sich nun zwar wegen des in fremden Betrieben beschäftigten Personals der Ausgleich nur selten genau, schon des-

halb, weil der Kreis der versicherungspflichtigen Personen für die verschiedenen Berufsgenossenschaften verschieden bestimmt ist. Beispielsweise hat die Privatbahn-Berufsgenossenschaft für die deutschen Privatbahnen die Versicherungspflicht „auf sämtliche Betriebsbeamte mit Ausnahme der an der oberen Leitung der Betriebe theilnehmenden erstreckt,“) während bei den von den deutschen Bundesstaaten verwalteten Bahnbetrieben die mit festem Gehalt und Pensionsberechtigung angestellten Beamten und bei der Verwaltung der Reichseisenbahnen ausser diesen auch die nicht etatsmässigen Beamten von der Unfallversicherung ausgeschlossen sind.**) Gleichwohl möchte für den Eisenbahnverkehr von der Ermittlung der für eine vollkommen zutreffende Belastung der beteiligten Berufsgenossenschaften oder Genossenschaftsmitglieder erforderlichen, genauen Zahlen Abstand genommen werden können. Denn gegenüber der Gesamtzahl der in einer Berufsgenossenschaft versicherten oder der in den einzelnen Eisenbahnbetrieben beschäftigten Personen ist die Zahl der in fremde Betriebe übergehenden Personen äusserst gering und sonach die Differenz der verschiedenen Zahlen im Einzelfalle so verschwindend, dass der von einer genauen Kontrolle zu erwartende Vortheil die mit derselben verbundenen Weiterungen und Schwierigkeiten nicht wohl ausgleicht. Bei Anwendung des Prinzips der örtlichen Versicherung ist jene Abstandnahme um so weniger bedenklich, als hier ja die Belastung der beteiligten Berufsgenossenschaften den wirklichen Verhältnissen entspricht und überdiess bei den sämtlichen Reichs- und Staatsbahnverwaltungen der unter Umständen begünstigte Unternehmer zugleich die einzig interessirte Berufsgenossenschaft darstellt.

Für die Eisenbahnbetriebe empfiehlt sich hiernach die Regelung der Unfallversicherung in der Weise, dass jede Berufsgenossenschaft das Risiko und die Entschädigung für alle Unfälle übernimmt, welche sich bei dem Betriebe der zu ihr gehörigen Verwaltungen ereignen, unbekümmert um die Heimathsverwaltung der verunglückten Bediensteten. Die Verhältnisse der Heimathsverwaltung eines Bediensteten kommen alsdann nur insoweit in Betracht, als es sich im einzelnen Falle um die Feststellung der Versicherungspflichtigkeit des Verunglückten handelt, da diese, wie überhaupt die Rechtsverhältnisse einer Person als solcher, nach dem Rechte des Domizils der Person zu bestimmen ist.

II.

Der im Auslande sich vollziehende Betrieb untersteht im Allgemeinen nach dem Rechtsgrundsatz, dass ein Gesetz Geltung nur für dasjenige

*) Statut für die Privatbahn-Berufsgenossenschaft § 37.

**) Unf.-Vers.-Ges. § 4. Gesetz, betr. die Fürsorge für Beamte etc. in Folge von Betriebsunfällen vom 15. März 1886 §§ 1, 3, 11.

Gebiet hat, für welches es erlassen ist, den deutschen Gesetzen nicht.**) Dies gilt nicht bloss dann, wenn der Betrieb im Auslande durch einen ausländischen, sondern auch dann, wenn er durch einen inländischen Unternehmer geführt wird, und ohne Rücksicht darauf, ob die in demselben beschäftigten Personen Ausländer oder Inländer sind. Die im Auslande entstehenden Rechtsverhältnisse sind auch in Bezug auf das inländische Personal in der Regel lediglich nach den ausländischen Gesetzen zu beurtheilen. Diese Regel besteht für das Reichshaftpflichtgesetz ohne Einschränkung. Zwar ist mehrfach bei Unfällen, welche Beamten der Reichseisenbahnen im Betriebe der von der Reichseisenbahn-Verwaltung angepachteten, im Grossherzogthum Luxemburg gelegenen Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahnen zugestossen waren, die Ersatzpflicht der Reichseisenbahn-Verwaltung nach Maassgabe des Haftpflichtgesetzes gerichtsseitig ausgesprochen worden; aber nur deshalb, weil die Gerichte annahmen, dass den verunglückten Beamten der Schutz des Haftpflichtgesetzes bei etwaiger Beschäftigung in dem Betriebe der luxemburgischen Bahnen durch den Anstellungsvertrag zugesichert worden wäre. Dabei wurde im Allgemeinen die Nichtanwendbarkeit der deutschen Gesetze auf die im luxemburgischen Gebiete sich ereignenden Unfälle ausdrücklich anerkannt.***)

Für die Unfallversicherungsgesetze ist die Rechtslage eine andere. Hier soll nach den Motiven zu dem Gesetzentwurf über die Ausdehnung der Unfallversicherung dadurch, dass „ein Betrieb sich über die Grenzen des Reiches hinaus erstreckt, so insbesondere auf den Anschluss- und Durchgangsstrecken der Eisenbahnen und bei der Binnenschifffahrt, die Versicherungspflicht der betreffenden Arbeiter nicht ausgeschlossen werden“.***) Nun enthält zwar das Gesetz selbst in dieser Beziehung keine ausdrückliche Bestimmung. Dass aber der Standpunkt der Motive auch derjenige des endgültigen Gesetzes ist, muss aus § 13 des Ausdehnungsgesetzes geschlossen werden, durch welchen für die im Auslande „auf der Fahrt“ sich ereignenden Unfälle Anordnung wegen der für die Führung der Untersuchung zuständigen Ortspolizeibehörde getroffen ist. Diese Anordnung wäre gegenstandslos, wenn wegen des im Auslande eingetretenen Unfalles eine Entschädigung nicht geleistet zu werden brauchte, also das betroffene Personal überhaupt nicht versichert wäre.

Kann aber darüber, dass unter Umständen der im Auslande sich vollziehende Betrieb versicherungspflichtig ist, kein Zweifel obwalten, so entstehen in der Praxis Zweifel doch sofort, wenn es sich um die Feststellung der näheren Umstände handelt, wann, unter welchen Bedingungen

*) Vgl. auch Aml. Nachrichten des Reichs-Vers.-Amtes 1885 S. 344.

**) Vgl. Puchelt's juristische Zeitschrift für Elsass-Lothringen Bd. 6 S. 349, Bd. 8 S. 152.

***) Reichst.-Drucks. No. 77 S. 256 I. Sess. 1884/85.

und Voraussetzungen die Versicherungspflicht bestehen soll. Die Motive und ihnen folgend das Gesetz beschränken die Anwendung der Unfallversicherungsbestimmungen auf den Fall, dass ein inländischer versicherungspflichtiger Betrieb „sich über die Grenzen des Reiches hinaus erstreckt.“ Der Betrieb muss hiernach, um auch im Auslande versicherungspflichtig zu sein, im Inlande seinen Ursprung genommen haben und sich in das Ausland hinein fortsetzen. Das ist der Fall bei denjenigen ihre Thätigkeit zugleich im In- und Auslande entfaltenden Unternehmen, deren Sitz sich im Inlande befindet.**) Ist der Sitz des Unternehmens dagegen im Auslande, so erstreckt sich der Betrieb umgekehrt aus dem Auslande in das Inland und ist im Auslande jedenfalls nicht versicherungspflichtig; inwieweit er es im Inlande ist, wird noch besonders erörtert werden.

Das Reichs-Versicherungsamt behandelt in seinen „Bescheiden und Beschlüssen“**) zwei Möglichkeiten, wie der inländische Betrieb in das Ausland hinübergreifen kann. Einmal bezeichnet es „denjenigen Betriebs-theil als von der Versicherungspflicht mit erfasst, welcher sich im unmittelbaren Zusammenhange mit einer im Inlande belegenen versicherungspflichtigen Betriebsanlage befindet, selbst jedoch im Auslande belegen ist;“ so trifft es beispielsweise dann zu, wenn die Reichsgrenze eine gewerbliche Anlage durchschneidet, so dass der eine Theil der Anlage im Inlande, der andere Theil im Auslande liegt. „Aber auch wenn das Moment der örtlichen Gebundenheit des Betriebes an eine sichtbare Betriebsanlage in Wegfall kommt, kann der innere Zusammenhang und das planmässige Ineinandergreifen der einzelnen, in einem Betriebe erforderlichen Handlungen sehr wohl so erheblich sein, dass solche Handlungen, auch wenn sie in örtlicher Loslösung von der Betriebsanlage vorgenommen werden, dennoch als „im Betriebe“ vorgenommen anzusehen sind. Insoweit kann deshalb ein im Auslande eingetretener Unfall sich unter Umständen als ein im inländischen Betriebe erlittener Unfall darstellen. Hiernach würde z. B. der in einer inländischen Maschinenfabrik beschäftigte Monteur, welcher eine in dieser Fabrik gefertigte Maschine im Auslande aufstellt und hierbei einen Unfall erleidet, diesen Unfall im inländischen Fabrikbetriebe erlitten haben.“

Aber nicht jeder über die Grenzen des Reiches hinausgehende Betrieb ist darum im Auslande versicherungspflichtig. Dazu gehört ferner, dass für die im Auslande vorgenommenen Betriebs-handlungen gleichzeitig der inländische Betriebsunternehmer als Unternehmer anzusehen ist. Anderen Falles würde der Uebergang der inländischen Arbeiter in das Ausland zugleich der Uebergang in einen fremden ausländischen Betrieb sein. Die

*) Vgl. Reichst.-Drucks. No. 238 S. 1069 I. Sess. 1884/85.

**) Aml. Nachr. des Reichs-Vers.-Amts 1885 S. 345.

betreffenden Arbeiter wären alsdann in derselben Lage, wie z. B. die einem fremden ausländischen Hochofenwerk überwiesenen inländischen Spinnereiarbeiter. Es wird nicht behauptet werden, dass für die den letzteren in dem ausländischen Betriebe zustossenden Unfälle die inländische Textil-Berufsgenossenschaft oder irgend eine andere Berufsgenossenschaft aufzukommen haben würde.

Für den auf ausländischen Bahnen oder Bahnstrecken sich vollziehenden Eisenbahnbetrieb bestimmt sich hiernach die Unfallversicherungspflicht in folgender Weise. Im Allgemeinen untersteht derselbe, mag er auch durch eine inländische Verwaltung und mit inländischem Personal geführt werden, der Versicherungspflicht nicht. Er untersteht derselben nur dann, wenn und soweit er aus einem im Inlande sesshaften Unternehmen herrührt und mit dem inländischen Betriebe derart unmittelbar zusammenhängt, dass er sich als dessen Fortsetzung darstellt. Eine fernere Voraussetzung ist die, dass die den inländischen Betrieb führende Verwaltung zugleich auf der ausländischen Strecke als Betriebsunternehmerin gilt, also entweder den vollen Streckenertrag oder den ihr nach Maassgabe ihres Mitbetriebes zustehenden Antheil bezieht. Das Vorhandensein der letzteren Voraussetzung wird namentlich beim Betriebe der nach dem Auslande führenden Anschluss- und Durchgangsstrecken zu prüfen sein. Vielfach liegen die thatsächlichen Verhältnisse hier so, dass die inländische Verwaltung zwar ihre Züge mit ihrem Personal bis zu einer jenseits der Grenze gelegenen ausländischen Station durchführt, dagegen an dem Ertrage der ausländischen Strecke nicht beteiligt ist, vielmehr für ihre Leistungen durch entsprechende Gegenleistungen der ausländischen Verwaltungen oder anderweit entschädigt wird. Wo dies der Fall ist, geniesst das inländische Personal auf der ausländischen Strecke den Schutz der Unfallversicherung auf Grund gesetzlicher Anordnung nicht. Es wird zu erwägen sein, ob ihm dieser Schutz nicht durch Vertrag förmlich zuzusichern ist.

Führt die inländische Verwaltung den Betrieb einer ausländischen Strecke ganz oder theilweise für eigene Rechnung, so muss noch der Frage näher getreten werden, welchen Einfluss die Versicherungspflichtigkeit des ausländischen Betriebes für das nicht aus dem inländischen Betriebe dorthin übergehende, sondern dort anderweit, namentlich im Stations- und Streckendienste beschäftigte Personal hat. Soll beispielsweise der von einem inländischen durchgehenden Zuge überfahrene, im Auslande angestellte Streckenwärter nach Maassgabe der Unfallversicherungsgesetze Entschädigungsansprüche erheben können? Die Frage möchte zu verneinen sein. An sich ist der ausländische Arbeiter im Auslande auf den Schutz seiner eigenen Landesgesetze angewiesen, und dieser Schutz bleibt ihm andererseits voll und ganz erhalten, auch wenn sein Anspruch sich gegen eine seinem

Landesrecht nicht unterstehende Person richtet. Soll er deshalb wegen der im Auslande zur Entstehung gelangten Rechtsverhältnisse ausser seinem eigenen Rechte auch noch die Bestimmungen des inländischen Rechts anrufen können, wenn auch nur etwa insoweit als diese für ihn vorteilhafter sind, so muss dies, wie jede Ausnahme von der Regel, in dem Gesetze selbst ausdrücklich angeordnet sein oder zum wenigsten in zweifelloser Weise aus dem Gesetze gefolgert werden können. Das Gegentheil trifft hier zu. Nach den Motiven zu dem Unfallversicherungsgesetz bezweckt dieses nur den Schutz der inländischen Arbeiter und solchen nur für die Beschäftigung in inländischen Betrieben; die ausländischen Arbeiter sollen an jenem Schutz überhaupt nur insoweit Antheil nehmen, als sie im Inlande beschäftigt sind, nach dem zweiten, allerdings nicht zur Verabschiedung gelangten Gesetzentwurf sogar nur so lange, als sie zugleich im Inlande wohnen.**) „Es liegt — so ist der Wortlaut — keine Veranlassung vor, die Mittel der zur Entschädigungsleistung Verpflichteten zur Unterstützung von Ausländern zu verwenden, welche im Auslande wohnen.“***) Noch weniger aber dürfte für die Bevorzugung der ausländischen vor den inländischen Arbeitern, wie sie durch die Einräumung eines doppelten, wenn auch nur elektiv geltend zu machenden Entschädigungsanspruches für die ausländischen Arbeiter herbeigeführt würde, ein Grund vorliegen.

Was umgekehrt den Betrieb einer ausländischen Verwaltung auf einer inländischen Bahnstrecke angeht, so muss derselbe durchweg, auch dann, wenn die ausländische Verwaltung die Betriebsunternehmerin ist, als versicherungspflichtig angesehen werden. Die abweichende Meinung, dass das vom Auslande aus betriebene Unternehmen, soweit es in das Inland hineinreicht, als ausländischer Betrieb überhaupt nicht versicherungspflichtig sei,****) erscheint in dieser Allgemeinheit bedenklich und für den Eisenbahnbetrieb wohl nicht zutreffend. Sie verstösst zunächst gegen den Grundsatz, dass ohne eine besondere, im vorliegenden Gesetz nicht verfügte und aus dessen Absichten nicht zu entnehmende gegentheilige Bestimmung der Urheber eines Rechtssatzes diesem für alle seinem Raume angehörnden Rechtsverhältnisse unbedingte Anwendbarkeit hat beilegen wollen.†) Für den Eisenbahnbetrieb kommt noch hinzu, dass sich die Betriebsbehandlungen der ausländischen Verwaltung immer auf einer im Inlande gelegenen Anlage vollziehen, für welche rücksichtlich der Einrichtung und Benutzung allgemein die inländische Gesetzgebung maassgebend ist. Ist hingegen andererseits nicht die ausländische, sondern etwa die an-

*) Reichst.-Drucks. No. 19 (§ 96) II. Sess. 1882/83.

**) Reichst.-Drucks. No. 4 S. 72 IV. Sess. 1884.

***) Vgl. v. Woedtke, Unfallvers.-Ges. Anm. 14 zu § 1 des Ausdehn.-Gesetzes.

†) Windscheid, Pandektenrecht B. I § 34.

grenzende inländische Verwaltung die Betriebsunternehmerin, so gilt das auf die inländische Strecke übergehende ausländische Personal überhaupt als Personal der inländischen Verwaltung, und ist wie deren eigenes Personal, allerdings mit der Beschränkung aus § 6 Abs. 3 des Unfallversicherungsgesetzes, gegen Betriebsunfälle versichert. —

Zum Schluss soll noch des Betriebes der mit den Eisenbahnen in unmittelbarer Verbindung stehenden Anschlussgeleise kurz gedacht werden. In der Regel wird hier der Anschlussbesitzer, derjenige, zu dessen gewerblicher Anlage das Geleise führt, der Betriebsunternehmer sein, da die Eisenbahnverwaltung auch dann, wenn sie mit ihrem Personal oder mit ihren Maschinen Wagen auf das Anschlussgeleise verbringt oder dort Rangir- oder sonstige Betriebshandlungen vornimmt, dafür zumeist durch Zahlung einer Ueberführungs- oder anderweiten Gebühr entschädigt wird. Trifft dies zu, so muss das auf den Anschlussgeleisen beschäftigte Eisenbahnpersonal für die Dauer dieser Beschäftigung von dem Anschlussbesitzer gegen Unfälle versichert werden. Es gelten hier die gleichen Erwägungen, wie sie für den Uebergang der Bahnbediensteten auf die Strecken fremder Eisenbahnverwaltungen ausgeführt sind. Auch hier verlangt die genau zutreffende Belastung der beteiligten Berufsgenossenschaften bezw. der Genossenschaftsmitglieder die Ausscheidung der auf den Anschlussgeleisen beschäftigten Eisenbahnbediensteten aus den Nachweisungen der Eisenbahnverwaltungen und ihre Aufnahme in die Nachweisungen der Anschlussbesitzer. Es wird jedoch auch hier im einzelnen Falle zu erwägen sein, ob nicht aus Zweckmässigkeitsgründen von einer genaueren Kontrolle in dieser Hinsicht abzusehen und die Entschädigungspflicht ohne weiteres von der Berufsgenossenschaft desjenigen Unternehmers zu übernehmen sein möchte, in dessen Betriebe die Beschäftigung der Arbeiter stattfindet.

Deutschlands Getreideernte in 1884 und die Eisenbahnen.

Von
C. Thamer.

Die Annahme in dem vorjährigen Aufsätze (vergl. S. 165 des Archivs für 1885), dass eine Vergleichung der Beförderung des Getreides mit der Getreideernte der einzelnen Verkehrsgebiete auch in weiteren Kreisen willkommen sein würde, scheint zutreffend gewesen zu sein, wie dies u. A. aus einer sorgfältigen Besprechung der Arbeit im vierten Heft (1885) von Schmoller's Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft (Seite 1333) hervorgeht, in welcher dieselbe als Grundlage zu weiteren statistischen Ermittlungen und Vergleichen benutzt ist.

Im Nachstehenden wird der gleiche Gegenstand für das Erntejahr 1884/85 behandelt. Der in dem Monatsheft des Kaiserlichen statistischen Amtes vom Juli 1885 veröffentlichten Zusammenstellung über die Getreideernte Deutschlands im Jahre 1884 ist die Statistik der Güterbewegung in dem Erntejahr vom 1. Juli 1884 bis 30. Juni 1885 gegenübergestellt, um zu betrachten, ein wie grosser Theil der Ernte überhaupt auf den Eisenbahnen befördert worden, in welchem Umfange sich der Austausch von Getreide zwischen den einzelnen Verkehrsbezirken des Inlandes sowie mit dem Auslande vollzog, und in welchem Verhältniss die Ernte in den einzelnen Bezirken zum Bedarf stand.

Auf Grund der vom Kaiserlichen statistischen Amte in Band 15 und 16 der „Neuen Folge“ veröffentlichten Statistik des überseeischen Waarenverkehrs und des Waarenverkehrs auf den deutschen Wasserstrassen sind die während des Jahres 1884 durch die Schifffahrt beförderten Getreidemengen für die einzelnen Verkehrsgebiete ermittelt und der Mehrversand oder Mehrerpfang der letzteren neben dem Eisenbahnverkehr aufgeführt und demselben zugezählt worden, doch können, da den Angaben des Eisenbahnverkehrs und der Schifffahrt verschiedene Zeiträume zu Grunde liegen, diese Ermittlungen nicht Gegenstand für weitere zuverlässige Schlüsse sein, vielmehr nur ein annäherndes Bild davon gewähren, in welchem Umfange die Schifffahrt auf den Wasserstrassen Deutschlands bei dem Austausch des Getreides und Mehles zwischen den einzelnen Verkehrsbezirken theilhaftig gewesen ist, und welche Mengen sie dem Eisenbahnverkehr zugeführt hat.

Der Eisenbahnverkehr der deutschen Seehäfen und der Rheinhäfen ist wegen seiner nahen Beziehungen zu dem Schifffahrtsverkehr, da sich deren Angaben hinsichtlich des Zeitraumes nicht decken, bei den nachstehenden Ermittlungen als solcher ausser Betracht gelassen und nur in soweit in Berücksichtigung gezogen, als derselbe in dem Empfang oder Versand der übrigen deutschen Verkehrsbezirke wiederkehrt.

u n d S p e l z

und I. Halbjahr 1885

M e h r -		Seeschiffahrts- verkehr		Binnenschiffahrts- verkehr		Ueberhaupt Eisenbahn-, See- und Binnenschiffahrtsverkehr M e h r -	
Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang

T o n n e n

60 201½	.	.	.	19 955	.	.	79 729½
—	.	183 240	2 359	.	33 809	.	.
1 793	.	.	.	.	.	.	35 515½
—	.	168	74 274	42 163	.	.	.
16 839	.	580	20 495	.	.	2 509½	.
—	7 010½	.	.	.	.	.	82 647
—	.	354	128 210	46 081	.	.	.
—	.	.	4 572	1 850	.	.	.
—	.	.	6 019	6 170	.	2 631½	.
.	1 125	.	.	.	{ 1 232	.	.
22 714	.	.	.	307	{ 6 170	23 021	.
.	12 553	.	.	.	.	.	12 553
.	20 857	.	.	.	1 277	.	23 721
.	.	.	.	.	1 587	.	.
.	15 139½	.	.	.	16 869	.	32 008½
.	14 914	.	.	.	.	.	14 914
62 322½	.	.	.	.	1 683	60 639½	.
3 655	.	.	.	.	15 801	.	12 146
.	111 256½	.	.	.	19 790	.	131 046½
.	22 602	.	.	.	618	.	23 220
.	55 546½	.	.	.	.	.	55 546½
.	.	.	.	.	28 713	.	.
.	37 205	.	.	.	27 524	.	95 886
—	.	.	.	.	53 357	.	.
1 820	.	.	.	.	.	1 820	.
.	55 681½	.	.	.	190	.	55 871½
.	34 397	.	.	.	.	.	34 397
1 196½	.	.	.	.	14 599	.	13 402½
.	91 285	.	.	.	.	.	122 856
—	.	.	.	.	312 963	.	.
.	86 624	.	.	.	2 015	.	88 639
.	4 052	.	.	43 745	7 334	32 359	.
170 541½	570 248½	184 342	235 929	160 271	545 531	122 980½	914 099½
	399 707		51 587		385 260		791 119

g e n

und I. Halbjahr 1885

Mehr-		Seeschifffahrts-		Binnenschifffahrts-		Ueberhaupt	
Versand	Empfang	verkehr		verkehr		Eisenbahn-, See- und Binnenschifffahrtsverkehr	
mit Ausschluss der See- und Rheinhäfen		Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang
T o n n e n							
70 252½	.	.	.	2 631	.	.	7 129
—	—	107 227	128	.	22 920	.	.
10 403	—	149	134 523	73 934	.	.	58 538
8 242½	—	1 054	18 154	.	.	13 075½	.
.	11 249	143	288 688	238 378	.	.	52 108
—	—	1 048	119 766	12 214	.	.	.
—	—	.	14 227	12 486	.	.	160 932
.	114 741½	.	.	{ 11 837	.	.	.
120 299½	.	.	.	12 486	.	120 532½	.
.	47 391½	.	.	233	.	.	47 391½
.	55 369½	.	.	.	100	.	58 384½
.	13 858½	.	.	.	2 915	.	145 444½
9 998½	.	.	.	.	131 586	9 998½	.
32 862	.	.	.	.	.	8 907	.
.	35 159	.	.	.	14 528	.	49 687
.	90 127½	.	.	.	28 642	.	118 769½
.	24 163½	.	.	.	377	.	24 540½
.	55 113	.	.	.	.	.	55 113
.	.	.	.	.	46 080	.	.
.	48 345	.	.	.	46 009	.	156 339½
—	—	.	.	.	92 089	.	.
.	4 837	.	.	.	18 272	.	23 109
.	918½	.	.	.	.	.	918½
.	13 950½	.	.	.	.	.	13 950½
15 128½	.	.	.	.	28 210	.	13 081½
—	9 208	.	.	.	8 957	.	7 192
.	2 498	.	.	.	73	.	2 571
.	9 659½	.	.	.	1 164	.	10 823½
267 186½	536 589½	109 621	575 486	339 876	490 200	151 513½	1 005 023
—	269 403	—	465 865	—	150 324	—	853 509½

s t e

und I. Halbjahr 1885		Seeschiffahrts- verkehr		Binnenschiffahrts- verkehr		Ueberhaupt Eisenbahn-, See- und Binnenschiffahrtsverkehr Mehr-	
Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang
Mehr- mit Ausschluss der See- und Rheinbäfen		T o n n e n					
9 221½	.	.	.	2 725	.	.	25 331
—	210½	23 430	87	.	5 865	.	.
—	604½	6 933	5 777	4 499	.	488½	.
—	8 602	849	16 435	.	.	.	9 616½
—	—	.	69 805	.	8 989	.	79 432½
—	—	.	24 420	799	.	.	.
—	—	.	1 293	949	.	.	49 444½
.	50 525½	.	.	.	949	.	.
7 018	.	.	.	.	799	.	.
.	863	.	.	230	89	6 929	633
.	8 103	.	.	170	.	.	7 868
.	31 749	.	.	65	.	.	.
.	2 692½	.	.	.	5 088	.	36 837
51 619	.	.	.	.	.	.	2 692½
17 558½	.	.	.	.	29 555	22 064	.
.	47 825	.	.	.	1 000	16 558½	48 453
.	20 741½	.	.	.	628	.	.
.	52 227½	.	.	.	.	.	20 741½
.	—	.	.	.	.	.	52 227½
.	39 676½	.	.	.	11 444	.	.
—	—	.	.	.	11 444	.	60 998
1 157½	.	.	.	.	34 513	.	.
4 052½	.	.	.	.	4 076	.	2 918½
.	5 068	.	.	.	.	4 052½	5 068
3 404	6 248	.	.	19 420	.	22 824	.
—	—	.	.	6 575	.	.	9 990½
.	19 957	.	.	590	.	.	19 367
.	57 273	.	.	13 646	10 462	.	54 089
94 031	352 366½	31 212	117 817	49 668	124 901	72 916½	485 708
	258 335½		86 605		75 233		412 791½

f e r						Ueberhaupt	
und 1. Halbjahr 1885		Seeschiffs- verkehr		Binnenschiffs- verkehr		Eisenbahn-, See- und Binnenschiffsverkehr	
Mehr- Versand	Empfang mit Ausschluss der See- und Rheinhäfen	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang
T o n n e n							
19 688½	.	.	.	7 974	.	17 798½	.
—	—	47 192	.	.	12 573	.	.
12 595	.	.	.	.	.	.	9 041½
—	—	146	99 460	74 621	.	.	19 813
9 516	.	.	.	.	.	.	.
—	—	613	52 166	.	.	.	25 681
.	2 735	.	.	.	3 685	.	.
—	—	.	4 442	.	.	.	.
—	—	185	13 318	987	.	.	.
—	—	.	4 017	3 003	.	.	19 461
.	16 191	.	.	.	834	.	.
.	728	.	.	835	3 003	107	.
.	1 112½	.	.	218	.	.	894½
.
2 344½	.	.	.	10	.	.	427½
.	54 623½	.	.	.	2 782	.	.
.	1 359	.	.	.	46 380	.	101 003½
.	.	.	.	.	.	.	1 359
5 848	.	.	.	.	30 571	.	24 723
.	15 891½	.	.	.	5 400	.	21 291½
2 915½	.	.	.	.	777	2 138½	.
.	6 006	.	.	.	153	.	6 159
.	41 505½	.	.	.	.	.	41 505½
.	.	.	.	.	19 018	.	.
.	27 172½	.	.	.	19 000	.	73 270
—	—	.	.	.	56 042	.	.
3 263	.	.	.	.	981	2 282	.
.	15 881½	.	.	.	.	.	15 881½
.	1 685	.	.	.	.	.	1 685
.	4 514½	.	.	.	5 231	.	9 745½
34½	.	.	.	.	.	.	1 042
—	—	.	.	.	1 943	.	.
18 690	.	.	.	114	.	18 804	.
12 224	.	.	.	4 804	6 357	10 671	.
87 119	189 405½	48 136	173 403	92 566	214 730	51 801	372 984
	102 286½		125 267		122 164		321 183

Der Verkehrsbezirke		Mehl, Mühlen				
		Güterbewegungsstatistik vom II. Halbjahr 1884				
		Verkehr innerhalb der einzelnen Verkehrsbezirke	Versand	Empfang	Mehr- überhaupt	
Versand	Empfang					
No.	Bezeichnung	Tonnen				
1	Provinz Ost- und Westpreussen . . .	25 126½	24 637½	15 232½	}	17 694½
2	Ost- und westpreussische Häfen . . .	970	7 788½	34 888		
3	Provinz Pommern	13 615	11 003½	9 720½	}	4 695½
4	Pommersche Häfen	786	12 588	9 175½		
5	Grossherzogthum Mecklenburg etc. . .	4 452½	15 282½	2 278½	}	26 470½
6	Häfen Rostock, Lübeck, Kiel	338	20 709½	7 243		
7	Provinz Schleswig-Holstein etc. . . .	8 527	20 572	17 767	}	10 704
8	Elbhäfen	3 043	18 355	31 864		
9	Weserhäfen	1 670	5 560½	5 629½	}	42 994
10	Emshäfen	601½	1 004½	2 356½		
11	Hannover, Braunschweig, Oldenburg und Lippe-Schaumburg	70 264½	83 907	39 492	}	2 300
12	Provinz Posen	23 457	16 959½	19 259½		
13	Reg.-Bez. Oppeln	26 703½	13 642	13 193½	}	448½
14	Stadt Breslau	85	34 733	13 906		
15	Reg.-Bezirke Breslau und Liegnitz . .	17 010	31 200	38 504½	}	13 522½
16	Berlin	70	81 940	74 832		
17	Provinz Brandenburg	36 092½	67 551½	47 064	}	20 487½
18	Reg.-Bez. Magdeburg und Anhalt . . .	32 318	28 604½	39 509		
19	Reg.-Bez. Merseburg und Thüringen . .	55 427	38 680	67 120½	}	10 904½
20	Königreich Sachsen	151 635	72 118½	45 373		
21	Provinz Hessen-Nassau, Ober- hessen etc.	44 286	24 374½	54 705½	}	30 331
22	Ruhrrevier (Westfalen)	15 953	25 675½	34 990		
24	Provinz Westfalen, Waldeck	21 858	43 646	25 829	}	8 502½
23	Ruhrrevier (Rheinprovinz)	5 367½	8 034½	29 185½		
25	Rheinprovinz r. des Rheins etc. . . .	2 951	3 206	16 455½	}	52 789
26	Rheinprovinz l. des Rheins etc. und Birkenfeld	52 198½	24 293	31 797		
27	Saarrevier etc.	1 726½	2 000	9 675½	}	204½
28	Duisburg, Hochfeld, Ruhrort	155	10 900½	4 109½		
29	Lothringen	8 462½	9 474½	9 270	}	25 273½
30	Elsass	13 329½	5 675	30 948½		
31	Bayerische Pfalz	9 422	10 361½	18 218	}	7 856½
32	Grossherzogthum Hessen	10 818½	9 583½	41 802		
33	Grossherzogthum Baden	16 312	25 118½	22 754½	}	32 218½
34	Mannheim und Ludwigshafen	280	13 423	11 423½		
35	Königreich Württemberg und Hohen- zollern	30 350½	40 905½	11 760½	}	29 145
36	Königreich Bayern	81 696½	15 486	54 850		
	Summe	787 359	878 995	952 183½	184 687½	257 876
						73 188½

fabrikate, Kleie

und I. Halbjahr 1885		Seeschiffs- verkehr		Binnenschiffs- verkehr		Ueberhaupt Eisenbahn-, See- und Binnenschiffsverkehr	
Mehr-		Versand	Empfang	Versand	Empfang	Mehr-	
Versand mit Ausschluss der See- und Rheinhäfen	Empfang					Versand	Empfang
T o n n e n							
9 405	.	6 398	250	5 578	.	.	12 835½
—	—	.	.	.	6 862	.	.
1 283	.	34 961	9 735	28 192	.	58 113½	.
—	—
13 004	.	9 274	765	.	.	34 979½	.
—	—
2 805	.	529	2 368	.	22 905	.	35 448
—	—	682	2 311	.	2 183	.	.
—	—	.	1 123	488	.	40 898	.
44 415	.	.	.	2 839	488	.	.
—	2 300	.	.	.	1 071	.	3 371
448½	.	.	.	.	25	423½	.
13 522½	.	.	.	1 664	.	17 466½	.
—	—	.	.	2 280	.	.	.
7 108	.	.	.	.	26 226	.	19 118
20 457½	.	.	.	.	.	20 487½	.
—	10 904½	.	.	.	28 596	.	39 500½
—	28 440½	.	.	.	3 676	.	32 116½
26 745½	.	.	.	2 043	.	28 788½	.
—	30 831	.	.	.	656	.	30 987
8 502½	.	.	.	.	.	8 502½	.
—	—	.	.	.	3 038	.	.
—	59 580	.	.	.	3 030	.	63 760
—	—	.	.	.	4 903	.	.
204½	.	.	.	.	232	.	27½
—	25 273½	.	.	.	.	.	25 273½
—	7 856½	.	.	.	.	.	7 856½
—	32 218½	.	.	4 536	.	.	27 682½
2 364	.	.	.	.	.	183½	.
—	—	.	.	.	4 180	.	.
29 145	.	.	.	.	232	28 913	.
—	39 364	.	.	15 963	14 437	.	37 838
179 440	236 268½	51 844	16 552	63 578	122 740	238 756	335 814½
—	56 828½	35 292	—	—	59 162	—	97 058½

Werden von dem vorstehend nachgewiesenen Versand und Empfang der sämtlichen deutschen Verkehrsbezirke der Versand und Empfang der deutschen See- und Rheinhäfen (Verkehrsbezirke 2, 4, 6, 8, 9, 10, 28 und 34) abgesetzt, so bleibt

	Verkehr innerhalb der einzelnen Verkehrsbezirke	T o n n e n		
		Versand	Empfang	Mehr-Empfang
bei Weizen und Spelz . .	684 813	471 500 ¹ / ₂	871 207 ¹ / ₂	399 707
gegen 1883/84		(436 023)	(725 751)	(289 728)
„ Roggen	439 893	442 352 ¹ / ₂	711 755 ¹ / ₂	269 403
gegen 1883/84		(378 907)	(683 707)	(304 800)
„ Gerste	400 390 ¹ / ₂	275 773 ¹ / ₂	534 109	258 335 ¹ / ₂
gegen 1883/84		(277 006)	(417 779)	(140 773)
„ Hafer	241 415	225 887 ¹ / ₂	328 174	102 286 ¹ / ₂
gegen 1883/84		(217 302)	(414 102)	(196 800)
„ Mehl, Mühlenfabrikate, Kleie	779 515 ¹ / ₂	778 665 ¹ / ₂	845 494	56 828 ¹ / ₂
gegen 1883/84		(694 201)	(769 120)	(74 609)

Dieser Mehrempfang entspricht den Transportmengen, welche vom Ausland über die Landgrenze eingeführt wurden.

Im Jahre 1884 wurden in ganz Deutschland geerntet:

	Tonnen	Der Verkehr innerhalb der einzelnen Verkehrsbezirke		
		beträgt in Prozenten der Ernte		
Weizen und Spelz	2 959 458	23 ⁰ / ₁₀₀	16 ⁰ / ₁₀₀	14 ⁰ / ₁₀₀
gegen 1883	(2 797 655)			
Roggen	5 450 992	8 ⁰ / ₁₀₀	8 ⁰ / ₁₀₀	5 ⁰ / ₁₀₀
gegen 1883	(5 600 070)			
Gerste	2 229 598	18 ⁰ / ₁₀₀	12 ⁰ / ₁₀₀	11 ⁰ / ₁₀₀
gegen 1883	(2 131 203)			
Hafer	4 236 664	5 ⁰ / ₁₀₀	5 ⁰ / ₁₀₀	2 ⁰ / ₁₀₀
gegen 1883	(3 718 469)			

An Weizen und Spelz haben geerntet:

Verkehrsbezirk		T o n n e n	
		1884	1883
36	(Bayern r. d. Rheins)	531 405	504 223
„	35 (Württemberg und Hohenzollern)	276 896	252 199
„	1 (Prov. Ost- und Westpreussen)	178 507	172 193
„	11 (Prov. Hannover, Braunschweig, Oldenburg, Lippe etc.)	178 189	193 318
„	19 (Reg.-Bez. Merseburg und Thü- ringen)	175 547	156 919

	1884	1883
	Tonnen	
Verkehrsbezirk 23, 25, 26, 27 (Rheinprovinz)	170 674	154 103
„ 33 (Baden)	148 796	145 000
„ 14 u. 15 (Reg.-Bez. Breslau u. Liegnitz)	146 362	128 459
„ 18 (Reg.-Bez. Magdeburg u. Herzogthum Anhalt)	124 334	119 446
„ 5 (Mecklenburg)	106 986	99 944
„ 30 (Elsass)	106 858	122 237
„ 29 (Lothringen)	106 168	100 002
„ 21 (Prov. Hessen - Nassau, Oberhessen)	99 948	88 921
„ 22 u. 24 (Prov. Westfalen u. Waldeck)	93 391	92 173
„ 12 (Prov. Posen)	90 914	82 999
„ 7 (Prov. Schleswig-Holstein)	89 465	81 559
„ 3 (Prov. Pommern)	76 334	64 408
„ 20 (Königreich Sachsen)	74 741	66 802
„ 16 u. 17 (Prov. Brandenburg)	60 189	55 961
„ 13 (Reg.-Bez. Oppeln)	54 042	49 522
„ 31 (Pfalz)	38 433	38 767
„ 32 (Grossherzogthum Hessen ausser Oberhessen)	31 279	28 503
Mehr versandt als empfangen haben:		
Verkehrsbezirk 18 (Reg.-Bez. Magdeburg u. Anhalt*)	62 322 ¹ / ₂	+ 45 686
„ 1 (Prov. Ost- und Westpreussen)	60 201 ¹ / ₂	+ 45 464
„ 12 (Provinz Posen)	22 714	+ 14 829
„ 5 (Mecklenburg)	16 839	+ 18 448
„ 19 (Reg.-Bez. Merseburg und Thüringen)	3 655	— 6 884
„ 29 (Lothringen)	1 820	+ 3 089
„ 3 (Prov. Pommern)	1 793	— 3 570
„ 32 (Grossherzogthum Hessen ausser Oberhessen)	1 196 ¹ / ₂	+ 670
Mehr empfangen als versandt haben:		
Verkehrsbezirk 20 (Königreich Sachsen)	111 256 ¹ / ₂	— 73 927
„ 33 (Grossherzogthum Baden)	91 285	— 80 718
„ 35 (Württemberg u. Hohenzollern)	86 624	— 89 060
„ 30 (Elsass)	55 681 ¹ / ₂	— 37 834
„ 22 u. 24 (Prov. Westfalen u. Waldeck)	55 546 ¹ / ₂	— 40 291

*) Unter dem Versand ist das im Elbschiffahrtsverkehr nach Magdeburg und Wallitzhafen beförderte und mit der Eisenbahn weiter versandte Getreide mitenthalten.

	1884	1883
	Tonnen	
Verkehrsbezirk 23, 25, 26, 27 (Rheinprovinz) . .	37 205	— 36 751
„ 31 (Pfalz)	34 397	— 23 297
„ 16 u. 17. (Prov. Brandenburg) . .	30 053 ¹ / ₂	— 30 563
„ 21 (Prov. Hessen - Nassau, Oberhessen)	22 602	— 14 317
„ 14 u. 15 (Reg.-Bez. Breslau u. Liegnitz)	20 857	— 11 476
„ 13 (Reg.-Bez. Oppeln)	12 553	— 5 343
„ 7 (Prov. Schleswig-Holstein) . .	7 010 ¹ / ₂	— 11 011
„ 36 (Bayern r. d. Rheins)	4 052	+ 21 501
„ 11 (Prov. Hannover, Braunschweig, Oldenburg, Lippe etc.) . .	1 125	+ 25 627

Wird der Bedarf der einzelnen Verkehrsbezirke nach vorstehenden Unterschieden bemessen, so hat die Ernte in Prozenten des Bedarfs betragen im:

	1884	1883
Verkehrsbezirk 18 (Reg.-Bez. Magdeburg und Anhalt*) . .	201	162
„ 1 (Prov. Ost- und Westpreussen)	151	136
„ 12 (Prov. Posen)	133	122
„ 5 (Mecklenburg)	119	123
„ 32 (Grossherzogth. Hessen ausser Oberhessen)	104	102
„ 29 (Lothringen)	102	103
„ 19 (Reg.-Bez. Merseburg und Thüringen) . .	102	96
„ 3 (Prov. Pommern)	102	95
„ 36 (Bayern r. d. Rheins)	99	104
„ 11 (Prov. Hannover, Braunschweig, Oldenburg, Lippe etc.)	99	115
„ 7 (Prov. Schleswig-Holstein)	93	88
„ 14 u. 15 (Reg.-Bez. Breslau und Liegnitz) .	88	92
„ 21 (Prov. Hessen-Nassau und Oberhessen) .	82	86
„ 23, 25, 26, 27 (Rheinprovinz)	82	81
„ 13 (Reg.-Bez. Oppeln)	81	90
„ 35 (Württemberg und Hohenzollern) . . .	76	74
„ 16 u. 17 (Provinz Brandenburg)	67	65
„ 30 (Elsass)	66	76
„ 22 u. 24 (Prov. Westfalen und Waldeck) .	63	70
„ 33 (Grossherzogthum Baden)	62	64
„ 31 (Pfalz)	53	62
„ 20 (Königreich Sachsen)	40	47

*) Vergl. Anmerkung auf Seite 323.

An Roggen haben geerntet:	1884	1883
	Tonnen	
Verkehrsbezirk 1 (Prov. Ost- und Westpreussen)	620 912	599 595
„ 36 (Bayern r. d. Rheins)	600 893	570 345
„ 16 u. 17 (Prov. Brandenburg)	462 323	499 957
„ 11 (Prov. Hannover, Braunschweig, Oldenburg, Lippe etc.)	452 495	617 872
„ 12 (Prov. Posen)	391 626	366 707
„ 14 u. 15 (Reg.-Bez. Breslau u. Liegnitz)	357 898	326 859
„ 3 (Prov. Pommern)	338 793	310 789
„ 19 (Reg.-Bez. Merseburg u. Thüringen)	320 775	302 756
„ 23, 25, 26, 27 (Rheinprovinz)	264 404	240 213
„ 20 (Königreich Sachsen)	263 767	248 860
„ 5 (Mecklenburg)	262 402	299 733
„ 22 u. 24 (Prov. Westfalen u. Waldeck)	258 209	275 974
„ 18 (Reg.-Bez. Magdeburg und Anhalt)	197 002	214 039
„ 7 (Prov. Schleswig-Holstein)	180 047	193 214
„ 13 (Reg.-Bez. Oppeln)	166 314	154 847
„ 21 (Prov. Hessen-Nassau und Ober- hessen)	115 521	142 049
„ 32 (Grossherzogthum Hessen ausser Oberhessen)	44 595	56 901
„ 35 (Württemberg und Hohenzollern)	42 135	36 845
„ 31 (Pfalz)	40 593	54 436
„ 33 (Baden)	36 063	47 116
„ 30 (Elsass)	20 702	26 404
„ 29 (Lothringen)	13 523	14 599
Mehr versandt als empfangen haben:		
Verkehrsbezirk 12 (Prov. Posen)	120 299 ¹ / ₂ + 62 291	
„ 1 (Prov. Ost- und Westpreussen)	70 252 ¹ / ₂ + 31 089	
„ 18 (Reg.-Bez. Magdeburg u. Anhalt)	32 862 + 56 491	
„ 32 (Grossherzogthum Hessen ausser Oberhessen)	15 128 ¹ / ₂ + 10 421	
„ 3 (Prov. Pommern)	10 403 — 10 578	
„ 5 (Mecklenburg)	8 242 ¹ / ₂ + 10 665	
Mehr empfangen als versandt haben:		
Verkehrsbezirk 11 (Prov. Hannover, Braunschweig, Oldenburg, Lippe etc.)	114 741 ¹ / ₂ — 51 604	
„ 20 (Königreich Sachsen)	90 127 ¹ / ₂ — 89 974	
„ 14 u. 15 (Reg.-Bezirk Breslau und Liegnitz)	55 369 ¹ / ₂ — 64 728	

	1884	1883
	Tonnen	
Verkehrsbezirk 22 u. 24 (Prov. Westfalen u. Waldeck)	55 113	— 59 218
„ 23, 25, 26, 27 (Rheinprovinz)	48 345	— 59 609
„ 13 (Reg.-Bez. Oppeln)	47 391 ¹ / ₂	— 56 778
„ 19 (Reg.-Bez. Merseburg u. Thüringen)	35 159	— 41 364
„ 21 (Prov. Hessen-Nassau und Oberhessen)	24 163 ¹ / ₂	— 14 111
„ 31 (Pfalz)	13 950 ¹ / ₂	— 10 603
„ 7 (Prov. Schleswig-Holstein)	11 249	— 15 689
„ 36 (Bayern r. d. Rheins)	9 659 ¹ / ₂	— 4 049
„ 33 (Baden)	9 208	— 6 943
„ 29 (Lothringen)	4 837	— 448
„ 16 u. 17 (Prov. Brandenburg)	3 860	+ 11 964
„ 35 (Württemberg und Hohenzollern)	2 498	— 2 420
„ 30 (Elsass)	918 ¹ / ₂	+ 395

Wird der Bedarf der einzelnen Verkehrsbezirke nach vorstehenden Unterschieden bemessen, so hat die Ernte in Prozenten des Bedarfes betragen im:

	1884	1883
Verkehrsbezirk 32 (Grossherzogth. Hessen ausser Oberhessen)	151	122
„ 12 (Prov. Posen)	144	120
„ 18 (Reg.-Bez. Magdeburg und Anhalt)	120	136
„ 1 (Prov. Ost- und Westpreussen)	113	105
„ 3 (Prov. Pommern)	103	97
„ 5 (Mecklenburg)	103	104
„ 16 u. 17 (Provinz Brandenburg)	99	102
„ 36 (Bayern r. d. Rheins)	98	99
„ 30 (Elsass)	96	102
„ 7 (Prov. Schleswig-Holstein)	94	92
„ 35 (Württemberg und Hohenzollern)	94	94
„ 19 (Reg.-Bez. Merseburg und Thüringen)	90	88
„ 14 u. 15 (Reg.-Bez. Breslau und Liegnitz)	87	83
„ 23, 25, 26, 27 (Rheinprovinz)	85	80
„ 21 (Prov. Hessen-Nassau ausser Oberhessen)	83	90
„ 22 u. 24 (Prov. Westfalen und Waldeck)	82	82
„ 11 (Prov. Hannover, Braunschweig, Oldenburg, Lippe etc.)	80	92
„ 33 (Baden)	79	87
„ 13 (Reg.-Bez. Oppeln)	78	73
„ 20 (Königreich Sachsen)	75	73
„ 29 (Lothringen)	74	97
„ 31 (Pfalz)	74	84

An Gerste haben geerntet:		1884	1883
		Tonnen	
Verkehrsbezirk	36 (Bayern r. d. Rheins)	450 835	414 010
"	19 (Reg.-Bez. Merseburg u. Thüringen)	261 335	280 364
"	18 (Reg.-Bez. Magdeburg u. Anhalt)	158 064	157 159
"	35 (Württemberg und Hohenzollern)	149 853	138 790
"	1 (Provinzen Ost- u. Westpreussen)	137 592	141 587
"	14 u. 15 (Reg.-Bez. Breslau u. Liegnitz)	117 032	112 682
"	33 (Baden)	90 862	82 863
"	16 u. 17 (Proz. Brandenburg) . . .	80 492	74 330
"	11 (Prov. Hannover, Braunschweig, Oldenburg, Lippe etc.)	73 943	76 517
"	12 (Prov. Posen)	73 792	71 156
"	7 (Prov. Schleswig-Holstein)	71 156	63 174
"	30 (Elsass)	70 789	68 468
"	32 (Grossherzogth. Hessen ausser Oberhessen)	65 060	57 522
"	3 (Prov. Pommern)	64 519	59 554
"	13 (Reg.-Bez. Oppeln)	61 475	61 989
"	20 (Königreich Sachsen)	61 141	55 923
"	21 (Prov. Hessen-Nassau und Ober- hessen)	60 157	52 775
"	23, 25, 26 u. 27. (Rheinprovinz) . .	49 733	45 416
"	31 (Pfalz)	46 431	39 816
"	5 (Mecklenburg)	36 186	30 552
"	22 u. 24 (Prov. Westfalen u. Waldeck)	32 060	28 708
"	29 (Lothringen)	17 091	17 748
Mehr versandt als empfangen haben:			
Verkehrsbezirk	18 (Reg.-Bez. Magdeburg u. Anhalt)*)	51 619	+ 40 258
"	19 (Reg.-Bez. Merseburg u. Thüringen)	17 558 ¹ / ₂	+ 53 369
"	1 (Provinzen Ost- u. Westpreussen)	9 221 ¹ / ₂	+ 6 337
"	12 (Provinz Posen)	7 018	+ 2 972
"	30 (Elsass)	4 052 ¹ / ₂	— 5 472
"	32 (Grossherzogth. Hessen ausser Oberhessen)	3 404	+ 2 823
"	29 (Lothringen)	1 157 ¹ / ₂	+ 3 109
Mehr empfangen als versandt haben:			
Verkehrsbezirk	36 (Bayern r. d. Rheins)	57 273	— 4 908
"	22 u. 24 (Prov. Westfalen u. Waldeck)	52 227 ¹ / ₂	— 51 866

*) Vergl. Anmerkung S. 323.

Verkehrsbezirk	11 (Prov. Hannover, Braunschweig, Oldenburg, Lippe etc.)	1884	1883
		Tonnen	
		50 525 ¹ / ₂	— 37 908
"	20 (Königreich Sachsen)	47 825	— 11 530
"	23, 25, 26, 27 (Rheinprovinz)	39 676 ¹ / ₂	— 50 051
"	16 u. 17 (Prov. Brandenburg)	34 441 ¹ / ₂	— 37 843
"	21 (Prov. Hessen-Nassau u. Oberhessen)	20 741 ¹ / ₂	— 16 891
"	35 (Württemberg und Hohenzollern)	19 957	— 17 889
"	7 (Prov. Schleswig-Holstein)	8 602	— 12 324
"	14 u. 15 (Reg.-Bez. Breslau u. Liegnitz)	8 103	+ 2 978
"	33 (Baden)	6 248	— 6 312
"	31 (Pfalz)	5 068	— 2 417
"	13 (Reg.-Bez. Oppeln)	863	+ 6 646
"	5 (Mecklenburg)	604 ¹ / ₂	— 1 923
"	3 (Prov. Pommern)	210 ¹ / ₂	— 2 431

Wird hiernach der Bedarf der einzelnen Verkehrsbezirke ermesen, so

hat die Ernte in Prozenten des Bedarfs betragen im:		1884	1883
Verkehrsbezirk	18 (Reg.-Bez. Magdeburg und Anhalt)*	149	134
"	12 (Prov. Posen)	111	104
"	1 (Prov. Ost- und Westpreussen)	107	105
"	19 (Reg.-Bez. Merseburg und Thüringen)	107	124
"	29 (Lothringen)	107	121
"	30 (Elsass)	106	92
"	32 (Grossherzogth. Hessen ausser Oberhessen)	105	105
"	3 (Prov. Pommern)	99	96
"	13 (Reg.-Bez. Oppeln)	99	112
"	5 (Mecklenburg)	98	94
"	14 u. 15 (Reg.-Bez. Breslau und Liegnitz)	94	103
"	33 (Baden)	94	93
"	31 (Pfalz)	90	94
"	7 (Prov. Schleswig-Holstein)	89	84
"	36 (Bayern r. d. Rheins)	89	99
"	35 (Württemberg und Hohenzollern)	88	89
"	21 (Prov. Hessen-Nassau und Oberhessen)	74	76
"	16 u. 17 (Prov. Brandenburg)	70	66
"	11 (Prov. Hannover, Braunschweig, Oldenburg, Lippe etc.)	59	67
"	23, 25, 26, 27 (Rheinprovinz)	56	48
"	20 (Königreich Sachsen)	56	83
"	22 u. 24 (Prov. Westfalen und Waldeck)	38	36

An Hafer haben geerntet:		1884	1883
		Tonnen	
Verkehrsbezirk	36 (Bayern r. d. Rheins) . . .	509 100	510 167
"	11 (Prov. Hannover, Braunschweig, Oldenburg, Lippe etc.) . .	329 336	260 869
"	1 (Prov. Ost- und Westpreussen). .	318 895	330 849
"	19 (Reg.-Bez. Merseburg und Thü- ringen)	308 748	269 694
"	23, 25, 26, 27 (Rheinprovinz) . .	287 183	226 903
"	20 (Königreich Sachsen)	284 549	254 373
"	7 (Prov. Schleswig-Holstein) . .	254 494	205 916
"	14 u. 15 (Reg.-Bezirk Breslau und Liegnitz)	237 826	223 725
"	5 (Mecklenburg)	221 770	134 822
"	3 (Prov. Pommern)	208 966	183 554
"	16 u. 17 (Prov. Brandenburg) . .	182 950	140 383
"	22 u. 24 (Prov. Westfalen u. Waldeck)	169 452	126 408
"	35 (Württemberg und Hohenzollern)	168 912	174 892
"	21 (Prov. Hessen-Nassau und Ober- hessen)	156 004	120 447
"	18 (Reg.-Bez. Magdeburg u. Anhalt)	132 617	105 749
"	13 (Reg.-Bez. Oppeln)	117 335	107 085
"	12 (Prov. Posen)	99 962	93 670
"	29 (Lothringen)	93 322	99 693
"	33 (Baden)	69 476	65 050
"	31 (Pfalz)	34 067	32 909
"	32 (Grossherzogthum Hessen ausser Oberhessen)	26 449	23 719
"	30 (Elsass)	25 251	27 502
Mehr versandt als empfangen haben:			
Verkehrsbezirk	1 (Prov. Ost- und Westpreussen). .	19 688 ^{1/2}	+ 10 826
"	35 (Württemberg und Hohenzollern)	18 690	+ 23 725
"	3 (Prov. Pommern)	12 595	— 1 184
"	36 (Bayern r. d. Rheins)	12 224	+ 20 953
"	5 (Mecklenburg)	9 516	— 8 504
"	18 (Reg.-Bez. Magdeburg u. Anhalt)	5 848	+ 2 449
"	29 (Lothringen)	3 263	+ 5 977
"	20 (Königreich Sachsen)	2 915 ^{1/2}	+ 13 565
"	14 u. 15 (Reg.-Bez. Breslau und Liegnitz)	2 344 ^{1/2}	+ 2 390
"	33 (Baden)	34 ^{1/2}	— 750

Mehr empfangen als versandt haben:		1884	1883
		Tonnen	
Verkehrsbezirk	16 u. 17 (Prov. Brandenburg) . . .	55 982 $\frac{1}{2}$	— 68 126
"	22 u. 24 (Prov. Westfalen u. Waldeck)	41 505 $\frac{1}{2}$	— 55 406
"	23, 25, 26, 27 (Rheinprovinz) . . .	27 172 $\frac{1}{2}$	— 35 358
"	11 (Prov. Hannover, Braunschweig, Oldenburg, Lippe etc.) . . .	16 191	— 28 471
"	19 (Reg.-Bez. Merseburg u. Thüringen)	15 891 $\frac{1}{2}$	— 23 791
"	30 (Elsass)	15 881 $\frac{1}{2}$	— 12 869
"	21 (Prov. Hessen-Nassau und Ober- hessen)	6 006	— 13 510
"	32 (Grossherzogthum Hessen ausser Oberhessen)	4 514 $\frac{1}{2}$	— 2 472
"	7 (Prov. Schleswig-Holstein) . . .	2 735	— 13 526
"	31 (Pfalz)	1 685	— 1 333
"	13 (Reg.-Bez. Oppeln)	1 112 $\frac{1}{2}$	— 3 879
"	12 (Prov. Posen)	728	— 7 506
Wird hiernach der Bedarf der einzelnen Verkehrsbezirke bemessen, so			
hat die Ernte in Prozenten des Bedarfs betragen im:			
Verkehrsbezirk	35 (Württemberg und Hohenzollern) . . .	112	116
"	1 (Prov. Ost- und Westpreussen)	107	103
"	3 (Prov. Pommern)	106	99
"	5 (Mecklenburg)	105	94
"	18 (Reg.-Bez. Magdeburg und Anhalt) . .	105	102
"	29 (Lothringen)	104	106
"	36 (Bayern r. d. Rheins)	102	104
"	14 u. 15 (Reg.-Bez. Breslau und Liegnitz) .	101	101
"	20 (Königreich Sachsen)	101	106
"	33 (Baden)	100	99
"	13 (Reg.-Bez. Oppeln)	100	96
"	12 (Prov. Posen)	99	93
"	7 (Prov. Schleswig-Holstein)	99	94
"	11 (Prov. Hannover, Braunschweig, Oldenburg, Lippe etc.)	96	90
"	21 (Prov. Hessen-Nassau und Oberhessen) .	96	90
"	19 (Reg.-Bez. Merseburg und Thüringen) . .	95	92
"	31 (Pfalz)	95	96
"	23, 25, 26, 27 (Rheinprovinz)	91	87
"	32 (Grossherzogth. Hessen ausser Oberhessen)	85	91
"	22 u. 24 (Prov. Westfalen und Waldeck) . .	80	79
"	16 u. 17 (Prov. Brandenburg)	77	67
"	30 (Elsass)	61	68

An Mehl, Mühlenfabrikaten und Kleie haben mehr versandt
als empfangen:

	1884	1883
	Tonnen	
Verkehrsbezirk 11 (Prov. Hannover, Braunschweig, Oldenburg, Lippe etc.) . . .	44 415	+ 56 267
„ 35 (Württemberg und Hohenzollern)	29 145	+ 35 272
„ 16 u. 17 (Prov. Brandenburg) . .	27 595 ¹ / ₂	+ 27 346
„ 20 (Königreich Sachsen)	26 745 ¹ / ₂	+ 3 148
„ 14 u. 15 (Reg.-Bez. Breslau u. Liegnitz)	13 522 ¹ / ₂	— 1 943
„ 5 (Mecklenburg)	13 004	— 20 955
„ 1 (Prov. Ost- und Westpreussen) .	9 405	+ 4 254
„ 22 u. 24 (Prov. Westfalen u. Waldeck)	8 502 ¹ / ₂	+ 8 174
„ 7 (Prov. Schleswig-Holstein) . . .	2 805	— 2 827
„ 33 (Baden)	2 364	+ 4 467
„ 3 (Provinz Pommern)	1 283	— 2 011
„ 13 (Reg.-Bez. Oppeln)	448 ¹ / ₂	+ 4 056
„ 29 (Lothringen)	204 ¹ / ₂	+ 2 855

Mehr empfangen als versandt haben:

Verkehrsbezirk 23, 25, 26, 27 (Rheinprovinz) . .	59 580	— 59 420
„ 36 (Bayern r. d. Rheins)	39 364	— 22 608
„ 32 (Grossherzogthum Hessen ausser Oberhessen)	32 218 ¹ / ₂	— 23 427
„ 21 (Prov. Hessen-Nassau und Ober- hessen)	30 331	— 26 867
„ 19 (Reg.-Bez. Merseburg u. Thüringen)	28 440 ¹ / ₂	— 17 305
„ 30 (Elsass)	25 273 ¹ / ₂	— 21 142
„ 18 (Reg.-Bez. Magdeburg und Anhalt)	10 904 ¹ / ₂	— 12 681
„ 31 (Pfalz)	7 856 ¹ / ₂	— 4 503
„ 12 (Provinz Posen)	2 300	— 4 059

Erweiterung und Vervollständigung des preussischen Staatseisenbahnnetzes.*)

In dem auch in diesem Jahre dem Landtage vorgelegten, von demselben unverändert angenommenen und unter dem 19. April Allerhöchst vollzogenen Gesetzentwurf wegen Erweiterung und Vervollständigung des Staatseisenbahnnetzes wird im § 1 unter No. I. die Ermächtigung ertheilt, zum Bau einer Eisenbahn von:

1. Wrist nach Itzehoe	1 900 000	M
2. Garnsee nach Lessen	442 000	"
3. Wreschen nach Strzalkawo	1 160 000	"
4. Meseritz nach Rokietnica	6 000 000	"
5. Altdamm beziehungsweise Gollnow nach Cammin mit Abzweigung nach Wollin . . .	4 000 000	"
6. Wriezen nach Jädickendorf	4 000 000	"
7. Ratibor bis zur Landesgrenze in der Richtung auf Troppau	1 600 000	"
8. Deutsch-Wette nach Gross-Kunzendorf . . .	1 023 000	"
9. Ottmachau bis zur Landesgrenze in der Rich- tung auf Lindewiese	1 080 000	"
10. Striegau nach Bolkenhain	1 418 000	"
11. Grünow nach Beeskow	460 000	"
12. Teutschenthal nach Salzmünde	400 000	"
13. Schönebeck nach Blumenberg	1 308 000	"
14. Oebisfelde nach Salzwedel	3 600 000	"
15. Braunschweig nach Gifhorn	2 320 000	"
16. Wulften nach Duderstadt	1 567 000	"
und von		
Duderstadt nach Leinefelde	1 433 000	"
17. Fulda nach Tann	3 250 000	"
zu übertragen	36 961 000	M

*) Vgl. Archiv 1884 S. 115 ff., 1885 S. 152 ff.

	Uebertrag	36 961 000 <i>M</i>
18.	Sarnau nach Frankenberg	1 950 000 "
19.	Schmallenberg nach Fredeburg	640 000 "
20.	Wiesbaden nach Langenschwalbach	1 210 000 "
21.	Krebsöge nach Radevormwald	1 520 000 "
22.	Elberfeld nach Cronenberg	890 000 "
23.	Wülfrath nach Velbert	625 000 "
	<u>zusammen</u>	<u>43 796 000 <i>M</i></u>
	und für Betriebsmittel (18 000 <i>M</i> für das Kilometer Vollbahn und 15 000 <i>M</i> für das Kilometer Nebenbahn)	9 111 000 "
	<u>insgesamt</u>	<u>52 907 000 <i>M</i></u>

zu verwenden.

Die Linie Wrist—Itzehoe (No. 1) soll als Vollbahn für alleinige Rechnung des Staates, die übrigen unter No. 2 bis 23 aufgeführten Linien sollen als Nebenbahnen ausgeführt werden. Den seither beobachteten Grundsätzen entsprechend ist auch der Bau der unter No. 2 bis 14 und 16 bis 23 bezeichneten Meliorationsbahnen von einer angemessenen Beteiligung der Interessenten abhängig gemacht und daran festgehalten worden, dass dieselben zum Mindesten den gesammten zur Bahnanlage erforderlichen Grund und Boden unentgeltlich hergeben und dem Staate die unentgeltliche Mitbenutzung der Chaussee und sonstigen öffentlichen Wege, soweit dies die Aufsichtsbehörde für zulässig erachtet, für die Dauer des Bestehens und Betriebes der neuen Bahnen einräumen.

Zu den Grunderwerbskosten der Linie Wiesbaden—Langenschwalbach (No. 20) soll mit Rücksicht auf die Höhe derselben und die nur beschränkte Leistungsfähigkeit der betreffenden Kommunalverbände ausnahmsweise eine staatliche Beihilfe von 150 000 *M* gewährt werden. Ausserdem beteiligt sich der Staat noch durch entschädigungslose Verwendung des bereits in seinem Besitz befindlichen Terrains im Werthe von etwa 150 000 *M* in nicht unerheblichem Umfange an der Bereitstellung des zum Bau der Bahn erforderlichen Grund und Bodens.

Von den Interessenten werden dagegen neben der unentgeltlichen Hergabe des Terrains noch Baarzuschüsse verlangt zu den Linien:

a)	Striegau—Bolkenhain (No. 10)	82 000 <i>M</i>
b)	Grunow—Beeskow (No. 11)	90 000 "
c)	Teutschenthal—Salzmünde (No. 12)	100 000 "
d)	Schönebeck—Blumenberg (No. 13)	112 000 "

da in diesen Fällen die Tragung der Grunderwerbskosten als eine ausreichende Beteiligung der Interessenten nicht angesehen werden konnte.

Für die Linie Braunschweig—Gifhorn (No. 15) mussten die Grund-erwerbskosten ausnahmsweise auf die Staatskasse übernommen werden, da der Staat zu dem Bau der Bahn nach dem mit Braunschweig abgeschlossen und bereits durch Gesetz vom 23. Februar 1885 genehmigten Verträge vom 27./30. Juni 1884 verpflichtet ist, und die Erfüllung dieser Verpflichtung nicht von der in das Belieben Dritter gestellten Erfüllung von Bedingungen abhängig gemacht werden kann.

Ueber die einzelnen Projekte und ihre wirtschaftliche Bedeutung entnehmen wir aus den dem Gesetzentwurf beigefügten Denkschriften Folgendes:

Die, wie bereits bemerkt, als Vollbahn in Aussicht genommene Linie Wrist-Itzehoe bezweckt die Ausfüllung einer fühlbaren Lücke im Eisenbahnnetz der Provinz Schleswig-Holstein. Der gesammte Eisenbahnverkehr zwischen Itzehoe und dem westlich von Itzehoe im Verkehrsgebiet der Holsteinischen Marschbahn belegenen Ortschaften einerseits und dem östlichen Holstein mit Kiel und Lübeck andererseits muss jetzt seinen Weg ausschliesslich über Glückstadt und Elmshorn nehmen und, um von Itzehoe nach Wrist zu gelangen, 55,4 km zurücklegen, während die direkte Entfernung zwischen beiden Orten nur 17 km beträgt. Durch die in Vorschlag gebrachte weitere, ungefähr 21,4 km lange Verbindung der Altona-Kieler Bahn mit der Holsteinischen Marschbahn wird der Schienenweg zwischen Itzehoe und Wrist um 34 km abgekürzt. Zu den Vortheilen, welche hiernach aus der Herstellung der neuen Bahn dem allgemeinen Verkehr erwachsen werden, treten noch die besonderen Vortheile hinzu, welche aus der Erschliessung des von der Linie berührten örtlichen Verkehrsgebietes für die Hebung der wirtschaftlichen und Verkehrsverhältnisse des Kreises Steinburg zu erwarten sind. Das zu erschliessende Verkehrsgebiet umfasst etwa 338 qkm mit 24 000 Einwohnern. Von den in Frage gekommenen beiden Linien ist der nördlich der Stör über Kellinghusen und Lokstedt vor der südlich der Stör über Lägerdorf der Vorzug gegeben worden, weil die nördliche Linie, abgesehen von dem durch dieselbe ermöglichten militärisch wichtigen Anschluss an das Lokstädter Lager, den wirtschaftlichen und Verkehrsinteressen jener Gegend mehr entspricht, als die südliche Linie, welche fast ausschliesslich nur dem bereits durch eine Schmalspurbahn mit Itzehoe verbundenen Fabrikorte Lägerdorf zu Gute kommen und einen geringeren Lokalverkehr haben würde.

Die kilometrischen Baukosten der Bahn betragen 88 800 *M.*

Die bereits während des Baues der sogenannten Weichselstädtebahn, deren Herstellung durch die Gesetze vom 9. März und 18. Dezember 1880 genehmigt worden, von den beteiligten Interessenten angeregte Linie Garnsee-Lessen soll die Stadt Lessen und deren ertragreiche Umgegend

in das allgemeine Verkehrsnetz einbeziehen. Die etwa 13,6 km lange Bahn berührt, abgesehen von ihrer Einführung in den an der Südgrenze des Kreises Marienwerder belegenen Bahnhof Garnsee der Weichselstädtebahn ausschliesslich den Kreis Graudenz (Provinz Westpreussen) und erschliesst ein Verkehrsgebiet von etwa 200 qkm mit 11 000 Einwohnern. Die kilometrischen Baukosten stellen sich auf 32 500 *M.*, die von den Interessenten zu tragenden Grunderwerbskosten auf 29 000 *M.* Für die Bahn kann eine ausgedehnte Mitbenutzung der neuen Chaussee von Garnsee nach Lessen in Aussicht genommen werden, da die Interessenten zu diesem Zweck mit nicht unerheblichen Mehrkosten das ursprünglich auf 7,5 m angenommene Planum der Chaussee in einer Breite von 9,5 m ausführen lassen.

Die ungefähr 19,1 km lange Linie von Wreschen an der Oels-Gnesener Eisenbahn nach Strzalkowo bildet die Fortsetzung der durch das Gesetz vom 4. April 1884 zur Ausführung genehmigten Bahn Posen-Wreschen. Durch die Ausführung des Projekts werden die lebhaften Verkehrsbeziehungen zwischen der Provinzialhauptstadt Posen mit ihrem östlichen Hinterlande, den Kreisen Schroda und Wreschen und den angrenzenden russischen Gebietstheilen angehörend, wirksame Förderung und Unterstützung erfahren, wie auch dem östlichen Theile des Kreises Wreschen die zur vollen Entfaltung seiner wirtschaftlichen Kräfte nothwendigen Verkehrs erleichterungen gewährt. Der zu erschliessende Landstrich umfasst etwa 320 qkm mit 15 000 Einwohnern. Die von den Interessenten zu übernehmenden Grunderwerbskosten sind auf 122 000 *M.* veranschlagt. Die kilometrischen Baukosten betragen 60 700 *M.*

Zur weiteren Erschliessung des nördlich der ehemaligen Märkisch-Posener Bahn belegenen, von den Eisenbahnlinien Posen-Kreuz, Kreuz-Küstrin und Küstrin-Frankfurt a. d. O. begrenzten, entwicklungs-fähigen Landstrichs von etwa 7 800 qkm Flächeninhalt, dessen Bewohner meist Landwirtschaft betreiben, ist die Herstellung einer Aufbesserungsbahn von Meseritz nach Rokietnica in Aussicht genommen, nachdem durch das Gesetz vom 21. Mai 1883 in dem bezeichneten Verkehrsgebiet der Bau einer inzwischen bereits dem Betriebe übergebenen Stichbahn von Bentschen nach Meseritz genehmigt worden. Die ungefähr 93,9 km lange Bahn berührt, unweit Meseritz von der Linie Bentschen-Meseritz ausgehend, auf eine Länge von etwa 19,3 km den Kreis Meseritz, durchschneidet dann die Kreise Birabaum und Samter auf eine Länge von etwa 39 und 28,8 km und tritt demnächst in den Landkreis Posen ein, um nach einem Laufe von etwa 7,8 km bei Rokietnica in die Stargard-Posener Bahn einzumünden. Das zu erschliessende Verkehrsgebiet umfasst etwa 1 520 qkm mit 76 000 Einwohnern. Die den Interessenten zur Last fallenden Grunderwerbskosten betragen 434 000 *M.*, die kilometrischen Baukosten 63 900 *M.*

Von den für die Wahl des Anschlusses an die Stargard-Posener Bahn in Frage gekommenen Punkten musste aus wirthschaftlichen und technischen Gründen der Station Rokietnica vor der Station Samter oder Wronke der Vorzug gegeben werden.

Die von Altdamm bezw. Gollnow nach Cammin und Wollin in Aussicht genommene Schienenverbindung ist zur Erschliessung einerseits des östlich der Dievenow von der Altdamm-Colberger Eisenbahn begrenzten Landstrichs der Provinz Pommern, andererseits der zwischen den östlichen Mündungsarmen der Oder, der Swine und der Dievenow gelegenen, im Norden von der Ostsee und im Süden von dem grossen Haff begrenzten Insel Wollin bestimmt. Bereits im Jahre 1871 hatte die Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn-Gesellschaft die Ausdehnung ihres Unternehmens auf den Bau und Betrieb einer die Insel Wollin durchschneidenden und mit dem Festlande verbindenden Eisenbahn von Stettin über Wollin nach Ostswine beschlossen und demnächst auch die Allerhöchste Konzession hierfür erhalten. Die Ausführung der als Vollbahn geplanten und ursprünglich auf 18 Millionen Mark veranschlagten Verbindung kam jedoch bei der Ungunst der Zeitverhältnisse nicht zu Stande. Demnächst wurde der Gesellschaft nachgelassen, statt des konzessionsmässig auszubauenden Vollbahnprojekts unter Mitbenutzung der der Altdamm-Colberger Eisenbahn-Gesellschaft gehörenden Strecke Altdamm - Gollnow nur die Strecke Podeluch-Damm und Gollnow - Wollin - Ostswine und zwar als Nebenbahn herzustellen. Bevor jedoch die hierzu erforderlichen technischen Unterlagen beschafft waren, erfolgte auf Grund des Gesetzes vom 24. Januar 1884 der Erwerb des Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahnunternehmens für den Staat. Nach eingehender Prüfung, in welcher Weise dem Verkehrsbedürfniss unter den hierdurch veränderten Verhältnissen auf die zweckmässigste und billigste Weise Rechnung zu tragen sei, ist die Herstellung einer Eisenbahn von Altdamm bezw. Gollnow nach Cammin und Wollin, welche zugleich den Kreis Cammin mit seiner Hauptstadt und einen Theil des Kreises Naugard dem Verkehr erschliessen soll, als zur Erreichung des vorgezeichneten Zwecks als besonders geeignet erkannt worden, da es sich für den Staat nicht um den Bau einer neuen Linie für den durchgehenden Verkehr, sondern lediglich um die Befriedigung örtlicher Verkehrsbedürfnisse handeln kann. Wie seiner Zeit von der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Gesellschaft ist auch nunmehr seitens des Staates eine Mitbenutzung der der Altdamm-Colberger Eisenbahn-Gesellschaft gehörenden Strecke Altdamm-Gollnow und demgemäss die Herstellung selbständiger Anlagen erst von Gollnow ab in Aussicht genommen, da für eine selbständige Durchführung der Bahn von Altdamm bis Gollnow, welche bei einer Länge von 23 km einen Kostenaufwand von mindestens

1 380 000 *M.* erfordern würde, ein wirtschaftliches Bedürfniss nicht anzuerkennen ist. Der für den Bau der Bahn Gollnow-Cammin bezw. Wollin erforderliche Kredit ist daher nur unter der Voraussetzung verlangt, dass eine Verständigung mit der Altdamm-Colberger Eisenbahn-Gesellschaft unter annehmbaren Bedingungen erzielt wird.

Die einschliesslich der Hafengebäude bei Cammin und Wollin ungefähr 61 km lange Bahn, wovon 49,7 km auf die Hauptbahn nach Cammin und 11,3 km auf die Zweigbahn nach Wollin entfallen, berührt mit etwa 9,2 km den Kreis Naugard, mit 50,4 km den Kreis Cammin und mit 1,4 km den Kreis Usedom-Wollin. Das Verkehrsgebiet der Bahn, in welchem meist Landwirtschaft betrieben wird, umfasst etwa 1300 qkm mit 65 000 Einwohnern.

Die von den Interessenten aufzubringenden Grunderwerbskosten sind auf 295 000 *M.*, die kilometrischen Baukosten auf 65 600 *M.* veranschlagt. Die Anlage der festen Brücke über die Dievenow erfordert einen Kostenaufwand von 410 000 *M.*

Bei der Wahl der Bahnhofslage bei Cammin ist auf die Möglichkeit einer Fortsetzung der Bahn Rücksicht genommen.

Die von Wriezen nach Jädickendorf in Aussicht genommene Bahn zweigt bei Wriezen aus der Bahnlinie Frankfurt a. O.—Angermünde ab, führt quer durch das fruchtbare Niederoderbruch und mündet nach Ueberschreitung der Oder unweit Alt-Rüdnitz bei Jädickendorf in die Strecke Küstrin—Stettin, der ehemaligen Breslau—Schweidnitz—Freiburger Eisenbahn.

Von den verschiedenen für die Ueberbrückung der Oder in Frage gekommenen Punkten ist Alt-Rüdnitz gewählt worden, weil dieser Punkt zugleich als der geeignetste für die Herstellung einer festen Brücke für den Landverkehr im Anschluss an die Eisenbahnbrücke erkannt worden ist.

Von der ungefähr 36 km langen Bahn entfallen:

- a) auf den Kreis Oberbarnim etwa 4,8 km,
- b) auf den Kreis Königsberg i./N. etwa 31,2 km.

Das Verkehrsgebiet der Bahn umfasst einschliesslich der Städte Wriezen mit 7200 Einwohnern und Königsberg mit 6600 Einwohnern 400 qkm der Provinz Brandenburg mit 40 000 Einwohnern.

Die Grunderwerbskosten, welche die Interessenten aufzubringen haben, sind auf 299 000 *M.*, die kilometrischen Baukosten auf 111 100 *M.* ermittelt. Die Höhe der letzteren ist durch die Aufwendungen für die Eisenbahnbrücke bei Alt-Rüdnitz im Betrage von 1 215 000 *M.* bedingt.

Zur Erschliessung der südwestlichen Grenzdistrikte der Provinz Schlesien, speziell der Kreise Ratibor, Neisse und Grottkau ist die Her-

stellung der von Strecken der Oberschlesischen Eisenbahn abzweigenden Schienenverbindungen von:

- a) Ratibor nach der Landesgrenze in der Richtung auf Troppau,
- b) Deutsch-Wette nach Gross-Kunzendorf,
- c) Ottmachau nach der Landesgrenze in der Richtung auf Lindewiese,

in Aussicht genommen.

Abgesehen von ihrer Zugehörigkeit zu derselben Provinz und zum Theil auch zu demselben Verkehrsgebiet haben die drei Linien auch noch insofern gemeinsame Berührungspunkte, als über ihre Ausführung in einem und demselben Staatsvertrage mit Oesterreich-Ungarn vom 14. März 1885 verhandelt und insbesondere auch bestimmt worden ist, dass der Bau der beiden Bahnen zu a und c auf preussischem Gebiete sicher gestellt sein muss, bevor die Fortsetzung derselben auf österreichischem Gebiete verlangt werden kann. Die Herstellung der österreichischen Grenzstrecken von der Landesgrenze einerseits nach Troppau, andererseits nach Lindewiese soll durch österreichische Unternehmer erfolgen, und zwar in dem einen Falle durch die Mährisch-Schlesische Zentralbahn-Gesellschaft als Besitzerin der angrenzenden Hauptbahn Ziegenhals—Jägerndorf—Troppau, in dem anderen Falle durch die Oesterreichische Lokaleisenbahn-Gesellschaft, welcher bereits österreichischerseits zum Bau und Betriebe einer Eisenbahn von Hannsdorf über Lindewiese nach der Reichsgrenze zum Anschluss an das diesseitige Eisenbahnnetz bei Ziegenhals die Konzession ertheilt und für die diesseitige Grenzstrecke bis Ziegenhals in demselben Staatsvertrage preussischerseits die Ertheilung der Konzession zugesichert ist. Auf der Linie Ratibor—Troppau soll der Betriebswechsel in Troppau, und zwar in der Weise stattfinden, dass die österreichische Grenzstrecke von der Reichsgrenze bis Troppau von der preussischen Staatseisenbahnverwaltung betrieben wird. Auf der Linie Ottmachau—Lindewiese soll dagegen der Betriebswechsel in der in unmittelbarer Nähe der beiderseitigen Reichsgrenze bei Barzdorf oder Heinersdorf neu anzulegenden Uebergangsstation erfolgen.

Die Linie Deutsch-Wette—Gross-Kunzendorf schliesst zwar zunächst nur an das diesseitige Eisenbahnnetz an, da der Verkehr der zu erschliessenden Gegend hauptsächlich nach dem Inlande gerichtet ist; es ist aber in dem Schlussprotokoll zu dem Staatsvertrage vom 14. März 1885 eine Fortsetzung derselben zum Anschluss an das österreichische Eisenbahnnetz bei einem geeigneten Punkte der Linie Hannsdorf—Ziegenhals für den Fall vorbehalten, dass die Herstellung einer derartigen Verbindung zur vollständigen Befriedigung der diesseitigen Verkehrsbedürfnisse demnächst preussischerseits als erforderlich erachtet werden sollte.

Die ungefähr 27,8 km lange ausschliesslich im Kreise Ratibor belegene Bahn Ratibor-Landesgrenze erschliesst ein Verkehrsgebiet von etwa 280 qkm mit über 26 000 Einwohnern. Zu den Vortheilen, welche von der geplanten Linie für das von derselben zunächst berührte Verkehrsgebiet zu erwarten sind, treten noch die Vortheile hinzu, welche aus der Eröffnung des neuen Schienenweges für die Befestigung und Erweiterung der Verkehrsbeziehungen beider Nachbarländer erwachsen werden. Insbesondere ist von dem in Aussicht genommenen direkten Anschluss der Linie an die Mährisch-Schlesische Zentralbahn bei Troppau, welche mit dem diesseitigen Eisenbahnnetz z. Z. nur bei Jägerndorf und Ziegenhals in Verbindung steht, eine werthvolle Erweiterung des Absatzgebietes für die oberschlesische Kohle zu erwarten.

Die von den Interessenten zu übernehmenden Grunderwerbskosten stellen sich auf 179 000 *M.*, die kilometrischen Baukosten auf 57 600 *M.*

Die ungefähr 13,1 km lange Stichbahn von Deutsch-Wette nach Gross-Kunzendorf liegt durchweg im Kreise Neisse und erschliesst ein Verkehrsgebiet von etwa 130 qkm mit 24 000 Einwohnern. Die Herstellung einer Schienenverbindung ist für die Erhaltung und Entwicklung der ausgedehnten Gross-Kunzendorfer Marmorindustrie zu einer Lebensfrage geworden, wo die auf österreichischem Gebiete belegenen konkurrierenden Industriestätten durch die nach dem Staatsvertrage mit Oesterreich-Ungarn vom 14. März 1885 bevorstehende Anlage einer Eisenbahn von Hannsdorf über Lindewiese einerseits nach Ziegenhals andererseits nach Ottmachau die Vortheile eines direkten Schienenanschlusses zu erwarten haben.

Die den Interessenten zur Last fallenden Grunderwerbskosten sind auf 113 000 *M.*, die kilometrischen Baukosten auf 78 100 *M.* veranschlagt.

Die ungefähr 13,8 km lange Bahn Ottmachau-Landesgrenze liegt mit ihrer Anfangsstrecke von 3,0 km im Kreise Grottkau, mit der Reststrecke von 10,8 km im Kreise Neisse. Das zu erschliessende Verkehrsgebiet umfasst etwa 70 qkm mit 14 000 Einwohnern. Die von den Interessenten aufzubringenden Grunderwerbskosten betragen 143 000 *M.*, die kilometrischen Baukosten 78 300 *M.*

Die von der Station Striegau der ehemaligen Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn nach Bolkenhain in Aussicht genomme, ungefähr 19,6 km lange Stichbahn liegt gleichfalls in der Provinz Schlesien, und zwar mit etwa 8,8 km im Kreise Striegau und mit ungefähr 10,8 km im Kreise Bolkenhain. Ihr Verkehrsgebiet umfasst, abgesehen von der Stadt Striegau (11 500 Einwohner) und deren näherer Umgebung, etwa 270 qkm mit 24 000 Einwohnern. Von dem für die Wahl des Anschlusses an die Hauptbahn in Frage gekommenen Punkten musste der Station Striegau der Vorzug gegeben werden, weil eine von diesem Punkte ausgehende Zweig-

bahn die weiteste Berücksichtigung der verschiedenen in Betracht kommenden Interessen gestattet. Insbesondere kommt bei der Wahl dieses Anschlusses die umfangreiche und in stetem Wachsen begriffene Steinindustrie bei der Stadt Striegau und den in der Richtung auf Bolkenhain belegenen Ortschaften in Betracht. Im Uebrigen wird durch die Ausführung des Projekts der Herstellung einer Verbindungslinie von einem geeigneten Punkte der Bahn Striegau-Bolkenhain nach Jauer, sobald solche das Bedürfniss bedingt, nicht vorgegriffen. Auch ist bei der Einführung der Bahn in den Bahnhof Striegau und der Wahl des Endbahnhofes Bolkenhain auf die Möglichkeit einer demnächstigen Fortsetzung einerseits nach Maltch oder Neumarkt, andererseits nach einem geeigneten Punkte der Schlesischen Gebirgsbahn Rücksicht genommen. Gegenüber den Wünschen der Stadt Bolkenhain auf Anlage des Bahnhofes auf dem rechten Ufer der Neisse musste mit Rücksicht auf die auf dem linken Ufer der Neisse belegenen bedeutenden gewerblichen Niederlassungen der Niederstadt und die in der Nähe von Bolkenhain bei Röhrsdorf und Lauterbach betriebene nicht unbedeutende Kalkindustrie der Anlage des Bahnhofes auf dem linken Neisseufer der Vorzug gegeben werden. Auch war es im Hinblick auf eine im Auge zu behaltende Fortsetzung der Bahn bei den vorhandenen Terrainverhältnissen nicht möglich, den Bahnhof bis in unmittelbare Nähe der Stadt heranzurücken. Ebenso musste von einer unmittelbaren Einbeziehung der südlich der neuen Bahn belegenen Stadt Hohenfriedeberg abgesehen werden, weil dann für die nördlich der Linie belegenen umfangreichen Steinbrüche die Vortheile eines Bahnanschlusses verloren gehen würden.

Die Grunderwerbskosten, welche von den Interessenten aufzubringen sind, betragen 230 000 *M.*, die kilometrischen Bankkosten 76 500 *M.* Der ausserdem noch den Interessenten auferlegte Baarzuschuss von 82 000 *M.* entspricht im Allgemeinen demjenigen Baarzuschuss, welcher unter ähnlichen Verhältnissen von den Interessenten der demselben Verkehrsgebiet angehörenden und durch Gesetz vom 15. Mai 1882 zur Ausführung genehmigten Bahnlinien Liegnitz - Goldberg und Greiffenberg - Löwenberg beansprucht worden ist.

Die von der Station Grunow der ehemaligen Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn abzweigende, ungefähr 9,2 km lange Stichbahn nach Beeskow liegt mit etwa 1,5 km im Kreise Lübben und mit ungefähr 7,7 km im Kreise Beeskow-Storkow. Ihr Verkehrsgebiet, meist auf den Betrieb der Landwirtschaft angewiesen, umfasst ungefähr 500 qkm der Provinz Brandenburg mit 20 000 Einwohnern. Der Endbahnhof bei Beeskow soll, um die bedeutenden Kosten der Spreeüberbrückung zu ersparen, nicht auf dem linken Flussufer, wo die Stadt Beeskow liegt, sondern derselben gegenüber auf dem rechten Ufer, jedoch so angelegt werden, dass eine Fort-

setzung der Bahn nach einem geeigneten Punkte der Berlin-Görlitzer oder Berlin-Dresdener Bahn ohne besondere Schwierigkeiten möglich bleibt.

Die den Interessenten zur Last fallenden Grunderwerbskosten betragen 49 000 *M.*, die kilometrischen Baukosten 59 800 *M.* Ausserdem haben die Interessenten, wie bereits oben bemerkt, noch einen Baarzuschuss von 90 000 *M.* zu leisten.

Die von der Station Teutschenthal der Halle-Casseler Bahn abzweigende, ungefähr 9,2 km lange Stichbahn nach Salzmünde ist dazu bestimmt, den nördlich der Halle-Casseler Bahn belegenen, durch hervorragende Fruchtbarkeit und hochentwickelte Industrie ausgezeichneten Theil des Mansfelder Seekreises (Provinz Sachsen) zu erschliessen und die bedeutenden wirthschaftlichen und gewerblichen Anlagen bei Salzmünde mit dem Eisenbahnnetz zu verbinden.

Das Verkehrsgebiet der Bahn umfasst etwa 80 qkm mit 13 000 Einwohnern und zählt mit den Thälern der Salza zu den fruchtbarsten und reichsten Gegenden des Regierungsbezirks Merseburg.

Die Grunderwerbskosten, welche nebst einem Baarzuschuss von 100 000 *M.* von den Interessenten aufzubringen sind, beziffern sich auf 50 000 *M.*, die kilometrischen Baukosten auf 54 300 *M.*

Die von anderer Seite, insbesondere der Stadt Halle befürwortete Herstellung einer Verbindung zwischen Salzmünde und Halle würde zum Theil unfruchtbares Gebiet — die Dölauer Heide — berühren und auch für die Entfaltung der industriellen Kräfte der zu erschliessenden Gegend bei Weitem nicht die Vortheile bieten, wie die Linie Teutschenthal-Salzmünde. Aber auch aus technischen Rücksichten musste dem Anschlusse bei Teutschenthal der Vorzug gegeben werden, da eine Linie Halle-Salzmünde wegen der Schwierigkeiten, welche die Einführung derselben in den Bahnhof Halle, die Ueberschreitung der Halle-Casseler und Halle-Erfurter Bahnen und neben den sonstigen Terrainverhältnissen der Uebergang über das Saaletal verursacht, einen Kostenaufwand ungefähr in Höhe des vierfachen Betrages, welcher bei Ausführung der Linie Teutschenthal-Salzmünde in Frage kommt, erfordern würde.

Die von der Station Schönebeck der Linie Magdeburg-Leipzig abzweigende und bei Blumenberg an die Bahnstrecke Magdeburg-Oschersleben anschliessende, ungefähr 21,9 km lange Aufbesserungsbahn, welche mit etwa 2,9 km den Kreis Calbe a. S. und mit ungefähr 19,0 km den Kreis Wanzleben berührt, bringt einen bereits entwickelten und noch weiterer Entwicklung fähigen Landstrich der Provinz Sachsen zum Abschluss. Das Verkehrsgebiet der Bahn, zu der sogenannten „Magdeburger-Börde“ gehörig, umfasst etwa 120 qkm mit 20 000 Einwohnern und zählt zu den dichtbevölkertsten und fruchtbarsten Theilen der Monarchie. Der

Betrieb der Landwirtschaft und der mit derselben zusammenhängenden Nebengewerbe steht in hoher Blüthe.

Die den Interessenten neben dem Baarzuschuss von 112 000 *M* zur Last fallenden Grunderwerbskosten sind auf 273 000 *M*, die kilometrischen Baukosten auf 64 800 *M* ermittelt.

Die bei der Station Oebisfelde der Linie Stendal-Lehrte abzweigende und bei der Station Salzwedel in die Linie Stendal-Uelzen einmündende ungefähr 58,4 km lange Nebenbahn erschliesst ein Verkehrsgebiet von etwa 580 qkm mit 42 000 Einwohnern, welches den Kreisen Gardelegen und Salzwedel der Provinz Sachsen und dem Kreise Isehagen der Provinz Hannover angehört. Den Haupterwerbszweig der Bewohner bildet der Betrieb der Landwirtschaft und die mit derselben zusammenhängenden Gewerbe. Die Bahn liegt mit etwa 18,7 km ihrer Länge im Kreise Gardelegen und mit ungefähr 39,7 km im Kreise Salzwedel.

Die den Interessenten auferlegten Grunderwerbskosten betragen 254 000 *M*, die kilometrischen Baukosten 61 600 *M*.

Zur Erfüllung des durch Gesetz vom 23. Februar 1885 genehmigten Vertrages mit Braunschweig vom 27./30. Juni 1884 werden die Mittel für den Bau einer Eisenbahn von Braunschweig nach der Station Gifhorn der Berlin-Lehrter Bahn gefordert. Das Verkehrsgebiet der Bahn, im welchem vorzugsweise Landwirtschaft und in dem nördlich der Stadt Gifhorn belegenen Ortschaften die Torfgewinnung betrieben wird, umfasst einen Flächenraum von etwa 300 qkm mit einschliesslich der Stadt Braunschweig 75 000 Einwohnern. Zur Förderung der Torfindustrie ist im Anschluss an die Linie Braunschweig-Gifhorn (Bahnhof) eine Schienenverbindung über Stadt Gifhorn nach dem grossen Torfmoor bei Gifhorn (5000 ha, darunter über 1200 ha im fiskalischen Besitz) in Aussicht genommen. Von der im Ganzen etwa 32,3 km langen Bahn entfallen ungefähr 11,3 km auf braunschweigisches und ungefähr 21 km auf diesseitiges Staatsgebiet (Kreis Gifhorn, Provinz Hannover). Die Grunderwerbskosten für die Linie Braunschweig-Gifhorn (Bahnhof) im Betrage von 240 000 *M* übernimmt ausnahmsweise aus den oben bereits angeführten Gründen der Staat, während die Grunderwerbskosten für die Anschlussbahn nach dem grossen Torfmoor bei Gifhorn im Betrage von 73 000 *M* von den Interessenten aufzubringen sind.

Von den im Ganzen 2 320 000 *M* = 71 800 *M* für das km betragenden Baukosten entfallen:

- a) auf die Strecke Braunschweig-Gifhorn (Bahnhof) einschliesslich der Kosten für den Grunderwerb 1 765 000 *M*,
- b) auf die Anschlussbahn nach dem grossen Torfmoore ausschliesslich der Grunderwerbskosten 555 000 *M*.

Die zwischen Wulften an der Nordhausen - Northeimer Bahn und Leinefelde an der Halle-Casseler-Bahn in Aussicht genommene Schienenverbindung soll das sogenannte untere Eichsfeld, dessen nördlicher Theil mit der Kreishauptstadt Duderstadt der Provinz Hannover und dessen südlicher Theil mit der Kreishauptstadt Worbis der Provinz Sachsen angehört, dem grossen Verkehr erschliessen. Während für den südlichen Anschluss an die Halle-Casseler Bahn die Station Leinefelde, woselbst die Linie Gotha-Leinefelde einmündet, als naturgemässer Ausgangspunkt gegeben erscheint, gehen die Ansichten über die Führung der Linie von Duderstadt ab und die Wahl des nördlichen Anschlusses an die Südharzbahn Nordhausen-Northeim auseinander. Die Interessenten der Provinz Hannover wünschen eine Linie Duderstadt-Gieboldehausen-Catlenburg oder Wulften, die Interessenten der Provinz Sachsen dagegen eine Linie Duderstadt-Oberfeld oder Zwinge-Rhumspringe-Herzberg. Sowohl aus technischen und finanziellen wie auch aus wirtschaftlichen Rücksichten musste dem Anschluss bei Wulften der Vorzug gegeben werden. Den Bedürfnissen des über Herzberg sich bewegenden Verkehrs des Eichsfeldes ist dabei insofern Rechnung getragen, als die Einführung der Linie in den Bahnhof Wulften so projektirt ist, dass die Züge im Falle eines sich später herausstellenden Bedürfnisses direkt bis nach Herzberg würden durchgeführt werden können. Im Uebrigen wird durch die Ausführung des Projekts Leinefelde-Wulften der Frage nicht vorgegriffen, ob und inwieweit etwa demnächst zur vollständigen Befriedigung der Verkehrsbedürfnisse des Eichsfeldes noch die Herstellung eines weiteren Anschlusses bei Herzberg in Aussicht zu nehmen sein möchte.

Das Verkehrsgebiet der Bahn, welches dicht bevölkert ist und eine grosse Anzahl gewerblicher Anlagen aufweist, umfasst etwa 380 qkm mit 38 000 Einwohnern. Von der Gesamtlänge der Bahn von 38,1 km entfallen etwa 3,1 km auf den Kreis Osterode, 19 km auf den Kreis Duderstadt und 16 km auf den Kreis Worbis.

Die von den Interessenten zu übernehmenden Grunderwerbskosten betragen:

- a) für die etwa 19,6 km lange Strecke Wulften—Duderstadt
166 000 *M*,
- b) für die ungefähr 18,5 km lange Strecke Duderstadt—Leinefelde
141 000 *M*;

die kilometrischen Baukosten:

- zu a 80 000 *M*,
- zu b 77 500 *M*.

Da die Aufbringung der Grunderwerbskosten hinsichtlich der Strecke Duderstadt—Leinefelde Schwierigkeiten begegnet ist, sind die erforderlichen

Banmittel in ähnlicher Weise, wie in dem Gesetz vom 9. März 1880 für die Bahn von Gildenboden über Mohrungen nach Allenstein, getrennt für die beiden Theilstrecken Wulften—Duderstadt und Duderstadt—Leinefelde angefordert, um unabhängig von der Ansführung der Linie Duderstadt—Leinefelde die Herstellung der wichtigeren Verbindung zwischen Wulften und Duderstadt, für welche die Vorbedingungen bereits erfüllt sind, zu ermöglichen.

Nachdem durch das vorjährige Gesetz vom 7. Mai der Bau einer Aufbesserungsbahn von Fulda an der Linie Bebra—Frankfurt a./M. nach Gersfeld zur Erschliessung des südlichen Theiles der Rhön genehmigt worden, ist zur Besserung der wirthschaftlichen Lage im nördlichen Theile der Rhön die Herstellung einer weiteren Verbindung von Fulda über Hilders nach Tann in Aussicht genommen. Dem Anschluss bei Fulda ist vor dem in Frage gekommenen Anschluss bei Hünfeld der Vorzug gegeben worden, weil auch die Verkehrsbeziehungen dieses Theiles der Rhön vorwiegend nach Fulda gerichtet sind.

Die ungefähr 36,5 km lange Bahn, von welcher etwa 15 km auf den Kreis Fulda und 21,5 km auf den Kreis Gersfeld (Provinz Hessen-Nassau) entfallen, erschliesst ein Verkehrsgebiet von rund 271 qkm mit, abgesehen von den 11 500 Einwohnern der Stadt Fulda, 15 000 Einwohnern.

Die von den Interessenten anzubringenden Grunderwerbskosten sind auf 300 000 *M.*, die kilometrischen Bankkosten auf 89 000 *M.* veranschlagt.

Die von der Station Sarnau der durch Gesetz vom 7. März 1880 zur Ansführung genehmigten und bereits dem Betriebe übergebenen Linie Cölbe—Laasphe abzweigende Stichbahn Sarnau—Frankenberg bringt den zwischen den Linien der Main-Weser-Bahn, der Ruhr-Sieg- und der Ober-Ruhrthalbahn belegenen Landstrich zum weiteren Aufschluss und verschafft insbesondere dem Kreise Frankenberg der Provinz Hessen-Nassau die langersehnte Schienenverbindung. Mit Rücksicht auf die vorwiegend nach Marburg gerichteten Verkehrsbeziehungen der Kreishauptstadt und der westlich der Wasserscheide zwischen dem Wohra- und Wetttschaftthal belegenen Ortschaften musste die Führung der Linie durch das Wetttschaftthal mit dem Anschluss bei Sarnau vor der in Frage gekommenen Führung der Linie durch das Wohrathal mit dem Anschluss bei Kirchbain der Vorzug gegeben werden.

Das Verkehrsgebiet der Bahn, von deren Gesamtlänge mit 25,7 km etwa 14 km auf den Kreis Marburg und 11,7 km auf den Kreis Frankenberg entfallen, umfasst ungefähr 260 qkm mit 21 000 Einwohnern.

Die den Interessenten zur Last fallenden Grunderwerbskosten sind auf 244 000 *M.*, die kilometrischen Bankkosten auf 75 900 *M.* veranschlagt.

Zur Fortsetzung der durch Gesetz vom 21. Mai 1883 genehmigten Stichbahn von Altenhundem durch das Lennethal nach Schmallenberg ist der Bau einer Meliorationsbahn von Schmallenberg nach dem durch seine reichhaltigen Dachschiefergruben bekannten Fredeburg im Kreise Meschede der Provinz Westfalen in Aussicht genommen. Das Verkehrsgebiet der Linie umfasst etwa 40 Ortschaften mit 6000 Einwohnern. Die von den Interessenten aufzubringenden Grunderwerbskosten für die ungefähr 5,1 km lange Bahn sind auf 53 800 *M* die kilometrischen Baukosten auf 125 500 *M* veranschlagt.

Die ungefähr 20 km lange Stichbahn Wiesbaden — Langenschwalbach zweigt vom Rheinbahnhof der Stadt Wiesbaden (Provinz Hessen-Nassau) ab, durchschneidet von Dotzheim ab abwechselnd den Stadt- und Landkreis Wiesbaden, und berührt auf einer Länge von etwa 9 km den Untertaunuskreis, um bei der Hauptstadt desselben, dem durch seine heilkräftigen Stahlquellen bekannten Badeorte Langenschwalbach ihren vorläufigen Abschluss zu erreichen. Das Verkehrsgebiet der Bahn umfasst etwa 350 qkm mit 15 000 Einwohnern (ausschliesslich der 50 000 Einwohner zählenden und jährlich von 80 000 Fremden besuchten Stadt Wiesbaden).

Gegenüber der von anderer Seite befürworteten Herstellung einer Verbindung zwischen Langenschwalbach über Schlangenbad nach der Rheinbahn bei Eltville, welche einen um 750 000 *M* höheren Kostenaufwand verursachen würde, wie die Linie Wiesbaden — Langenschwalbach, musste auch schon mit Rücksicht auf die im Auge zu behaltende Fortsetzung in der Richtung nach Zollhaus zum Anschluss an die von der Lahabahn abzweigende Stichbahn Diez — Zollhaus dem Anschluss bei Wiesbaden der Vorzug gegeben werden. Schlangenbad, der andere Badeort im Taunus, würde dann durch eine Zweigbahn entweder nach Eltville oder nach einem geeigneten Punkte der Linie Wiesbaden — Langenschwalbach mit dem Eisenbahnnetz Verbindung erhalten können.

Die Bankkosten der Bahn betragen, abzüglich der von den Interessenten zu tragenden, auf 422 000 *M* veranschlagten Grunderwerbskosten 1 060 000 *M* = 53 000 *M* für das Kilometer. Unter Hinzurechnung des staatsseitig zu gewährenden Zuschusses von 150 000 *M* stellt sich das staatsseitig aufzuwendende Anlagekapital auf 1 210 000 *M*. Der Werth des ohne Entschädigung für den veränderten Verwendungszweck hinzugebenden fiskalischen Terrains erreicht, wie bereits oben bemerkt, im vorliegenden Falle die Höhe von 150 000 *M*.

Durch die Linie Krebsöge — Radevormwald erfährt die durch die Gesetze vom 21. Mai 1883 und 4. April 1884 zur Ausführung genehmigte sogenannte Wuppertalbahn Lennep — Krebsöge — Dahlerau —

Langerfeld (Rittershausen) ihre weitere Vervollständigung. Das dem Kreise Lennep (Rheinprovinz) angehörende Verkehrsgebiet der ungefähr 9,6 km langen Linie, in welchem vorzugsweise die Textil- und Eisenindustrie betrieben wird, umfasst etwa 73 qkm mit 10 000 Einwohnern.

Die den Interessenten zur Last fallenden Grunderwerbskosten sind auf 200 000 *M.*, die kilometrischen Bankkosten auf 158 000 *M.* veranschlagt.

Die ungefähr 9,4 km lange, etwa mit dem dritten Theile ihrer Länge im Stadtkreise Elberfeld und mit der Reststrecke im Kreise Mettmann — Rheinprovinz — belegene Stiehbahn Elberfeld—Cronenberg soll der Stadtgemeinde Cronenberg, welche zu den ältesten Gemeinden des ehemaligen Herzogthums Berg gehört und seit Jahrhunderten der Sitz einer weit und breit bekannten Stahl- und Eisenindustrie ist, die langersehnte Schienenverbindung gewähren.

Die von den Interessenten zu übernehmenden Grunderwerbskosten betragen 54 000 *M.*, die kilometrischen Baukosten 94 700 *M.*

Die etwa 8,4 km lange, ausschliesslich im Kreise Mettmann belegene Bahn von Wülfrath nach Velbert bildet die Fortsetzung der durch Gesetz vom 21. Mai 1883 zur Ausführung genehmigten Stiehbahn Aprath-Wülfrath und ist dazu bestimmt, der gewerbereichen Stadt Velbert, welche wie Cronenberg seit Alters her der Sitz einer ausgedehnten Kleineisen- und Messingwaaren-Industrie ist, die zur Erhaltung und Förderung des wichtigen Industriebetriebs erforderliche Unterstützung zu gewähren.

Die den Interessenten zur Last fallenden Grunderwerbskosten sind auf 97 300 *M.*, die kilometrischen Bankkosten auf 74 400 *M.* veranschlagt.

Die Gesamtlänge der neu zu erbauenden Eisenbahnlinien beträgt hiernach 603,1 km, wovon 21,4 km auf die Vollbahn Wrist—Itzehoe (No. 1) und 581,7 km auf die Nebenbahnen (No. 2 bis 23) entfallen.

Von dem zum Ban der Nebenbahnen erforderlichen Terrain befinden sich bereits etwa 63 ha mit einem Werthe von 263 000 *M.* im domänen- und forstfiskalischen Besitz, für dessen Hergabe zu dem veränderten Verwendungszweck auch im vorliegenden Falle eine Entschädigung nicht beansprucht wird.

Nach dem Ergebniss der über die voraussichtliche Rentabilität angestellten Ermittlungen lässt sich annehmen, dass die meisten der in Aussicht genommenen neuen Linien schon aus ihren unmittelbaren Erträgen bereits in den ersten Betriebsjahren eine mässige Verzinsung der staatsseitig aufzuwendenden Banmittel zulassen und in nicht allzu ferner Zeit einen noch erheblicheren Beitrag zu denselben liefern werden, während

bei den günstigen Entwicklungsbedingungen des auf der Linie Teutschenthal—Salzmünde (No. 12) zu erwartenden Verkehrs voraussichtlich schon alsbald auf eine der vollen Verzinsung des staatsseitig aufzunehmenden Baukapitals gleichkommende Rente gehofft werden kann.

Zur theilweisen Deckung der Mittel, welche hiernach zu den vorstehenden Bauausführungen und Beschaffungen im Betrage von 52 907 000 *M* erforderlich sind, stehen noch die dem Staate mit dem Erwerbe des Halle-Sorau—Gubener Eisenbahnunternehmens (Gesetz vom 23. Februar 1885) zugefallenen Gesellschaftsfonds in der vorläufig ermittelten Höhe von 3 121 387 *M* zur Verfügung. Ausserdem ist ein ersparter Restbestand derjenigen Geldmittel, welche auf Grund des Gesetzes vom 2. April 1875 zur Deckung der bei Begebung der Eisenbahnleihe aus dem Jahre 1868 entstandenen Kursverluste flüssig gemacht sind, in Höhe von 307 607 *M* verfügbar.

Nach Abzug der Bestände dieser Fonds in der Gesamthöhe von 3 428 994 *M* sind für die Herstellung der neuen Eisenbahnlinien höchstens noch 49 478 003 *M* erforderlich und durch Ausgabe von Staatsschuldverschreibungen zu beschaffen. Es wird daher auch nur in Höhe dieses Betrages durch den Ausbau der projektirten Bahnen eine Vermehrung der Staatsschuld herbeigeführt.

Im § 1 unter II des Gesetzes sind:

- a) für die Gewährung einer staatlichen Beihilfe à fonds perdu an die Werra—Eisenbahn-Gesellschaft für eine von derselben projektirten Nebenbahn von Themar nach Schleusingen . 150 000 *M*
- b) für die Betheiligung des Staates an dem Bau schmalspuriger Eisenbahnen von

Altena nach Lüdenscheid,
Werdohl nach Augustenthal,
Schalksmühle nach Halver

durch Uebernahme von Aktien der zu gründenden

Kreis-Altenaer Schmalspur-Eisenbahngesellschaft .	400 000 „
zusammen .	550 000 <i>M</i>

vorgesehen, welche durch Ausgabe von Staatsschuldverschreibungen beschafft werden sollen.

Die von der Station Themar der Werra-Eisenbahn abzweigende, ungefähr 11 km lange Stichbahn nach Schleusingen, der gewerbereichen Hauptstadt des gleichnamigen Kreises der Provinz Sachsen erschliesst ein Verkehrsgebiet von etwa 250 qkm mit 23 000 Einwohnern. Die Werra-Eisenbahn-Gesellschaft hat sich vorbehaltlich der Zustimmung der Generalversammlung der Aktionaire zur Uebernahme des Baues und Betriebes dieser

für den Kreis Schlessingen wichtigen Meliorationsbahn, deren Herstellung einen Kostenaufwand von 715 000 *M* erfordern würde, unter der Bedingung bereit erklärt, dass der Gesellschaft der erforderliche Grund und Boden unentgeltlich hergegeben und ein Kostenbeitrag à fonds perdu von 150 000 *M* gezahlt wird. Da die Interessenten bei ihrer beschränkten Leistungsfähigkeit nur zur Uebernahme der Grunderwerbskosten im Stande sind, hat der Staat im Interesse des Zustandekommens des nützlichen Unternehmens die Zahlung des Baarzuschusses von 150 000 *M* und die unentgeltliche Herabgabe des erforderlichen domänen- und forstfiskalischen Terrains im Umfange von etwa 6,16 ha und Werthe von ungefähr 8 500 *M* zugesichert.

Die Bahn liegt zum Theil im Meiningen'schen Staatsgebiet, weshalb noch der Abschluss eines Staatsvertrages mit der herzoglichen Staatsregierung erforderlich wird.

Zur Erhaltung und Erweiterung der Eisen- und Eisenwaarenindustrie in den Thälern und auf den Höhen des Märkischen Landes im Kreise Altena (Provinz Westfalen) ist von einem Comité in Lüdenscheid die Herstellung schmalspuriger Bahnen (von einem Meter Weite):

- a) von Altena (Station der Linie Hagen—Betzdorf) im Thale der bei Lüdenscheid entspringenden und bei Altena in die Lenne sich ergießenden Rahmede nach der Station Lüdenscheid der Linie Hagen—Lüdenscheid (13,7 km),
- b) von Werdohl (gleichfalls Station der Linie Hagen—Betzdorf) im unteren Versethal nach Angustenthal (10,4 km) und
- c) von Schalksmühle an der Linie Hagen—Lüdenscheid im Halverthal nach Halver (9,6 km)

in Aussicht genommen. Das zu a auf 900 000 *M*, zu b auf 500 000 *M* und zu c auf 480 000 *M*, zusammen auf 1 880 000 *M* veranschlagte Bankapital soll durch Ausgabe von 880 000 *M* Aktien Litt. A und 1 000 000 *M* Aktien Litt. B der zu gründenden Kreis-Altenaer Schmalspуреisenbahn-Gesellschaft beschafft werden. Von den Aktien sind 680 000 *M* der Kategorie Litt. A und 800 000 *M* der Kategorie Litt. B gezeichnet; es erübrigt also noch die Zeichnung von 200 000 *M* Aktien Litt. A und 200 000 *M* Aktien Litt. B. Da der hiernach noch fehlende Betrag des Grundkapitals anderweitig nicht aufgebracht werden kann, hat sich der Staat im Interesse des Zustandekommens der bezeichneten Bahnen, welche ein Verkehrsgebiet von etwa 350 qkm mit 35 000 Einwohnern erschliessen, zur Uebernahme der noch unterzubringenden Aktien bereit erklärt. Den Aktien Litt. A soll vor den Aktien Litt. B ein Vorzugsanspruch auf 4½ % Dividende und im Falle der Anflösung der Gesellschaft ein Vorzugsanspruch auf Auszahlung ihres vollen Nennbetrages zustehen.

Die in Aussicht genommene Beteiligung des Staates entspricht im Allgemeinen den für die Gewährung staatlicher Beihilfe nach der Begründung der ersten Nebenbahnvorlage im Jahre 1879 aufgestellten Grundsätzen.*) Die von dem Staate zu übernehmenden Aktien von 400 000 \mathcal{M} erreichen noch nicht den Betrag der von der Landgemeinde Lüdenscheid und der Gemeinde Halver in Höhe von 500 000 \mathcal{M} gezeichneten Aktien und übersteigen auch nicht den für die staatliche Beteiligung im Allgemeinen als Höchstbetrag angenommenen vierten Theil des Aktienkapitals ($\frac{1\ 880\ 000}{4} = 470\ 000\ \mathcal{M}$). Auch verbleibt die Beteiligung innerhalb der für das Kilometer gezogenen Maximalgrenze von 15 000 \mathcal{M} und erreicht bei den zusammen 33,7 km langen Linien nur die Höhe von etwas über 11 800 \mathcal{M} . Dagegen ist die Beschaffung des Grund und Bodens seitens der Interessenten und Ueberlassung desselben an den Unternehmer ohne Entgelt oder gegen eine mässige, von dem Minister der öffentlichen Arbeiten festzusetzende Gesamtvergütung nicht zur Vorbedingung der staatlichen Beteiligung gemacht worden.

Im Anschluss an die in den letzten Jahren mitgetheilten Uebersichten**) folgt nachstehend eine Zusammenstellung der seit dem Jahre 1880 für neue Eisenbahnlinien gesetzlich bewilligten Mittel:

A. Zum Bau von Linien für Rechnung des Staates:

	Länge	Vom Staate aufzuwendender Betrag
	km	\mathcal{M}
1. Gesetz vom 7. März 1880	36,0	1 600 000
2. " " 9. März 1880	484,1	50 550 350
3. " " 18. Dezember 1880		
3. " " 25. Februar 1881	475,2	37 285 500
4. " " 28. März 1882	17,0	5 000 000
5. " " 15. Mai 1882	537,8	47 338 000
6. " " 21. Mai 1883	457,3	54 760 000
7. " " 4. April 1884	759,3	69 827 000
8. " " 7. Mai 1885	587,4	49 484 000
9. " " 19. April 1886	603,1	52 907 000
Zusammen	3 957,2	368 751 850

*) Archiv 1884 S. 116 ff.

**) Archiv 1884 S. 119 ff., 1885 S. 161.

B. Zum Bau von Linien unter Beteiligung des Staates:

	Länge km	Vom Staate aufzuwendender Betrag M
1. Gesetz vom 9. März 1880	238,3	2 288 000
2. " " 23. Februar 1881	181,6	2 755 000*)
3. " " 21. Mai 1883	7,0	38 200
4. " " 4. April 1884	131,0	2 999 700
5. " " 17. Mai 1884	44,5	360 000
6. " " 19. April 1886	44,7	550 000
7. Durch den Etat bewilligt	12,0	120 640
Zusammen	659,1	9 111 540
Hierzu Summa A	3 957,2	368 751 850
Summa Summarum	4 616,3	377 863 390
Hiervon entfallen auf:		
a) Vollbahnen:		
1. Staatsbahnen	226,0	51 933 800
2. Privatbahnen mit Staatsbeteiligung	214,0	5 299 700
b) Nebenbahnen:		
1. Staatsbahnen	3 731,2	316 818 050
2. Privatbahnen mit Staatsbeteiligung	445,1	3 811 840
Summa wie oben	4 616,3	377 863 390

Zur Deckung der Gesamtaufwendungen für neue Eisenbahnlinien stehen die dem Staate mit dem Erwerb der Privatbahnen anheimgefallenen Gesellschaftsfonds im Betrage (nach vorläufiger Feststellung) von rund 180 230 490 M zur Verfügung. Nach Abzug dieses Betrages von dem vorstehend auf 377 863 390 M ermittelten Gesamtbedarf sind daher nur noch 197 632 900 M durch Schuldverschreibungen zu beschaffen, während die Länge der zur Ausführung genehmigten 126 Linien (110 für Rechnung und 16 unter Beteiligung des Staates) im Ganzen über 4 600 km beträgt.

Im § 1 unter No. III und IV des Gesetzes sind zur Vervollständigung des Staatseisenbahnnetzes bewilligt:

1. Zur Anlage des zweiten Geleises und zu den dadurch bedingten Ergänzungen und Geleiseveränderungen auf den Bahnhöfen der Strecken

*) Die durch dieses Gesetz unterstützten Unternehmungen der Oberschlesischen und der Rechte-Oder-Ufer Eisenbahngesellschaft sind inzwischen auf den Staat übergegangen.

Neviges-Kupferdreh, Duisburg-Styrum und Deutz (Schiffbrücke)-Kalk	1 235 000 <i>M</i>
2. Für den Ausbau der Bahnstrecke Vienenburg- Goslar-Grauhof, die Erweiterung des Bahnhofes Erfurt und die Herstellung einer Bahnverbindung zwischen Stolberg und Münsterbusch	3 050 000 „
zusammen	4 285 000 <i>M</i> ,

welche durch Ausgabe von Staatsschuldverschreibungen beschafft werden sollen.

Die gesammte Kreditbewilligung des Gesetzes beträgt hiernach 57 742 000 *M*.

Zur Befriedigung der ausserordentlichen Geldbedürfnisse der Eisenbahnverwaltung sind seit dem Jahre 1879/80, in welchem mit dem Erwerb von Privatbahnen in grösserem Umfange begonnen wurde, bewilligt rund:

a) durch das Extraordinarium des Etats	70 300 000 <i>M</i>
b) durch besondere Kreditgesetze	549 420 000 „
zusammen	619 720 000 <i>M</i> .

Diesen Bewilligungen stehen gegenüber:

1. die dem Staate anheimgefallenen Aktivfonds in Höhe von rund	180 230 000 <i>M</i>
2. die Reinüberschüsse der Eisenbahnverwaltung:	
a) vor dem Inkrafttreten des Garantie- gesetzes vom 27. März 1882 rund	69 254 000 „
b) nach Inkrafttreten dieses Gesetzes bis Ende 1885/86 rund	157 145 000 „
3. Die zur Amortisation von Prioritätsanleihen und sonstigen Darlehen der verstaatlichten Bahnen sowie zur Amortisation von Aktien solcher Bahnen verwendeten Beträge rund	73 000 000 „
zusammen	479 629 000 <i>M</i> .

Thatsächlich tritt also nur in Höhe eines Betrages von rund 140 091 000 *M*, welcher durch schon eingetretene und noch zu erwartende Ersparnisse weiterhin ermässigt wird, durch die vorbezeichneten Meliorationen und Erweiterungen eine Vermehrung der Staatseisenbahnkapitalschuld ein. Denn die Aufwendungen zur Erweiterung, Vervollständigung und besseren Ausrüstung des Staatseisenbahnnetzes und zur Betheiligung des Staates bei Privateisenbahnen in Höhe von 479 629 000 *M* sind aus den anheimgefallenen Aktivfonds und Betriebsüberschüssen der Staatseisenbahn-

verwaltung bestritten, oder würden aus den letzteren haben bestritten werden können, wenn diese nicht zu Staatsausgaben bestimmt worden wären, für welche anderenfalls die erforderlichen Mittel durch Aufnahme neuer Anleihen hätten beschafft werden müssen. Insofern erscheint auch die Bemerkung berechtigt, dass den Aufwendungen in Höhe von 479 629 000 *M* ohne Inanspruchnahme des Staatskredits Deckung in den Mitteln der Eisenbahnverwaltung selbst gegenübersteht. Unberücksichtigt sind hierbei geblieben die Ersparnisse, welche bei früheren Krediten, zum grossen Theile in Folge der Verstaatlichung, in Höhe von etwa 100 Millionen Mark ermöglicht worden sind. Ausserdem sind für Meliorations- und Ergänzungsanlagen aus dem Ordinarium des Etats nahezu 25 000 000 *M* verwendet worden.

Dem zur Verzinsung der obigen Summen von 140 091 000 *M* erforderlichen Betrage steht die aus den Verkehrseinnahmen der neuen Eisenbahnlinien zu erwartende Rente gegenüber. Wenngleich die Höhe derselben sich einer zuverlässigen ziffermässigen Schätzung entzieht, so dürfte doch die Annahme nicht ungerechtfertigt sein, dass nahezu der volle Zinsenbedarf für diese Summe durch die Rente Deckung finden wird.

Dass der Hinzutritt umfangreicher Nebenbahnen, insbesondere in den ersten Jahren ihres Betriebes, in welchen der Verkehr noch nicht zur vollen Entwicklung gelangt ist, auf die Gestaltung der kilometrischen Verkehrseinnahmen, bei denen nur die direkten Betriebsergebnisse in die Erscheinung treten, nicht vortheilhaft einwirken kann, liegt auf der Hand. Bei der Beurtheilung des Werthes der neuen Schienenverbindungen kommt indess in Betracht, dass die Vortheile derselben nicht in den unmittelbaren Erträgen, sondern in der Befestigung und Erweiterung der Verkehrsbeziehungen der zu erschliessenden Landestheile und der Hebung des Wohlstandes und der Steuerkraft ihrer Bewohner zu suchen sind. Die Eisenbahnen gerade für diese Zwecke nutzbar und ihrer oft verkannten gemeinnützigen Bestimmung als öffentliche Verkehrsanstalten zum allgemeinen Besten dienstbar zu machen, bildet die wichtigste Aufgabe der mit der Durchführung des Staatseisenbahnsystems verfolgten Politik.

Dr. M.

Die Eisenbahnen im Kaiserreich Russland.*)

Die nachstehenden Mittheilungen über die russischen Eisenbahnen sind, soweit nicht anderes besonders angegeben, dem vom russischen Ministerium der Verkehrsanstalten im Jahre 1885 veröffentlichten statistischen Berichte**) entnommen. Dieser Bericht hat gegen die gleichartigen früheren Berichte eine Erweiterung dadurch erfahren, dass in denselben Angaben über den Bestand an Beamten und Arbeitern, sowie über die an dieselben an Gehalt, Nebenbezügen und Lohn gezahlten Geldbeträge aufgenommen worden sind. Diese letzteren Angaben beziehen sich auf das Jahr 1883, während die übrigen Angaben grösstentheils das Jahr 1882 betreffen.

1. Ausdehnung des Eisenbahnnetzes.

	Staats-	Privat-	Zusammen
	Eisenbahnen	Eisenbahnen	
	W e r s t		
Am 1. Januar 1883 waren für den öffentlichen Verkehr im Betrieb	1 116	20 477	21 593***)
Im Laufe des Jahres 1883 wurden eröffnet:			
Tiflis-Baku (515 Werst) nebst Abzweigung von der Station Aljat nach dem kaspischen Meere	—	518	518
Samtredi (Station der Eisenbahn Poti-Tiflis)-Batumi nebst Hafenbahn an letzterem Orte	—	100	100
Zur Baskuntschak'schen Bahn traten hinzu 3 Werst, dagegen kam bei der Linie Charkow-Nikolajewsk ein Werst Bahnlänge in Abgang, im Ganzen also Zugang	2	—	2
Am 5. Januar 1883 ging die 374 Werst lange Privatbahn Tambow-Saratow in Staatsverwaltung über.			

*) Vergl. Archiv 1884 S. 541.

**) Статистическій сборникъ Министерства путей сообщения. Выпускъ десятый. Санктпетербургъ. 1885.

***) Im Archiv 1884 S. 541 ist die Länge der russischen Staatsbahnen am 1. Januar 1883 zu 1099 Werst angegeben, der Unterschied in den beiden Angaben scheint darin seine Ursache zu haben, dass eine Staatsbahnstrecke, welche in Privatverwaltung steht, früher nicht zu den Staatsbahnen mitgerechnet war. — 1 Werst ist = 1,067 km, 1 Rubel = 2,25 ₰

Archiv für Eisenbahnenwesen. 1886.

	Staats- Eisenbahnen	Privat- Eisenbahnen	Zusammen
Am 1. Januar 1884 waren hiernach für den öffentlichen Verkehr im Betrieb	1 478	20 735	22 213
Im Bau waren zu derselben Zeit	—	—	1 827
W e r s t			
Ausser diesen unter dem Ministerium der Verkehrsanstalten stehenden Bahnen waren am 1. Januar 1884 in Russland noch für den öffentlichen Verkehr im Betrieb:			
Im Grossherzogthum Finnland	1 076	31	1 107
Die dem Kriegsministerium unterstellte transkaspische Eisenbahn	217	—	217
Im Ganzen waren daher am 1. Januar 1884 in Russland im Betrieb	2 771	20 766	23 537
			(= 25 090 km)

Die am 1. Januar 1884 im Betrieb befindlichen Privatbahnen gehörten 48 verschiedenen Gesellschaften. Die bedeutendste derselben in Bezug auf den Umfang des betriebenen Bahnnetzes ist die der russischen Südwestbahnen, welche aus der Verschmelzung der Odessaer Eisenbahn (Odessa-Birsula-Wolotschisk, Birsula-Elisabethgrad und Rasdelnaja-Pruth), der Kiew-Brester und der Brest-Grajewo'er Bahn hervorgegangen ist. Das Netz dieser Gesellschaft umfasst etwa 2300 Werst Bahnlänge. Es folgt hiernach die Grosse Russische Eisenbahn-Gesellschaft, welche die Linie Petersburg-Warschau, Moskau-Nischnij-Nowgorod und Petersburg-Moskau, zusammen 2226 Werst betreibt. Die Linie Petersburg-Moskau, die sog. Nikolaibahn gehört dem Staate und ist an die Grosse Russische Eisenbahngesellschaft verpachtet.*) Das Netz der Libau-Romnyer Eisenbahngesellschaft umfasst 1191 Werst, das der Moskau-Brester 1028 Werst, das der Koslowo-Woronesch-Rostow'er Eisenbahngesellschaft 780 Werst, das der Kursk-Charkow-Asow'schen Eisenbahngesellschaft 763 Werst.

2. Betriebsmittel und deren Leistungen im Jahre 1882.**)

a. Bestand.

	Staats- Eisenbahnen	Privat- Eisenbahnen	Zusammen
Bahnlänge am Schlusse des Jahres 1882 Werst	1 093	20 500	21 593
Mittlere Betriebslänge für das Jahr 1882 "	911	20 410	21 321
Lokomotiven im Ganzen Stück	234	5 610	5 844
" für die Bahnwerst durchschnittlich "	0,21	0,27	0,27
Unter der Zahl der Lokomotiven befinden sich			
Tenderlokomotiven "	3	157	160

*) Vergl. Archiv 1885 S. 74.

**) Die finnländischen Eisenbahnen (1107 Werst), sowie die unter Militärverwaltung stehende transkaspische Eisenbahn sind hier, wie bei den folgenden Angaben nicht mit berücksichtigt.

	Staatseisenbahnen	Privat-	Zusammen
Personenwagen im Ganzen Stück	296	6 670	6 966
„ -Achsen im Ganzen „	803	19 843	20 646
„ „ für die Bahnwerst „	0,74	0,97	0,95
Zahl der Sitzplätze in den Personenwagen im Ganzen	10 347	249 832	260 179
„ „ in einem Wagen durchschnittlich	35,29	37,46	37,34
Güterwagen „	5 211	110 488	115 699
„ -Achsen im Ganzen „	10 440	228 367	238 807
„ „ für die Bahnwerst „	9,55	11,14	11,05
Tragkraft der Güterwagen Pud	3 112 200	66 734 152	69 846 352
Mittlere Tragkraft eines Güterwagens „	597,24	603,69	603,69
Eisenbahn-Postwagen Stück	9	209	218

Die Ausstattung einzelner wichtigerer Eisenbahnen mit Betriebsmitteln ist aus nachstehender Zusammenstellung ersichtlich.

Eisenbahnen	Länge am Jahresabschluss Werst	Lokomotiven		Personenwagen	Personenwagen-Achsen		Güterwagen	Güterwagen-Achsen	
		im Ganzen	für die Bahnwerst		im Ganzen	für die Bahnwerst		im Ganzen	für die Bahnwerst
Südwestbahnen:									
a) Brest-Grajewo, Kiew-Brest und Odessa Eisenbahn	2 031	640	0,51	819	2 646	1,30	12 427	27 502	13,53
b) Donaubahn (Benderü-Reni)	266	80	0,30	72	188	0,70	1 401	2 959	11,17
Grosse Russ. Eisenbahngesellschaft:									
a) St. Petersburg-Warschau	609	461	0,76	309	1 194	1,97	10 220	22 580	37,05
b) St. Petersburg-Warschau	1 207	278	0,23	374	1 126	0,93	5 976	12 057	9,99
c) Moskau-Nischigorod	410	149	0,36	222	666	1,62	3 662	7 368	17,07
Moskau-Brest	1 028	254	0,24	303	909	0,88	3 844	7 726	7,51
Moskau-Kursk	512	216	0,43	327	981	1,95	4 367	8 820	17,63
Moskau-Rjasan	243	93	0,38	143	378	1,56	2 002	4 004	16,48
Libau-Romny:									
a) Libau - Koschedary und Radsiwilischki-Kalkuhn	480	103	0,21	78	234	0,49	1 698	3 408	7,10
b) Wilejka-Romny	711	186	0,26	127	370	0,52	3 401	6 816	9,59
Baltische Eisenbahn	568	131	0,23	279	825	1,45	2 469	4 985	8,75
Losowo-Sewastopol	644	159	0,25	158	474	0,74	2 744	5 520	8,67
Kursk-Charkow-Asow	763	251	0,30	288	866	1,10	5 119	10 296	13,40
Koslow-Woronesch-Rostow	780	212	0,27	243	883	1,10	4 110	8 332	11,04
Kursk-Kiew	439	78	0,17	126	372	0,84	1 272	2 577	5,90
Warschau-Wien	325	230	0,71	199	473	1,46	4 073	8 467	26,77
Warschau Bromberg	138	35	0,25	81	224	1,69	559	1 349	9,77
Weißelbahn	507	114	0,22	116	348	0,69	1 714	3 442	6,74
Orel-Witebsk	488	149	0,30	149	447	0,91	2 983	5 976	12,34

In dem angegebenen Bestand an Betriebsmitteln ist auch das Rollmaterial einbegriffen, welches einzelnen Gesellschaften von der Regierung aus dem der Krone gehörigen Bestande zur ständigen Benutzung übergeben worden ist. Es waren dies Ende des Jahres 1882 im Ganzen: 139 Lokomotiven, 63 Personenwagen mit 188 Achsen und 2 505 Sitzplätzen und 6 758 Güterwagen mit 13 527 Achsen und 3 328 500 Pud Tragkraft. Für die Beschaffung des Vorraths der Krone an Eisenbahnmateriale (Lokomotiven, Wagen, Schienen u. s. w.), aus welchem diese Betriebsmittel entnommen sind, und aus welchem besonders auch nothleidende Bahnen mit den zur Befriedigung des Verkehrsbedürfnisses erforderlichen Betriebsmitteln versehen werden,*) sind seit einer Reihe von Jahren alljährlich bestimmte Summen in den Staatshaushaltsetat eingestellt worden. Nach den amtlich veröffentlichten Staatshaushaltsrechnungen**) sind für die Beschaffung von Eisenbahnmateriale und für die technische Untersuchung geplanter Bahnlinien verausgabt worden: im Jahre 1882: 8 816 401 Rbl., im Jahre 1883: 13 076 799 Rbl., im Jahre 1884: 7 118 120 Rbl. Nach Abzug der Kosten der an verschiedene Eisenbahnen (Iwngorod-Dombrowo, Transkaukasische Bahn u. s. w.) gegen Zahlung aus dem Vorrathe abgetretenen Materialien waren für die Beschaffung des Vorraths und für technische Vorarbeiten für neue Bahnlinien am 1. Januar 1885 im Ganzen 107 777 419 Rbl. verausgabt. Das beschaffte Eisenbahnmateriale ist, wie bemerkt, zum Theil an Gesellschaften übergeben, zum Theil steht es der Regierung noch zur Verfügung.

b. Leistungen der Betriebsmittel im Jahre 1882.

	Staats-	Privat-	Zusammen
	Bahnen		
Lokomotiven haben vor Zügen zurückgelegt Werst	3 121 949	99 063 564	102 185 513
Davon wurden mit 2 Lokomotiven gefahren "	169 505	4 966 802	5 136 307
Lokomotiven fahren leer, im Rangirdienst***) u. s. w. "	1 238 197	39 747 091	40 985 288
Zusammen Leistungen der Lokomotiven "	4 360 146	138 810 655	143 170 801
Eigene Personenwagen haben auf der eigenen und auf fremden Bahnen zurückgelegt Achswerst	27 142 000	827 958 000	855 100 000
Durchschnittlich die Achse Werst	33 802	41 725	41 417

*) Vgl. beispielsweise Archiv 1886 S. 268 den kais. Erlass vom 22. Novbr. 1885, durch welchen die Abgabe von Rollmateriale an die Orenburger Eisenbahngesellschaft verfügt wird.

**) Règlement définitif du budget de l'empire pour l'exercice 1884. Rapport présenté par S. Exc. M. le Contrôleur de l'Empire. St. Petersburg 1885.

***) Ein Stunde Rangirdienst ist = 8 Werst Fahrt, eine Stunde dienstfähigen Bereitstehens = 1 Werst Fahrt gerechnet.

	Staats- B a h n e n	Privat-	Zusammen
Fremde Personenwagen haben auf der eigenen Bahn zurückgelegt . . Achswerst	55 000	45 545 000	45 600 000
Von eigenen und fremden Personenwagen zusammen sind auf der eigenen Bahn zurückgelegt worden "	27 151 000	834 654 000	861 805 000
Von den eigenen Güterwagen sind auf der eigenen und auf fremden Bahnen zurückgelegt worden "	122 205 000	3 518 289 000	3 640 494 000
Durchschnittlich die Achse Werst	11 706	15 406	15 245
Von fremden Güterwagen wurden auf der eigenen Bahn zurückgelegt . Achswerst	62 761 000	1 917 959 000	1 980 720 000
Zusammen von eigenen und fremden Güterwagen auf der eigenen Bahn "	104 207 000	3 619 339 000	3 723 546 000
Die Postwagen haben zurückgelegt "	1 822 000	42 206 000	44 028 000
Ueber jede Werst Bahnlänge sind im Durchschnitt von eigenen und fremden Personen-, Güter- und Postwagen gefahren worden "	146 261	220 293	217 131

Von den im Ganzen geleisteten 143 170 801 Lokomotivwerst kamen auf Verkehrszüge von grosser und mittlerer Geschwindigkeit	26,46	Prozent
„ „ „ geringer Geschwindigkeit	42,08	„
„ Militär-Züge	0,44	„
„ Dienst-Züge	2,44	„
„ Fahrten ohne Züge	28,68	„

Zusammen . . . 100,00 Prozent.

Die Feuerung der Lokomotiven erfolgte bei 65 682 066 Lokomotivwerst (45,88%) mit Holz und bei 77 488 735 Lokomotivwerst (54,12%) mit mineralischen Brennstoffen. Von letzteren wurden verwandt:

eigentliche Steinkohlen bei	63 270 853	Lokomotivwerst
Anthrazit	8 825 329	„
Briquets	3 520 409	„
Torf	1 725 191	„
Naphta	83 420	„
Kokes	63 533	„

77 488 735

3. Anlagekapital.

Bezüglich des auf die russischen Eisenbahnen verwendeten Anlagekapitals enthält die amtliche Statistik Angaben, welche sich auf eine Bahnlänge von 22 118 Werst beziehen. Unter diesen Bahnen befindet sich von Staatsbahnen nur die im Jahre 1881 aus Privatbesitz an den Staat

übergegangene 831 Werst lange Bahn Charkow-Nikolajew, im Uebrigen beziehen sich die Angaben ausschliesslich auf Privatbahnen, von denen indessen 1078 Werst noch nicht eröffnet waren. Am 1. Januar 1883 waren auszugeben:

	Metall-	Dazu Kredit-	Im Ganzen in
		R u b e l *)	Kredit-
Aktien im Betrage zu	293 321 520	170 564 083	610 546 363
Obligationen	1 064 133 779	3 210 858	1 599 411 527
Zusammen	1 357 455 299	173 774 941	2 209 957 890
Für die Werst Bahnlänge	61 373	7 857	99 918
Von diesem Anlagekapital gehörten der Re-			
gierung an Aktien	22 966 825	39 685 490	74 135 727
„ Obligationen	707 073 841	744 600	1 061 355 362
Zusammen	730 040 666	40 430 090	1 135 491 089
Von der Regierung war Zinsgarantie gewährt:			
für Aktien im Betrage zu	248 516 907	105 352 542	478 127 902
„ Obligationen, welche von der Gesell-			
schaft veräussert worden	282 462 029	—	423 693 044
Zusammen	530 978 936	105 352 542	901 820 946

Wird der der Regierung an Aktien- und Obligationen gehörige Kapitalbetrag zu dem Betrage hinzugerechnet, welcher im Privatbesitz, aber von der Regierung mit Zinsgarantie bedacht ist, so ergibt sich die Summe von 2 037 312 035 Kreditrubeln oder über 90⁰/₁₀₀ des gesammten auf die Eisenbahnen verwendeten Anlagekapitals.

Die von der Regierung garantierte Verzinsung beträgt für die Aktienkapitalien zwischen 2,5 und 5,48 Prozent, für die Obligationenkapitalien zwischen 4¹/₁₂ und 5¹⁰/₁₀₀, meistens 5¹/₁₀ Prozent. Der höchste Betrag, mit welchem die Regierung am 1. Januar 1883 für das vorhergegangene Jahr in Folge der übernommenen Garantie in Anspruch genommen werden konnte, berechnet sich:

	Metall-	Kredit-	Zusammen in
		R u b e l	Kredit-
für Aktien und Obligationen, welche von den Gesellschaften veräussert wurden, zu	23 795 697	5 694 334	41 387 879
für Obligationen, welche die Regierung behalten hat, zu	29 398 652	7 237 975	51 335 955
Zusammen	53 194 350	12 932 309	92 723 834

Die Summe, mit welcher die Reichskasse in Folge der von der Regierung übernommenen Verpflichtungen für das Jahr 1882 in Anspruch

*) Nach der russ. Statistik ist 1 Rubel Metall = 1¹/₂ Rubel Kredit gerechnet.

genommen worden ist, beträgt nicht ganz die Hälfte des vorangegebenen, im äussersten Falle zu zahlenden Garantiebetrags, nämlich 45 927 000 Rubel.

	In den Jahren				
	1878	1879	1880	1881	1882
An Garantiezahlungen für Aktien und Obligationen, welche von den Gesellschaften veräussert worden, hat die Regierung zahlen müssen	11 710	14 640	21 147	19 886	16 411
Ausserdem fielen aus an Zinsen für die der Regierung verbliebenen Obligationen	22 930	32 510	33 818	29 986	29 516
Es fielen also der Reichskasse im Ganzen zur Last .	34 640	47 150	54 965	49 872	45 927

Der der Reichskasse zur Last gefallene Betrag war hiernach im Jahre 1882 geringer als in den drei vorhergegangenen Jahren.

Die Schuld der Eisenbahngesellschaften, welche durch die aus der Reichskasse geleisteten und von den Gesellschaften nicht wieder erstatteten Zinszahlungen, sowie durch Gewährung von Vorschüssen u. s. w. entstanden ist, belief sich am 1. Januar 1883 auf 781 891 880 Kreditrubel gegen 720 982 868 Kreditrubel am 1. Januar 1882. Diese Schuld hat sich also im Jahre 1882 um 60 909 012 Rubel erhöht.

Getilgt waren am 1. Januar 1883 an Aktienkapital 11 546 488 und an Obligationenkapital 19 853 120 Kreditrubel.

An Reservekapital war zu derselben Zeit ein Betrag von 13 065 885 Kreditrubel vorhanden.

4. Betriebsergebnisse im Jahre 1882 und Vergleich derselben mit denen der Jahre 1880 und 1881.

	1882	1881	1880
Betriebslänge am Jahresschluss Werst	21 593	21 262	21 226
„ im Jahresdurchschnitt „	21 321	21 232	21 222
Einnahme*) im Ganzen Rubel	215 162 891	200 840 088	193 205 931
„ für die Bahnwerst „	10 092	9 460	9 145
„ „ „ Zugwerst Kopeken	221,77	215,41	207,58
Ausgabe im Ganzen Rubel	144 772 444	145 126 071	151 651 092
„ für die Bahnwerst „	6 790	6 836	7 178
„ „ „ Zugwerst Kopeken	149,72	155,40	162,04
Verhältnis der Ausgabe zur Einnahme in Prozenten	67,39	72,36	78,49
Überschuss im Ganzen Rubel	70 390 447	55 714 017	41 554 839
„ für die Bahnwerst „	3 302	2 624	1 967
„ „ „ Zugwerst Kopeken	72,55	59,71	44,64

*) Die von der Regierung auf den Verkehr gelegten Steuern sind in den gemachten Angaben nicht mit enthalten.

	1882	1881	1880
Verhältniss des Ueberschusses zur			
Einnahme in Prozenten	32,71	27,74	21,51
In der oben angegebenen Gesamteinnahme			
ist enthalten:			
Die Einnahme aus dem Personenverkehr mit Rbl.	45 184 600	42 895 833	42 864 746
„ „ „ Güterverkehr „ „	164 344 518	151 021 982	141 728 168
Auf die Bahnwerst wurden eingenommen			
aus dem Personenverkehr	2 119	2 020	2 020
„ „ Güterverkehr	6 649	6 131	5 686

Im Nachstehenden sind die wesentlichsten finanziellen Ergebnisse der russischen Bahnen in 1882 mit dem der deutschen Bahnen in 1883/84 zusammengestellt.

	Deutsche | Russi-che Eisenbahnen	
	1883/84	1882
Auf 1 km Bahnlänge hat betragen:		
die Einnahme im Ganzen <i>M</i>	28 237	21 301
„ Ausgabe „ „ „	15 843	14 332
Verhältniss der Ausgabe zur Einnahme in Prozent	56,11	67,29
der Ueberschuss <i>M</i>	12 394	6 969
Dabei war die Einnahme		
aus dem Personenverkehr „	7 521	4 500
„ „ Güterverkehr „	19 201	14 033

5. Beamten und Arbeiter im Jahre 1883.

Am Ende des Jahres 1883 betrug die Länge der russischen Eisenbahnen (mit Ausnahme der finnländischen Bahnen und der transkaspischen Bahn) 22 213 Werst, wovon 1 478 Werst Staats- und 20 735 Werst Privatbahnen waren. Die mittlere Betriebslänge für das Jahr 1883 war bei den Staatsbahnen 1380, bei den Privatbahnen 20493, im Ganzen also 21 873 Werst. In der nachstehenden Uebersicht ist die Zahl der bei diesen Eisenbahnen am 31. Dezember 1883 in den verschiedenen Dienstzweigen beschäftigten Beamten und ständigen Arbeiter, sowie die durchschnittliche Zahl der im Jahre 1883 täglich beschäftigt gewesenenen Tagearbeiter und der an die Beamten und Arbeiter an Gehalt, Nebenbezügen und Lohn gezahlte Geldbetrag angegeben. In der Zusammenstellung sind nicht enthalten: die Beamten der Regierungs-Inspektionen und Direktionen, der Eisenbahngendarmerie und der unmittelbar dem Ministerium der Verkehrsanstalten unterstehenden Eisenbahnschulen.

	Staatsbahnen				Privatbahnen						
	Beamte und ständige Arbeiter		Zusammen		Beamte und ständige Arbeiter		Zusammen				
	Zahl	an Gehalt, Neben-Löhnen und Lohn gezahlter Betrag Rubel	Zahl	an Gehalt, Neben-Löhnen und Lohn gezahlter Betrag Rubel	Zahl	an Gehalt, Neben-Löhnen und Lohn gezahlter Betrag Rubel	Zahl	an Gehalt, Neben-Löhnen und Lohn gezahlter Betrag Rubel			
									Zahl	an Gehalt, Neben-Löhnen und Lohn gezahlter Betrag Rubel	Zahl	an Gehalt, Neben-Löhnen und Lohn gezahlter Betrag Rubel
Zentralverwaltung	102	121 245	—	102	121 245	2 182	3 139 234	11	1 251	2 193	3 140 485
Örtliche Hauptverwaltung	464	281 777	16,3	480,3	288 129	8 671	5 964 250	1 441	254 039	10 112	6 218 349
Zusammen Zentral- und örtliche Hauptverwaltung	566	406 022	16,3	582,3	409 374	10 853	9 103 484	1 452	255 350	12 305	9 358 834
Bahnunterhaltungsdienst	3 158	479 755	1942	339 735	5 100	59 662	10 755 400	22 181	3 604 172	81 843	14 359 572
Telegraphendienst	360	117 295	4,58	728	3,4	6 947	2 590 401	516,33	83 630	7 463,33	2 674 031
Verkehrsdienst	1 751	587 374	13,88	2 986	1 764,88	45 929	15 230 900	4 144	729 952	50 073	15 960 852
Lokomotiv- und Fahr dienst	1 436	712 984	1953	624 322	3 419	24 457	14 093 193	28 765	8 857 290	53 222	22 950 423
Zusammen	7 271	2 313 470	3960	971 123	11 231	147 848	31 773 375	57 058,33	13 530 334	204 906,33	65 903 712
auf eine Werst Bahnlänge kommen hiernach	4,08	1 680	2,50	705	7,08	7,14	2 526	2,75	660	9,89	3 186

	1882		1881	
	getödtet	verletzt	getödtet	verletzt
Reisende wurden				
bei Beförderung der Züge	64	123	24	102
Davon in Folge von Zug-Entgleisungen	35	38	6	42
" " " Zusammenstößen	1	15	—	10
Ohne eigenes Verschulden	36	57	6	53
Aus eigener Schuld oder Unvorsichtigkeit	28	66	18	49
Auf 1 Million beförderter Reisender kamen	1,72	3,31	0,70	2,96
" 1 " Personen-Werst	0,018	0,033	0,007	0,030
" 1 " Zug- "	0,66	1,37	0,26	1,06
Eisenbahnbedienstete und Arbeiter im Ganzen	214	427	198	459
Davon in Folge von Zug-Entgleisungen	7	22	4	36
" " " Zusammenstößen	4	33	3	27
beim Rangiren	64	135	53	168
Ohne eigenes Verschulden	17	72	17	89
Aus eigener Schuld oder Unvorsichtigkeit	197	355	181	370
Auf 1 Million Zugwerst	2,20	4,40	2,12	4,91
Darunter befanden sich:				
Lokomotivführer, Gehülfen desselben und Heizer	11	56	12	73
Oberschaffner und Schaffner	25	61	26	90
Weichensteller	18	36	17	45
Rangirpersonal	12	47	10	57
Bahnwärter	69	47	52	30
Sonstige Personen im Ganzen	170	166	158	157
Davon ohne eigenes Verschulden	5	12	8	11
in Folge eigener Schuld oder Unvorsichtigkeit	165	154	150	146
Auf 1 Million Zugwerst	1,75	1,71	1,69	1,68
Selbstmörder und solche, welche Selbstmord versuchten, be- finden sich unter den verunglückten sonstigen Personen	38	9	35	13
Ausserhalb des eigentlichen Eisenbahnbetriebes, beim Be- und Entladen von Wagen, in Werkstätten, bei Bauarbeiten und dergleichen wurden	9	203	21	230
Davon ohne eigenes Verschulden	1	43	5	26
in Folge eingigen Verschuldens oder Unachtsamkeit	8	160	16	204

H. C.

Das italienische Eisenbahngesetz vom 27. April 1885
und
die neuen Betriebsüberlassungsverträge.*)

Von
Regierungsrath Dr. Pleck in Altona.

(Schluss.)

A n h a n g.

A. Gesetz vom 27. April 1885, betreffend den Betrieb des Mittelländischen, des Adriatischen und des Sizilischen Netzes und den Bau der Ergänzungsbahnen.

Art 1. Die nachfolgenden Verträge werden mit den in den Zusatzverhandlungen enthaltenen Abänderungen genehmigt:

1. Der Vertrag vom 23. April 1884, abgeschlossen zwischen den Ministern der öffentlichen Arbeiten, der Finanzen und für Ackerbau, Gewerbe und Handel als Vertretern des Staates einerseits und dem Fürsten Marc' Antonio Borghese, dem Grafen Giulio Belinzaghi, der „Banca Generale“, der „Banca di Torino“, der „Banca di Sconto e Sete di Torino“, der „Banca Napoletana“ und der „Banca Subalpina e di Milano“ andererseits über die Konzession zum Betriebe der das Mittelmeernetz bildenden Eisenbahnen mit den Abänderungen vom 31. Oktober 1884 (Anlage I) und unter der Bedingung, dass u. s. w. (hier folgen die von der Kammer in die Verträge eingeführten Abänderungen, welche unten in den Vertragstext selbst aufgenommen und daher hier weggelassen sind).
2. Der Vertrag vom 23. April 1884, abgeschlossen zwischen dem Minister der öffentlichen Arbeiten, der Finanzen und für Ackerbau, Gewerbe und Handel in Vertretung der Staatsregierung einerseits und der italienischen Südbahngesellschaft andererseits über die Konzession zum Betriebe der das Adriatische Netz bildenden Bahnen, mit den bezüglichlichen Abänderungen vom 31. Oktober 1884, (Anlage II) und unter der Bedingung, dass (folgen die Bestimmungen u. s. w. wie oben).
3. Der Vertrag vom 12. Juni 1884, abgeschlossen zwischen den Ministern der öffentlichen Arbeiten, der Finanzen und für Ackerbau, Gewerbe und Handel in Vertretung der Staatsregierung einerseits und den Herren Francesco Lanza Spinelli, Fürst von Scalea, Senator des Königsreichs, dem Grafen Alberto Miglioretti, Direktor der Schiffswerft zu Messina, dem Nuncio Consoli-Marano von der Firma Pietro Marano und Bevollmächtigten der Depositen- und Diskontobank von Catania, dem Matteo Maurogordato als Vertreter der Firma Rodocanacchi Söhne & Co., dem Comm. Domenico Galotti und dem Ingenieur Cav. Giovanni

*) Vgl. Archiv 1886 S. 141, 149.

Marsaglia andererseits über die Konzession zum Betriebe der das Sizilianische Netz bildenden Bahnen mit den bezüglichen Abänderungen vom 31. Oktober 1884 (Anlage III) und unter der Bedingung, dass (folgen die Abänderungen u. s. w. wie oben).

Art. 2. Die Summen, welche von den Konzessionären als Bezahlung für das rollende Material, das Betriebsmaterial und die Reservebestände an die Staatskasse abzuführen sind, werden zu den aussergewöhnlichen Ausgaben verwendet werden, welche in den vorerwähnten Verträgen und den zugehörigen Anlagen erwähnt sind, und welche in den ersten vier Betriebsjahren geleistet werden sollen.

In jedem der drei ersten Jahre ist eine Summe von nicht weniger als 30 Millionen auszugeben und dem Etat des Ministers der öffentlichen Arbeiten eine Uebersicht über diejenigen der in der Anlage B aufgeführten Arbeiten beizufügen, welche voraussichtlich im Laufe des Jahres zur Ausführung kommen werden.

Die vorerwähnten Summen sind auch zur Bestreitung der im Artikel II des Gesetzes vom 2. Juli 1882 angeführten Kosten, sowie ferner zur Erstattung der von der Italienschen Südbahn-Gesellschaft für die Linie Castellamare-Cancello auf Grund des Artikels IV des Uebereinkommens vom 1. Oktober 1883 geleisteten Ausgaben und zur Deckung der Kosten bestimmt, welche zum fertigen Ausbau dieser selbigen Linie noch erforderlich sind.

Die verbleibende Summe wird bis zur Höhe von 15 Millionen zur Beschaffung neuen rollenden Materials für die drei Netze der Mittelmeer-, der adriatischen und der sizilischen Bahnen in den ersten beiden Betriebsjahren verwendet, und der Ueberschuss dem Fonds für die Erbauung der durch die Gesetze vom 29. Juli 1879, vom 5. Juni 1881 und vom 5. Juli 1882 genehmigten Ergänzungsbahnen zugeführt werden.

Art. 3. In den Bilanzen über die Einnahmen und Ausgaben jedes Betriebes werden diejenigen Summen aufgenommen werden, welche von der Ausführung der im Artikel I erwähnten Verträge abhängig sind, und zwar sowohl, was den Betrieb, als auch den Bau neuer Eisenbahnen anbetrifft.

Mit der Bilanz des Schatzministeriums wird die Ausgabe von Obligationen für die Neubauten und für die Patrimonialkasse genehmigt werden.

Art. 4. Das Einnahmekonto wird von der staatlichen Eisenbahnaufsichtsbehörde geprüft werden. Der Rechnungshof wird hinsichtlich dieser Einnahmen die Aufsicht ausüben, welche ihm durch Gesetz vom 14. August 1862 über die öffentlichen Einnahmen übertragen ist. Der Rechnungshof wird dem Parlament hierüber in dem in Artikel 31 desselben Gesetzes vorgeschriebenen Bericht Mittheilung machen.

Art. 5. Der Bilanz des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten werden die Uebersichten über die Lage der Reservefonds und der Kasse für die Patrimonialbeiträge mit den betreffenden Voranschlägen beigefügt werden.

Die Verwaltung der Reservefonds und der Kasse für die Patrimonialbeiträge wird von der staatlichen Eisenbahnaufsichtsbehörde nach den, durch ein Reglement festzustellenden Vorschriften beaufsichtigt werden.

Jedes Jahr wird dem Rechnungshofe das Gesamtkonto der Reservefonds und der Patrimonialkasse mit den abgeschlossenen Verträgen und den Einnahme- und Ausgabe-Belägen eingereicht werden.

Das von dem Rechnungshofe geprüfte Konto wird dem Parlament zugleich mit dem Rechnungsabschluss des Staates vorgelegt werden.

Art. 6. Die im Artikel 44 Abschnitt 1 der Bedingnishefte für die Mittelmeer- und die adriatische Bahn und in Artikel 40 des Bedingnishefts für das sizilische Netz vorgesehenen Tarifermässigungen sollen durch Königliche Erlasse angeordnet werden, die dem Parlamente vorzulegen und von letzterem in Gesetze umzuwandeln sind.

Art. 7. Vom ersten Betriebsjahre an steht der Regierung die Befugniß zu, Tarifiermässigungen für den Verkehr im Innern innerhalb solcher Grenzen anzuordnen, dass die Last für den Staat im Ganzen nicht $\frac{1}{2}$ pCt. der Anfangseignahme der drei Netze übersteigt.

Art. 8. Durch Königliche Verordnung wird nach vorheriger Berathung des Ministerraths und nach Anhörung des Staatsraths eine Behörde zur Prüfung der Eisenbahntarife und derjenigen Abänderungen derselben, deren Einführung für nützlich zu erachten sein sollte, eingesetzt werden. Durch dieselbe Königliche Verordnung wird das Reglement für den Tarifausschuss festgestellt werden.

Art. 9. Die Königliche Verordnung, betreffend die Errichtung des Tarifausschusses, wird nach zwei Jahren dem Parlament, behufs Umwandlung in ein Gesetz vorgelegt werden.

Art. 10. Die Ueberlassung des Betriebes der dem Staate gehörigen Linien, von welcher im Artikel 9 der Bedingshefte für das mittelländische und das adriatische Netz und im Artikel 6 des Bedingnißhefts für das sizilische Netz die Rede ist, kann nur durch Gesetz erfolgen.

Art. 11. Der Bau einer durch Gesetz genehmigten Eisenbahn oder eines Theiles derselben kann von der Regierung zu festem Preise oder gegen Erstattung der Kosten den Gesellschaften anvertraut werden, welche den Betrieb auf dem mittelländischen, dem adriatischen und dem sizilischen Netz führen.

Wenn der Bau zu festem Preise übertragen wird, so sind die technischen Projekte mit den bezüglichen Ausführungs-Bedingungen und Preisabreden dem Hohen Rath der öffentlichen Arbeiten vorzulegen. Die Vorträge können nur dann von der Regierung genehmigt werden, wenn die ärarische General-Advokatur zugestimmt hat, und ein bestimmendes Gutachten des Staatsraths abgegeben ist.

Wenn der Bau gegen Erstattung der Kosten übergeben wird, so sind hinsichtlich der betreffenden Verträge, die in dem Gesetze über die allgemeine Rechnungslegung des Staates gegeben sind sowie die aus anderen Gesetzen herrührenden Vorschriften zu beachten.

Die technischen Projekte sind dem Hohen Rath der öffentlichen Arbeiten vorzulegen, und hinsichtlich der Verträge sind die ärarische General-Advokatur und der Staatsrath zu hören.

Art. 12. Der Minister der öffentlichen Arbeiten wird im November jedes Jahres dem Parlament einen Bericht über die Verträge vorlegen, welche mit den Gesellschaften in Bezug auf Eisenbahnbauten während der mit dem 30. Juni desselben Jahres abgelaufenen Finanzperiode abgeschlossen sind.

Dem Berichte werden die vom Staatsrath abgegebenen Gutachten angeschlossen werden.

Art. 13. Die Provinzen, Gemeinden und deren Genossen, welchen durch vom Staate garantierte Ausgabe von Obligationen die Mittel zur Erbauung der Ergänzungsbahnen geliefert werden, haben dem Staatsschatz die Summe des Kapitals nebst zugehörigen Zinsen vermittelst Anweisungen auf die direkten Kommunalsteuern wieder zu erstatten, welche gemäss Artikel 3 und 7 des Gesetzes vom 21. März 1871 No. 131 auf 90 Jahre zu vertheilen sind.

Art. 14. Die dem Staatsrath durch No. 2 des Artikels 10 des Gesetzes vom 20. März 1865 (Anlage D) beigelegte Jurisdiktion wird auf alle Streitfragen ausgedehnt, welche die vom Staate garantierten Eisenbahnobligationen betreffen.

Art. 15. Die Gemeinden dürfen keine Verbrauchssteuer auf die Baumaterialien, noch auf alles das legen, was zum Bau und Betrieb der in ihren Bezirk belegenen Eisenbahnen nothig ist.

Die Eisenbahnlinien und die Bahnhöfe nebst Zubehör sind als ausserhalb des Steuerbezirks der Stadt oder der geschlossenen Gemeinden liegend zu betrachten.

Durch besonderes Reglement, welches durch Königliche Verordnung nach Anhörung des Staatsraths zu genehmigen ist, wird festgesetzt werden, was als Zubehör der Bahnhöfe zu betrachten ist, und die Bewachung hinsichtlich der örtlichen Verbrauchssteuer geordnet werden.

Art. 16. Binnen drei Monaten von der Veröffentlichung dieses Gesetzes und zur Ausführung desselben wird je ein Reglement für den Betrieb und für den Bau der Eisenbahnen erlassen werden.

Durch dieselben werden speziell die Vorschriften über die Rechnungslegung, die Prüfung der Einnahmen, die Verwaltung der Reservefonds und der Patrimonialkasse, die Genehmigung der Arbeiten, die Aufstellung und Ausführung der Bauverträge, die Inrechnungstellung der Ausgaben, die Zahlungen und die Konventionalstrafen festgestellt werden.

Diese Reglements werden nach Anhörung des Hohen Raths der öffentlichen Arbeiten, des Rechnungshofes und des Staatsraths durch Königliche Verordnung genehmigt werden.

Durch ein weiteres Reglement wird die staatliche Eisenbahn-Aufsichtsbehörde organisiert werden.

Art. 17. Streitfragen zwischen dem Staate und den Gesellschaften hinsichtlich der Ausführung und Auslegung der Verträge, Bedingnisshäfte und der diesem Gesetze beigegebenen Anlagen werden dem Urtheilsspruch von fünf Schiedsrichtern unterbreitet werden in allen den Fällen, unter den Voraussetzungen und in den Formen, wie in Artikel 106 der Bedingnisshäfte für das mittelländische und das adriatische Netz und in Artikel 100 des Bedingnisshäftes für das sizilische Netz bestimmt ist. Die von der Regierung und vom Kassationshof ernannten Schiedsrichter werden gleicher Weise in jedem der Richterkollegien zusammen mit den von jeder der drei konzessionirten Gesellschaften gewählten Richtern fungiren.

Art. 18. Die Beiträge zu Lasten der Provinzen und der übrigen interessirten Körperschaften und die über die obligatorischen Beiträge hinaus von denselben in Gemässheit der Gesetze vom 29. Juli 1879 und 5. Juli 1882 für die Eisenbahnen zweiter Ordnung (Tabelle B), dritter Ordnung (Tabelle C), und vierter Ordnung gezahlten Summen werden auf $\frac{1}{4}$ herabgesetzt unter der Bedingung, dass die genannten Interessenten auf das Antheilsrecht am Reingewinn des Betriebes verzichten.

Die Körperschaften, die im Besitz von Konzessionen für Linien vierter Ordnung sind, können auf die Konzession verzichten und dem Staate überlassen, die Eisenbahnen in Gemässheit der Vorschrift dieses Artikels selbst zu bauen.

Auch der Beitrag für die Eisenbahnen erster Ordnung wird im Sinne des Artikels 31 des Gesetzes vom 29. Juli 1879 No. 5002 auf $\frac{1}{4}$ herabgesetzt.

Die Beiträge, welche von den Provinzen und den anderen Interessenten über die Summe hinaus bezahlt worden sind, welche sich aus dem vorhergehenden Paragraphen ergibt, sollen denselben auf die ersten noch zu leistenden Zahlungen gutgeschrieben werden. Da wo keine Zahlung mehr zu leisten ist, wird der Staat den Ueberschuss in fünf Jahresraten ohne Zinsen zurückerstaten.

Die dem Staate zur Last fallenden, von den Provinzen, Gemeinden oder anderen Interessenten vorgeschossenen Beiträge werden letzteren innerhalb fünf Jahren von der Eröffnung des Betriebes auf der Linie an, und zwar in fünf gleichen Jahresraten ohne Zinsen zurückerstattet werden.

Binnen 6 Monaten haben diejenigen Interessenten, welche obligatorische Beiträge, darüber hinausgehende Zahlungen oder Vorschussbeiträge geleistet haben, zwischen den Bestimmungen des Gesetzes vom 29. Juli 1879 und denen dieses Gesetzes ihre Wahl zu treffen.

Die Giovi-Succursale wird einbegriffen unter die Linien erster Ordnung, so dass für die Interessenten die Beitragsverpflichtung und das Recht auf Theilnahme am Reingewinn aufhört.

Art. 19. Der Beitrag der Provinzen zum Bau der Linien dritter Ordnung (Tabelle C) ist obligatorisch. Es bleibt daher Artikel 6 des Gesetzes vom 29. Juli 1879 aufgehoben.

Art. 20. Im Anschluss an die 1530 km, von welchen Artikel 10 des Gesetzes vom 29. Juli 1879 handelt, wird der Bau von weiteren 1000 km Nebenbahnen vierter Ordnung und die damit verbundene Ausgabe von 90 Millionen nach den Vertheilungsbedingungen in Artikel 11 des vorerwähnten Gesetzes und im Artikel 18 dieses Gesetzes genehmigt.

Die Zahlung dieser Summe wird in zwei Finanzperioden vom 11. Jahre des Inkrafttretens dieses Gesetzes an, geleistet werden.

B. Vertrag vom 23. April 1884, betreffend das Mittelmeernetz.

(Art. 1 No. 1 des Gesetzes vom 27. April 1885.)

Kapitel I.

Gegenstand und Dauer des Vertrages, Bildung der Gesellschaft.

Art. 1. Die Königliche Regierung ertheilt den vorbezeichneten Banken, Firmen und Herren unter der Bedingung voller und strenger Erfüllung des gegenwärtigen Vertrages und des, mit seinen Anlagen einen integrierenden Theil desselben bildenden Bedingnisshests, die Konzession, den Betrieb der das Mittelmeernetz bildenden Eisenbahnen und, auf Verlangen der Regierung, auch den Bau neuer Eisenbahnen zu übernehmen.

Art. 2. Die Konzessionäre verpflichten sich, in Gemässheit der bestehenden Gesetze und innerhalb zweier Monate, nachdem der gegenwärtige Vertrag durch Gesetz genehmigt ist, eine italienische Aktiengesellschaft zu gründen, welche den Betrieb der das vorbezeichnete Bahnnetz bildenden Eisenbahnen mit allen durch den gegenwärtigen Vertrag und das angefügte Bedingnisshest festgesetzten Rechten und Pflichten übernehmen wird. Zu diesem Behufe erklären sie, dass sie von jetzt an im Interesse und für Rechnung dieser Gesellschaft ihre Vereinbarungen treffen.

Die so errichtete Gesellschaft hat die Verpflichtung, auf Verlangen der Regierung und unter den im Bedingnisshest enthaltenen Festsetzungen, den Betrieb anderer noch nicht dem Staate gehörenden Eisenbahnen zu übernehmen.

Art. 3. Die Gesellschaft wird den Namen „Italienische Gesellschaft für die Mittelmeerbahnen“ annehmen und zum Sitz der Zentralverwaltung diejenige Stadt bestimmen, welche das Gesellschaftsstatut als solche bezeichnen wird.

Sie ist verpflichtet, behufs Vermittelung des gesammten Geschäftsverkehrs der Gesellschaft mit der Regierung ein ständiges Amt zu ihrer Vertretung in der Hauptstadt des Königreichs zu errichten.

Sie ist auch verpflichtet, mindestens zwei Betriebs-Direktionen in anderen, innerhalb des Bahnnetzes belegenen Städten zu errichten. Sie wird in allen rechtlichen Beziehungen, von dem General-Direktor vertreten, dessen Ernennung von der Regierung durch königlichen Erlass bestätigt werden muss. Im Falle der Abwesenheit oder Behinderung des General-Direktors, ist für die Vertretung der Gesellschaft in Gemässheit der bezüglichen in das Gesellschaftsstatut aufzunehmenden Bestimmungen zu sorgen.

Art. 4. Die Gesellschaft wird mit einem Kapital von mindestens Einhundert fünfundsiebzig Millionen (135 000 000) Lire in Aktien gegründet.

Das Gesellschaftsstatut wird von der Regierung bestätigt.

Die Gesellschaft ist befugt, Obligationen innerhalb der durch das Handelsgesetzbuch festgesetzten Grenzen auszugeben. Hierin sind weder die Obligationen der Kasse für die Vermehrungen des Vermögenstocks, von denen die Artikel 20 und 21 handeln, noch die zum Zweck der Eisenbahnbauten laut Artikel 27 ausgegebenen inbegriffen.

Art. 5. Die Mitglieder des Verwaltungsrathes und der General-Direktor müssen italienische Staatsangehörige sein. Die Mitglieder des Verwaltungsrathes werden das erste Mal bei Bildung der Gesellschaft gewählt. Ihre Ernennung wird der Regierung zur Bestätigung unterbreitet.

Die Beschlüsse des Verwaltungsrathes über Ausführung des Vertrages sind ohne Verzug der staatlichen Eisenbahn-Aufsichtsbehörde mitzuthellen, welche das Recht hat, über die Motive der Beschlüsse Auskunft zu verlangen.

Art. 6. Der gegenwärtige Vertrag tritt mit dem 1. Januar 1885 in Kraft und läuft am 31. Dezember 1944 ab.

Diese Zeitdauer wird in drei Abschnitte von je 20 Jahren eingetheilt.

Sowohl die Regierung als die Gesellschaft haben das Recht, den Vertrag am Ende einer jeden der ersten beiden Perioden mittelst einer, zwei Jahre vor Ablauf dieser Perioden dem anderen Theil zuzustellenden Kündigung, zur Aufhebung zu bringen.

Kapitel II.

Normen und Bedingungen für den Betrieb. — Bewegliches Material. — Kosten. — Tarife. — Reservefonds und Kasse für die Vermehrungen des Vermögenstocks. — Vertheilung der Einnahmen.

Art. 7. Die das Mittelmeernetz bildenden Strecken werden nebst Zubehör und dem bezüglichlichen festen Material von der Gesellschaft in dem Zustande übernommen, in welchem sie sich bei der Inbesitznahme befinden. Doch fallen die Kosten der in der Anlage B. aufgeführten Arbeiten dem Staate zur Last. Dieselben sind von der Gesellschaft innerhalb der ersten vier Jahre seit der Betriebsübernahme mit den vom Staate gelieferten Mitteln auszuführen.

Art. 8. Eine oder mehrere Kommissionen, die je aus drei Vertretern der Regierung und drei Vertretern der Betriebsgesellschaften des Mittelmeer- und des adriatischen Netzes zu bilden sind, werden die Vertheilung vornehmen:

1. des Personals der Verwaltungen, welche gegenwärtig die für die neuen Netze bestimmten Linien im Betrieb haben, dem sich ergebenden Bedürfniss entsprechend;
2. des rollenden und des Betriebsmaterials, sowie der Vorräthe, und zwar sowohl der vorhandenen als der in Herstellung begriffenen oder noch zu liefernden Gegenstände, unter Berücksichtigung der Verhältnisse und der besonderen Bedürfnisse jedes Netzes, wobei dafür gesorgt werden wird, dass jedes Netz mit einer verhältnissmässigen Menge rollenden Materials von gleichem Alter und gleichem Erhaltungszustande ausgerüstet wird.

Die Beschlüsse der genannten Kommissionen sind endgültig und unwiderruflich.

Art. 9. Zur Entscheidung über die Bedingungen und Vergütungen für den Verkehr auf den gemeinschaftlichen Strecken und Stationen, sowie über Einführung der direkten Verkehre zwischen den verschiedenen Bahnnetzen werden im Falle der Nichtübereinstimmung der Parteien schiedsrichterliche Kommissionen nach Maassgabe des Artikels 8 ernannt werden.

Art. 10. Der Staat verkauft der Gesellschaft den auf das Mittelmeernetz entfallenden Theil des rollenden Materials, des Betriebsmaterials und der Vorräthe, und zwar sowohl

der bei Inkrafttreten des Vertrages vorhandenen, wie der noch in der Herstellung oder Lieferung begriffenen.

Die Vorräthe müssen im Werth einem Betrage von mindestens 21 000 000 Lire entsprechen: die Abschätzung und die Ueberweisung erfolgt nach den Bestimmungen des beigefügten Bedingnissbfehes.

Unter den der Gesellschaft vom Staate verkauften Vorräthen sind die metallischen Bestände für den Oberbau nicht inbegriffen; letztere werden vielmehr den Reservefonds oder der Kasse für die Vermehrungen des Vermögensstocks überwiesen.

Art. 11. Für das rollende und das Betriebsmaterial, sowie die Vorräthe, von denen der vorübergehende Artikel handelt, hat die Gesellschaft eine Gesamtsumme von mindestens 135 000 000 Lire zu zahlen.

Sollte durch die Abschätzung der Gesamtpreis auf eine geringere Summe festgestellt werden, so verbleibt die Differenz in der Staatskasse als Kautlon, ohne dass der Gesellschaft eine höhere Vergütung, als die ihr laut Art. 23 zu gewährende gezahlt wird.

Sollte dagegen die Abschätzung eine höhere Summe, als den vorangeführten Gesamtbetrag von Einhundertfünfunddreissig Millionen ergeben, so hat die Gesellschaft das Mehr als Saldo des abgeschätzten Preises zu zahlen.

Die Gesellschaft erhält übrigens in diesem Falle eine grössere Vergütung, als die im Art. 23 festgesetzte nur im Verhältniss des auf den Werth des rollenden und des Betriebsmaterials entfallenden Theils des Mehrbetrages. Dies Verhältniss wird durch das jährliche Vergütung von 7 820 000 Lire (Art. 23) zu der Gesamtsumme von 135 000 000 Lire bestimmt.

Art. 12. Der Kaufpreis des rollenden Materials, des Betriebsmaterials und der Vorräthe, von denen Art. 10 handelt, ist von der Gesellschaft an die von dem Finanzministerium zu bestimmenden Staatskassen in zu vereinbarenden Raten zu entrichten, deren mittlere Fälligkeit mit dem 1. Juli 1885 zusammenfallen muss.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, im ersten Betriebsjahr zur Ausstattung der Reservefonds 1 300 000 Lire einzuzahlen.

Art. 13. Die Gesellschaft wird den Betrieb der anderen, ganz oder theilweise Dritten gehörenden Bahnen unter denselben Bedingungen, wie den Betrieb der Staatsbahnen führen.

Die Betriebsgesellschaft ist aber verpflichtet, behufs Festsetzung der den Konzessionären und Miteigenthümern dieser Bahnen zukommenden Gewinn- und Kostenanteile gerechte und ganz spezielle Abrechnungen aufzustellen und ein Exemplar der Regierung und ein zweites den Interessenten zu übermitteln.

Die Regierung ist befugt, der Betriebsgesellschaft die Leistung der Abschlags- oder Saldozahlungen, welche den vorgenannten Miteigenthümern oder Konzessionären zustehen, zu übertragen. In solchem Falle findet Ausgleichung durch andere Beträge aus den dem Staate geschuldeten Antheilen statt.

Art. 14. Alle gewöhnlichen und aussergewöhnlichen Ausgaben fallen der Betriebsgesellschaft zur Last, mit Ausnahme derjenigen, welche durch die staatliche Aufsicht erwachsen, sowie der Ausgaben, die aus den Reservefonds und der Kasse für die Vermehrungen des Vermögensstocks gedeckt werden.

Art. 15. Das gesammte rollende und Betriebsmaterial ist von der Gesellschaft in vollkommen betriebsfähigem Zustande zu erhalten. Derselben fallen sämtliche Verluste, Beschädigungen und die durch Zufall oder höhere Gewalt entstandenen Schäden, sowie überhaupt all diejenigen Nachtheile zur Last, die nach den gesetzlichen Bestimmungen vom Eigenthümer zu tragen sind, unbeschadet der Ersatzansprüche, welche der Gesellschaft als Eigenthümerin des vorbezeichneten Materials nach den gesetzlichen Bestimmungen für die durch Kriegführung erwachsenden Schäden und Verluste zustehen sollten. Die Gesellschaft

ist zum Verkaufe von betriebsfähigem Material nur dann befugt, wenn sie dasselbe durch anderes, brauchbareres ersetzt und die Genehmigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten zur Veräusserung erhalten hat.

Art. 16. Die Tarife und die allgemeinen Bestimmungen über die Beförderung der Reisenden, sowie der Eil- und Frachtgüter sind in den Anlagen D und E enthalten.

Die Tarife der Anlage D können nur durch Gesetz und die der Anlage E nur durch königliche Verordnung erhöht werden.

Jede Herabsetzung der in den Anlagen D und E festgesetzten Tarife und jede Abänderung der allgemeinen Transportbestimmungen muss von der Regierung genehmigt und dem Publikum rechtzeitig bekannt gegeben werden.

Der Konzessionär ist verpflichtet, auf Grund der Tarife in den Anlagen D und E, sobald es angezeigt erscheint, der Genehmigung der Regierung solche anderen Spezial- und Lokaltarife zu unterbreiten, welche zur Entwicklung des inneren oder internationalen Verkehrs geeigneter sind. So lange die neuen Lokaltarife nicht eingeführt sind, bleiben die gegenwärtig für die einzelnen Netze gültigen Tarife in Kraft.

Die Regierung hat zu jeder Zeit die Befugnis, die Gesellschaft zur Einführung von Verbesserungen in den bestehenden direkten Verkehren oder zur Errichtung neuer sowohl mit italienischen und fremden Eisenbahnverwaltungen wie mit den Schiffahrtsgesellschaften anzuweisen.

Die Regierung ist berechtigt, der Gesellschaft Tarifiermässigungen in den im Bedingnisshft vorgesehenen Fällen und unter den darin enthaltenen Bedingungen aufzugeben.

Im Falle der Staat die bestehenden Eisenbahntransportsteuern erhöht oder neue auflegt, so dass eine Vermehrung der jetzigen Steuerlast eintritt, wird die Gesellschaft für den ihr hierdurch tatsächlich erwachsenden Verlust entschädigt werden.

Im entgegengesetzten Falle der Herabsetzung oder Aufhebung der bestehenden Eisenbahntransportsteuern ist dem Staate seitens der Gesellschaft für den ihr hierdurch tatsächlich erwachsenden Nutzen Vergütung zu leisten.

Art. 17. Die internationalen Tarife sind Seitens der beiden Betriebsgesellschaften des Mittelmeer- und des adriatischen Netzes der Regierung zur Genehmigung vorzulegen. Beide Gesellschaften sind berechtigt, sich auf den bezüglichen Konferenzen sowohl im In- wie im Auslande vertreten zu lassen. Bei etwa zwischen ihnen entstehenden Meinungsverschiedenheiten wird die Regierung entscheiden. Die Vorschläge der Regierung und die von Dritten an die Regierung gerichteten Anträge werden von dieser beiden Gesellschaften mitgeteilt werden.

Art. 18. Die Linie Mailand-Chiasso wird Gemeinschaftsstrecke der beiden Betriebsgesellschaften des Mittelmeer- und des adriatischen Netzes, welche die Einnahmen und die Ausgaben gleichmässig unter sich teilen.

Der Betrieb der vorgenannten Linie wird für gemeinschaftliche Rechnung und mit gleichen Rechten unter Leitung der Betriebsgesellschaft des Mittelmeernetzes nach Maassgabe der folgenden Normen und Bedingungen übernommen.

Die beiden Gesellschaften sind gleichmässig berechtigt, auf der Linie Mailand-Chiasso ihre eigenen Züge von und nach den im Staatsbetriebe befindlichen, an diese Linie anschliessenden Strecken laufen zu lassen.

Die Fahrpläne der an die Züge der Gotthardbahn anschliessenden Personenzüge sind so aufzustellen, dass die Interessen beider Gesellschaften in richtigem Maasse gewahrt werden. Differenzen zwischen den Gesellschaften unterliegen der Entscheidung der Regierung, welcher jede der beiden Gesellschaften ihre Fahrplänenentwürfe mit Erläuterungen vorzulegen hat.

Ausser den allgemeinen und Spezialtarifen der Anlagen D und E werden für die Linie Mailand-Chiasso auch die Lokaltarife Platz greifen, welche von den beiden Gesellschaften gemeinschaftlich bei der Regierung beantragt und von letzterer genehmigt werden sollten.

Ueber Meinungsverschiedenheiten entscheidet die Regierung, welcher jede der beiden Gesellschaften ihre Entwürfe zu den Lokaltarifen vorzulegen hat. Die auf einem der beiden Rahnnetze zur Einführung gelangenden Spezialtarife werden von Rechtswegen auch auf die Transporte im Binnen- und internationalen Verkehr der Linie Mailand-Chiasso angewendet.

Die von der Gotthardbahn zu Chiasso eintreffenden, nach Mailand und darüber hinaus bestimmten Güter werden ohne Unterschied des Bestimmungsortes nach Mailand befördert und dem am Orte wohnhaften Adressaten oder derjenigen der beiden Gesellschaften überwiesen werden, zu deren Netz die Ankunftsstation gehört; ist letztere eine Gemeinschaftsstation beider Netze, so wird die Beförderung auf dem für den Versender billigsten Wege erfolgen, falls derselbe nicht eine andere Route vorgeschrieben hat.

Die zu Mailand von den verschiedenen dort mündenden Strecken der beiden Netze eingehenden, nach Stationen der Linie Mailand-Chiasso, sowie die nach Chiasso und darüber hinaus bestimmten Güter werden in derselben Reihenfolge, wie sie eingegangen sind, ohne Unterschied der Herkunft weiter befördert und ebenso, wie die von Mailand stammenden Güter, unter Beobachtung der über Ablieferung der Güter am Bestimmungsorte erlassenen Vorschriften so behandelt werden, als ob die Linien derselben Verwaltung gehörten.

Die in Chiasso von der Gotthardbahn anlangenden Güter, welche nach Linien, deren Betrieb von der Regierung einer der beiden Gesellschaften überlassen ist, und welche von der Linie Mailand-Chiasso abzweigen, bestimmt sind, werden auf den betreffenden Zweigstationen derjenigen Verwaltung überwiesen werden, zu deren Netz die Bestimmungsstation gehört.

Die Güter endlich, welche von solchen, in Stationen der Linie Mailand-Chiasso einmündenden Linien stammen und nach dieser Linie, nach Chiasso oder darüber hinaus bestimmt sind, sollen mit grösster Beschleunigung und in derselben Reihenfolge, wie sie auf den betreffenden Zweigstationen eingetroffen sind, befördert und wie die Güter lokalen Ursprungs mit Beachtung der Lieferfristen behandelt werden.

Die gegenseitige Benutzung des Materials und der Dienst auf den Gemeinschaftsstationen wird durch besondere Vereinbarungen zwischen den Betriebsgesellschaften des Mittelmeer- und des adriatischen Netzes geregelt. Die Gemeinschaftsstationen unterstehen der Mittelmeer-Gesellschaft, vorbehaltlich des Rechtes der adriatischen Eisenbahn-Gesellschaft nach derselben einen oder mehrere Beamte zur Kontrolle der für die Gemeinschaft getroffenen Maassregeln abzuordnen. Die Gesellschaft des adriatischen Netzes ist auch berechtigt, von den Einnahmen und Ausgaben der gemeinschaftlichen Linie in den Rechnungsbüreaus des Mittelmeernetzes Einsicht zu nehmen.

Jede der beiden Gesellschaften ist berechtigt, die für ihr eigenes Netz erforderlichen Dienstgutsendungen auf der vorgenannten Linie zu befördern, gegen eine Gebühr von zwei Centesimi für das Tonnenkilometer, welche von der Betriebsausgabe dieser Linie abzusetzen ist.

Ein staatlicher Aufsichtsbeamter wird den Betrieb auf der Linie Mailand-Chiasso nach Maassgabe der durch Regulativ festzusetzenden Normen unmittelbar überwachen.

Art. 19. Für die Erhaltung der Strecken und des Materials werden folgende Reservefonds gegründet:

1. Reservefonds zur Ersatzleistung für die durch höhere Gewalt verursachten Schäden,
2. Reservefonds für die Erneuerung des metallischen Theils des Oberbaues,
3. Reservefonds für die Erneuerung des durch den Gebrauch dienstuntauglich gewordenen rollenden Materials.

Ausserdem wird die Kasse für die Vermehrungen des Vermögensstocks eingerichtet. Die Bestimmungen bezüglich der Reservefonds und der Kasse für die Vermehrungen sind in dem Bedingnisheft festgesetzt.

Art. 20. Wenn nach Ablauf der ersten vier Jahre alle Fonds für die in der Anlage B vorgesehenen Arbeiten erschöpft oder verhaftet sein sollten, so werden die Kosten für die Erneuerung der Geleise durch Stahlschienen nebst der bezüglichen Ausbesserung und Ergänzung der Geleisbettung, sowie für die Verbesserungen und Neueinrichtungen, die durch Steigerung des Verkehrs für sämtliche Linien des Netzes erforderlich werden, aus der Kasse für die Vermehrungen des Vermögensstocks gedeckt werden.

Art. 21. Das zur Bewältigung des gesteigerten Verkehrs erforderliche rollende und Betriebsmaterial ist von der Gesellschaft nach Maassgabe der Bestimmungen des Bedingnisheftes zu beschaffen und durch Ausgabe von Obligationen der Kasse für die Vermehrungen des Vermögensstocks, welche eine Schuld der Betriebsgesellschaft darstellen, zu bezahlen. Die Gesellschaft wird auch mit dem als erste Ausstattung der neuen Linien zu beschaffenden, im Artikel 71 des Bedingnisheftes behandelten rollenden und Betriebsmaterial belastet werden.

Sämtliches neue Material wird Eigenthum der Gesellschaft.

Art. 22. Die jährlichen direkten und indirekten Roheinnahmen des aus den am 1. Januar 1884 im Betriebe befindlich gewesenen Eisenbahnen bestehenden Hauptnetzes werden bis zu der das anfängliche Einkommen bildenden Summe vertheilt nach dem Maassstabe:

- von 10 pCt. auf die Reservefonds und die Vergütung für Benutzung des rollenden und Betriebsmaterials,
- von $62\frac{1}{2}$ pCt. an die Betriebs-Gesellschaft als Entgelt für ihre Betriebsausgaben,
- $27\frac{1}{2}$ pCt. an den Staat.

Das anfängliche Einkommen des Hauptnetzes ist auf den Betrag von 112 000 000 Lire vereinbart. Dasselbe wird durch das anfängliche Einkommen der neuen Bahnen, welche in Gemässheit der Artikel 74 und 75 des Bedingnisheftes nach und nach dem Hauptnetz einverleibt werden, vermehrt.

Die über das anfängliche Einkommen hinausgehenden Vermehrungen des Einkommens bis zum Betrage von 50 000 000 Lire werden vertheilt nach dem Maassstabe von:

- 16 pCt. auf die Reservefonds und die Kasse für die Vermehrungen des Vermögensstocks,
- 56 pCt. an die Gesellschaft als Entschädigung für die zur Vermehrung der Einnahme von ihr aufgewendeten Betriebskosten,
- 28 pCt. an den Staat.

Die weiteren Vermehrungen des Einkommens über die vorbezeichneten 50 000 000 Lire werden vertheilt nach dem Maassstabe von:

- 16 pCt. auf die Reservefonds und die Kasse für die Vermehrungen des Vermögensstocks,
- 50 pCt. an die Gesellschaft,
- 6 pCt., welche zur Verwendung behufs Herabsetzung der Tarife in der von der Regierung zu beschliessenden Weise bestimmt sind,
- 28 pCt. an den Staat.

Art. 23. Mit den im vorhergehenden Artikel behandelten 10 pCt. der anfänglichen Roheinnahme wird der Betriebs-Gesellschaft als Vergütung für die Vorhaltung des von ihr in Gemässheit des Artikels 11 erworbenen rollenden und Betriebsmaterials für jedes Betriebsjahr und für die ganze Dauer des Vertrages die Summe von 7 820 000 Lire und ein-

tretenden Falls die im letzten Absatze des Artikels 11 erwähnte höhere Vergütung gezahlt werden. Ausserdem werden davon die Einzahlungen der an die Reservefonds laut Art. 56, 57 und 58 des Bedingnisshftes geschuldeten Beträge nach den dort festgestellten Sätzen bewirkt werden, nämlich:

200 Lire für jedes Kilometer Bahnstrecke in den Reservefonds für Ersatz der den Bahnen durch höhere Gewalt zugefügten Verluste,
 150 Lire für jedes Kilometer eingleisiger mit Stahlschienen ausgerüsteter Strecke und
 250 Lire für jedes Kilometer doppelgleisiger Strecke in den Fonds für die Erneuerung des metallischen Theiles des Oberbaus,
 ein Betrag von $1\frac{1}{4}$ pCt. der anfänglichen Roheinnahme für die Erneuerung des durch den Gebrauch betriebsunfähig gewordenen rollenden Materials.

Der etwaige Ueberschuss wird von der Regierung den verschiedenen Fonds und der Kasse für die Vermehrungen des Vermögenstocks nach Maassgabe ihrer Bedürfnisse zugetheilt werden.

Die 16 pCt. der Vermehrungen der Roheinnahme über die anfängliche Einnahme werden abgeführt:

mit $\frac{1}{2}$ pCt. an den Reservefonds für die Erneuerung des metallischen Theiles des Oberbaus,
 mit $\frac{1}{2}$ pCt. an den Reservefonds für die Erneuerung des rollenden Materials,
 mit 15 pCt. an die Kasse für die Vermehrungen des Vermögenstocks — worüber Näheres im Artikel 59 des Bedingnisshftes.

Der Theil des Nutzens der Gesellschaft, welchen die nach dem ersten Absatze dieses Artikels zu zahlende Vergütung darstellt, unterliegt der für die Einkünfte der Kategorie A festgesetzten Einkommensteuer auf das bewegliche Vermögen.

Jeder andere Antheil am Nutzen wird, wie die Einkünfte der Kategorie B besteuert werden.

Art. 24. Wenn der reine Nutzen der Gesellschaft, es möge derselbe aus dem Betriebe oder aus dem Baue herrühren, an Zinsen und Dividenden $7\frac{1}{2}$ pCt. des eingezahlten Aktienkapitals ohne Abzug der Einkommensteuer auf das bewegliche Vermögen übersteigen sollte, so fliesst die Hälfte des Ueberschusses dem Staate zu.

In dem vorbezeichneten Nutzen sind die Beträge nicht inbegriffen, welche nach den Bestimmungen des Gesellschafts-Statuts in die gewöhnlichen und aussergewöhnlichen Reservefonds eingezahlt sein sollten.

Wenn jedoch aus den genannten aussergewöhnlichen Reservefonds Beträge entnommen werden sollten, um dem vorbezeichneten reinen Nutzen hinzugefügt zu werden, so wird von denselben ein Antheil von 10 pCt. für den Staat erhoben und in die Kassen des Schatzes eingezahlt werden, wobei die oben festgesetzte Theilung jedes Ueberschusses über die $7\frac{1}{2}$ pCt. Nutzen von dem eingezahlten Aktienkapital zwischen dem Staat und der Gesellschaft festgehalten bleibt. Dem Staate steht dagegen der erwähnte Antheil von 10 pCt. nicht zu, wenn der Nutzen nach Zahlung der Einkommensteuer 5 pCt. des eingezahlten Kapitals nicht übersteigt.

Art. 25. Die Beträge der dem Staate gebührenden Einnahmeanteile sind an die durch Uebereinkommen zwischen dem Ministerium des Schatzes und der Gesellschaft zu bestimmenden öffentlichen Kassen zu Ende eines jeden Halbjahres nach dem Maassstabe der in dem entsprechenden Vorhalbjahre erzielten Einnahme abzuführen.

Halbjährlich hat auch die Gutschrift der den Reservefonds und der Kasse für die Vermehrungen des Vermögenstocks zugewiesenen Antheile zu erfolgen.

Der Saldo aus den am 30. Juni und am 31. Dezember jeden Jahres festgestellten Einnahmen wird in dem darauf folgenden September und März bezahlt. Sollte der Saldo

ein Gutbaben der Gesellschaft ergeben, so wird dasselbe bei den folgenden halbjährlichen Zahlungen ausgeglichen werden.

Im Falle von Zahlungsverzögerungen verfällt die Gesellschaft der im Artikel 27 des Gesetzes vom 20. April 1871, betreffend die Einziehung der direkten Steuern, angedrohten Geldstrafe.

Wenn nach Ablauf von zehn Tagen nach den für die Zahlungen festgesetzten Terminen nicht die ganze Zahlung geleistet ist, so ist die Regierung befugt, in das Vermögen der Gesellschaft Exekution zu vollstrecken und die Einnahmen mit Beschlagnahme zu belegen, unter Beobachtung der Formen und des Verfahrens, welche für die Einziehung der direkten Steuern durch das vorangeführte Gesetz vorgeschrieben sind.

Die Befugnisse, welche letzteres Gesetz den Präfekten beilegt, wird von dem Finanzminister ausgeübt.

Die Befugnisse, Exekution in das Vermögen der Gesellschaft zu vollstrecken und die Einnahmen mit Beschlagnahme zu belegen, besteht auch für den Fall festgestellter Nichterfüllung irgend einer der anderen, der Gesellschaft durch den Vertrag und das Bedingnißheft auferlegten Verpflichtungen.

Kapitel III.

Normen für die neuen Bauten.

Art. 26. Die Gesellschaft verpflichtet sich, auf Verlangen der Regierung und unter Beachtung der Bestimmungen des beigefügten Bedingnißheftes die durch Gesetz vom 29. Juli 1879, vom 5. Juni 1881 und vom 5. Juli 1882 genehmigten Ergänzungsbahnen, sowie die sonstigen, in Zukunft noch zu genehmigenden Bahnstrecken, welche einen Theil des Mittelmeer-Netzes bilden sollen, zu bauen.

Der Gesamtbetrag der der Gesellschaft zu übertragenden Bauten kann die Höhe von 50 000 000 Lire jährlich erreichen.

Art. 27. Um das Bankapital für die neuen Linien aufzubringen, wird die Gesellschaft auf Verlangen der Regierung Obligationen zum Nennwerthe von je 500 Lire ausgeben, die mit 3 pCt. zu verzinsen, binnen neunzig Jahren von dem im nächstfolgenden Artikel festgesetzten Zeitpunkte ab zu tilgen, und in Italien, sowie an den durch Uebereinkommen zwischen der Gesellschaft und dem Ministerium des Schatzes zu bestimmenden ausländischen Plätzen zahlbar zu machen sind.

Die Veranschlagung der Obligationen erfolgt mit Zustimmung des Schatzministers, welcher im Einvernehmen mit dem Minister der öffentlichen Arbeiten den Betrag jeder Ausgabe festsetzen wird.

Der Kurs und die sonstigen Bedingungen der Ausgabe unterliegen der Genehmigung des Schatzministers. Derselbe kann die erforderlichen Anordnungen treffen, um auf die vortheilhafteste Weise und nöthigenfalls selbst, die Obligationen unterzubringen.

Die durch die Herstellung der Stücke erwachsenden wirklichen Kosten sowie die Stempelgebühren werden dem durch Verkauf der Obligationen gewonnenen Fonds in Anrechnung gebracht.

Art. 28. Die Regierung verbürgt die Zahlung der Zinsen und die Tilgung des Kapitals. Die Tilgung der Obligationen beginnt mit dem Jahre 1896. Während der Dauer des gegenwärtigen Vertrages obliegt das Zahlungsgeschäft der Gesellschaft.

Art. 29. Das Ministerium des Schatzes überweist der Gesellschaft vierzehn Tage vor Ablauf eines jeden Halbjahres die zur Zahlung der Zinsen, und seiner Zeit die zur Tilgung der Obligationen erforderlichen Beträge. Die Provision für diese Zahlungen, sowohl im Inwie im Auslande wird auf ein Viertel Prozent festgesetzt.

Differenzen, welche sich bei den Zahlungen im Auslande durch das Agio gegenüber den von der Regierung vorgeschossenen Summen ergeben, sollen am Ende eines jeden Halbjahres auf Grund der bezüglichen Beläge ausgeglichen und gezahlt werden.

Der Betrag der verjährten und abgelaufenen Zinsscheine fällt dem Staate zu.

Art. 30. Am Ende eines jeden Halbjahres hat die Gesellschaft dem Ministerium des Schatzes eine Nachweisung der in dem Halbjahre aus den Vorschüssen geleisteten Zahlungen einzureichen und einen etwaigen Ueberschuss auf die Vorschüsse zu verrechnen, die für das nächstfolgende Halbjahr zu leisten sind.

Sollte bei den Zahlungen für das laufende Halbjahr seitens etwaiger Berechtigter die Leistung von in früheren Halbjahren rückständig gebliebenen, noch nicht verjährten Zahlungen verlangt werden, so wird das Ministerium des Schatzes auf Antrag der Gesellschaft unverzüglich die erforderlichen Mittel überweisen.

Art. 31. Die aus dem Verkauf der Obligationen gewonnenen Gelder sind an die Staatskasse abzuführen, in welcher sie bis zu ihrer Verwendung, wie solche durch den gegenwärtigen Vertrag vorgeschrieben ist, niedergelegt bleiben.

Art. 32. Wenn die Obligationen sich nach dem Ermessen der Regierung nicht vorthellhaft begeben lassen, so hat die Gesellschaft, nach zwei Monate zuvor ergangener Ankündigung seitens des Schatzministeriums, die ihr übertragenen Neubauten aus eigenen Mitteln bis zur Summe von 50 000 000 Lire auszuführen.

Die Erstattung dieser Vorschüsse erfolgt spätestens innerhalb eines Jahres, von Ende jedes Monats an gerechnet, in welchem die Zahlungen geleistet wurden; es sei denn, dass eine Verlängerung des ganzen Vorschusses oder eines Theiles desselben, oder fernere Vorschüsse vereinbart werden.

Art. 33. Für diese Vorschüsse gewährt die Staatskasse eine, nach dem jeweiligen Stande der fünfprozentigen konsolidirten italienischen Rente zu bemessende Zinsvergütung, welche von dem der Ankündigung vorhergehenden Monate ab zu berechnen und mit Ablauf jedes Vierteljahres zu zahlen ist.

Der Kurs der konsolidirten Rente ist in Gemässheit der Ausführungsbestimmungen vom 27. Dezember 1882 zum Handelsgesetzbuche dergestalt festzustellen, dass der von der Handelskammer zu Rom festgesetzte tägliche Durchschnittskurs der fünfprozentigen Rente zu Grunde gelegt und hiernach der Durchschnittskurs für den Monat berechnet wird, unter Abzug der seit Fälligkeit des letzten Zinsscheines aufgelaufenen Zinsen.

Art. 34. Die Gesellschaft ist auch verpflichtet, Obligationen nach Maassgabe der Artikel 27 und 28 in Höhe des von den Provinzen, Gemeinden und übrigen Interessenten aufzubringenden Kostenbeitrags zu verausgaben und zu veräussern, sofern das Gesuch der Beteiligten von der Regierung genehmigt ist, welche alsdann für die Zinszahlung und Tilgung aufzukommen hat.

Der Erlös aus dem Verkauf der vorbezeichneten Obligationen ist zur Staatskasse abzuführen und dem nach Artikel 31, hinterlegten Betrage hinzuzufügen.

Art. 35. Zur Beschleunigung des Baues der neuen Eisenbahnen ist der Gesellschaft die Benutzung des rollenden Materials in der Ausdehnung, welche die Regierung für angemessen erachtet und gegen Zahlung einer täglichen Miete von 12 Lire für jede Lokomotive und von 75 Centesimi für jeden Wagen gestattet. Der Ertrag aus dieser Miete wird in der Weise vertheilt, dass sieben Achtel der Kasse für die Vermehrungen des Vermögenstocks und ein Achtel dem Reservefonds zur Erneuerung des rollenden Materials zufließen.

Der Lauf des vorgedachten Materials ist in die jährliche Nachweisung über den Lauf des dem Verkehr dienenden rollenden Materials — vgl. Artikel 19 des Bedingnisheftes — nicht aufzunehmen.

Kapitel IV.

Verschiedene Bestimmungen. — Ende des Vertrages.

Art. 36. Die in die gewöhnlichen und aussergewöhnlichen Reservfonds der Gesellschaft eingezahlten Summen sind der Steuer auf das bewegliche Vermögen so lange nicht unterworfen, als sie nicht an die Aktionäre als Zinsen und Dividende vertheilt werden.

Art. 37. Von den Erträgen solcher Personenzüge, welche die Gesellschaft mit Zustimmung der Regierung für Vorortverkehre der grossen Städte, für Lokalverkehre oder aus Anlass wichtiger Märkte, mit einer Fahrgeschwindigkeit von nicht mehr als 30 km in der Stunde und unter besonderen Betriebsverhältnissen einrichten sollte, wird an Stelle der Staatssteuer von 13 pCt. des Fahrpreises die Steuer auf Frachtguttransporte erhoben werden.

Art. 38. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Rechnung des Staates die durch die Staatsgesetze auferlegten fiskalischen Steuern auf Eil- und Frachtgutsendungen einzuziehen und in Gemässheit der Bestimmungen dieser Gesetze abzuführen. Die Gesellschaft hat auch die von ihren Beamten zu zahlende Steuer auf das bewegliche Vermögen unmittelbar an den Staatsschatz, unter Vorbehalt des Rückgriffes an jene, zu entrichten.

Die hiernach von den Gehältern der Beamten einbehaltenen Beträge sind binnen vierzehn Tagen nach jedem monatlichen Fälligkeitstermin an die in Art. 25 bezeichneten Kassen des Schatzes abzuführen. Den Vertretern der Regierung ist Rechnung hierüber zu legen.

Art. 39. Die Bahnstrecken und die Stationen nebst Zubehör werden als ausserhalb der Zolllinien der Städte und der geschlossenen Gemeinden belegen angesehen. Durch Reglement, welches durch königliche Verordnung nach Anhörung des Staatsraths zu bestätigen ist, wird die Zubehör der Stationen bestimmt und die Aufsicht in Bezug auf die Verbrauchssteuern geregelt werden.

Art. 40. Der gegenwärtige Vertrag, die Gründungsurkunde der Gesellschaft und alle lediglich in Betreff des Betriebes der Bahnlilien, auf die sich der gegenwärtige Vertrag und das Bedingnisheft beziehen, von ihr abzuschliessenden Verträge und Verhandlungen irgend welcher Art unterliegen einer festen Gebühr von einer italienischen Lira und bleiben von jeder verhältnissmässigen Registrirungssteuer befreit. Von der Stempel- und Registrirungssteuer bleiben auch alle, lediglich innere Angelegenheiten der Gesellschaft betreffenden reglementarischen Akte befreit.

Die auf den Bau der neuen Linien bezüglichen Verträge geniessen die zuvor erwähnte Befreiung nicht.

Art. 41. Beim Erlöschen des Vertrages ist die Gesellschaft zum Wiederverkauf und der Staat zum Rückerwerb des sämtlichen rollenden, des Betriebsmaterials und eines die Bedürfnisse des Dienstes für eine Zeit von 18 Monaten nicht übersteigenden Theils der Vorräthe verpflichtet.

Das rollende und das Betriebsmaterial werden zum Erwerbspreise abgeschätzt, unter Abzug jedoch der in Gemässheit der Anlage C festzustellenden Werthverringering, welche das Material in Folge von mangelhafter Instandhaltung erlitten haben sollte.

Art. 42. Die Bezahlung des rollenden und des Betriebsmaterials sowie der Vorräthe bis zur Höhe von 135 000 000 Lire oder bis zu jener grösseren Summe, welche von der Gesellschaft bei Beginn des Vertrages als Preis des rollenden und des Betriebsmaterials gezahlt worden ist, wird, nach Abzug des Betrages für die im Art. 41 beregten Schäden und Werthverminderungen in baar in einer oder mehreren Theilzahlungen innerhalb eines Jahres nach Erlöschen des Vertrages erfolgen.

Zu den genannten Summen tritt zu Gunsten der Gesellschaft ein Netto-, d. h. nach Abzug der Einkommensteuer auf das bewegliche Vermögen berechneter Zuschlag von 5 pCt. Zinsen für die Zeit vom Tage des Erlöschens des Vertrages bis zum Zahlungstage hinzu.

Zur Bezahlung und Ausgleichung für das von der Gesellschaft, sei es mittelst der Kasse für die Vernebrungen des Vermögensstocks in Gemässheit des Art. 21 des gegenwärtigen Vertrages, sie es mit Obligationen für Neubauten nach Maassgabe des Art. 71 des Bedingnisshafes, erworbene Material wird der Staat an Stelle und für die Gesellschaft die Restschuld der zur Erwerbung dieses Materials von der Gesellschaft ausgegebenen Obligationen übernehmen, so dass die Gesellschaft davon gänzlich entlastet wird.

Art. 43. Im Falle die Betriebs-Gesellschaft die von der Regierung während eines Krieges erlassenen Anordnungen unbeachtet lassen sollte, ist die Regierung berechtigt, abgesehen von den laut Artikel 255 des Gesetzes über die öffentlichen Arbeiten zu treffenden Vorkehrungen, die Aufhebung des Vertrages auszusprechen.

Ferner hat die Regierung die Befugniss, im Falle der Nichtzahlung der dem Staate geschuldeten Summen oder einer von der Gesellschaft zu vertretenden erheblichen und fortgesetzten Beeinträchtigung der Sicherheit und Regelmässigkeit des Betriebes, nachdem die Gesellschaft erfolglos zur Beseitigung des Missstandes aufgefordert worden, von Amtswegen auf Kosten und zu Lasten der Gesellschaft die betreffenden Vorkehrungen zu treffen, so wie die Berechtigung, wenn letztere der wiederholten Aufforderung der Regierung nicht Folge leistet, nachdem eine förmliche Aufforderung mindestens 14 Tage wirkungslos geblieben, die Vertragsaufhebung gleichfalls auszusprechen.

In jedem der vorerwähnten Fälle wird die Aufhebung durch königliche Verordnung nach Anhörung des Ministerraths ausgesprochen werden.

Nachdem die Auflösung ausgesprochen ist, steht der Regierung die Befugniss zu, alle diejenigen Maassregeln zu treffen, durch welche die regelmässige Weiterführung des Betriebes gesichert wird.

Art. 44. Das gesammte rollende und Betriebsmaterial sowie sämmtliche Vorräthe, welche Eigenthum der Gesellschaft sind, haften dem Staate als Kautions für die vollständige Erfüllung des gegenwärtigen Vertrages in allen seinen Theilen und für die Verluste, welche dem Staate durch die Nichtbeachtung irgend einer Bestimmung desselben seitens der Gesellschaft entstehen könnten.

Art. 45. Es wird davon Akt genommen, dass die Konzessionäre die Hinterlegung einer vorläufigen Kautions von 675 000 Lire in konsolidirter italienischer fünfprozentiger Rente bei der Staatskasse nachgewiesen haben. Dieselbe wird den Konzessionären bei der ersten, nach Maassgabe des Art. 12 geleisteten Einzahlung zurückerstattet werden.

Diese Kautions geht den Konzessionären verloren und in das Eigenthum des Staates über, wenn sie nach Veröffentlichung des den gegenwärtigen Vertrag bestätigenden Gesetzes die übernommenen Verpflichtungen nicht vollständig erfüllt haben.

Art. 46. Der gegenwärtige Vertrag wird erst rechtskräftig und endgültig, nachdem er durch Gesetz bestätigt worden ist.

Sollte dies Gesetz nicht drei Monate vor dem 1. Januar 1885 veröffentlicht sein, so tritt der gegenwärtige Vertrag am 1. Juli desselben Jahres in Kraft und werden in diesem Falle die in den Artikeln 6 und 12 dieses Vertrages festgesetzten Fälligkeitstermine als um sechs Monate verschoben angesehen.

Kann der gegenwärtige Vertrag wegen mangelnder gesetzgeberischer Zustimmung mit dem 1. Juli 1885 nicht in Kraft gesetzt werden, so wird er als nicht vorhanden und die Parteien als von jeder Verpflichtung entbunden erachtet werden.

Zusatz-Artikel.

Art. A. Die Gesellschaft übernimmt den Betrieb der beiden Etablissements der Granili und von Pietrarsa bei Neapel, welche sie als Hauptwerkstätten für die Bedürfnisse des Netzes zu benutzen verpflichtet ist.

Für die Erwerbung der Maschinen, der Gerätschaften und des Materials sind die bezüglichen Bestimmungen des Bedingnisheftes maassgebend.

Art. B. Die Gesellschaft ist verpflichtet, auf Verlangen der Regierung den direkten Seeverkehr zwischen dem sizilianischen und dem Mittelmeer-Netz über die Meerenge von Messina zu übernehmen.

Rom, den 31. Oktober 1884.

(Folgen die Unterschriften.)

Unter-Anlage I.

Italienische Eisenbahnen.

Bedingnisheft der Mittelmeerbahn.

Kapitel I.

Allgemeine Bedingungen.

Art. 1. Das vorliegende Bedingnisheft bildet einen integrierenden Theil des die Konzession zum Betriebe des Mittelmeernetzes betreffenden Vertrages, welchem es angefügt ist, und muss von der italienischen Mittelmeerbahn-Gesellschaft streng beobachtet werden.

Art. 2. Das Mittelmeernetz wird aus den in der Anlage A. verzeichneten und den anderen, auf Verlangen der Regierung mit diesem Netz zu vereinigenden Bahnen gebildet.

Art. 3. Der Konzessionär ist verpflichtet, ausser den im Betriebe befindlichen, in der Anlage A. aufgeführten Linien auf Verlangen der Regierung jede andere Linie oder Theilstrecke, gleichviel ob Eigenthum des Staates oder nicht, nach Maassgabe des Bedingnisheftes in Betrieb zu nehmen, sofern solche mit dem konzessionirten Netz zusammenhängt.

Diese Verpflichtung erstreckt sich sowohl auf die abzweigenden und eine Verlängerung bildender, als auf die durchschneidenden und Konkurrenzlinien.

Art. 4. Der Konzessionär ist verpflichtet, auf Erfordern der Regierung, auch solche Linien oder Strecken in Betrieb zu nehmen, die nicht mit dem konzessionirten Netz zusammenhängen, gleichviel ob dieselben sich im Eigenthume des Staates befinden oder nicht.

Der Betrieb auf diesen Linien wird durch zu vereinbarende, oder im Falle von Meinungsverschiedenheiten durch Schiedsrichter festzusetzende besondere Bestimmungen geregelt werden.

Der Betrieb der von einem der beiden Netze abzweigenden Strecken der neuen Linien, welche nach der Tabelle A bestimmt sind, einen Theil des anderen Netzes zu bilden, ist von der für das Netz, von dem sie abzweigen, konzessionirten Gesellschaft bis zu dem Tage zu führen, an welchem sie mit dem Netze, dessen Theil sie bilden sollen, in Zusammenhang gebracht sind.

Dieser Betrieb wird unter denselben Bedingungen geführt, welche für die zur endgültigen Inbetriebnahme der Linien verpflichtete Gesellschaft Geltung haben. Im Falle der Unterbrechung einer zu einem anderen Netz gehörigen Linie, ist der Konzessionär verpflichtet, der den Betrieb auf derselben führenden Verwaltung den Durchgang ihrer Züge auf den Linien des eigenen Netzes zu gestatten.

Die Bedingungen für diesen Durchgang werden im Falle von Meinungsverschiedenheiten durch die im Artikel 9 des Vertrages vorgesehenen Kommissionen festgestellt werden.

Art. 5. Der Betrieb der in der Anlage A. aufgeführten, ganz oder zum Theil Dritten gehörigen Linien, wird vom Konzessionär nach den Bestimmungen des vorliegenden Bedingnisheftes übernommen, wie wenn dieselben ausschliessliches Eigenthum des Staates wären, unbeschadet der besonderen, in den Verträgen mit den betreffenden Konzessionären enthaltenen Festsetzungen und unbeschadet der Verpflichtung der Regierung, die Betriebsrechnung mit diesen Konzessionären zu regeln.

Wenn diese Verträge früher als der gegenwärtige Vertrag ablaufen, ohne dass neue Vereinbarungen getroffen werden, so sind die Konzessionäre dieser Bahnen befugt, den Betrieb derselben auf Grund der eigenen Konzessionen uneingeschränkt zu führen. In diesem Falle hören die vorgenannten Linien auf, einen Theil des verpachteten Netzes zu bilden und erwächst dem Konzessionär des Letzteren die Verpflichtung, die Benutzung der gemeinschaftlichen Stationen und Strecken gemäss den Vorschriften im Artikel 8 des vorliegenden Bedingnisheftes zu gestatten.

Art. 6. Der Konzessionär hat zu jeder Zeit das Vorzugsrecht, die neuen in der Anlage A. nicht inbegriffenen Bahnen unter den von anderen Bietern zugestandenen Bedingungen in Betrieb zu nehmen, wenn solche mit anderen Linien seines Netzes konkurriren, weil sie entweder dieselben Gegenden bedienen oder eine kürzere Verbindung zwischen zwei Punkten seines Netzes herstellen.

Dieses Recht muss von dem Konzessionär spätestens zwei Monate nach dem Tage, an welchem er zur Erklärung aufgefordert wurde, geltend gemacht werden.

Art. 7. Auf die Konkurrenzbahnen, welche zwei Punkte an Linien, die beiden konzessionirten Betriebsgesellschaften gehören, verbinden, finden die Bestimmungen des vorhergehenden Artikels 6 Anwendung.

Das Vorzugsrecht gegenüber Dritten und jedes anderen aus dem vorliegenden Bedingnisheft herzuleitende Recht steht den konzessionirten Betriebs-Gesellschaften beider Netze gleichmässig zu.

Wenn beide Konzessionäre von den vorbezeichneten Rechten Gebrauch machen wollen, oder beide sich weigern, davon Gebrauch zu machen, oder wenn im zweiten Falle ein Dritter, der davon Gebrauch machen will, nicht vorhanden ist, so ist der Betrieb der Linien von demjenigen beider Konzessionäre zu übernehmen, den die Regierung im allgemeinen Interesse auswählen wird.

Art. 8. Der Konzessionär ist verpflichtet, auch wenn er den Betrieb einer der, den Gegenstand der vorhergehenden Artikel bildenden Linien nicht übernimmt, die Benutzung derjenigen Stationen oder Theilstrecken zu gestatten, welche gemeinsame mit den vorbezeichneten Linien werden könnten.

Demselben steht in jedem Falle die Betriebsleitung auf den gemeinsamen Stationen und Strecken zu. Gegenüber denjenigen, welche den Betrieb auf der vorbezeichneten neuen Strecke führen, hat er nur das Recht auf einen Pachtzins für die Benutzung der gemeinsamen Stationen und auf ein Bahngeld für die Benutzung der gemeinsamen Strecken wie auf die Erstattung der durch den Betrieb der gemeinsamen Stationen und Strecken erwachsenen Kosten, worüber durch Uebereinkommen zwischen den Parteien oder durch Schiedsrichter, nach Verhältniss des betreffenden Verkehrs Festsetzung zu treffen ist.

Die Erweiterungen und neuen Einrichtungen, welche behufs des Betriebes der bezeichneten Linien nach dem Ermessen der Regierung auf diesen gemeinschaftlichen Stationen und Strecken erforderlich sein sollten, werden von der für den Betrieb konzessionirten Verwaltung auf Kosten des Eigenthümers dieser gemeinschaftlichen Stationen und Strecken ausgeführt. Letzterem hat der Konzessionär der neuen Linien eine jährliche Summe zu zahlen, entsprechend dem Betrage, welcher zur Bezahlung der Zinsen und der Amortisation des auf die vorbezeichneten Arbeiten verwendeten Kapitals erfordert wird.

Art. 9. Ohne ausdrückliche Genehmigung der Regierung darf die für den Betrieb koncessionirte Verwaltung weder den ganzen von ihr übernommenen Betrieb, sei es der dem Staate, sei es der Anderen gehörigen Bahnen, noch einen Theil desselben abtreten, noch auch sich mit Unternehmungen befassen, welche mit dem Eisenbahnwesen nicht in unmittelbarer Beziehung stehen.

Kapitel II.

Uebergabe der Bahnen, Verkauf und Ueberweisung des rollenden Materials, des Betriebsmaterials und der Vorräthe.

Art. 10. Befus Ausführung des Vertrages wird die Uebergabe der Bahnstrecken nebst gesamtem Zubehör, des festen Materials und der gegenwärtig Büroazwecken dienenden Baulichkeiten, wie nachstehend festgesetzt, stattfinden:

Diese Uebergabe an den Koncessionair seitens der Regierung wird durch Kommissionen bewirkt werden, welche aus zwei Vertretern der Regierung, zwei Vertretern des Koncessionärs und einem fünften von dem Präsidenten des Appellhofes zu Rom ernannten Vertreter zusammengesetzt, sich unter eigener Verantwortlichkeit der Beihülfe von Sachverständigen bedienen können.

Die Bahnkörper nebst gesamtem Zubehör und dem festen Material werden in dem Zustande übernommen, in dem sie sich bei der Besitzergreifung befinden, unbeschadet der Verpflichtung der Regierung zur Tragung der Kosten der in der Anlage B verzeichneten, von dem Koncessionär innerhalb der ersten vier Jahre nach der Besitznahme laut Art. 64 und 65 auszuführenden Arbeiten.

Art. 11. Gleichzeitig mit der in dem vorhergehenden Artikel geregelten Uebergabe, wird auch die Uebergabe des rollenden und des Betriebsmaterials, sowie der unten aufgeführten Vorräthe, welche der Staat dem Koncessionär verkauft, unter den im folgenden Art. 12 festgesetzten Bedingungen stattfinden.

Diese Uebergabe wird mit Hülfe der betreffenden Inventarien getrennt, wie folgt bewirkt werden.

- a) Lokomotiven, Personenwagen, Güterwagen und Zubehör, als montirte Räder, Achsen und dergleichen.
- b) Mechanische Vorrichtungen und Geräthschaften auf den Stationen, transportable Krabne und Laderampen, bewegliche Wagen, Wagendecken und Geräte für den Zugdienst überhaupt.
- c) Möbel und Geräthschaften der Stationen und Büreaus.
- d) Geräte und Werkzeuge für den Bahnunterhaltungs- und Bewachungsdienst.
- e) Geräthschaften, mechanische Vorrichtungen und Utensilien für den Werkstätten- und Magazindienst, einschliesslich der Dampfmaschinen für die Werkstätten, die Wasserstationen und ähnliche Einrichtungen.
- f) Die Uhren, die Telegraphen-Apparate nebst Zubehör, die elektro-magnetischen Kontroll- und Sicherheits-Signale.
- g) Insgemein alles, was auf den laut vorliegendem Bedingnisheft in Betracht kommenden Bahnen zum Gebrauche dient.
- h) Vorräthe jeder Art für die verschiedenen Zweige des Betriebsdienstes.

Art. 12. Eine oder mehrere Kommissionen, welche nach Massgabe der Bestimmung im Artikel 10 zusammensetzen sind, werden in dem ersten Halbjahre der Betriebsführung zur Besichtigung und Abschätzung aller im Artikel 11 aufgeführten Gegenstände schreiten und hierbei die besonderen in der Anlagen C festgesetzten Normen zur Richtschnur nehmen.

Das Ergebniss dieser Besichtigung und Abschätzung ist für die Parteien, welche dasselbe ausdrücklich in die Entscheidung der obengenannten Kommissionen stellen, in Ge-

mässheit des Artikels 1454 des Zivil-Gesetzbuches obligatorisch, als ob es von den Parteien selbst festgestellt worden wäre.

Art. 13. Der Konzessionär ist zur Innehaltung und Ausführung aller laufenden Verträge verpflichtet, die von den Verwaltungen der nach dem Verträge in Betracht kommenden Linien über Lieferungen von rollendem und Betriebs-Material abgeschlossen sein sollten, und muss den Staat oder den für denselben Eingetretenen von allen Folgen oder Verpflichtungen mit Ausnahme der schwebenden Prozesse, entlasten.

Dem Konzessionär werden die erwähnten Verträge in Abschrift mitgetheilt und auch die hinterlegten Kautionen überwiesen werden.

Die Guthaben der Lieferanten der oben bezeichneten Gegenstände werden liquidirt und vom Staate für denjenigen Theil der Lieferung gezahlt, welcher dem Konzessionär übergeben und zur Last gebracht ist.

Art. 14. Es wird dem Konzessionär ein vollständiges Verzeichniss aller rechtlichen und technischen Urkunden über das Eigenthum, den Betrieb und die Erhaltung der im vorliegenden Bedingnisshaft behandelten Linien behändigt werden.

Die Archive werden an den Plätzen, an denen sie sich gegenwärtig befinden, auch ferner belassu und demjenigen der beiden Konzessionäre des Mittelmeer- und des adriatischen Netzes überwiesen werden, zu dessen Bereich die Orte, an denen sich die Archive befinden, gehören.

Der Konzessionär, welchem die Archive überwiesen sind, ist verpflichtet, sie unter eigener Verantwortlichkeit ohne Entschädigung in guter Ordnung zu halten, damit sie nach Ablauf des Vertrages nebst den Urkunden über seine Geschäftsführung unversehrt zurückgegeben werden können.

Nöthigenfalls können die Archive unter Zustimmung der Regierung nach einem anderen Orte gebracht werden.

Der Konzessionär des einen Netzes ist jederzeit befugt, aus den dem Konzessionär des andern Netzes übergebenen Archiven die rechtlichen und technischen Urkunden, welche das ihm zum Betriebe überlassene Netz betreffen, unter Bedingung der Rückgabe anzufordern.

Die Regierung ist jederzeit berechtigt, sich diejenigen Urkunden, deren sie bei Vertheidigung der Staatsinteressen bedarf, übermitteln zu lassen. Sie wird dieselben hernach den Archiven, denen sie entnommen worden, zurückstellen.

Art. 15. Der Konzessionär ist gehalten, innerhalb der ersten drei Jahre nach Inbesitznahme der Linien dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten eine mit beigezeichneten Maassen versehene Generalaufnahme der sämmtlichen von ihr betriebenen Linien im Maassstabe von mindestens 1:10000, sowie das Profil in gleichem Maassstabe für die Länge und im Verhältniss von 1:500 für die Höhen einzureichen.

Derselbe hat auch binnen sechs Monaten nach der Eröffnung aller übrigen von ihm etwa in Betrieb zu nehmenden Linien Situationsplan und Profil derselben einzureichen.

Art. 16. Die Regierung behält sich die volle und unbeschränkte Verfügung vor über die in der Anlage G bezeichneten Bauwerke und übrigen Immobilien, sowie über diejenigen, welche für den Betrieb und Bau der im Verträge behandelten Linien entbehrlich sein, oder während der Dauer dieses Vertrages es werden sollten.

Kapitel III.

Normen und Bedingungen für den Betrieb.

Art. 17. Der Konzessionär ist verpflichtet, den Betrieb in bestmöglicher Weise zu führen, indem er für alle Einzelheiten desselben Sorge zu tragen und diejenigen neuen Einrichtungen und Verbesserungen einzuführen hat, welche durch die besonderen Verhält-

nisse des Landes erfordert werden oder nach den auf in- und ausländischen Eisenbahnen gemachten Erfahrungen rathsam erscheinen.

Art. 18. Dem Konzessionär obliegt die Verpflichtung, das rollende und Betriebsmaterial stets in gutem Zustande zu erhalten und die dazu gehörigen Verzeichnisse mittelst beigefügter Inhaltsangaben jederzeit übersichtlich und auf dem Laufenden zu erhalten.

Im ersten Semester eines jeden Jahres hat der Konzessionär dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten durch Vermittelung der staatlichen Eisenbahn-Aufsichtsbehörde eine Nachweisung des rollenden Materials neuer Konstruktion und neuer Beschaffung sowie desjenigen, welches im Vorjahre ausrangirt worden, zu überreichen.

Art. 19. Das rollende Material muss stets nach Anzahl und Beschaffenheit den Bedürfnissen des Verkehrs entsprechen. Diese Bedingungen werden nicht als erfüllt angesehen werden, wenn der mittlere jährliche Lauf die nachstehenden Grenzen überschreitet, nämlich:

- 26 000 Kilometer für die Lokomotiven,
- 35 000 Kilometer für die Personen- und Gepäckwagen,
- 15 000 Kilometer für die Güterwagen jeder Gattung.

Zu den von den Lokomotiven zurückgelegten Wegen sind die beim Rangiren auf den Stationen und im Reservendienst durchlaufenen nicht hinzuzurechnen. In den von den Personen- und den Güterwagen zurückgelegten Strecken sind auch die im direkten Verkehr und im Dienste Dritter durchlaufenen inbegriffen.

Die von dem Material zurückgelegte Strecke wird dergestalt bestimmt, dass der den Abrechnungen über die Wagenmiete entsprechende Lauf von dem für das Netz erhaltenen Gesamtbetrage der zurückgelegten Strecken abgezogen oder zu demselben hinzugezählt wird, je nachdem die Wagenmiete zu zahlen oder zu fordern ist.

Das in Reparatur begriffene Material, und zwar sowohl die Lokomotiven als die Wagen, wird im Sinne des gegenwärtigen Artikels als im Dienst befindlich betrachtet.

Ausgeschlossen von den Bestimmungen dieses Artikels bleibt dasjenige rollende Material, welches die Gesellschaft laut Artikel 35 des Vertrages bei den ihr von der Regierung zu übertragenden Neubauten zu verwenden ermächtigt ist.

Letzteres Material ist auch nicht der Summe der Lokomotiven und Wagen hinzuzurechnen, durch welche der Gesamtbetrag der im Dienste des Verkehrs zurückgelegten Strecken zu theilen ist.

Art. 20. Der Konzessionär wird bei Aufstellung des Voranschlages berechnen, ob der in Aussicht genommene Verkehr mit dem zur Verfügung stehenden Material ohne Ueberschreitung der im vorhergehenden Artikel für den Lauf festgesetzten Grenzen wird bewältigt werden können.

Ist dies zu verneinen, so muss das Material nach Zahl und Gattung im Verhältnis sowohl zu den Bedürfnissen des vorhergesehenen Verkehrs wie zu den oben für den Lauf festgesetzten Grenzen vermehrt werden.

Die Voranschläge für den Bedarf an Material sind alle zwei Jahre aufzustellen, unbeschadet der im Artikel 64 vorgesehenen Aenderungen, welche sich als zweckmässig herausstellen sollten.

Das neue rollende und Betriebsmaterial wird von dem Konzessionär erworben. Demselben werden diejenigen Summen als Schuld angerechnet, mit welchen sowohl der Fonds für die Erneuerung des rollenden Materials als die Kasse für die Vermehrungen des Vermögensstocks, von denen die Artikel 58 und 59 handeln, belastet werden.

Art. 21. Bei Beschaffung des Oberbau- und des beweglichen Materials ist, wenn die Bedingungen gleich sind, der inländischen Industrie der Vorzug zu geben.

Die Bedingungen sind als gleich anzusehen, falls der Preis für das im Inlande hergestellte Material nicht höher ist, als das ausländische Angebot, wenn zu demselben 5 pCt. seines Betrages, sowie die Zoll- und die bis zum Bestimmungsorte zu erhebenden Beförderungsgebühren hinzugerechnet werden.

Die Regierung wird, sobald ihr nachgewiesen ist, dass der Preis des im Inlande hergestellten Materials in regelmässiger Verdingung die vorbezeichnete Grenze übersteigt, in den durch Regulativ zu bestimmenden Formen die Bestellung im Auslande genehmigen.

Kein von dem Konzessionär behufs Beschaffung des vorbezeichneten Materials im Auslande abgeschlossener Vertrag wird insoweit Gültigkeit erhalten, dass die Zahlung auf die Reservefonds, die Kasse für die Vermehrungen des Vermögensstocks oder die Neubaufonds übernommen werden kann, wenn die Regierung nicht die Erfüllung der in diesem Artikel vorgeschriebenen Bedingungen festgestellt hat.

Art. 22. Die Regierung ist befugt, zu verlangen, dass gegen Erstattung der nöthigen Kosten eine bestimmte Anzahl Güter-, Pferde- und Viehwagen in zu bezeichnender Menge dergestalt abgeändert werden, dass sie auch zur Beförderung von Truppen und Kriegsmaterial gemäss den Anordnungen der Militärverwaltung dienen können. Bei der nach Erlöschen des Vertrages stattfindenden Rückgabe des Materials an die Regierung wird dem Konzessionär der höhere Weth, welchen die genannte Wagen durch die vorbezeichneten Aenderungen erhalten haben, nicht vergütet werden. Das neu zu beschaffende bewegliche Material muss zu Militärtransporten, nach den Vorschriften der Regierung geeignet sein.

Die der Länge nach von einem Gange durchschnittenen Personenwagen müssen so gebaut sein, dass sie zur Beförderung von Kranken und Verwundeten eingerichtet werden können.

Bei dem Bau der neuen Güterwagen sind, soweit deren eigentliche Bestimmung dies zulässt, diejenigen Aenderungen anzubringen, welche das Verladen und Ausladen von Kanonen und anderen Kriegserätthen erleichtern.

Art. 23. Der Konzessionär ist verpflichtet, zu jeder Zeit in seinen Magazinen eine auf vier Monate ausreichende Menge Brennmaterial für den Zugförderungs und Werkstätten-dienst vorrätbig zu halten, und die Regierung hat die Befugniß, sich jederzeit durch besondere Untersuchungen der von ihr abgeordneten Beamten hierüber Gewissheit zu verschaffen.

Von diesem Material ist auf Verlangen der Regierung ein auf sechs Monate ausreichender Vorrath in Bereitschaft zu halten, wenn sich unter aussergewöhnlichen Umständen Hindernisse oder Verzögerungen der Zufuhr vorhersehen lassen.

Sollte die Regierung über den sechsmonatlichen Bedarf hinausgehende Beschaffungen anzuordnen für nöthig erachten, so hat der Konzessionär — vorbehaltlich etwaiger Entschädigung — auch diese auszuführen.

Art. 24. Die Fahrpläne der Personen- und gemischten Züge und die Klassifikation dieser Züge werden von dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten nach Anhörung der Vorschläge und Bemerkungen des Konzessionärs aufgestellt. Der Gesamtlauf, welchen die Züge auf den im Jahre 1884 in Betrieb befindlich gewesenen Linien zurückgelegt haben, darf nicht gekürzt werden. Doch soll auch denjenigen Ergänzungslinien und -Strecken, welche seit dem 1. Januar 1884 bis zum Tage des Inkrafttretens des Vertrages für den Betrieb eröffnet worden sind oder werden, die zwei in jeder Richtung übersteigende Zahl der Züge versuchsweise auf mindestens weitere sechs Monate und bis der Betrieb mindestens ein Jahr gedauert hat, beibehalten werden. Nachdem die-er Versuch beendet ist, und nach Feststellung der sich hiernach für ein Betriebsjahr ergebenden Einnahmen, wird für die bezeichneten Linien die Bestimmung des Artikels 70 des vorliegenden Bedingnissheftes Platz greifen.

Die Regierung ist befugt, zu verlangen, dass ein neues Paar Personen- oder gemischter Züge auf den Linien oder Strecken, auf denen zwei oder drei Paar Züge laufen, eingelegt wird, sofern der jährliche Ertrag der Linie oder Strecke aus dem Personen- und dem Eilgutverkehr um 3000 Lire für das Kilometer höher ist, als der Ertrag des dem Jahre, in welchem der Vertrag ins Leben tritt, vorhergehenden Jahres.

In jedem Falle ist die Regierung befugt, wenn der Ertrag einer Linie aus dem Personenverkehr und der Eilgutbeförderung 6000 Lire übersteigt, die Einlegung eines dritten Paares Züge anzuordnen. Erreicht der Ertrag aus dem Personen- und Eilgutverkehr 9000 Lire für das Kilometer, so ist die Regierung befugt, ein viertes Paar Züge in jeder Richtung anzuordnen.

Sollte in Folge der Eröffnung neuer Linien oder Strecken eine Ableitung des Verkehrs eintreten und hierdurch der aus dem Personen- und Eilgutverkehr gewonnene jährliche Ertrag der Linie oder der Strecke sich um 3000 Lire für das Kilometer im Vergleich mit dem dem Jahre der Betriebseröffnung der Konkurrenzlinie vorhergehenden Jahre verringern, so kann die Zahl der Personen- oder gemischten Züge um ein Paar Züge, das leistet um einen Zug in jeder Richtung vermindert werden.

Auf den gegenwärtig in Betrieb befindlichen und den mit dem Hauptnetz etwa zu vereinigenden Linien darf die Zahl der Personen- und gemischten Züge in dem vorbezeichneten Falle niemals auf weniger als drei Paar täglich herabgesetzt werden.

Im Sinne dieses Artikels sind unter Strecken (tronchi) diejenigen Bahnwege verstanden, welche in ihrer ganzen Ausdehnung von derselben Anzahl Personen- und gemischter Züge befahren werden.

Die Regierung ist befugt, in besonderen Fällen und im Interesse von Lokalverkehren die Einstellung von Wagen zur Personenbeförderung in irgend einen Güterzug zu verlangen.

Die Fakultativ- und die Extrazüge zu Militär-Transporten werden vom Kriegsministerium im Einvernehmen mit dem Konzessionär bestimmt.

Art. 25. Der Konzessionär ist verpflichtet, sich mit den Verwaltungen der Eisenbahnen, welche mit den von ihm in Betrieb genommenen Linien zusammenhängen, ins Benehmen zu setzen, um einen direkten Verkehr d. h. die Beförderung des Gepäcks, der Güter und des Viehes in gewöhnlicher oder in Eilfracht von einer Linie zur anderen ohne wiederholte Abfertigung einzurichten.

Ein solcher direkter Verkehr soll auch für die Personenbeförderung zwischen einer möglichst grossen Zahl von Stationen zur Einführung gelangen.

Der Konzessionär ist daher verpflichtet, mit den vorbezeichneten Verwaltungen die Verträge und Bestimmungen für diesen Verkehr und für die gegenseitige Benutzung des dazu erforderlichen rollenden Materials zu vereinbaren.

Unter Vorbehalt der neuen, mit Genehmigung der Regierung zwischen den Konzessionären und den vorbezeichneten übrigen Verwaltungen zu treffenden Vereinbarungen bleiben für den genannten direkten Verkehr inzwischen die gegenwärtig maassgebenden Bestimmungen in Gültigkeit.

Sollte eine Uebereinstimmung mit den übrigen Eisenbahnverwaltungen des Königreichs binneu sechs Monaten nach dem bezüglichen Antrage einer der vorbezeichneten Verwaltungen oder der Regierung nicht erzielt worden sein, so werden die Bestimmungen und Vergütungen für den genannten Verkehr auf Ansuchen des einen Theils oder auch der Regierung durch Schiedsrichter festgestellt, die ihre Entscheidung als freundliche Vermittler treffen werden.

Die selbe Verpflichtung besteht für den Konzessionär in Bezug auf die von der Regierung genehmigten Dampfschiffahrt-Gesellschaften.

Der Dienst auf den mit anderen Eisenbahnverwaltungen gemeinsamen Stationen und Bahnstrecken (siehe Art. 8 des Bedingnisheftes), wird durch besondere, zwischen den beiden Verwaltungen zu vereinbarende und von der Regierung zu genehmigende Bestimmungen geregelt werden.

Im Falle von Streitigkeiten zwischen den bezeichneten Verwaltungen entscheidet die Regierung.

Auf Grund besonderer Abmachungen werden die Dampf Tramways, welche nicht im Wettbewerb mit der Eisenbahn stehen, ebenso wie die für gewerbliche und Handelsniederlassungen zugelassenen Geleisanschlüsse behandelt werden.

Streitfälle wird die Regierung unter Vorbehalt des schiedsrichterlichen Urtheils über die Kostenfrage entscheiden.

Art. 26. Der Konzessionär ist verpflichtet, auf denjenigen Stationen, auf denen es für zweckmässig erachtet wird, unter Beobachtung der gesetzlichen Bestimmungen in geeigneten Räumen Verkaufsstellen für Kaffee, Speisen, Eächer nebst Zeitungen, und für Tabak, sowie eine Wechselsube einzurichten, darf aber ohne Genehmigung der Regierung den Vertrieb anderer Gegenstände nicht führen.

Art. 27. Der Konzessionär ist verpflichtet, den Geleisanschluss von Privatniederlassungen widerruflich gegen angemessene Vergütung zu gestatten, sofern solcher ohne Benachtheiligung und Erschwerung des Betriebsdienstes und der Sicherheit ausführbar, auch von der Regierung genehmigt ist.

Unter denselben Bedingungen ist die Regierung zu jeder Zeit berechtigt, auf ihre Kosten Anschlussgeleise an ihre Militär- und Zivil-Anstalten anzulegen und in Betrieb zu nehmen.

Verträge über Anlage von Uebergängen in gleicher Ebene, Fusswegen, Wegeüber- und Unterführungen, Durchlegung von Wasserleitungen und Röhren zur Gasbeleuchtung und dergleichen, dürfen, falls dadurch eine dauernde dingliche Last begründet wird, nur mit Genehmigung der Regierung geschlossen werden; anderenfalls kann der Konzessionär solche unter Bedingung des Widerrufs abschliessen, sie erlöschen aber rechtsgiltig, sobald der Vertrag sein Ende erreicht.

Art. 28. Der Konzessionär ist weder befugt, eine für den Betrieb eröffnete Station oder Haltestelle eingehen zu lassen, noch den für dieselben bestehenden Güterdienst ohne Genehmigung der Regierung zu verändern oder einzuschränken.

Art. 29. Der Konzessionär ist verpflichtet, den Beamten der königlichen Armee und dem Personal der Eisenbahnbrigade, welche der Kriegsminister zu den Eisenbahnen behufs Studiums des Betriebes im Interesse des militärischen Eisenbahndienstes beordern wird, die thunlichsten Erleichterungen zu gewähren.

Der Konzessionär ist verpflichtet, soweit die Erfordernisse des Verkehrs dies zulassen, der Militärbehörde Personen- und Güterwagen behufs Uebung der Truppen im Ein- und Ausladen zur Verfügung zu stellen.

Der Zeitpunkt und die Dauer derartiger Uebungen ist durch Benehmen der Militärbehörde mit dem Konzessionär zu bestimmen.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, jede von der Regierung und ihren gesetzmässigen Vertretern erforderte Beihilfe bei Vorbereitung der Fahrpläne und der Vorschriften für die Transporte in Kriegszeiten zu gewähren.

Art. 30. Im Falle grosser Truppenbeförderungen zur Vorbereitung und während des Krieges ist die Regierung berechtigt, Dienstvorschriften für die militärischen und nicht militärischen Transporte zu erlassen.

Sie ist auch berechtigt, den Oberbau zu entfernen, den Lauf der Züge, sei es auf einer, sei es auf mehreren Linien des Netzes, zu unterbrechen und die Leitung des Be-

triebes zu übernehmen oder denselben direkt zu führen, und zwar sowohl für die militärischen Transporte als für das Publikum.

Die durch die Entfernung der Geleise, Unterbrechung oder Beschädigung der Bahn, sowie durch Wiederherstellung derselben entstehenden Kosten werden vom Staate getragen.

Wenn es feststeht, dass die Unterbrechung der Linien oder die theilweise oder gänzliche Einstellung des Verkehrs auf Veranlassung der Regierung erfolgt ist, so ist für die unterbrochenen oder zeitweilig dem Verkehr entzogenen Linien besondere Rechnung über die im allgemeinen und über die im militärischen Interesse bewirkten Transporte zu führen und die Einnahme nach Abzug der Kosten monatlich in die Staatskassen einzuzahlen, vorbehaltlich des Anspruchs auf Ersatz der thatsächlichen Schäden, welche der Konzessionär durch die Wirkungen der bezeichneten theilweisen Einstellung oder Unterbrechung des Verkehrs erlitten haben sollte, und vorbehaltlich jedes anderen Entschädigungsanspruchs, wenn und soweit solcher nach den Bestimmungen des gemeinen Rechts zulässig ist.

Art. 31. Der Konzessionär ist verpflichtet, ausschliesslich Italiener anzustellen, unbeschadet derjenigen Ausnahmen, welche aus berechtigten Gründen von der Regierung genehmigt werden sollten.

Bei Neuanstellungen sollen, bei sonst gleichen Bedingungen diejenigen vorgezogen werden, welche mindestens acht Jahre im königlichen Heere oder in der königlichen Marine in der Front mit Lob gedient haben, sofern sie den von den Reglements für die Annahme von Personen zum Dienst in Bezug auf sittliche Führung, Körperbeschaffenheit, Alter und Fähigkeit vorgeschriebenen Bedingungen entsprechen.

Ein Drittel der Posten zur Aufrechterhaltung der Ordnung, zur Beaufsichtigung der Lokalitäten, der Materialien oder des Verkehrs mit einer Besoldung von 900 bis 1200 Lire ist in Gemässheit des Artikels 20 des Gesetzes vom 8. Juli 1883 den in Artikel 10 desselben Gesetzes bezeichneten, zu derartigen Aemtern sich eignenden Unteroffizieren offen zu halten.

Es wird auch auf die ausseretatsmässigen Beamten, welche bei den Eisenbahnbauten gute Dienste geleistet haben und die reglementsässigen Erfordernisse für die Annahme des Personals zum Dienst erfüllen, besondere Rücksicht genommen werden.

Art. 32. Auf Verlangen der Regierung ist der Konzessionär verpflichtet, auf bestimmten Stationen, sofern es die Erfordernisse des Verkehrs gestatten und Neubauten dadurch nicht nothwendig werden, Gebäulichkeiten für die Zoll- und Sicherheitsbeamten, einschliesslich der Haftzellen einzurichten.

Sollte das Kriegsministerium auf einzelnen Stationen ständige Stationskommandos einrichten wollen, so ist der Konzessionär verpflichtet, soweit sich dies mit den Erfordernissen des Betriebsdienstes verträgt, gegen eine mit der Militärbehörde zu vereinbarende Vergütung derselben die erforderlichen Räume zur Verfügung zu stellen.

Er muss auch unter denselben Bedingungen ein Zimmer auf den Hauptstationen, nach denen Offiziere oder Beamte aus Veranlassung grosser Truppentransporte kommandirt werden könnten, zur Verfügung stellen.

Ebenso ist der Konzessionär verpflichtet, für die staatliche Betriebsaufsichtsbehörde und die übrigen Oberbeamten, welche mit der Beaufsichtigung und Kontrolle der im Kapitel VIII aufgeführten Geschäfte beauftragt sind, in dem Gebäude der Haupt-Betriebsverwaltung und in den Bahnhofsgebäuden der Hauptstationen genügend ausgestattete, erleuchtete und erwärmte Räume zu überweisen.

Art. 33. Dem Konzessionär obliegt, die eigenen Stationen mit Fahrplänen sowohl für den Dienstgebrauch wie für das Publikum zu versehen und auch den Büreaus der Staatsverwaltung die verlangte Anzahl von Exemplaren zu liefern.

Art. 34. Der Konzessionär tritt während der ganzen Dauer des Vertrages für die Regierung in die Verträge sowie in die Dritten gegenüber bestehenden Lasten und Verbindlichkeiten ein, welche die Benutzung und den Betrieb der in diesem Bedingnißheft behandelten Eisenbahnen betreffen.

Art. 35. Der Konzessionär übernimmt gegenüber den Pensions- und Unterstützungskassen, sowie gegenüber dem Bekleidungsfonds und den übrigen, das Personal betreffenden Einrichtungen die den Eisenbahnverwaltungen, deren Nachfolger er ist, und denen das Personal angehört, bisher obgelegenen Verpflichtungen.

Der Konzessionär ist verpflichtet, für die Neugestaltung der Pensions- und Unterstützungskassen Sorge zu tragen und mit den Kuratorien der genannten Kassen die erforderlichen Maassnahmen zu vereinbaren, um diese Kassen zur Erfüllung der Zwecke, zu denen sie errichtet sind, in Stand zu setzen.

Von den Berechtigten und den zuständigen Behörden ist für Abänderung der Statuten und der Reglements der genannten Kassen und des Bekleidungsfonds, soweit solche erforderlich und rechtlich zulässig ist, zu sorgen, und zwar kann eine einzige Pensions- und eine einzige Unterstützungskasse für das neue Netz oder auch für sämtliche Netze errichtet werden, wobei die von den Beamten auf Grund der bestehenden Reglements erworbenen Rechtsansprüche an diese Anstalten zu beachten sind.

Zu demselben Zwecke ist in die genannten Kassen jedes Jahr der Betrag von zwei Prozent des die anfängliche Einnahme übersteigenden Rohertrages, und zwar durch Vornahme von dem dem Staate gebührenden Theile desselben, so lange einzuzahlen, bis diejenige Summe erreicht ist, welche zur Ergänzung der vor dem 1. Januar 1885 geleisteten, unzulänglichen Einzahlungen sich als notwendig erweist.

Ausserdem ist mit dem Inkrafttreten des gegenwärtigen Vertrages der jetzt von den Eisenbahnverwaltungen zu den Pensions- und Unterstützungskassen gezahlte Zuschuss um zwei Drittel zu Lasten des Konzessionärs zu erhöhen, damit hierdurch und durch die gleichzeitige Erhöhung der Beiträge, deren Zahlung von den eingeschriebenen Mitgliedern dieser Kassen reglementsmässig verlangt werden kann, für die Folge die Erfüllung der diesen Kassen obliegenden Verpflichtungen gesichert wird.

Art. 36. Der Konzessionär ist gehalten, in Gemässheit der Bestimmung des Artikels 308 des Gesetzes vom 20. März 1865, betreffend die öffentlichen Arbeiten, auf den Haupt-Lokomotivstationen und bei den Hauptwerkstätten zweckentsprechende Schulen zur Ausbildung des technischen Personals der verschiedenen Dienstzweige zu errichten, die bereits bestehenden beizubehalten und die Lehrmethoden zu verbessern.

Kapitel IV.

Tarife. — Dienstgutsendungen. — Transporte zu ermässigten Preisen. — Posten und Telegraphen.

Art. 37. Die Tarife und allgemeinen Bedingungen für die Transporte auf den nach dem Vertrage von der Gesellschaft in Betrieb zu nehmenden Linien sind in der, einen integrierenden Theil des vorliegenden Bedingnißheftes bildenden Anlage D festgestellt.

Die gewöhnlichen Spzialtarife, welche im Binnenverkehre eines jeden Netzes oder im direkten Verkehre zwischen den verschiedenen Netzen der italienischen Eisenbahnen Anwendung zu finden haben, sind in der, gleichfalls einen integrierenden Theil des vorliegenden Bedingnißheftes bildenden Anlage E enthalten.

Die gewöhnlichen Differentialtarife für Eil- und Frachtguttransporte sind ohne Unterschied der Strecke auf den Netzen, deren Betrieb die Regierung konzessionirt hat, in der Weise anzuwenden, dass die innerhalb eines jeden Netzes zurückgelegten Kilometer bebüfs

Erhebung der Differentialtarifsätze zusammengezählt werden, als ob durch die insgesamt zurückgelegte Route die Strecken nur einer einzigen Verwaltung berührt würden.

Die Bestimmungen, welche für die in der Anlage A verzeichneten, ganz oder zum Theil Dritten gehörigen Linien bestehen, bleiben so lange in Kraft, bis neue Abmachungen getroffen und von der Regierung bestätigt sind.

Art. 38. Im Falle aussergewöhnlicher Theuerung oder eines anderen öffentlichen Nothstandes, welcher die wirthschaftlichen Verhältnisse des Königreiches oder einiger Provinzen erheblich verändern sollte, ist die Regierung befugt, eine zeitweilige Herabsetzung der Tarife für die nothwendigsten Lebensmittel bis zu 50 pCt. unter dem Normalsatze anzuordnen, ohne dass dem Konzessionär hierdurch irgend ein Entschädigungsanspruch erwächst.

Art. 39. Der Konzessionär kann die versuchsweise Einführung solcher Aenderungen von Tarifen und Beförderungsbestimmungen vorschlagen, welche er zur Steigerung des Verkehrs für geeignet erachtet. Derartige Aenderungen und der Termin ihres Inkrafttretens müssen von der Regierung genehmigt werden.

Ferner kann der Konzessionär auch die versuchsweise Einführung von neuen Lokal-, Retour-, Transit- und Konkurrenttarifen in Vorschlag bringen. Die Einführung solcher neuen Tarife und der Termine ihres Inkrafttretens bedürfen der Genehmigung der Regierung.

Die vorgedachten Versuche verleihen dem Konzessionär kein Recht auf irgend eine besondere Entschädigung. Dieselben müssen wenigstens ein Jahr dauern, nach dessen Ablauf die früher gültigen Tarife wieder eingeführt werden können, wenn der Konzessionär dies zwei Monate zuvor der Regierung und dem Publikum ankündigt.

Alle endgültig eingeführten Tarifänderungen und neuen Tarife können ohne Zustimmung der Regierung nicht geändert oder aufgehoben werden.

Der Konzessionär ist befugt, nach vorheriger Benachrichtigung der staatlichen Aufsichtsbehörde Vergnügungszüge zu ermässigten Preisen zu veranstalten und aus Veranlassung von Festen, Messen und Märkten Erleichterungen für die Benutzung der gewöhnlichen Züge zu gewähren.

Art. 40. Es ist dem Konzessionär gestattet, für bestimmte Transporte besondere Begünstigungen zu gewähren, vorausgesetzt, dass er dieselben allen übrigen in gleicher Lage befindlichen Antragstellern zubilligt.

Von solchen Begünstigungen ist der Regierung rechtzeitig Mittheilung zu machen, damit sie dieselben zeitweilig oder dauernd ausser Kraft setzen kann.

Bei Zuwiderhandlungen des Betriebsführers gegen die Vorschrift dieses Artikels ist der dreifache Betrag des Preisunterschiedes als Strafe zu erlegen und von dem Konzessionär unverzüglich zu ausschliesslichen Gunsten des Staates an die Kassen desselben abzuführen.

Seitens des Konzessionärs sind in regelmässigen Zwischenräumen amtliche Bekanntmachungen der Tarife zu erlassen, in denen die zuvor erwähnten zugewilligten oder sonst in Kraft befindlichen besonderen Begünstigungen anzuführen sind.

Art. 41. Auf allen Linien, deren Betrieb der Konzessionär übernimmt, sind die in dem Anhang No. 1 zur Anlage E enthaltenen Tarife und besonderen Beförderungsbedingungen anwendbar.

Art. 42. Die Beförderung der Gegenstände und Personen, von welchen im Art. 279 des Gesetzes über die öffentlichen Arbeiten vom 20. März 1865 die Rede, findet auf Grund der im Anhang No. 2 zur Anlage E enthaltenen Sätze und Bedingungen statt.

Die Bestimmung dieses Artikels findet keine Anwendung auf die dritten Personen konzessionirten Linien, für welche besondere Transportvorschriften vereinbart sein sollten.

Art. 43. Dem Konzessionär ist gestattet, auf den konzessionirten Bahnen die, ausschliesslich die Verwaltung der Eisenbahnen des Königreiches in Bezug auf den inneren und direkten Verkehr betreffenden Briefe und Drucksachen unentgeltlich und frei von postalischen Gebühren zu befördern.

Art. 44. Die Regierung hat die Befugniß, die Frachtarife unter die eingeführten Maximalgrenzen sowohl für den inneren und den direkten Verkehr, als zur Förderung der Ausfuhr der nationalen Erzeugnisse und der internationalen Transporte herabzusetzen.

Wenn die Regierung von dieser Befugniß Gebrauch macht, und die Anwendung von Tarifen anordnet, welche niedriger sind, als die vertragsmässigen und vereinbarten, so ist der Konzessionär verpflichtet, solche zu dem vorgeschriebenen Termine in Kraft treten zu lassen.

Die Abrechnungen zwischen der Regierung und dem Konzessionär finden in folgender Weise statt.

Ueber die mit den neuen herabgesetzten Tarifen thatsächlich erzielten Einnahmen und über diejenigen, welche sich bei Beförderung derselben Transporte nach den bis dahin in Kraft gewesenen Tarifen ergeben haben würden, wird getrennt Buch geführt. Die Differenz oder die höhere Einnahme, welche sich bei Anwendung der vorgenannten Tarife ergeben haben würde, wird dem Konzessionär von der Regierung gutgebracht und für die Zwecke der gemäss Artikel 22 des Vertrages und 73 des Bedingnißheftes vorzunehmenden Verteilung den Roheinnahmen des Jahres hinzugerechnet.

Sollten diese Einnahmen unter Hinzurechnung der von der Regierung dem Konzessionär in Gemässheit des vorbeergehenden Absatzes gutgebrachten Summen einen Betrag ergeben, welcher höher ist als die Gesamteinnahme des ersten Betriebsjahres unter Hinzurechnung der naturgemässen, auf $3\frac{1}{2}$ pCt. jährlich zu schätzenden Steigerungen, so wird durch Uebereinkommen zwischen der Regierung und dem Konzessionär oder durch ein Schiedsgericht gemäss Artikel 106 bestimmt werden, welcher Theil des Ueberschusses durch die von der Regierung angeordneten Tarifierabsetzungen erzielt worden ist, und welche verhältnissmässige Verminderung der dem Konzessionär zustehenden prozentualen Antheile deshalb stattfinden soll.

Für Tarifänderungen, welche zwischen der Regierung und dem Konzessionär vereinbart werden, ist dem letzteren keine Entschädigung zu gewähren.

Sollte die Regierung, nachdem die, wie oben angeführt, vereinbarten Tarife in Kraft getreten sind, von der im ersten Absatz ausgesprochenen Befugniß Gebrauch machen und weitere Tarifermässigungen anordnen, so wird die Vergleichung behufs Festsetzung der dem Konzessionär zu zahlenden Entschädigung auf der Grundlage des vereinbarten Tarifs stattfinden.

Art. 45. Der Konzessionär ist verpflichtet, auf Grund besonderer Reglements verwaltschaftseitig die An- und Abfuhr der Güter in denjenigen Orten einzuführen, an denen es zweckmässig erscheint, mit der Maassgabe jedoch, dass die Benutzung dieser Einrichtung dem Publikum anheimgestellt bleibt.

Indess sind die Taxen und Bestimmungen für diesen Dienst an den Orten, wo sie schon bestehen, bis zum Ablauf der betreffenden Verträge aufrecht zu erhalten.

Art. 46. Die Staatsbeamten, welche mit der obersten Leitung, Beaufsichtigung oder Kontrolle der Thätigkeit der Eisenbahngesellschaften im Königreiche betraut sind, haben Anspruch auf unentgeltliche Benutzung jeder Linie und jedes Zuges, sowie auf freie Beförderung ihres Gepäcks. Das gleiche Recht steht den Generaldirektoren der Post und der Telegraphen des Königreichs zu.

Der Konzessionär ist auch verpflichtet, die militärischen Kommissarien, von denen im Artikel 96 des Gesetzes vom 29. Juni 1882 über die Heeresorganisation die Rede, auf den

Eisenbahnen unentgeltlich zu befördern. Auch ist diesen Kommissarien jederzeit freier Zutritt zu den Stationen und Bahnhöfen behufs Studiums des Betriebes derselben zu gewähren.

Der Koncessionär ist gehalten, denselben Freikarten für diejenige Wagenklasse auszufertigen, welche das Ministerium für jeden Beamten bezeichnen wird.

Die Regierung ist ferner befugt, jedesmalige freie Beförderung für diejenigen höheren Beamten, welche von Amtswegen die Ausführung der die Eisenbahnen betreffenden Gesetze und Verordnungen zu überwachen haben, sowie Freikarten für diejenigen Personen zu verlangen, welche bei Beginn des gegenwärtigen Vertrages auf Grund besonderer Bestimmungen hierauf ein erworbenes Recht besitzen.

Art. 47. Unentgeltlich sind in der von der Regierung zu bestimmenden Wagenklasse die Telegraphenbeamten und die übrigen mit Untersuchungen und Feststellungen bezüglich des Eisenbahnverkehrs beauftragten Regierungsbeamten, die im Dienst befindlichen Zollagenten und die mit besonderen Untersuchungen in Bezug auf den Eisenbahnpostdienst beauftragten Postinspektoren zu befördern.

Art. 48. Die Mitglieder und die Oberbeamten der Eisenbahnverwaltung, welche aus dienstlichen Gründen die in Betrieb befindlichen Bahnen bereisen müssen, erhalten Freikarten mit einjähriger oder zeitweiliger Gültigkeit.

Der Koncessionär ist befugt, Personen, denen besondere dienstliche Aufträge erteilt sind, Freifahrtscheine zur einmaligen Hin- und Rückfahrt, beschränkt auf die von ihnen behufs Ausführung ihrer Aufträge zu durchzufahrenden Strecken, auszufertigen.

Der Koncessionär ist ferner befugt:

1. auf den Namen lautende Freikarten mit den Mitgliedern und Oberbeamten der übrigen am direkten Verkehr beteiligten Verwaltungen des In- und Auslandes behufs Dienstreisen auf den koncessionirten Linien auszutauschen;
2. innerhalb der Grenze des äussersten Bedürfnisses Freibillets an Arbeiter und deren Führer behufs Ausführung von Arbeiten für Rechnung der Verwaltung an Orten, wo diesen Arbeitern kein Unterkommen verschafft werden kann, auszugeben;
3. den eigenen Angestellten und ihren Familien bei Beurlaubungen und zu drei Hin- und Rückfahrten jährlich Freibillets oder Billets zu ermässigtem Fahrpreise, beschränkt auf diejenigen Linien, welche sie bis zum Bestimmungsorte benutzen müssen, zu bewilligen.

Eine gleiche Behandlung soll den mit dem Bahnbetriebe befassten Angestellten der Regierung und ihren Familien, sowie den Betriebsbeamten der im direkten Verkehr stehenden italienischen Gesellschaften zu Theil werden;

4. Freifahrtscheine mit zeitweiliger Gültigkeit für die Beamten und deren Familien zum Zweck des Unterrichts oder des Einkaufs von Lebensmitteln auszufertigen.

Art. 49. Der Koncessionär ist verpflichtet, die Transporte für Rechnung des königlichen Hauses und der königlichen Prinzen den bestehenden Verträgen entsprechend auszuführen und die bezüglichen Einnahmen bei den Erträgen aus dem Betriebe zu verrechnen.

Er muss auch die von der Regierung zu Staatszwecken verlangten Extrazüge ablassen.

Er ist endlich gehalten, auf Grund spezieller von dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten durch Regulativ zu erlassenden Bestimmungen, der Regierung in jedem gewöhnlichen Zuge die verlangten Salon-, Personen- und Gepäckwagen zur Verfügung zu stellen.

Für die in den beiden vorhergehenden Absätzen aufgeführten Leistungen hat der Koncessionär als Ersatz der Kosten 50 pCt. des Normalsatzes zu beanspruchen, ausgenommen die Fälle besonderer Ermässigungen, welche das vorbezeichnete Regulativ vorsehen wird.

Art. 50. Der Postdienst für die gewöhnlichen, die eingeschriebenen und versicherten Briefe, die Postkarten, Muster, Zeitungen, Drucksachen, Regierungsdepeschen, sowie überhaupt sämtliche gesetzlich zur postalischen Korrespondenz zu rechnenden Gegenstände gleichgiltig, ob sie aus dem In- oder dem Auslande kommen, ist von dem Konzessionär auf den von ihm in Betrieb genommenen Linien in der Weise und gegen die Gebühren, wie nachstehend festgesetzt, zu bewirken:

1. der Konzessionär ist verpflichtet, sowohl in den Personenzügen, seien es gewöhnliche, Kourier-, Schnell-, Omnibus- oder gemischte Züge, wie in den von der Regierung bezeichneten Güterzügen, der Postverwaltung unentgeltlich ein oder zwei Koupés II. Klasse zur Verfügung zu stellen oder auch einen besonderen, der Postverwaltung gehörigen Postwagen mit dem betreffenden Personal unentgeltlich zu befördern, wenn diese den Postdienst durch Postboten oder ambulante Postämter wahrnehmen zu lassen für nöthig erachtet.

Die äusserliche Reinigung und das Schmieren dieser Wagen obliegt dem Konzessionär.

Dagegen ist die Instandhaltung und Reparatur derselben von dem Konzessionär für Rechnung der Postverwaltung zu bewirken, welche diese Kosten zu erstatten verpflichtet ist;

2. der Konzessionär hat dafür zu sorgen, dass der Postdienst mit der grössten Regelmässigkeit, Pünktlichkeit und unter Bevorzugung vor allen übrigen Transporten besorgt wird, jedoch darf die Postverwaltung keine Aenderung in Betreff der Fahrpläne, der Routen oder des Haltens der Züge beanspruchen.

Auf Verlangen der Postverwaltung hat der Konzessionär einen Extrazug mit der Geschwindigkeit der Schnellzüge zu stellen. Die Vergütung für denselben beträgt 2 Lire für jedes durchlaufene Kilometer, welcher Satz sich auf 2 Lire 50 Centesimi in dem unter der folgenden Nummer 8 vorgesehenen Falle erhöht.

Dem Konzessionär ist gestattet, in den Extrazug Personen- und Eilgutwagen einzustellen, wenn sich dies mit den Erfordernissen des Postdienstes verträgt.

3. Dem Konzessionär obliegt die Verpflichtung, behufs Beförderung der Postpakete, welche, falls nicht die Bestimmung in der nächsten Nummer Platz greift, getrennt von der unter Nummer 8 aufgezählten Briefe und Sendungen zu bewirken ist, der Postverwaltung ein oder zwei Koupés und nöthigenfalls einen ganzen Personenwagen zur Verfügung zu stellen, gegen eine Vergütung von neun Centesimi für jedes Achskilometer bei Beförderung mit den Schnell- und von sieben Centesimi bei Beförderung mit den anderen Zügen.
4. Wenn die Paketbeförderung wegen ihres geringen Umfanges sich zusammen mit der Briefbeförderung in den in Nummer 1 behandelten Koupés und Wagen ausführen lässt, so zahlt die Postverwaltung dem Konzessionär eine Vergütung von 15 Centesimi für jedes innerhalb des ganzen Netzes beförderte Paket. Diese Vergütung ist bei den Roheinnahmen zu verrechnen.
5. Die Vergütung von neun oder sieben Centesimi für das Achskilometer ist auch für Beförderung der unter Nummer 1 aufgeführten Korrespondenzen zu zahlen, wenn mehr als zwei Koupés oder mehr als ein besonderer Wagen für jeden Zug nöthig werden.
6. Die Postverwaltung ist befugt, von dem Konzessionär zu verlangen, dass bei den nicht von ihren Beamten bedienten Zügen das betreffende Zugpersonal die Postsendungen, von denen unter Nummer 1 die Rede ist, übernimmt, um sie den mit der Empfangnahme beauftragten Postbeamten auf den Stationen zu behändigen.

7. Die Beförderung der von der Postverwaltung überwiesenen Drucksachen hat mit einer Ermässigung von 50 pCt. gegen die zur Zeit des Transports bestehenden Tarife stattzufinden. Diese Gebühren sind den Roheinnahmen einzuverleihen.
8. Die Beförderung der indischen Post mit den gewöhnlichen Zügen erfolgt unter den in Nummer 1 enthaltene Bedingungen; werden hierzu Extrazüge erfordert, so hat die Postverwaltung 2 Lire 50 Centesimi für jedes Zugkilometer zu vergüten.
9. Im Falle einer Unterbrechung der Linien ist der Konzessionär verpflichtet, mit den ihm zu Gebote stehenden Mitteln und gegen Erstattung der Kosten für die Weiterbeförderung der Postsendungen und der sie begleitenden Beamten zu sorgen.
10. Der Konzessionär muss der Postverwaltung nach Uebereinkommen Räumlichkeiten für den Postdienst und zur Lagerung der Brief- und Postpakete auf denjenigen Stationen einräumen, auf denen die Postverwaltung es für nöthig erachtet, und sofern der Eisenbahndienst nicht beeinträchtigt wird.

Die Postverwaltung ist verpflichtet, sowohl für die neuen Räume, wie für die von ihr gegenwärtig unentgeltlich benutzten eine zu vereinbarende Miethe zu zahlen.

11. Das Gewicht der Wagen für die Postbeförderung darf mit der auf jede Achse entfallenden Belastung die in den Dienstvorschriften für die Sicherheit der Züge festgesetzte Grenze nicht überschreiten.

Die neuen, ausschliesslich für den Postdienst zu bauenden Wagen sind zweiachsig und werden von der Postverwaltung geliefert.

12. Die Parteien sind befugt, durch Uebereinkommen die in diesem Artikel enthaltenen Vertragsbestimmungen und Gebührensätze mit Rücksicht auf die Entwicklung des Verkehrs und nach Maassgabe der Erfahrung abzuändern.

Art. 51. Der Bau der neuen Telegraphenlinien für den Eisenbahndienst und die Vermehrung der vorhandenen Leitungen obliegt der Staats-Telegraphenverwaltung. Die Kosten hierfür werden auf die Kasse für die Vermehrungen des Vermögensstocks oder auf den Fonds für Erbauung der neuen Eisenbahnen übernommen.

Die Unterhaltung und der Betrieb der Telegraphenbüreaus auf den Stationen erfolgt seitens und auf Kosten des Konzessionärs.

Der Konzessionär ist auch zur Beaufsichtigung und Unterhaltung der ausschliesslich den Zwecken seines Betriebes dienenden Telegraphenlinien verbunden.

Die übrigen Linien, nämlich diejenigen, welche auch Staatslinien enthalten, sind von der Staats-Telegraphenverwaltung zu beaufsichtigen und zu unterhalten, wofür der Konzessionär die nachstehend festgesetzten Entschädigungen zu leisten hat.

Diese Entschädigungen werden auf die jährliche Gebühr von acht Lire für das Kilometer für die erste Leitung und auf fünf Lire für jede weitere von dem Konzessionär benutzte Leitung festgesetzt; ausgenommen sind die Leitungen in Tunnels, für welche der Konzessionär die thatsächlichen Kosten ihrer gänzlichen oder theilweisen Erneuerung zu zahlen hat.

Die Bahnbeamten haben die Telegraphenlinien, soweit ihr Dienst es gestattet, mit zu beaufsichtigen und sind verpflichtet, Beschädigungen der Telegraphenlinien ohne Verzug der nächsten Telegraphenstation oder der nächsten zuständigen Behörde zu melden.

Art. 52. Das Personal, welches mit dem Bau, der Beaufsichtigung und Unterhaltung der Telegraphenlinien auf den von dem Konzessionär in Betrieb genommenen Bahnen beauftragt ist, sowie das hierbei zu verwendende Material, muss auf diesen Bahnen unentgeltlich befördert werden.

Dagegen ist das Telegraphenmaterial, welches über die von dem Konzeßionär in Betrieb genommenen Bahnen gefahren wird, um anderwärts für Rechnung der Regierung verwendet zu werden, mit einer Tarfermäßigung von 50 pCt. zu befördern.

Soweit es sich mit dem Eisenbahnverkehr verträgt und gegen zu vereinbarende Entschädigung ist der Staats-Telegraphenverwaltung die Benutzung der Räumlichkeiten und Plätze, welche zur Lagerung der Materialien längs der von dem Konzeßionär in Betrieb genommenen Bahnen erforderlich sind, zu gestatten. Bis zu endgiltigen Abmachungen hierüber bleiben die hinsichtlich der betreffenden Räumlichkeiten und freien Plätze bestehenden Vereinbarungen in Kraft.

Art. 53. Der Konzeßionär ist nicht berechtigt, andere als die den Eisenbahnverkehr betreffenden Depeschen zu befördern.

Derselbe ist zur unentgeltlichen Beförderung der von den staatlichen Aufsichts- und Kontrolbeamten zu dienstlichen Zwecken aufgegebenen Depeschen verpflichtet.

Er ist auch verbunden, auf Verlangen der Regierung Privattelegramme unter Beobachtung der von dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten genehmigten Reglements und der Anweisung der General-Direktion der Staats-Telegraphen zu befördern.

Für diese Leistung erhält der Konzeßionär die nachstehenden, bei den Betriebseinnahmen zu verrechnenden Entschädigungen: 20 pCt. der inländischen Gebühren für Privattelegramme, welche bei Eisenbahntelegraphenbüreaus an Orten, an denen sich auch staatliche Telegraphen befinden, aufgegeben und von jenen Büreaus nach dem Auslande oder an andere Verwaltungen befördert sind;

50 pCt. der inländischen Gebühren für Privattelegramme, welche von Eisenbahnstationen in Orten, wo sich ein staatliches Telegraphenamt befindet, nach Orten ohne ein solches Amt befördert werden;

50 pCt. der inländischen Gebühren für Privattelegramme, welche von Eisenbahnstationen in Orten, an denen sich ein solches befindet, befördert werden, gleichgiltig, ob die Telegramme nach dem Auslande oder an andere Verwaltungen gerichtet sind;

80 pCt. der Gebühren für Privattelegramme im Inlande, welche zwischen Eisenbahnstationen in Orten ohne staatliche Telegraphenämter gewechselt werden.

Der verbleibende Ueberschuss der Telegraphengebühren ist von dem Konzeßionär als Einnahme der Telegraphen-Verwaltung an die von derselben bezeichneten Kassen abzuführen.

Die Einzelheiten bezüglich der Anwendung der in diesem und dem vorhergehenden Artikel festgesetzten Bestimmungen sind durch Vereinbarung zwischen der Telegraphen-Verwaltung und dem Konzeßionär zu regeln.

Kapitel V.

Kosten. — Reservefonds. — Einnahmen.

Art. 54. Zu Lasten des Konzeßionärs fallen die gewöhnlichen und aussergewöhnlichen Ausgaben in sämtlichen Zweigen des Betriebes und der Verwaltung, die Feuer-schäden vorbehaltlich der im Art. 56 vorgesehenen Ausnahme, die direkten Steuern, und zwar auch die ausschließlich auf dem Eigentum ruhenden, desgleichen die indirekten Steuern, sowie die durch Zufall oder höhere Gewalt herbeigeführten Beschädigungen des rollenden, des Betriebs-Materials und der Vorräthe.

Ausgeschlossen sind nur die Kosten der staatlichen Aufsicht und diejenigen Ausgaben, welche aus den Reservefonds und der Kasse für die Vermehrungen des Vermögensstocks gedeckt werden.

Art. 55. Zur Erhaltung der Bahnen und des Materials werden folgende Reservefonds errichtet:

1. Der Reservefonds für den Ersatz der den Bahnen durch höhere Gewalt verursachten Schäden;
2. der Reservefonds für die Erneuerung des metallischen Theils des Oberbaues;
3. der Reservefonds für die Erneuerung des durch Abnutzung unbrauchbar gewordenen rollenden Materials.

Art. 56 Von dem Reservefonds für Ersatz der durch höhere Gewalt verursachten Schäden sind die Kosten zu tragen, welche für die Reparatur des an den Bahnlinien nebst Zubehör, den Bauwerken und Gebäuden durch Erdbeben, Bergstürze, Feuersbrünste, Ueberschwemmungen, Austreten von Flüssen und Meeresfluthen entstandenen Schadens aufzuwenden sind, wenn diese Ereignisse die Bahnen oder ihr Zubehör derartig zerstört oder beschädigt haben, dass der Verkehr der Linien unterbrochen oder die Benutzung der Gebäude ganz oder theilweise gehemmt ist, und sofern der bezeichnete Schaden die Grenzen der gewöhnlichen Unterhaltung überschreitet und nicht nachlässiger oder mangelhafter Unterhaltung oder einem and-*ren* Verschulden des Konzessionärs zuzuschreiben ist.

Daher ist nicht dieser Fonds, sondern ausschliesslich der Konzessionär mit den Kosten für Reparatur solcher Beschädigungen zu belasten, welche durch Konstruktionsfehler verursacht sind, wenn es sich um direkt von dem Konzessionär ausgeführte, mit der Regierung zu bestimmten Preisen vertragsmässig vereinbarte Arbeiten handelt.

Bei den gegen Kostenerstattung ausgeführten Arbeiten ist der Konzessionär nur für Konstruktionsfehler haftbar zu machen, die auf absichtlich unrichtige oder irrtümliche Ausführung der von der Regierung genehmigten Projekte zurückzuführen sind.

In beiden Fällen ist die Dauer der Haftbarkeit die im Art. 1639 des Zivilgesetzbuches festgesetzt.

Aus diesem Fonds sind auch die Kosten der neuen, zur Verbütung des zuvor bezeichneten Schadens erforderlichen Arbeiten, wie diejenigen zu decken, welche durch Reparatur des in Folge von Konstruktionsfehlern entstandenen Schadens erforderlich werden.

Dieser Fonds wird durch jährliche Vorwegnahme eines Betrages von 200 Lire von der auf jedes Kilometer Bahnstrecke entfallenden Roheinnahme in der durch den Vertrag bestimmten Weise errichtet.

Art. 57. Dem Reservefonds für Erneuerung des metallischen Theiles des Oberbaues fallen nur die Erneuerungskosten des metallischen Theiles der aus Stahlschienen hergestellten Geleise zur Last. Derselbe wird errichtet durch jährliche Vorwegnahme von der Robbetriebs-einnahme in der durch den Vertrag festgesetzten Weise und in Höhe von 150 Lire für jedes Kilometer eingleisiger, mit Stahlschienen ausgerüsteter Bahnstrecke und von 250 Lire für jedes Kilometer doppelgleisiger Bahnstrecke.

Auch ist diesem Fonds ein halbes Prozent von der Vermehrung der Robbetriebs-einnahme gegen das anfängliche Einkommen zuzuführen.

Uebrigens ist demselben der Erlös aus dem Verkauf des Oberbaumaterials, welches gegen neues ausgewechselt ist, zu überweisen.

Art. 58. Dem Reservefonds für die Erneuerung des rollenden Materials fallen die Kosten des Ersatzes der wegen Unbrauchbarkeit auszurangirenden Lokomotiven, Personen- und Güterwägen zur Last.

Um das rollende Material aus den Mitteln dieses Fonds erneuern zu können, müssen seit dem Zeitpunkt der Erwerbung einer Lokomotive und eines Personenwagens mindestens vierzig Jahre und eines Güterwagens sechzig Jahre verflossen sein.

Dieser Fonds ist in der Weise einzurichten, dass jährlich ein und ein viertel Prozent von der anfänglichen Roheinnahme und ein halbes Prozent von der über die Anfangs-einnahme hinaus erzielten Vermehrung der Roheinnahme vorweggenommen werden. Auch

ist an denselben ein Achtel der liquidirten Miethen für das im Art. 35 des Vertrages gehandelte Material abzuführen.

In denselben werden auch, im Sinne der Anlage C., der Erlös aus dem Verkauf des ausrangirten rollenden Materials und die Summen eingezahlt, welche der Koncessionär zu Reparaturen, deren Ausführung nicht statgefunden hat, hätte verwenden müssen.

Von dem neuen rollenden Material müssen die Lokomotiven dieselbe Leistungsfähigkeit, die Personenwagen dieselbe Zahl an Plätzen und die Güterwagen dieselbe Tragkraft, wie die ausrangirten, erhalten.

Art. 59. Es wird die Kasse für die durch die Steigerung des Verkehrs gebotenen Vermehrungen des Vermögensstocks errichtet.

Aus derselben sind zu bestreiten: Die Ausgaben für Erweiterungen des Bahnplanums, für Verdoppelung und Vermehrung der Geleise und Ladebühnen, für Anlage und Erweiterungen von Stationen und Werkstätten, für Anwendung von Sicherheits- und Signalapparaten längs der Bahnlagen und auf den Stationen und überhaupt für sämtliche Neubauten einschliesslich der Gebäude und Einfriedigungen, soweit die erste Errichtung in Betracht kommt, ferner für Mehrbeschaffungen von festen mechanischen Vorrichtungen auf den Stationen oder für Ersatz derselben gegen anders konstruirte, für Werkstattgeräthe, für den Bau neuer Telegraphenlinien und für die Vermehrung der Leitungen der bereits bestehenden Linien.

Dieser Kasse fallen ferner zur Last die ausserordentlichen Ausgaben für Herstellung der jetzt mit eisernen Schienen ausgerüsteten Geleise einschliesslich der Weichen mit Stahlschienen, sowie für die erste Wiederherstellung und Ergänzung des Unterbaues, soweit hierüber nicht im Art. 10 und der beigefügten Anlage B Bestimmung getroffen ist.

Aus dieser Kasse werden auch die Kosten der Vermehrung des rollenden und des Betriebs-Materials und derjenigen Verbesserungen desselben gedeckt, welche seinen Werth erhöhen und von der Regierung genehmigt sind, jedoch unter Belastung des Koncessionärs mit diesen Beträgen.

Während der Ausführung der in der Anlage B bezeichneten Bauten und Arbeiten dient diese Kasse insbesondere zur Vermehrung des rollenden und des Betriebs-Materials.

Art. 60. Die Summen, welche zur Bestreitung der im vorhergehenden Artikel behandelten Kosten erforderlich sind, werden durch Ausgabe von Obligationen aufgebracht.

Die Form dieser Obligationen und die Bedingungen ihrer Ausgabe sind dieselben, welche für die behufs der Neubauten auszugebenden Obligationen festgestellt sind.

Die Kasse wird mit den ausgegebenen Obligationen belastet und hat die Zins- und Tilgungsbeträge zu zahlen.

Behufs Leistung dieser Zahlungen werden jährlich in diese Kasse fünfzehn (15) Prozent von der über das Anfangseinkommen hinausgehenden Rohbetriebsinnahme eingezahlt. Auch ist der Kasse der Erlös aus dem Verkauf ausrangirter Materialien, sowie ein Drittel der in Art. 63 des vorliegenden Bedingnißheftes vorgesehenen Miethen zuzuführen.

Art. 61. Die Reservefonds und die Kasse für die Vermehrungen des Vermögensstocks werden vom Koncessionär verwaltet, welcher dafür nach Maassgabe der durch Reglement unter Genehmigung der Regierung aufzustellenden Normen verantwortlich ist.

Sämtlichen Reservefonds und der Kasse für die Vermehrungen des Vermögensstocks sind die Kosten, zu deren Deckung sie errichtet sind, in jedem eintretenden Falle anzurechnen. Der übrig bleibende Aktivbestand ist in Reserve zu halten. Die Gesellschaft bleibt Schuldnerin für diesen Restbestand, sowie für die Zinsen.

Die Zinsen der den Fonds und der Kasse gehörigen Summen werden jedem derselben gutgebracht.

Der Zinssatz wird für die voraussichtlich binnen einer zweijährigen Periode zu verausgabenden Summen nach dem durchschnittlichen Verzinsungsstande der Schatzscheine bestimmt.

Für diejenigen Summen dagegen, welche voraussichtlich frühestens nach Ablauf von zwei Jahren seit der Gutschrift zu verausgaben sein werden, ist unter Zustimmung der Regierung eine Anlage zu suchen, welche einen höheren Zinsertrag zu Gunsten der genannten Fonds gewährt.

Im Falle die Mittel eines Fonds nicht ausreichen, können an ihn Vorschüsse aus den anderen geleistet werden.

Die bei Erlöschen des Vertrages vorhandenen Aktiva oder Passiva der Fonds und der Kasse entfallen zu Gunsten oder zu Lasten des Staates.

Art. 62. Zur Unterhaltung der noch mit eisernen Schienen versehenen Geleise sind die metallischen, bei der Ausrüstung dieser Geleise mit Stahlschienen ausgewechselten Materialien gleichen Modells zu verwenden.

Für die Benutzung der bezeichneten Materialien zu diesem Zwecke hat der Konzessionär der Regierung keine Entschädigung zu leisten.

Im Falle gänzlichen Mangels an zugehörigen Materialien alten Modells haben die erforderlichen Beschaffungen zu Lasten der Kasse für die Vermehrungen des Vermögensstocks stattzufinden.

Alle anderen Ausgaben zur Unterhaltung der gegenwärtig noch aus Eisen hergestellten Geleise, einschliesslich der zur Unterhaltung und Erneuerung der hölzernen Bestandtheile aufzuwendenden Kosten fallen dem Konzessionär zur Last.

Die Schienen und die zugehörigen Materialien, welche gegen andere, bei der Neuherstellung gewonnene ausgewechselt werden, wie auch die Materialien gleicher Gattung, welche bereits bei der Neuherstellung sich als ferner un verwendbar erweisen, sind zu Gunsten der Kasse für die Vermehrungen des Vermögensstocks zu verkaufen.

Der Konzessionär ist auch zur Unterhaltung und Erneuerung der festen mechanischen Vorrichtungen auf den Stationen und an den Bahulinien verpflichtet. Sollte jedoch bei Erneuerungen mit Genehmigung der Regierung ein neues Modell von grösserem Inhalt oder grösserer Leistungsfähigkeit angenommen werden, so sind die Mehrkosten von der Kasse für die Vermehrungen des Vermögensstocks zu tragen.

Art. 63. Der Betrag der im direkten Verkehr aufkommenden Miete für das rollende Material ist zu einem Drittel der Kasse für die Vermehrungen des Vermögensstocks und zu zwei Dritteln dem Konzessionär gutzuschreiben oder als Schuld anzurechnen, und wenn ein Soll auszugleichen ist, bei den Betriebsausgaben, im Falle eines Guthabens bei den erstatteten Ausgaben oder Vorschüssen zu buchen.

Art. 64. Für die in den vorhergehenden Artikeln behandelten Arbeiten und Beschaffungen sind die nachfolgenden Bestimmungen maassgebend.

Bei Einreichung des Vorschlages hat der Konzessionär der Regierung eine Nachweisung der in Folge der Verkehrssteigerung erforderlichen Arbeiten und Beschaffungen zur Genehmigung vorzulegen, hierbei das Bedürfniss nachzuweisen und die einzelnen Kostenbeträge und die Reihenfolge der Ausföhrung allgemein anzugeben.

Hinsichtlich derjenigen Arbeiten, welche in technischer Beziehung von der Regierung genehmigt werden müssen, ist der Konzessionär zur rechtzeitigen Einreichung der Projekte an das Ministerium der öffentlichen Arbeiten verbunden.

Ausgaben, welche unbedingt dringlich sind, weil es sich um Wiederherstellung des Verkehrs auf unterbrochenen Linien und um Sicherung der gefährdeten Regelmässigkeit des Betriebes handelt, ist der Konzessionär ohne vorherige Genehmigung der Projekte zu machen berechtigt. Er muss aber der staatlichen Eisenbahn-Aufsichtsbehörde unverzüglich davon Kenntniss geben, damit dieselben ordentlich festgestellt und untersucht werden können.

Hierüber ist mit den Vertretern des Konzessionärs in kontradiktorischer Verhandlung ein Protokoll aufzunehmen.

Wenn der Konzessionär im Laufe des Jahres sich überzeugt, dass die Ausführung von Arbeiten und Beschaffungen erforderlich ist, so hat er jedesmal einen Antrag an das Ministerium der öffentlichen Arbeiten zu richten. Das Ministerium ist verpflichtet, sowohl hinsichtlich dieser Arbeiten und Beschaffungen, wie der für die zweijährige Periode vorgesehenen, dem Konzessionär seine Genehmigung oder seine Bemerkungen derart mitzuteilen, dass die Ausführung der Arbeiten und die Beschaffungen rechtzeitig bewirkt werden können.

Art. 65. Es dürfen in Regie oder Akkord ausgeführt werden:

1. Die Arbeiten zur Erweiterung des Bahnplanums, zur Ergänzung oder Verdoppelung der Geleise, sowie zu den Neubauten, welche im Interesse der bereits bestehenden Bahnanlagen und des Betriebes derselben stattfinden.
2. Diejenigen Arbeiten, welche ohne Hemmung und Gefährdung des Betriebes entweder ihrer Natur nach oder aus Gründen der Dringlichkeit, sich nicht im Verdingungswege ausführen lassen.

Die vorbezeichneten Arbeiten und Beschaffungen sind unter Kontrolle der Regierung nach denselben Normen zu beaufsichtigen, abzunehmen und zu bezahlen, welche von dem Konzessionär für die ihm zur Last fallenden Arbeiten und Beschaffungen festgesetzt sein werden.

Die Schlussrechnung ist der Regierung zur Genehmigung vorzulegen.

Die übrigen Arbeiten und Beschaffungen sind in Gemässheit der im Kapitel VII. für die Neubauten enthaltenen Normen auszuführen.

Art. 66. Sämtliche direkten und indirekten Einnahmen aus dem Betriebe und dem Besitze der Bahnen stehen dem Konzessionär zu.

Als direkte Einnahmen werden die aus dem Personen- und Gepäckverkehr, aus der Beförderung von Werthsachen, Gütern und Vieh, sowie überhaupt die sämtlichen aus der Anwendung der Tarife sich ergebenden Einnahmen angesehen.

Unter indirekten Einnahmen sind die Nebenerträge aus dem Betriebe und dem Besitze der Bahnen nebst Zubehör zu verstehen, wie Gebühren für Beförderung von Privattelegrammen, Erlös aus der Nutzung der Hecken, sowie des Grases auf den Bahnböschungen und den angrenzenden Terraineinstreifen, Pächte für Grundstücke, Gebäude, Kaffeeschank, Verkaufsstellen, Stände von Buch- und Zeitungsverkäufern, für Magazine oder Lagerplätze, Grundzinsen, Brückengeld oder sonstiges. Ausgenommen sind nur diejenigen Einnahmen, welche nach den Bestimmungen der in Kraft befindlichen oder der in Zukunft von der Regierung etwa genehmigten Reglements an besondere Kassen oder Institute abzuführen sind, ferner die in dem nächstfolgenden Artikel bezeichneten.

Art. 67. Zu den Einnahmen gehören weder die dem Konzessionär als Kostenerstattung zugestandenen Vergütungen, noch die für Rechnung Dritter eingenommenen Beträge.

Ebenso wenig wird eine Einnahme aus den dem Konzessionär überwiesenen Räumlichkeiten in Anrechnung gebracht, welche bestimmt sind als Bureau oder als Wohnung für die Stationsvorsteher und andere Beamte zu dienen, die herkömmlich und nach den bestehenden Bestimmungen wie nach der Art ihres Dienstes, eine solche gegenwärtig inne haben oder auf den neuen Locen erhalten werden.

Der Erlös aus dem Verkauf der Fahrpläne, der Tarife und der Formulare zu Anträgen auf Versendung wird nach Abzug der Kosten vollständig an die Unterstützungskasse gezahlt.

Art. 68. Die lediglich im Interesse des Betriebes und zur Unterhaltung der Bahnlilien stattfindenden Diensttransporte von Materialien, Verbrauchegenständen und Arbeitern ergeben keine Einnahmen.

Die Kosten für die Beförderung einer Person oder einer Tonne Güter zur Ausführung der in Anlage B verzeichneten Arbeiten, sowie der vom Konzessionär nach Maassgabe des Art 64 auszuführenden Arbeiten betragen zwei Centesimi für das Kilometer. Derselbe Tarif ist auf die in Akkord auszuführenden Arbeiten, welche vom Staate der Gesellschaft übertragen werden sollten, anzuwenden. Auf Diensttransporte, welche zu Zwecken der in Kapitel VII. des gegenwärtigen Bedingnisbustes vorgesehenen Neubauten stattfinden, sind die bestehenden Tarife mit einer Ermässigung von 30 Prozent anzuwenden und der Ertrag den allgemeinen Betriebseinnahmen hinzuzurechnen.

Kapitel VI.

Betrieb der neuen Linien.

Art 69. Der Betrieb sämtlicher in der Anlage A aufgeführten Bahnen des Ergänzungsnetzes und der übrigen Linien, welche der Konzessionär in Gemässheit der Art. 3, 4 und 5 des vorliegenden Bedingnisbustes in Betrieb nehmen sollte, ist nach den für das Hauptnetz festgestellten Normen und Bedingungen zu führen, vorbehaltlich der nachstehenden Abmachungen und besonderen Vergütungen.

Art 70. Der Betrieb der Theilstrecken ist mit mindestens zwei Paar Zügen täglich zu führen, so lange sich die Einnahme unter 6000 Lire für das Kilometer hält. Ist diese Grenze überschritten, so kann die Regierung die Einlegung eines dritten Paares Züge verlangen.

Der Betrieb der ganzen Linie ist mit drei Paar Zügen zu führen. Sollte jedoch, nach dem Ergebnisse eines einjährigen Versuches, die auf das Kilometer entfallende Roheinnahme weniger als 6000 Lire betragen, so ist die Zahl der Züge auf zwei Paar zu vermindern.

Sowohl für die Theilstrecken, als für die ganzen Linien ist in Bezug auf die Einlegung von mehr als drei Zugpaaren die Bestimmung des Art. 24 des Bedingnisbustes maassgebend.

Art 71. Der Betrieb der im Art. 69 behandelten Linien ist mit dem rollenden und dem Betriebsmaterial des Hauptnetzes zu führen, welches zu diesem Zweck nach dem Maassstabe von 12 000 Lire auf das Kilometer neuer Bahnstrecke zu vermehren ist.

Die hierzu erforderlichen Mittel sind durch Neubaubligationen zu beschaffen. Das Material wird dem Konzessionär überwiesen, dessen Schuldkapital der betreffende Werthbetrag zuzuschreiben ist.

Art 72. Wenn der Konzessionär zur Uebernahme des Betriebes von Bahnen im Sinne des Art 3 aufgefordert wird, welche mit eigenem rollenden und Betriebsmaterial ausgerüstet sind, so ist er verpflichtet, dasselbe zu dem in Gemässheit des Art. 12 abzuschätzenden Werthe zu übernehmen und dem Staate mit den von der Kasse für die Vermehrungen des Vermögenstocks zu liefernden Fonds zu bezahlen.

Er ist auch verpflichtet, nach Maassgabe des Art. 12 die zu diesen Bahnen gehörigen Vorräthe, welche der Regierung überwiesen oder von ihr zu übernehmen sein sollten, zu erwerben.

Art 73. Die Einnahme der in den vorhergehenden Artikeln erwähnten Bahnen gehört ganz dem Staate, von welchem der Konzessionär als Entschädigung für die Betriebskosten, wenn es sich um Linien oder Theilstrecken handelt, die an das Hauptnetz angeschlossen sind, 3000 Lire jährlich für das Bahnkilometer zuzüglich der Hälfte der Roheinnahme erhält.

Für Strecken mit grösseren Neigungen als 10:1000 wird die virtuelle, nach den Normen der Anlage F zu berechnende und anzuwendende Länge zu Grunde gelegt.

Jedoch werden bei Bahnstrecken mit grösseren Neigungen als 15:1000 auf die zwischen 10 und 15:1000 liegenden Gefälle dieselben Koeffizienten, wie auf die unter 10:1000 angewendet.

Eine 10 Prozent der jährlichen Roheinnahme dieser Linien betragende Summe wird vom Staate in folgendem Verhältniss überwiesen und vertheilt:

200 Lire für das Bahnkilometer an den Fonds für die der Bahn durch höhere Gewalt zugefügten Schäden;

150 Lire für das Bahnkilometer an den Fonds zur Erneuerung des metallischen Theiles des Oberbaues;

ein halbes Prozent der Roheinnahme an den Fonds zur Erneuerung des durch Abnutzung unbrauchbar gewordenen rollenden Materials;

der Rest an die Kasse für die Vermehrungen des Vermögensstocks.

Art. 74. Wenn die jährliche Roheinnahme einer an das Hauptnetz angeschlossenen neuen Linie oder Theilstrecke von einer Länge nicht unter 20 Kilometer den Betrag von fünfzehntausend (15 000) Lire für das Kilometer wirklicher Bahnlänge erreicht, so ist die Linie oder Strecke dem Hauptnetz einzuverleiben, und der Betrieb auf derselben gemäss den für letzteres geltenden Verträgen und Bedingungen zu führen, womit die Bestimmungen der Art. 70 und 73 wegfallen.

Die anfängliche Einnahme von 112 Millionen Lire wird im Verhältniss von 15000 Lire für jedes Kilometer einverleibter wirklicher Bahnlänge erhöht.

Art. 75. Die an eine im Betriebe befindliche Linie angeschlossenen Linien der ersten Klasse (nach dem Gesetz vom 29. Juli 1879) oder deren, nicht weniger als 20 Kilometer langen Theilstrecken, welche nach dem 1. Januar 1884 eröffnet worden, sind, ohne Rücksicht auf ihre Roheinnahme, mit dem 1. Januar des Jahres, welches auf das zweite Jahr ihres Betriebes folgt, dem Hauptnetz einzuverleiben.

Die anfängliche Einnahme von 112 Millionen Lire wird um die im zweiten Betriebsjahr erzielten Einnahmen der einverlebten Linie erhöht.

Art. 76. Nachdem die in den Art. 74 und 75 behandelten Linien dem Hauptnetz einverleibt sind, und die anfängliche Einnahme in Folge dessen um die Roheinnahme derselben erhöht ist, erfolgt die Vorwegnahme von 10 Prozent laut Art. 22 des Vertrages, von der ganzen anfänglichen, also erhöhten Einnahmen, und tritt somit die Bestimmung des Art. 73 ausser Kraft.

Art. 77. Die Vermehrungen der Roheinnahme über die anfängliche Einnahme der dem Hauptnetz einverlebten Linien oder Theilstrecken werden in dem durch die Artikel 22 und 23 des Vertrages festgesetzten Verhältniss vertheilt.

Kapitel VII.

Neubauten.

Art. 78. Auf jedesmaliges Verlangen der Regierung ist der Konzessionär verpflichtet, den Bau neuer Linien zu übernehmen oder die bereits für Rechnung des Staates unternommenen fortzusetzen, und zwar unter den in den folgenden Artikeln festgesetzten Bedingungen.

Art. 79. Die Regierung ist befugt, dem Konzessionär die Ausführung der bezeichneten Linien auf Grund gehörig geprüfter Projekte in Akkord oder gegen Erstattung der Kosten, einschliesslich der für die Vorarbeiten, die Aufstellung der Projekte, sowie für die Leitung und Beaufsichtigung der aufgewendeten Arbeiten, zu übertragen.

Art. 80. Die technischen Projekte sind vom Konzessionär oder der Regierung nach den Normen aufzustellen, welche für die auf Staatskosten auszuführenden Bauten bestehen.

Die Spezialprojekte und die bei der Herstellung sämtlicher Baulichkeiten auf den Stationen, der Hauptgebäude längs der Linien und der Brücken von mehr als 10 Meter leichter Weite zur Anwendung gelangenden Systeme sind dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten vorzulegen, dem die Genehmigung nach Anhörung des oberen Rathes zusteht.

Hinsichtlich der Ausführungen von geringerer Bedeutung, des Oberbaumaterials und der festen mechanischen Vorrichtungen genügt es, die betreffenden als Norm dienenden Modelle zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 81. Der Konzessionär ist auch verpflichtet, auf Erfordern der Regierung die Leitung des Baues und Betriebes oder auch die Vollendung der bereits in der Ausführung begriffenen Bahnen zu übernehmen. In letzterem Falle wird er von der Regierung mit den nöthigen Vollmachten versehen werden, um sie bei Ausführung der bereits abgeschlossenen Verträge vertreten und die von ihr auf Grund dieser Verträge übernommenen Verpflichtungen erfüllen zu können.

Art. 82. Der Konzessionär muss das bei dem Bau der ihm übertragenen Bahnen und den betreffenden Vorarbeiten beschäftigte ordentliche und Hülfspersonal unter den gleichen Bedingungen, unter welchen es vom Staate angenommen ist, und mit dem am Tage des Ueberganges in den Dienst des Konzessionärs bezogenen Dienst Einkommen übernehmen.

Nach Vollendung der Arbeiten haben die ausseretatsmässig und aushülfsweise Angestellten, welche gute Dienste geleistet haben, bei der ersten Besetzung der durch Eröffnung der neuen Linien bedingten Stellen den Vorzug, falls sie den Bestimmungen des Reglements für die Zulassung des ordentlichen Personals zum Eisenbahndienst entsprechen. Diejenigen aber, welche zwar gute Dienste geleistet haben, jedoch den Erfordernissen, welche das Reglement zur Aufnahme unter das etatsmässige Betriebspersonal als Vorbedingung stellt, nicht entsprechen, sind bei den ferneren, von dem Konzessionär für Rechnung des Staates auszuführenden Neubauten vorzugsweise zu verwenden.

Art. 83. Wird die Ausführung in Akkord übertragen, so ist der Konzessionär befugt, die Arbeiten auf dem Wege der öffentlichen oder engeren Verdingung oder auf dem Wege der Privatvereinbarung weiter zu vergeben. Derselbe wird bei Ertheilung des Zuschlages die Tüchtigkeit, Erfahrung und Zuverlässigkeit der Bewerber in Betracht ziehen.

Wird ihm die Ausführung gegen Kostenerstattung übertragen, so sind hinsichtlich der abzuschliessenden Verträge die Normen in den Artikeln 11 und 16 des das vorliegende Bedingnisshaft genehmigenden Gesetzes maassgebend.

Art. 84. Der Konzessionär ist jederzeit befugt, Abänderungen bereits genehmigter Projekte in Vorschlag zu bringen; dieselben unterliegen der Genehmigung der Regierung, gleichviel ob sie Abänderungen der Akkordarbeiten zur Folge haben oder nicht. Die Regierung ist gleichfalls berechtigt, bereits genehmigte Projekte zu ändern. In beiden Fällen ist die Aenderung des Akkordpreises zwischen der Regierung und dem Konzessionär zu vereinbaren, beides unbeschadet der Bestimmungen der Artikel 343, 344 des Gesetzes vom 20. März 1865 über die öffentlichen Arbeiten.

Art. 85. Bei Uebertragung der Ausführungen im Akkord sind die, die vergebene Arbeit betreffenden Zahlungsbeläge von dem die Ausführungen leitenden Techniker monatlich aufzustellen, von dem Konzessionär der staatlichen Aufsichtsbehörde in doppelter Ausfertigung zu übermitteln und von letzterer, wenn keine Einwendungen zu machen sind, dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten behufs Zahlung unter Benachrichtigung des Konzessionärs einzureichen.

Sollte dagegen die staatliche Aufsichtsbehörde Grund zu Abänderungen oder Ausstellungen finden, so werden die Beläge von derselben mit ihren Bemerkungen dem Konzessionär zurückgegeben.

Art. 86. Wenn die Ausführung gegen Erstattung der Kosten erfolgt, so hat der Konzessionär der staatlichen Aufsichtsbehörde monatlich Nachweisungen der von ihm an Dritte geleisteten Zahlungen einzureichen. In diesen Nachweisungen müssen auch die Zahlungen an das Personal und andere von dem Konzessionär etwa bei Ausführung der Neubauten aufgewendete Kosten aufgeführt werden.

Ausserdem ist am Schluss jedes Halbjahres eine Zusammenstellung der dem Konzessionär noch zustehenden und der von der Regierung erstatteten Beträge einzureichen. Die Guthaben werden dem jedesmaligen Gläubiger zu dem, dem Kurse der Rente entsprechenden Zinsfusse verzinst.

Am Ende jedes Jahres ist über die Baukosten und die von dem Konzessionär für die Neubauten gemachten Aufwendungen Rechnung zu legen, um hiernach den antheiligen Betrag der Generalkosten festzustellen.

Art. 87. Die Betriebseröffnung einer Linie oder Theilstrecke seitens des Konzessionärs hat an dem von der Regierung festgesetzten Tage stattzufinden, wenn auch die Arbeiten noch nicht vollständig ausgeführt sind, jedoch unter der Voraussetzung, dass die durch die Vertreter der Regierung in Gegenwart der Vertreter des Konzessionärs und des Erbauers ausgeführte Besichtigung einen für die Sicherheit und Regelmässigkeit des Betriebes Gewähr leistenden Zustand des Geleises und der Stationen ergeben hat.

In jedem Falle sind in das Protokoll über Besichtigung der Strecken die noch nicht vollständig, dem genehmigten Projekt entsprechend ausgeführten Arbeiten zu bezeichnen und die Bestimmungen zu treffen, welche zu befolgen sind, damit der Erbauer in den Stand gesetzt wird, die Bauausführungen auch während des Betriebes vertragsmässig zur Vollendung zu bringen.

Die endgültige Abnahme der Linien wird durch eine Regierungskommission, welcher ein Vertreter des Konzessionärs zugetheilt ist, erfolgen.

Art. 88. Streitigkeiten mit Unternehmern in Bezug auf Neubauten, welche gegen Kostenerstattung ausgeführt sind, können mit Genehmigung der Regierung vor ein Schiedsgericht gebracht werden.

Art. 89. Ueber Beaufsichtigung und Leitung der Vorarbeiten und Arbeitsausführungen, sowie über Feststellung, Berechnung, Abnahme und Bezahlung der Arbeiten und Beschaffungen für die in den vorhergehenden Artikeln behandelten Neubauten behält sich die Regierung den Erlass besonderer Bestimmungen nach Anhörung des Konzessionärs vor.

Kapitel VIII.

Rechnungslegung, Kontrolle und Aufsicht.

Art. 90. Der Konzessionär ist verpflichtet, zu dem von der Regierung festgesetzten Zeitpunkte und in der vorgeschriebenen Weise den Voranschlag der Roheinnahme und der auf die in den Artikeln 55 und 59 aufgeführten Fonds zu verrechnenden Kosten für das nächstfolgende Finanzjahr, und die Gesellschafts-Bilanz für das abgelaufene Jahr anzustellen.

Art. 91. Die Bestimmungen für die Verrechnung der Einnahmen und für die Kontrolle derselben werden den Gegenstand eines besonderen, von der Regierung nach Anhörung des Konzessionärs zu erlassenden Reglements bilden.

Die Abrechnungen über die im Eigenthum des Staates befindlichen, über die nur im Mitbesitz des Staates stehenden sowie über die für Rechnung Dritter betriebenen Linien sind von einander getrennt zu halten und müssen besonders die nöthigen Anhaltspunkte geben, deren die Regierung zur Regelung der Betriebsrechnungen mit den Miteigenthümern und mit Dritten auf Grund der massgebenden Verträge bedarf.

Art. 92. Der Konzessionär hat dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten monatlich die vorläufige Rechnung über die direkten Betriebseinnahmen des Netzes im vergangenen Monat, sowie die endgültige für die sämmtlichen bereits verfloffenen Monate des Jahres unter Beifügung der gleichen Angaben für dieselben Zeitabschnitte des vorhergehenden Jahres einzureichen. Diese Rechnungen sind in der „Gazzetta Ufficiale“, der amtlichen Zeitung des Königreichs zu veröffentlichen.

Ferner ist der Konzessionär verpflichtet, innerhalb der ersten sechs Monate des folgenden Jahres eine genaue Statistik des Betriebes nach dem von dem Ministerium zu bestimmenden Schema zu veröffentlichen und dem Ministerium eine angemessene Zahl von Exemplaren zuzustellen.

Art. 93. Die Gesellschaft ist der Regierung gegenüber für die Handlungen ihrer Beamten unmittelbar verantwortlich. Die Vorschriften der bestehenden Gesetze und Reglements über die Bahnpolizei, die Sicherheit und Regelmässigkeit des Eisenbahnbetriebes, einschliesslich der Geldstrafen für Zugverspätungen und irgend welche andere Ordnungswidrigkeit, gleichviel ob diese Vorschriften und Strafen für Eisenbahnen oder für andere Unternehmen, welche sich von den in dem vorliegenden Bedingnisheft behandelten unterscheiden, Platz greifen, sowie alle anderen, von der Regierung über dieselben Gegenstände noch zu erlassenden Bestimmungen, finden hinsichtlich des Betriebes des Mittelmeernetzes Anwendung. Zu den Strafen, welche in dem durch kgl. Verordnung bestätigten Reglement vom 31. Oktober 1873 über die Bahnpolizei, die Sicherheit und Regelmässigkeit des Betriebes angedroht sind, wird die folgende hinzugefügt: „für jedes bestimmungswidrig ausgegebene Personenbillet oder jeden bestimmungswidrig erteilten Beförderungsschein ist das dreifache des Preises zu zahlen.“

Art. 94. Die staatlichen Eisenbahnaufsichtsbeamten werden eine ausgedehnte und andauernde Aufsicht darüber ausüben, ob der Konzessionär die Bestimmungen des vorhergehenden Artikels ganz und beständig beobachtet und alle übrigen im Verträge und dem vorliegenden Bedingnisheft enthaltenen Verpflichtungen erfüllt.

Der Konzessionär ist verbunden, alles Nöthige zu thun, um den Regierungsbeamten die Erfüllung ihrer Aufgabe zu erleichtern.

Art. 95. Die Regierung ist gleichzeitig befugt, über den Gang des Dienstes in den einzelnen Zweigen, über die Beobachtung der Bestimmungen der Gesetze, der Reglements, des Vertrages und des vorliegenden Bedingnisheftes Untersuchungen anzustellen.

Die vorgenannten Beamten haben das Recht, alle Räumlichkeiten und Büreaus der konzessionirten Verwaltung zu betreten. Die örtlichen Vertreter der letzteren sind verpflichtet, ihnen die verlangten Urkunden und Aufklärungen zu unterbreiten. Dem Konzessionär steht es jederzeit zu, hierbei seine Bemerkungen zu machen.

Kapitel IX.

Zurückgabe der Linien, der Materialien und des Zubehörs.

Art. 96. Bei Erlöschen des Vertrages hat der Konzessionär der Regierung die Linien, d. h. den Bahnkörper nebst Zubehör, die Bauwerke, die Gebäude, das feste und das bewegliche Material, die Geräthe und Utensilien der Werkstätten nebst Zubehör und alles übrige ihm von der Regierung Ueberwiesene in solchem Zustande zu übergeben, dass der Betrieb mit Regelmässigkeit und Sicherheit weitergeführt werden kann.

Die Augenscheinseinnahme erfolgt durch Kommissionen, welche nach den Bestimmungen im Art. 10 zusammengesetzt sind und zur Zurücküberweisung der Linien nach Maassgabe der in dem vorzeichneten Artikel enthaltenen Normen schreiten werden. Demgemäss werden die Kommissionen die einzelnen Arbeiten, welche notwendig sind, um das Ganze in den zur Sicherheit und Regelmässigkeit des Betriebes erforderlichen Zustand zu versetzen, angeben und die betreffenden Kosten festsetzen. Die letzteren werden dem Konzessionär zur Last geschrieben. Die Regierung ist berechtigt, sich an die dem Konzessionär etwa von ihr geschuldeten Beträge zu halten.

Die im Art. 101 erwähnten bleibenden Anlagen sind in der Zurücküberweisung mit inbegriffen, sofern ihre Ausführung und ihre Projekte von der Regierung genehmigt sind.

Art. 97. Eine oder mehrere Kommissionen, welche nach den Vorschriften, mit den Vollmachten und im Sinne des Artikels 10 zu bilden sind, werden gemäss den Normen der Anlage C zur Abschätzung und Zurücküberweisung aller von dem Konzessionär der Regierung überlassenen und zurücküberwiesenen Gegenstände schreiten.

Art. 98. Die auf den Betrieb bezüglichen Verträge von einer Dauer, die über die laufende zwanzigjährige Periode hinausgeht, können von der Regierung nach sechs Monate vorher erfolgter Anzeige aufgelöst werden, sobald der gegenwärtige Vertrag gekündigt ist. Diese Bestimmung ist von dem Konzessionär in alle Verträge aufzunehmen, deren Dauer sich über die gedachte Periode hinaus erstreckt.

Art. 99. Von den Summen, welche bei Liquidation der Rechnungen nach Ablauf des Vertrages sich als Schuld oder Guthaben des Konzessionärs ergeben, laufen die Zinsen nach dem in Artikel 42 des Vertrages festgesetzten Satze.

Art. 100. Der Staat ist berechtigt, sich wegen irgend einer ihm vom Konzessionär aus dem Betriebe etwa noch geschuldeten Summe, unbeschadet des ihm gesetzlich zustehenden Klagerechtes, aus den Beträgen bezahlt zu machen, die bei Erlöschen des Vertrages dem Konzessionär an Guthaben, Kautionen und Aktiven jeder Art zustehen.

Art. 101. Die auf Veranlassung und Kosten des Konzessionärs angeführten bleibenden Anlagen, welche ihrer Natur nach die Betriebs-Verhältnisse verbessern, werden bei Ablauf des Vertrages von der Regierung übernommen und zum Abschätzungswerte bezahlt, vorausgesetzt, dass die Ausführung der Arbeiten und die bezüglichen Projekte vorher ihre Genehmigung erhalten haben. Die Abschätzung dieser Anlagen erfolgt bei der Zurücküberweisung der Linien durch die laut Artikel 96 gebildeten Kommissionen.

Kapitel X.

Verschiedene Bestimmungen.

Art. 102. Der Konzessionär ist der Regierung oder Dritten gegenüber nach Artikel 290 des Gesetzes über die öffentlichen Arbeiten auch für die irgend einem seiner Leute zur Last zu legenden Zuwiderhandlungen gegen das vorliegende Bedingnisheft zivilrechtlich verantwortlich.

Art. 103. Die Regierung wird das Verzeichniss des gesammten Personals, welches bei den zurücktretenden Eisenbahnverwaltungen und in den überlassenen, beim Inkrafttreten des Vertrages im Betriebe befindlichen Werkstätten in Thätigkeit ist mit Angabe des Ranges, des Dienstalters und der Gehälter mittheilen.

Der Konzessionär wird das Personal, welches von der im Artikel 8 des Vertrages vorgesehenen Vertheilungskommission seinem Netz zugetheilt wird, übernehmen und die Stellung und Gehälter desselben auf Grund der von ihm festzusetzenden Klasseneinteilung bestimmen, wobei die Natur und Wichtigkeit der verwalteten Aemter und, wenn gleiches Verdienst in Frage kommt, das Dienstalter eines jeden in der zuletzt innegehabten Rangstufe berücksichtigt werden sollen.

Falls die neue Regelung für gewisse Beamte eine Herabsetzung des Gehaltes zur Folge hat, so beziehen diese Beamten ausser ihrem Gehalt den dasselbe übersteigenden Betrag als persönliche, dem Pensionsabzuge unterliegende Zulage.

Die erste, das vorhandene Personal nachweisende Stammrolle muss vor ihrem Inkrafttreten der Regierung mitgetheilt werden. Letztere ist verbunden, festzustellen, ob diese Stammrolle entsprechend den Vorschriften des gegenwärtigen Bedingnisheftes aufgestellt ist.

Der Konzessionär wird durch Reglement die Normen für das Aufrücken und die Entlassung der Beamten festsetzen. Dasselbe ist vor dem Inkrafttreten der Regierung mitzutheilen, welche festzustellen hat, ob die Bestimmungen des vorliegenden Bedingnisheftes gewahrt sind.

Art. 104. Der Konzessionär ist verpflichtet, den Rechten der Beamten, auf welche sich der zweite Absatz des Artikels 30 des Bedingnisshefes vom 30. Juni 1864 für die Ueberlassung der Staatseisenbahnen, Anhang zu dem Gesetz vom 14. Mai 1865 bezieht, Gönne zu leisten.

Die Last der den vorgenannten Beamten zu zahlenden Ruhegehälter wird zwischen dem Staate und dem Konzessionär in Gemässheit der Bestimmung im zweiten Absatze des Artikels 31 desselben Bedingnisshefes vertheilt.

Bei Besetzung der unteren Beamtenstellen ist den früheren Beamten der Mahlsteuer, sofern sie geeignet erscheinen und die sonstigen Vorbedingungen gleichmässig zutreffen, der Vorzug zu geben.

Art. 105. Der Konzessionär ist ohne Anspruch auf besondere Entschädigung verpflichtet, dafür zu sorgen, dass das zu Beginn des Vertrages in seinen Dienst übergetretene Personal die den vorherigen Betrieb betreffenden Liquidationsarbeiten fortsetzt und beendigt, wobei alle erforderlichen Urkunden zu benutzen sind.

Nach Ablauf des Vertrages hat die Regierung ebenfalls ohne Anspruch auf Entschädigung, dafür Sorge zu tragen, dass das in ihren Dienst übergetretene Personal dieselben Arbeiten im Interesse des Konzessionärs ausführt.

Art. 106. Meinungsverschiedenheiten, welche zwischen dem Staate und dem Konzessionär über die Auslegung und Ausführung des Vertrages und des vorliegenden Bedingnisshefes, sowie der Anlagen desselben entsohen sollten, werden dem Urtheil eines aus fünf Personen zusammengesetzten Schiedsgerichtes unterbreitet.

Die Schiedsrichter erkennen nach den gesetzlichen Bestimmungen, doch können die Parteien sie nach Uebereinkunft ermächtigen, als freundliche Vermittler zu urtheilen.

Die Appellation und Kassation wie die Nichtigkeitsoeswerde gegen die Schiedssprüche werden bei den betreffenden Gerichten, dem Appellhofe und dem Kassationshofe zu Rom angebracht.

Die Regierung und der Konzessionär ernennen zwei Schiedsrichter und für jeden einen Stellvertreter.

Die Ernannten wählen den fünften Schiedsrichter und einen Stellvertreter. Falls sie sich bezüglich der Wahl nicht einigen, so ernennt der Kassationshof zu Rom in einer Plenarsitzung den fünften Schiedsrichter und einen Stellvertreter aus der Mitte der Kassationsräthe. Der fünfte Schiedsrichter wird den Vorsitz in dem schiedsrichterlichen Kollegium führen.

Die Schiedsrichter bleiben drei Jahre im Amte und können wieder ernannt werden.

Dieselben behalten jedoch die Gerichtsbarkeit in den bereits bei ihnen angebrachten Streitfragen unter der Bedingung, dass die Entscheidung nicht später als 180 Tage nach Ablauf der drei Jahre ergeht.

Die Ernennung von Schiedsrichtern an Stelle derjenigen, welche aus irgend einem Grunde zur vollständigen Besetzung des Schiedsgerichtes fehlen sollten, steht denselben Parteien oder dem Kassationshof in Plenarsitzung, je nach Lage des Falles zu.

Das Schiedsgericht hat seinen Sitz in Rom.

Von den Streitfragen wird den Schiedsrichtern durch Klageantrag der einen Partei, welcher gleichzeitig der anderen mitzuthellen ist, Kenntnis gegeben.

Dies schiedsrichterliche Kollegium ist in allen in Art. 473 der Zivilprozess-Ordnung vorgesehenen Fällen anzurufen.

Soweit der gegenwärtige Artikel nicht entgegensteht, greifen die Bestimmungen der Zivilprozess-Ordnung über das schiedsrichterliche Verfahren Platz.

(Unterschriften.)

Anlagen zum Bedingnisheft.

Anlage A.
Mittelmeernetz.

Zusammensetzung des Netzes und Verzeichniss der gemeinschaftlichen Stationen und Strecken.

Verzeichniss der Linien	Länge in Kilometern	Verzeichniss der Linien	Länge in Kilometern
Im Betrieb am 1. Januar 1884.		Übertrag 1777	
Linien im Staatseigenthum:		Privatbahnen, betrieben kraft besonderer Verträge:	
Torino-Genova	174	Torino-Pinerolo	38
Torino-Milano	150	Pinerolo-Torre Pellice	17
Torino-Susa	53	Acqui-Alessandria	34
Bussoleno-französische Grenze	49	Mortara-Vigevano	13
Alessandria-Arona	103	Chivasso-Ivrea	33
Valenza-Vercelli	42	Torreberretti-Pavia	41
Savona-Acqui-Bra	145	Voghera-Pavia	24
Pisa-Genova-Ventimiglia (franzö- sische Grenze)	333		
Mondovi-Bastia	9	Linien im Staatseigenthum:	
Trofarello-Chieri	9	Firenze-Empoli-Pisa (gemein- schaftl. mit dem adr.Netz)	80
Rho-Sesto Calende	44	Pisa-Livorno	18
Milano-Chiasso*)	53	Empoli-Chiusi	152
Milano-Pavia**).	36	Roma-Pisa Collesalveti-Livorno	350
Gallarate-Varese	19	Cecina-Saline	30
Sesto Calende-Arona	9	Asciano-Montepescali	84
Cava d'Alzo-Novara	36	Roma-Napoli	260
Piacenza-Parma***).	57	Ciampino-Frascati	7
Linien, bei welchen der Staat Miteigenthümer ist:		Cancello-Avellino	74
Torino-Cuneo	104	Napoli al porto (gemeinschaftl. mit dem adriatischen Netz)	2
Savigliano-Saluzzo	116	Privatbahn, betrieben kraft besonderen Vertrages:	
Alessandria-Piacenza	98	Pontgalera-Fiumicino	11
Tortona-Novì	89		
Cavallermaggiore-Alessandria	98	Linien, für welche die Süd- bahn konzessionirt ist:	
Castagnole-Asti-Mortara	89	Napoli-Eboli	80
Vigevano-Milano, mit der im Staats- eigenthum befindlichen Abzwei- gung von porta Sempione nach Rogoredo	49	Torre-Annunziata-Castellamare	7
	Zu übertragen | 1777		Zu übertragen | 3132

*) Die Strecke Milano-Chiasso ist gemeinschaftlich mit dem adriatischen Netz.

**) Von der Station Milano bis zur Abzweigung bei Acquabella und bis zur Station Rogoredo gemeinschaftlich mit dem adriatischen Netz.

***) Mit dem adriatischen Netz gemeinschaftlich, sobald die Strecke Parma-Spezia im Betriebe sein wird.

Verzeichniss der Linien		Länge in Kilometern	Verzeichniss der Linien	Länge in Kilometern					
Uebertrag		3132	Uebertrag						
Calabresische Bahnen	{	Linien im Staatseigentum:	Linien 2. Klasse	Cosenza-Nocera Tirrena	47				
		Eboli-Metaponto		193	Da Catanzaro allo StrettoVeralde	31			
		Taranto-Reggio di Calabria		476	Taranto-Brindisi	69			
		Buffalora-Cosenza		69	Gallarate-Laveno	28			
Ergänzungslinien 1. und 2. Klasse	{	Oleggio-Pino	Linien 3. Klasse	Romagnano-Varallo	28				
		Vercelli-Mortara-Broni		77	Chivasso-Casale	52			
		Codola-Nocera		5	Bra-Carmagnola	19			
		Parma-Fornovo		23	Airasca-Cavallermaggiore	34			
		Battipaglia-Agropoli		30	Cuneo-Mondovi	26			
		Novara-Romagnano		26	Ceva-Ormea	34			
Marina di Catanzaro-città	9	Gaiano-Borgo S. Donnino	9						
Gesamtheit der beim Mittelmeernetz am 1. Januar 1884 im Betriebe befindlichen Linien wovon 134 km gemeinschaftlich mit dem adriatischen Netz.		4106	Linien 3. Klasse	Aulla-Lucca	87				
				Lucca-Viareggio	22				
				Piombino-Cornia	13				
				Von der Station Frascati zur città	4				
				Velletri-Terracina	66				
				Sparanise-Gaeta	66				
				Caianello-Isernia	36				
				Salerno San Severino	16				
				Ponte Santa Venere-Avellino	81				
				Linien 1. Klasse	{	Spezia-Fornovo	Linien 4. Klasse	Moretta-Saluzzo	13
						Reggio di Calabria-Castrocuoco-Agropoli e Castrocuoco-Sicignano		490	Saluzzo-Cuneo . . . . .	30
Roma-Aversa	200	Bricherasio-Barge	12						
Succursale dei Giori	23	Castellamare-Cancello nebst Abzweigungen von Gragnano und Torre Annunziata	45						
Gozzano-Domodossola	54	Gesamtheit der im Bau befindlichen oder genehmigten, demnächst dem Mittelmeernetz einzuverleibenden Ergänzungslinien							
Ivrea-Aosta	67								
Cuneo-Ventimiglia-Nizza	70								
Avezzano-Roccasecca	75								
Linien 2. Klasse	{	Benevento-Avellino	Linien 4. Klasse	1968					
		Zu übertragen				1100			

Werkstätten:

- Für grosse Reparaturen: Torino Porta Nuova — Torino Porta Susa — Milano (gemeinschaftlich mit dem adriatischen Netz) — Sampierdarena — Siena — Roma — Napoli (Pietrarsa und Granili) — Taranto.
- Für kleine Reparaturen: Torino Porta Nuova — Bussoleno — Modane — Alessandria — Voghera — Novara — Arona — Pavia (gemeinschaftlich mit dem adriatischen Netz) — Piacenza (gemeinschaftlich mit dem adriatischen Netz) — Busalla — Pontedecimo — Sampierdarena — Genova Porta Principe — Genova Porta Brignole — Savona — Ventimiglia — Milano (gemeinschaftlich mit dem adriatischen Netz) — Pisa — Firenze (gemeinschaftlich mit dem adriatischen Netz) — Napoli — Caserta (Unterhaltungsdienst) — Reggio di Calabria — Taranto (gemeinschaftlich mit dem adriatischen Netz).

Stationen, welche der Mittelmeerbahn mit dem adriatischen Netze
gemeinschaftlich sind:

Aversa	Chiasso	Livorno	Parma	Potenza
Avezzano	Chiusi	Lucca	Pavia	Rogoredo
Benevento	Como	Milano	Piacenza	Roma
Brindisi	Firenze	Monza	Pisa	Seregno
Caserta	Isernia	Napoli	Ponte Santa Venere	Taranto.

Die Leitung der gemeinschaftlichen Stationen fällt derjenigen der beiden Verwaltungen zu, welche dort den grösseren Verkehr hat.

Anlage B

enthält den genauen Anschlag der in den ersten 4 Jahren auf Staatskosten auszuführenden Erweiterungs- und Verbesserungsarbeiten zum Gesamtbetrage von 84 093 050 Lire,

Anlage C

die Normen für die Abschätzung des rollenden und Betriebsmaterials sowie der Vorräthe,

Anlage D und E

die Tarife und die allgemeinen Bestimmungen über die Beförderung von Personen, Gütern und Vieh auf den italienischen Eisenbahnen.

Notizen.

Die Bepflanzung der kulturfähigen Ländereien bei den niederländischen Staatseisenbahnen. In den Monaten Juli und August 1879 wurde in den angesehensten niederländischen Zeitungen unter der Ueberschrift „Een nationaal belang“ (ein nationales Interesse) ein Aufruf veröffentlicht, dessen wesentlicher Inhalt, wie folgt, lautete: „Seit Jahren hat die Wissenschaft gelehrt und die Erfahrung bewiesen, dass die zweckmässige Anlage von Baumpflanzungen nicht nur zur Vermehrung des Volkswohlstandes und zur Verschönerung der Städte und der Landschaften, sondern vor Allem auch zur Reinigung des Luftkreises und zur Verbesserung der Gesundheitsverhältnisse sehr wesentlich beiträgt. Obschon diese Thatsache allgemein anerkannt wird, ist doch in den Niederlanden bis jetzt nur sehr wenig für Anpflanzungen gethan worden, insbesondere sind hier die öffentlichen Wege und die Eisenbahnböschungen nur ausnahmsweise bepflanzt. Dieser Zustand widerstreitet so sehr dem öffentlichen Interesse, dass die Verbesserung desselben dringend nothwendig ist. Als Mittel, die wünschenswerthe Verbesserung herbeizuführen, erscheint die Bildung einer Genossenschaft geeignet, welche sich die Aufgabe stellt, Konzessionen für die Bepflanzung der Eisenbahn- und Strassenböschungen zu erwerben und durch die auf Grund dieser Konzessionen anzulegenden Pflanzungen, sowie durch anderweitige Mittel auf Gemeinden und Private anregend zu gleicher Thätigkeit zu wirken.“

In Folge dieses Aufrufs, als dessen Verfasser sich demnächst der Abtheilungschef der „Gesellschaft zum Betrieb von Staatsbahnen“, Herr J. W. R. Gerlach in Utrecht bekannte, trat noch am Schlusse des Jahres 1879 eine grössere Zahl von Männern zu einer zu dem angegebenen Zwecke gebildeten „Genossenschaft“ (vennootschap) zusammen. Zum Direktor der Genossenschaft, welche sich „Een nationaal belang“ nannte, wurde ein in den Niederlanden als Baumzüchter und Präsident eines Obstzuchtvereins bekannter Gartenbesitzer, Herr Koster, gewählt. Nach den Statuten der Genossenschaft sind die Stellen des Präsidenten und der Mitglieder des Verwaltungsraths Ehrenämter.

Die Genossenschaft schloss am 1. Mai 1880 mit der „Gesellschaft zum Betriebe von Staatsbahnen“) (Maatschappij tot exploitatie van staats-spoorwegen) einen Vertrag wegen Bepflanzung der Böschungen und sonstigen zu den von der genannten Gesellschaft betriebenen Eisenbahnen gehörigen kulturfähigen Landflächen. Die wesentlichsten Bestimmungen dieses Vertrages, welcher die Genehmigung des Handelsministers am 20. Oktober 1880 erhielt, sind die nachstehenden:

Die Eisenbahn-Betriebsgesellschaft gestattet der Genossenschaft „Een nationaal belang“ die Bepflanzung der Böschungen und anderer dazu geeigneten Landflächen auf den von ihr betriebenen und noch in Betrieb zu nehmenden Bahnlinien. Die Bepflanzung darf erst in Angriff genommen werden, nachdem eine schriftliche Aufnahme bezüglich der zu bepflanzenden Grundflächen erfolgt und seitens der Eisenbahngesellschaft die Bepflanzung ausdrücklich gestattet worden ist. Diese schriftliche Aufnahme ist von beiden Parteien zu unterzeichnen. Die Genossenschaft unterwirft sich allen Bedingungen, welche nach den bestehenden gesetzlichen Bestimmungen von der Regierung gestellt werden und haftet für die strenge Befolgung derselben; die Eisenbahngesellschaft behält sich vor, zu den von der Regierung zu stellenden Bedingungen noch weitere hinzuzufügen, welche sie im Interesse der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes für erforderlich erachtet. Die Genossenschaft verpflichtet sich, auch diese letzteren Bedingungen in gleicher Weise, wie die ersteren, aufs Strengste zu beachten.

Die Anpflanzungen, wie die Unterhaltung und etwaige Wiederentfernung derselben erfolgen auf Kosten und Gefahr der Genossenschaft und, soweit es von der Eisenbahngesellschaft für erforderlich erachtet wird, unter Aufsicht des Eisenbahnpersonals. Den von letzterem im Interesse der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes getroffenen Anordnungen muss das Personal der Genossenschaft pünktlich Folge leisten. Geschieht diess nicht, so kann die Eisenbahngesellschaft verlangen, dass die unfolgsamen Personen von der Genossenschaft alsbald entlassen und nicht mehr zur Arbeit auf den zu den Staatsbahnen gehörigen Flächen zugelassen werden.

Bei den Anpflanzungen ist der Graswuchs, welcher sich auf den zu bepflanzenden Flächen befindet, thunlichst zu schonen; die Genossenschaft ist indessen berechtigt, um jeden angepflanzten Baumstamm eine Fläche von höchstens 1,25 m Halbmesser (von Mitte des Stammes ab gerechnet) von Gras und Unkraut frei zu halten.

Die Grasnutzung auf den von der Genossenschaft bepflanzten Flächen wird von letzterer alljährlich öffentlich unter Bedingungen, welche von der

*) Die „Gesellschaft für den Betrieb von Staatsbahnen“ hat 1373 km, dem niederländischen Staate gehörige Eisenbahnen im Betrieb. Vgl. Archiv 1883, S. 571 und 1886, S. 106.

Eisenbahngesellschaft zu genehmigen sind, verpachtet. Die hieraus erzielten Einnahmen sind nach Abzug der Verpachungskosten an die Eisenbahn abzuliefern.

An den Telegraphenstangen ist so viel Platz von Anpflanzungen frei zu lassen, dass das Anlegen von Leitern nicht behindert ist.

Die Eisenbahn haftet nicht für Schaden, welcher durch irgend welche Ursache dem Personal, den Anpflanzungen oder dem Material der Genossenschaft zugefügt wird. Letztere haftet dagegen für den Schaden, welcher durch Schuld oder Nachlässigkeit ihres Personals oder in Folge der Nichtbeachtung der seitens der Regierung und der Eisenbahn getroffenen Anordnungen hervorgerufen wird.

Die Anpflanzungen bleiben Eigenthum der Genossenschaft. Die Eisenbahn erhält ein Drittel der von der Genossenschaft aus dem Verkanfe von Früchten und Holz erzielten Reineinnahmen. Unter Reineinnahme ist die Einnahme zu verstehen, welche verbleibt, nachdem von der Roheinnahme die Kosten des Verkanfs der Früchte und des Holzes, sowie des Schlagens des letzteren abgezogen sind.

Müssen Flächen, welche zur Bepflanzung überwiesen sind, für Eisenbahnbetriebszwecke in Anspruch genommen werden, so hat die Genossenschaft ihre auf diesen Flächen befindlichen Anpflanzungen binnen einem Monat nach erhaltener Mittheilung auf ihre Kosten zu entfernen. Die Beförderung des Geräthes, welches zur Ausführung von Pflanzungen auf Staatskosten bestimmt ist, ebenso die Beförderung der Pflanzen selbst und des dafür erforderlichen Düngers, sowie der Begleiter dieser Sendungen und der bei der Ausführung und Unterhaltung der Pflanzungen beschäftigten Personen erfolgt auf den von der Eisenbahn betriebenen Linien bis zu der dem Pflanzorte nächstgelegenen Station, ebenso wie die etwaige Rückbeförderung, kostenlos. Die Beförderung der bezeichneten Gegenstände und Personen von der nächstgelegenen Station nach dem Pflanzorte erfolgt durch die Genossenschaft unter Beachtung der von den zuständigen Abtheilungsbaumeister der Eisenbahn zu treffenden Anordnungen.

Dem Direktor der Genossenschaft wird ein ständiger Freifahrtschein, gültig für die Fahrt in 2. Klasse auf den Linien von Utrecht zu den Strecken, in welchen von der Genossenschaft Pflanzungen ausgeführt sind oder werden, verabfolgt. Ebenso erhalten zwei von der Genossenschaft zu zeitweisen Besichtigungen der Pflanzungen zu entsendende Kommissarien Freifahrtscheine 2. Klasse, jedoch nur für bestimmt bezeichnete einzelne Reisen.

Die durch diesen Vertrag der Genossenschaft ertheilte Erlaubniss zur Bepflanzung der zur Eisenbahn gehörigen Grundflächen wird auf 25 Jahre

vom Tage des Vertragsabschlusses (1. Mai 1880) ab zugebilligt. Die Eisenbahn behält sich jedoch das Recht vor, während dieser Zeit auch selbst Pflanzungen anzulegen.

Wenn es sich nach dem 1. Mai 1887 zeigt, dass die Genossenschaft an einzelnen Stellen von der ihr ertheilten Erlaubniß keinen oder nach Ansicht der Eisenbahn nur einen ungenügenden Gebrauch gemacht hat, so soll letztere berechtigt sein, schon vor Ablauf des Zeitraums von 25 Jahren anderen Personen und Gesellschaften Anpflanzungen an solchen Stellen zu gestatten.

Nach Ablauf von 25 Jahren ist die Genossenschaft verpflichtet, binnen einer von der Eisenbahn zu bestimmenden Zeit alle von ihr angebrachten Pflanzungen auf ihre Kosten zu entfernen und die bepflanzt gewesenen Grundflächen wieder in den früheren Zustand zu versetzen, sofern nicht ein anderweitiges Abkommen zwischen beiden Parteien getroffen wird.

Die Eisenbahn kann die der Genossenschaft ertheilte Erlaubniß jederzeit zurückziehen, ohne zu Schadensersatz verpflichtet zu sein, wenn die letztere den von der Regierung und der Eisenbahn getroffenen Anordnungen nicht nachkommt.

Streitigkeiten, welche aus diesem Vertrage hervorgehen, sollen in letzter Instanz durch ein Schiedsgericht entschieden werden. Dasselbe besteht aus 3 Mitgliedern, von denen eines von der Eisenbahngesellschaft, eines von der Genossenschaft und das dritte von den beiden in dieser Weise Gewählten bestimmt wird. Weigert sich eine der beiden Parteien ein Mitglied zum Schiedsgerichte zu wählen, oder können sich die beiden Gewählten über die Wahl des dritten Mitgliedes nicht einigen, so wird nach den bestehenden Gesetzen verfahren.

Auf Grund dieses Vertrages hat die Genossenschaft seit dem Jahre 1880 an den von der „Gesellschaft für den Betrieb von Staatsbahnen“ betriebenen Bahnlagen Anpflanzungen ausgeführt. Ueber die Leistungen der Genossenschaft und die erzielten Erfolge geben die nachstehenden Auszüge aus den Rechenschaftsberichten für die Jahre 1882 bis 1884 Auskunft.

Das durch Einzahlungen der Genossenschaftsglieder auf die auf je 100 fl. lautenden Antheilscheine aufgebrachte Anlagekapital betrug am 31. Dezember

1882	1883	1884
fl.	fl.	fl.
30 125	40 574	51 075
(54 212. //)	(68 976. //)	(86 700. //)

	1882	1883	1884
	fl.	fl.	fl.
Von diesem Anlagekapital waren verwendet:			
a) für die Errichtung der Genossenschaft	508	462	—
b) für Beschaffung und Pflanzen von Bäumen und Sträuchern	15 838	33 130	40 106
c) für Beschaffung von Geräthen	22	22	95
d) für verschiedene Ausgaben	—	—	993
e) in Werthpapieren angelegt und baar in der Kasse	13 757	6 960	9 881
zusammen	30 125	40 574	51 075

Die Einnahmen der Genossenschaft haben betragen:

	1882	1883	1884
	fl.	fl.	fl.
Saldo vom Vorjahre	—	125	574
Zinsen von Kapitalien	452	318	445
Verkauf von Früchten, Holz u. s. w.	607	1554	2400
zusammen	1059	1997	3419

Die Ausgaben haben betragen:

	1882	1883	1884
	fl.	fl.	fl.
Unterhaltung der Pflanzungen	417	563	1121
Reisekosten der Kommissarien	—	4	13
„ des Direktors	—	—	34
Büreaukosten des Direktors	300	300	300
Porto und Druckkosten	17	32	77
Vertragsmässige Zahlung an die Eisenbahngesellschaft	200	518	800
Sonstige Ausgaben	—	6	—
Saldo	125	574	1074
zusammen	1059	1997	3419

In den Jahren 1880 bis 1883 ist eine Dividende auf die geleisteten Einzahlungen nicht gezahlt worden. Für das Jahr 1884 wurden aus dem Gewinne 2 pCt. Dividende gezahlt.

Der bei der Einnahme als Erlös aus dem Verkauf von Früchten und Holz angegebene Betrag ist erzielt worden aus dem Verkauf von:

	1883	1884
	fl.	fl.
Aepfeln mit	2	21
Birnen mit	26	0 ⁸⁰
Pflaumen mit	6.50	20.81
Stachel- und Johannisbeeren mit	249.52	482.17
Himbeeren mit	138.87	258.13
Nebenerzeugnissen (Kartoffeln, Rüben, Zwiebeln, Kohl u. dgl.) mit	724.95	639.25
Korbweiden mit	406.00	978.50
zusammen	1553.84	2400 ¹⁶

Die Genossenschaft hatte bis zum Jahre 1885 an den niederländischen Staatsbahnstrecken im Ganzen etwa 30 000 Obstbäume angepflanzt, wozu ausschliesslich Bäumchen mit einem Stamme von 1 bis 1,2 m Höhe verwendet worden sind. Die angepflanzten Bäume befinden sich in gutem Stande, wobei aber die Güte des Bodens sich sehr kenntlich macht. Die zuerst gepflanzten Bäume beginnen bereits Frucht zu tragen, doch sind reichere Erträge erst nach Verlauf einer längeren Zeit zu erwarten. Die Anpflanzungen von Beerenfrüchten, als Johannis-, Stachel- und Himbeeren, erscheinen wegen des starken Preisrückganges dieser Früchte im Grosshandel und wegen der verhältnissmässig hohen Gewinnungskosten derselben von zweifelhafter Rentabilität.

Die Zeit, während welcher die Genossenschaft thätig ist, erscheint noch zu kurz, um über den Erfolg ihrer Wirksamkeit ein Urtheil zu gestatten. Unter den Erfahrungen, welche die Verwaltung der „Gesellschaft für den Betrieb der Staatseisenbahnen“ bis jetzt bei der Bepflanzung der zu den Eisenbahnen gehörigen kulturfähigen Landflächen gemacht hat, erscheinen die nachstehenden erwähnenswerth.

1. Wo der Boden für Weidenbau geeignet ist, verdient dieser als am sichersten und schnellsten gewinnbringend den Vorzug.
2. Obstbäume sollten nur da gepflanzt werden, wo die Bahn keinen allzu mageren Boden durchschneidet.
3. Will man von den längs des Bahnkörpers gepflanzten Obstbäumen guten Ertrag erwarten, so muss der Boden rings um die Bäume von Gras und Unkraut rein gehalten, auch muss beim Pflanzen und während 2 oder 3 Jahren nach demselben reichlich Dünger aufgebracht werden. Es ist letzteres selbst da erforderlich, wo die Bahn besseren Boden durchschneidet.

4. Eine fortdauernde Aufsicht ist für die gute Instandhaltung der Bäume erforderlich.
5. Für Aepfel und Birnen empfiehlt sich die Wahl von frühen Sorten, damit die Ernte beendet ist, wenn die Herbststürme kommen.

Einführung einheitlicher Signale bei den Eisenbahnen in Frankreich. Bei den französischen Eisenbahnen bestanden bisher über die Handhabung und Einrichtung des Signalwesens keine einheitlichen Bestimmungen. Jede Eisenbahngesellschaft hatte in der Auswahl und Verwendung der Signalmittel vollkommene Freiheit und besass ihre besondere Signalordnung, deren Bestimmungen wesentlich von einander abwichen. Wenn auch diese Verschiedenheit nicht als eine erhebliche Unzuträglichkeit empfunden wurde, da jede der bestehenden Eisenbahngesellschaften ein abgeschlossenes Bahngelände besitzt und nur wenige und kurze gemeinschaftlich betriebene Strecken vorhanden sind, so wurde dennoch die Herbeiführung einer grösseren Einheit im Signalwesen mehrfach als nothwendig bezeichnet. Diese Ansicht machte sich ganz besonders nach den Jahren 1870 und 1871 geltend, als die Wichtigkeit der Eisenbahnen für die militärische Leistungsfähigkeit eines Landes so deutlich zu Tage trat, und man erkannte, dass die einheitliche Benutzung der heimischen Eisenbahnen durch die Verschiedenartigkeit der Signale wesentlich erschwert wurde. Die Regierung fürchtete indessen damals noch die mit der Durchführung einer einheitlichen Signalordnung verbundenen Schwierigkeiten und beschränkte sich darauf, die Signale und Vorschriften einheitlich zu regeln, soweit es sich um militärische Transporte handelte.

Im Jahre 1882 wurde jedoch die Signalfrage in der Abgeordnetenkammer wieder zur Sprache gebracht und der Antrag gestellt, die Eisenbahngesellschaften zur einheitlichen Gestaltung der Signale anzuhaltend, damit erforderlichen Falls die Beamten des einen Netzes auf die Bahnstrecken einer anderen Gesellschaft übergehen könnten, ohne dass man sich den verderblichen Folgen von Irrthümern aussetzen müsse. Der Ausschuss für den technischen Betrieb und der Staatsrath stimmten dem Antrage bei, während die Eisenbahngesellschaften denselben heftig bekämpften. Gleichwohl gab die Regierung dem Antrage Folge und der Minister der öffentlichen Arbeiten beauftragte im Jahre 1884 den Ausschuss für den technischen Betrieb mit der Ausarbeitung einer Signalordnung, welche die Sprache der sichtbaren und hörbaren Signale zwischen dem Zug-, Strecken- und Bahnhofspersonal einheitlich gestalten sollte. Die von dem Ausschuss ausgearbeitete Signalordnung, Signalebuch (code des signaux) genannt, hat der Minister der öffentlichen Arbeiten durch

Erlass vom 15. November 1885 den sämtlichen Eisenbahngesellschaften zur Einführung vorgeschrieben.

Dieses Signalbuch enthält die Vorschriften über die feststehenden und beweglichen Streckensignale, die Zugsignale und die Signale, welche auf den Bahnhöfen bei Ankunft oder Abfahrt eines Zuges gegeben werden, während über die elektrischen Lätewerkssignale der eingleisigen Bahnen, über die Signale der Extrazüge und über die Rangirsignale bis jetzt noch keine einheitlichen Bestimmungen erlassen worden sind.

Da der Wortlaut des französischen Signalbuchs in No. 12 der Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen vom 10. Februar d. J. in deutscher Uebersetzung veröffentlicht worden ist, so beschränken wir uns auf Hervorhebung der wesentlichsten Punkte, in welchen das französische von dem deutschen Signalsystem abweicht. Es sind dies folgende:

1. die Bahnhöfe bilden nach der französischen Signalordnung hinsichtlich der Signalisirung keine besondern Abschnitte, sondern werden in dieser Beziehung ebenso, wie die freie Bahnstrecke behandelt;
2. für den Betrieb der Eisenbahnen ist sowohl das Prinzip des räumlichen Abstandes, als auch dasjenige des Zeitabstandes gestattet;
3. der bei dem deutschen Signalsystem angewandte Grundsatz, dass sich die Tagessignale durch die Form unterscheiden sollen, während für die Nachtsignale die Farbe das charakteristische Merkmal bildet, ist bei dem französischen Signalsystem nicht streng durchgeführt;
4. die zur Signalgebung verwendeten Farben drücken nicht stets den gleichen Begriff aus, vielmehr ist die Bedeutung derselben abhängig von der Zahl der Lichter und der Zusammensetzung der Farben;
5. die Wegesignale für mehrere nebeneinanderliegende Bahnen werden an einem und demselben Maste angebracht. Dazu kommt weiter, dass auf den französischen Eisenbahnen die Zahl der Signale und Signalzeichen wesentlich grösser ist, als auf den deutschen Eisenbahnen.

Hinsichtlich der Form der Signale ist zu bemerken, dass in Frankreich für die Tagessignale vorwiegend Scheiben und für die Nachtsignale ausser den gewöhnlichen Signallichtern gelbes und violettes Licht, Doppellichter gleicher und verschiedener Farbe, sowie beleuchtete Tagessignalkörper verwendet werden. Die Vorsignale zeigen in der geschlossenen Stellung bei Dunkelheit rothes Licht, welches jedoch nicht „unbedingtes Halt“ (arrêt absolu) bedeutet, sondern dem Lokomotivführer gebietet, die Geschwindig-

keit des Zuges soweit zu mässigen, dass er im Stande ist, denselben sofort zum Stehen zu bringen, wenn er ein Fahr-Hinderniss oder ein anderes Haltsignal bemerkt. Das unbedingte Halt wird bei Dunkelheit an den Hauptgeleisen durch zwei rothe Lichter bezw. durch rothes neben grünem Licht bezeichnet. An den Nebengeleisen wird für denselben Zweck gelbes Licht verwendet. An den Blocktelegraphen werden drei verschiedene Signale gegeben: Halt, freie Fahrt und Langsamfahren. Das Signal „freie Fahrt“ wird bei diesen Telegraphen am Tage durch den am Mast herabhängenden Arm und bei Dunkelheit durch weisses Licht, das Signal „Halt“ durch den waagrecht gestellten Arm bezw. durch rothes neben grünem Licht gegeben.

Die Signale werden in Frankreich links von der Fahrtrichtung aufgestellt, das Zugpersonal erhält die Tagessignale am Telegraphenmast durch den linksseitigen Arm.

Th.

Die Erweiterung und Vervollständigung des Eisenbahnnetzes im Königreich Sachsen hat den dortigen Landtag in seiner diesjährigen Session besonders eingehend beschäftigt. Bereits auf S. 244, 245 (Heft 2) dieser Zeitschrift sind eine Anzahl Nebenbahnen aufgeführt, deren Bau von der Regierung beantragt war, und inzwischen auch von beiden Kammern genehmigt ist. Ueber den Bau der daselbst unter 5 bis 7 verzeichneten Bahnen zur Erschliessung der Gegend zwischen Annaberg und Schwarzenberg haben vorher lebhaftere Erörterungen, hauptsächlich in der Deputation, stattgefunden, da die Ansichten über die zweckmässigste, der dortigen Gegend vortheilhafteste Richtung der Bahnen weit auseinander gingen. Die Deputation hatte sich über diese Punkte nicht verständigen können. Beide Kammern haben schliesslich die Regierungsvorlage genehmigt. — Auch für die Bahn von Mensechwitz nach Kieritzsch ist nicht unbedingt die Zustimmung der Kammern ertheilt. Die Regierung hatte anfänglich die Absicht gehabt, die mit der vorgedachten Linie nahezu parallel laufende Aktienbahn Mensechwitz-Gaschwitz anzuknüpfen, ihr Gebot war aber von den Aktionären im Jahre 1885 abgelehnt. Als nun die Regierung den Kammern das Projekt der Bahn Mensechwitz-Kieritzsch vorlegte, durch welches allerdings der Mensechwitz-Gaschwitzer Bahn ein erheblicher Theil ihres Verkehrs entzogen werden würde, bemühten sich die Interessenten der letztgedachten Bahn, die Regierung zu einem Ankauf derselben aufs Neue zu bestimmen, die Regierung ging auch auf die Verhandlungen ein, ihr Gebot war aber niedriger als das im vorigen Jahre von den Aktionären abgelehnte. Die Deputation, und in Uebereinstimmung mit derselben beide Kammern, hat nunmehr das Projekt Mensechwitz-

Kieritzsch nur unter der Voraussetzung genehmigt, dass bis zum 1. Juni 1886 ein Ankauf der Menselwitz-Gaschwitzer Bahn zu dem von der Regierung jetzt gebotenen Preise — 5 176 800 *M.* — nicht gelingen sollte.

Dem Landtag sind überdies 74 Petitionen zugegangen, welche den Bau von weiteren 37 Eisenbahnen in einer Gesamtlänge von 800 km befürworten, und 26 Petitionen, in denen die Anlage von 20 neuen Haltestellen gewünscht wird. Die Finanzdeputation hat nur einen kleinen Theil dieser Petitionen, welche sich auf neue Linien in einer Länge von 200 km, wovon 100 km schmalspurig, beziehen, der Regierung zur Erwägung überwiesen, und die zweite Kammer ist nach sehr eingehenden Verhandlungen am 4. und 5. März d. J. den Beschlüssen der Deputation im wesentlichen beigetreten.

In dem ausserordentlichen Staatshaushaltsetat für 1886/87 sind seitens beider Kammern zur Vervollständigung der bestehenden Bahnanlagen ausser dem auf S. 245 des Archivs für den Bau des Grenzbahnhofes in Klingenthal und Verlängerung der Linie Zwota-Klingenthal bezeichneten Betrag von 440 000 *M.* noch die nachverzeichneten Beträge bewilligt worden:

für Erweiterung des Bahnhofs in Chemnitz, als erster	
Theilbetrag	822 000 <i>M.</i>
„ Herstellung von Produktenladeplätzen auf Bahnhof	
Werdau	245 500 „
„ Anlegung eines Ausziehgeleises und mehrerer	
Rangirgeleise auf Bahnhof Flöha	184 000 „
„ Erweiterung der Station Neumark	130 200 „
„ „ „ Schönberg	83 000 „
„ Geleisanlagen bei der Station Klingenberg	73 500 „
„ Anlegung eines Güterzugseinfahrtsgeleises auf dem	
Schlesischen Bahnhofs zu Dresden-Neustadt	60 500 „
„ den Umbau der Geleisanlagen in Wunschendorf	59 800 „
„ „ Neubau eines Stationsgebäudes in Ostrau	57 000 „
„ die Erweiterung der Station Lauter	54 000 „
„ Anlegung einer Steinladestelle bei der Haltestelle	
Demitz	40 300 „
„ Erweiterung des Bahnhofs Netzschkau	36 000 „
„ „ der Kesselschmiede in den Werk-	
stätten zu Chemnitz	112 900 „
„ die Centralisirung der Weichen und Signale	655 700 „
„ Einführung der Luftdruckbremsen nach dem	
System Carpenter bei den Eilzügen	179 000 „
„ Erweiterung der Dampfheizung und der Gas-	
beleuchtung in den Zügen	97 200 „

In einem den Ständen zugegangenen königlichen Dekret vom 25. Februar d. J. wird ein Gesetzentwurf zur Aufnahme einer dreiprozentigen Rentenleihe von 24 000 000 *M* vorgelegt, aus welcher die obigen Beträge bestritten werden sollen.

Die Regierung hat in einer den Ständen vom 27. Februar 1886 zugegangenen Vorlage sodann auch die Ermächtigung zur Ertheilung des Enteignungsrechts zu Gunsten der nachverzeichneten auf Privatrechnung zu bauenden Eisenbahnen sowie der dabei für erforderlich zu erachtenden Anschlussgeleise beantragt:

1. einer schmalspurigen Nebenbahn von Oybin nach Zittau = 10,⁹⁹ km mit Zweigbahn nach Jonsdorf = 3,⁸⁶ km;
2. einer schmalspurigen Nebenbahn von Chemnitz aus durch das Chemnitzthal bis Wechselburg = 28,⁷⁰ km;
3. einer vollspurigen Eisenbahn von Adorf nach Rossbach, für die auf sächsischem Staatsgebiet gelegene Strecke und
4. einer vollspurigen Nebenbahn von Schönberg nach Hirschberg a./Saale = 30 km für die auf sächsischem Staatsgebiet gelegene Strecke.

Den Bau und Betrieb sowohl der unter 4 genannten Bahn als einer davon abzweigenden schmalspurigen 24,⁶ km langen Nebenbahn von Göttengrün nach Lobenstein, bezüglich deren mit der Fürstlich Russischen Regierung nach Maassgabe einer vorläufigen Vereinbarung ein Staatsvertrag abzuschliessen ist, will die Regierung übernehmen. Beide Anträge sind von beiden Kammern genehmigt worden.

Welche Vorschriften gelten für die Kessel in Eisenbahnlokomotiven? Der unter gleichlautender Ueberschrift im Heft 2 (S. 211 ff.) des Archivs veröffentlichte Aufsatz entstammt — wie aus dem Inhalte ersichtlich — der Zeit vor Erlass des neuen am 1. April d. J. in Kraft getretenen Bahnpolizeireglements vom 30. November 1885. Nach dem letzteren ist zu den S. 218 unter a bis l aufgestellten Punkten, in welchen die Lokomotivkessel (bei alleiniger Beachtung des Bahnpolizeireglements) abweichend von den stationären Kesseln behandelt waren, Folgendes zu bemerken:

Absatz g) „Lokomotiven müssen vor der Inbetriebstellung bei einer technisch-polizeilichen Prüfung sicher befunden sein; welcher Art diese Prüfung sein soll, namentlich ob und mit welchem Wasserdrucke dieselbe stattfinden soll, ist nicht vorgeschrieben.“

Der § 9 Abs. 2 und 3 des neuen Bahnpolizeireglements hat in dieser Hinsicht die genaue Uebereinstimmung mit den Vorschriften für stationäre Kessel hergestellt.

Ebenso entfallen die Abweichungen unter i und l:

- i) „Bestimmungen über die Art der zu den amtlichen Druckproben zu verwendenden Manometer fehlen, desgleichen ist nicht vorgeschrieben, dass die Lokomotiven einen Stutzen für das amtliche Kontrolmanometer tragen.“

Dagegen müssen:

- l) „alle Hauptreparaturwerkstätten in ihrem Bereiche ein offenes Quecksilbermanometer haben, damit die Richtigkeit der Belastung der Sicherheitsventile und die Richtigkeit der Federwaagen und Manometer an den Lokomotiven geprüft werden könne.“

Im Abs. 2 § 8 des neuen Bahnpolizeireglements ist der Kontrolmanometerstutzen für alle Lokomotiven vorgeschrieben und das offene Quecksilbermanometer in den Hauptwerkstätten gefallen, da § 9 Abs. 8 statt desselben vorschreibt:

„In jedem Verwaltungsbezirke muss eine Vorrichtung vorhanden sein, mittelst welcher die Kontrolmanometer jeder Zeit durch Wasserdruck geprüft werden können.“

Die auf Seite 219 zu g, i und l gemachten Bemerkungen haben durch den Erlass der angezogenen Vorschriften eine unzweideutige Bestätigung erfahren.

Durch das neue Bahnpolizeireglement ist hiernach zwar ein weiter, nicht unerheblicher Theil der praktischen Seite der behandelten Sache gegenstandslos gemacht worden, neben dem immerhin noch bedeutungsvollen praktischen Rest behält jedoch die grundsätzliche Seite der Frage ein unverändertes Interesse. *Schrey.*

Die Dampftrambahnen in Italien.*) Nach der amtlichen italienischen Eisenbahnstatistik**) betrug die Länge der im Betrieb befindlichen Dampftrambahnen am 30. Juni 1885: 1741 km gegen 1660 km am 30. Juni 1884. Im Bau waren am 30. Juni 1885 noch 468 km.

Die Zahl der beim Betriebe der Dampftrambahnen in der Zeit vom 1. Juli 1884 bis zum 30. Juni 1885 vorgekommenen Unfälle betrug 142. Dabei wurden 33 Personen getödtet und 69 verletzt. Die Unfälle bestanden in 36 Fällen in Herabfallen vom Zuge, in 32 Fällen in Entgleisungen und in ebensovielen Fällen in Zusammenstößen. Von den in der oben angegebenen Zahl der Unfälle inbegriffenen 21 gegen die Sicherheit der Züge gerichteten Attentaten (Werfen von Steinen gegen den Zug

*) Vgl. Archiv 1885 S. 220.

**) Relazione statistica sulle costruzioni e sull'esercizio delle strade ferrate italiane per l'anno 1884. Roma 1885.

und Auflegen von Hindernissen auf die Schienen) ereigneten sich 19 auf der Trambahn Pisa—Pontedera. Durch diese Attentate wurden 2 Reisende leicht verletzt und eine unwesentliche Sachbeschädigung herbeigeführt. Ausser den vorausgeführten 142 Unfällen kamen noch 58 Zusammenstöße mit Thieren und Fahrzeugen vor, wobei 3 Thiere getödtet und 7 verletzt wurden.

Die Eisenbahnen in Spanien im Jahre 1883.*) Die Länge der in Spanien am Ende des Jahres 1883 im Betrieb gewesenen Eisenbahnen betrug 8055 km; die mittlere Betriebslänge für das Jahr 1883 berechnete sich zu 7658 km. Zur Herstellung dieser Bahnen war von den Eisenbahngesellschaften ein Anlagekapital von 1 875 594 255 Pesetas**) aufgewendet worden, davon waren 666 993 226 Pesetas durch Ausgabe von Aktien, 1 208 601 029 Pesetas durch Ausgabe von Obligationen beschafft.

An Unterstützungen waren von der Regierung bis zum Ende des Jahres 1883 gezahlt: 604 083 775 Pesetas.

Wird diese Summe dem von den Eisenbahngesellschaften aufgebrachten, vorstehend angegebenen Aktienkapitale zugerechnet, so ergibt sich das Gesamtanlagekapital für die Ende 1883 im Betrieb gewesenen 8055 km Bahnen zu 2 479 678 030 Pesetas oder 1 983 742 424 *M.*, im Durchschnitt für das Kilometer Bahnlänge also zu 246 274 *M.*

Der Bestand an Betriebsmitteln war durchschnittlich für je 100 km Bahnlänge:

1.92	Personenzug-Lokomotive,
10.24	Güterzug- "
6.56	Lokomotive für gemischten Dienst,
15.86	Tender,
8.58	Personenwagen 1. Klasse,
11.07	" 2. "
25.34	" 3. "
3.78	" gemischt 1. u. 2. Klasse,
1.01	" " 2. u. 3. "
1.32	Saalwagen,
331.89	Gepäck- und Güterwagen,
23.39	Viehwagen.

*) Vergl. die Eisenbahnen in Spanien: Archiv 1885 S. 322. Die hier gebrachten Mittheilungen sind dem amtlichen spanischen Bericht über die öffentlichen Arbeiten im Jahre 1882 entnommen. (Memoria sobre las obras públicas de 1883 en lo relativo a ferrocarriles, presentada al Excmo. Sr. Ministro de Fomento por le Ilmo Sr. D. Enrique Pérez Hernández, director general de obras públicas. Madrid 1885.)

**) 1 Peseta = 0,80 *M.*

Ueber die Verkehrsverhältnisse, sowie über Einnahme und Ausgabe der spanischen Eisenbahnen in den Jahren 1882 und 1883 sind die wesentlichsten Angaben nachstehend zusammengestellt:

	1882	1883
Bahnlänge, auf welche sich die nachstehende Angaben beziehen km	7 462	7 720
Zahl der beförderten Reisenden	16 335 203	18 366 897
Gewicht der beförderten Güter t	9 398 582	9 497 873
Einnahme aus dem Personenverkehr Pesetas	50 455 902	53 196 137
„ „ „ Güterverkehr . „	103 374 560	108 394 747
Zahl der beförderten Züge	302 193	339 209
Durchschnittliche Zahl der in einem Zuge befindlichen Wagen	19,1	17,59
Durchschnittliche Einnahme für das Zugkilometer Pesetas	0,74	0,58
Durchschnittliche Ausgabe für das Zugkilometer Pesetas	0,85	0,28

Rechtsprechung und Gesetzgebung.

Rechtsprechung.

Obligationenrecht.

Urtheil des Reichsgerichts (V. Zivil-Senat) vom 25. Oktober 1884.

In wie weit haftet Fiskus aus den mit seinen Beamten geschlossenen Dienstverträgen für Beschädigungen, welche dieselben bei Ausübung ihrer dienstlichen Thätigkeit erleiden?

Aus den Gründen:

Der Kläger, welcher als Beamter bei der Güterexpedition der Ostbahn in Insterburg in Dienst stand, ist an einem Abend im Januar 1881 auf der Treppe, welche von dem ihm angewiesenen Dienstlokale nach der Strasse führte und von ihm passirt werden musste, nach der vom Berufungsrichter gebilligten erstrichterlichen Feststellung, weil die Treppe unbeleuchtet und beeeist, aber nicht bestreut war, gefallen, dadurch verletzt und lediglich in Folge hiervon dienstunfähig geworden.

Ohne Rechtsverhältniss hält der Berufungsrichter den Beklagten hienach wegen Nichterfüllung der ihm dem Kläger gegenüber obliegenden Verpflichtung, die bezeichnete Treppe in einem gefahrlosen Zustande zu erhalten, für ersatzpflichtig.

Es kann dahin gestellt bleiben, ob diese Verpflichtung, wie der Berufungsrichter annimmt, schon ausserkontraktlich, unmittelbar durch das Gesetz begründet war, und ob dasjenige, was der Berufungsrichter zur Rechtfertigung dieser Annahme anführt, nicht aus dem besonderen Rechtsverhältniss entnommen ist, in welchem der Kläger als Beamter zu dem Beklagten stand.

Wohl aber ist die gedachte Verpflichtung des Beklagten mit dem ersten Richter aus seinem kontraktlichen Verhältniss zum Kläger herzuleiten. Denn aus dem von den Parteien abgeschlossenen Dienstkontrakte, mag dieser in einer besonderen Vertragsurkunde enthalten oder lediglich in der Anstellung des Klägers zu befinden sein, ergaben sich alle gegenseitigen Verpflichtungen derselben, welche die Natur des Dienstverhältnisses mit sich brachte. Wie aber danach der Kläger zur Thätigkeit in dem ihm angewiesenen Dienstlokale, so war der Beklagte seinerseits kon-

traktlich verpflichtet, diejenigen Vorkehrungen zu treffen, welche den Umständen nach erforderlich waren, damit der Kläger dieses Lokal ohne Gefährdung von Leben oder Gesundheit betreten und verlassen konnte.

Diese Kontraktspflicht ist von ihm im vorliegenden Falle thatsächlich nicht erfüllt, und, da ihr Inhalt den Beklagten zu einem Thun (facere), nämlich zur Erhaltung der Treppe in gefahrlosem Zustande obligirte, der Kläger auch nicht mehr begehrt, als was ihm bei gehöriger Vertragserfüllung abseiten des Beklagten an Dienstbezügen hätte gezahlt werden müssen, so konnte der Beklagte seinem Anspruche mit Erfolg nur durch den Nachweis begegnen, dass er diejenige Sorgfalt, welche ihm nach Maassgabe des Vertrags oblag und abverlangt werden durfte, angewendet habe, sonach ohne Verschulden zur Erfüllung der Vertragspflicht ausser Stande gewesen sei.

Vergl. Entscheidungen des Reichs-Oberhandelsgerichts Band 15 S. 293 (Band 14 S. 16); Entscheidungen des Ober-Tribunals, Band 74 S. 153; Striethorst's Archiv Band 94 S. 52.

Enteignungsrecht.

Urtheil des Reichsgerichts (II. Zivil-Senat) vom 4. September 1885 in Sachen T. gegen die Rh. E.-G.

Voraussetzungen der Anwendbarkeit des § 9 des Gesetzes vom 11. Juni 1874.

Aus den Entscheidungsgründen:

In Erwägung was sodann die Restflächen betrifft, bezüglich deren die Uebernahmepflicht der Kassationsklägerin endgültig ausgesprochen ist, dass der § 8 Absatz 2 des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874 die allgemeine Regel aufstellt, dass, im Falle die Enteignung nur einen Theil eines bestimmten Grundstücks trifft, der Eigenthümer für diesen in Anspruch genommenen Theil, sowie für den Minderwerth des Grundstücks entschädigt wird;

dass aber eine Pflicht des Enteignenden, auch solche Restparzellen gegen Entschädigung zu übernehmen, nach § 9 leg. cit. nur in dem Falle eintritt, wenn das Grundstück durch die Enteignung eine solche Zerstückelung oder Verkleinerung erleidet, dass erstere nach ihrer bisherigen Bestimmung nicht mehr zweckmässig benutzt werden können;

in Erwägung, dass es hiernach um die Anwendung der bezogenen Gesetzesvorschrift auf den vorliegenden Fall zu begründen, dem Oberlandesgerichte zunächst oblag, festzustellen, welche wirtschaftliche Bestimmung das klägerische Gesamtgrundstück zur Zeit der Enteignung hatte, und sodann, in welchem Verhältnisse zu dieser die bisherige Benutzung der Restparzellen, um die es sich handelt, stand;

dass es nun aber das angegriffene Urtheil an einer ausreichenden Feststellung in der einen oder anderen Beziehung fehlen lässt;

dass aus den Verhandlungen der Vorinstanzen sich ergibt, dass bisher auf dem genannten Grundstücke die Gewinnung von Kalkstein und die Kalkbrennerei betrieben wurde, und weiter die auch bei dem Enteignungsverfahren geltend gemachte Absicht des Kassationsverklagten, dasselbe mittelst der von ihm projektirten Strassenanlagen zu Bauzwecken zu verwerten, bestand;

dass nun aber, wie dies vom Reichsgerichte bereits ausgesprochen worden, bei Anwendung des § 9 cit. eine solche Bestimmung, welche, wenn auch vom Eigenthümer beabsichtigt, doch erst in unbestimmter Zukunft verwirklicht werden soll, nicht in Betracht kommen kann, darüber aber, ob und wie weit hier die Ansführung jener Absicht etwa zur Zeit der Enteignung schon nach aussen hervorgetreten sein möchten, nichts festgestellt ist, vergleiche Löbell, das Preussische Eigenthumsgesetz, p. 63 not. 5 und die Zitate; Seydel, desgl., p. 33;

dass hiernach die Entscheidung des Oberlandesgerichts, dass die Kassationsklägerin zur Uebernahme der in Figur . . . enthaltenen Restflächen verpflichtet sei, sowie dieselbe in dem angegriffenen Urtheile begründet worden ist, nicht anfrecht erhalten werden kann, wobei nur noch hervorgehoben werden mag, dass die Motivirung auf der Zerstückelung des Grundstücks als der wirkenden Ursache nicht beruht;

dass anlangend endlich die Restparzelle No. . . die ausgesprochene Verpflichtung zur Mitübernahme derselben lediglich auf deren Höhenverhältnisse und die Abschneidung von dem nördlichen Grundstück gestützt ist, diese Begründung aber nach dem Vorstehenden als genügend nicht erachtet werden kann;

dass hiernach, soviel die in Rede stehenden Restflächen betrifft, das angegriffene Urtheil zu vernichten, und die Sache, da sie zur definitiven Entscheidung nicht reif, an das Oberlandesgericht zurückzuweisen ist.

Zwangsvollstreckung.

Urtheil des Reichsgerichts (IX. Zivil-Senat) vom 14. Oktober 1885 in Sachen der Handlung B. zu B. gegen die Direktion der B. H. Eisenbahn.

In wie weit sind die aus dem Uebereinkommen der Vereinsbahnen, betr. die General-Saldirungsstelle, hervorgehenden Ansprüche der einzelnen Vereinsbahnen der Pfändung unterworfen?

Thatbestand.

Der klagenden Handlung steht auf Grund eines rechtskräftigen Urtheils gegen die K. K. privilegirte L.-C.-J. er Eisenbahngesellschaft zu Wien eine Forderung in Höhe von 23 859,04 \mathcal{M} nebst Zinsen, sowie von 2072,50 \mathcal{M} Kosten zu.

Behufs Beitreibung dieser Forderung hat Klägerin der Direktion der B.-H. Eisenbahn-Gesellschaft als geschäftsführender Direktion des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen durch Schreiben vom 12. April und 1. Mai 1884 auf Grund des § 744 der Zivilprozessordnung Nachricht gegeben, dass die gerichtliche Pfändung des Anspruchs der diesem Vereine angehörigen L.-C.-J.'er Eisenbahngesellschaft auf Ueberweisung ihres Guthabens von einer oder mehreren der bei der General-Saldierungsstelle des Vereins beteiligten Vereinsbahnen bevorstehe, und demnächst Beschlüsse des Königlich Preussischen Amtsgerichts I. zu B. vom 24. April und 14. Mai 1884 erwirkt, durch welche dieser Anspruch in Höhe der vorerwähnten Forderung an Kapital, Zinsen und Kosten gepfändet und der Klägerin zur Einziehung überwiesen wurde. Der letztere Beschluss wurde durch einen weiteren Beschluss desselben Gerichts vom 21. Mai 1884 dahin ergänzt, dass unter dem gepfändeten und zur Einziehung überwiesenen Anspruch derjenige zu verstehen ist, welchen die Schuldnerin gegen ihre Verbandsgenossinnen resp. die Direktion der B.-H. Eisenbahn-Gesellschaft als Leiterin der General-Saldierungsstelle auf Ueberweisung ihres Guthabens bei einer oder der anderen der Verbandsbahnen hat.

Ungeachtet der Zustellung dieser Beschlüsse an die Direktion der B.-H. Eisenbahngesellschaft als Leiterin der General-Saldierungsstelle des Vereins und obgleich ein Guthaben der L.-C.-J.'er Eisenbahngesellschaft unbestritten vorhanden war, ist eine Ueberweisung seitens der General-Saldierungsstelle an die klagende Handlung nicht erfolgt; vielmehr hat die Direktion der B.-H. Eisenbahngesellschaft derselben durch Schreiben vom 9. Mai und 19. Mai 1884 eröffnet, dass sie dem gerichtlichen Beschlusse Folge nicht gegeben habe und nicht habe geben können.

Die klagende Handlung nimmt die Beklagte deshalb auf Schadensersatz in Anspruch mit dem Antrage:

die Beklagte zur Zahlung von 2072.⁵⁰ *M* nebst 6 pCt. Zinsen seit dem 30. April 1884, 9.⁵⁰ *M* Ueberweisungskosten und 1.³⁵ *M* Zustellungskosten, sowie von 28 849.⁴⁵ *M* nebst 6 pCt. Zinsen von 23 859.⁴⁵ *M* seit dem 11. Mai 1884, 38.⁷⁰ *M* Ueberweisungskosten und 3.¹⁵ *M* Zustellungskosten,

eventuell zur Anerkennung zu verurtheilen, dass sie, soweit bei der Abrechnung pro ultimo April resp. 1. Mai 1884 ein Anspruch der L.-C.-J.'er Eisenbahn auf Ueberweisung von Guthaben nicht vorhanden war, oder die Verpfändung, Pfändung oder Ueberweisung dieses Anspruchs für Beklagte noch nicht verbindlich gewesen, für die darauf folgenden Abrechnungen der Kredit-Saldi der L.-C.-J.'er Eisenbahn auf Höhe der oben genannten Beträge der Klägerin bis zu deren Befriedigung von einer oder mehreren

derjenigen Eisenbahnverwaltungen, welche ihre Forderungen und Schulden durch die General-Saldirngsstelle zu Berlin liquidiren, zur eigenen Einziehung zu überweisen verbanden war und verbunden bleibt.

Mit dieser Klage ist die Klägerin durch Urtheil der zehnten Zivilkammer des königlich preussischen Landgerichts I. zu B. vom 22. Oktober 1884 abgewiesen und in die Kosten des Rechtsstreits verurtheilt; die von ihr hiergegen unter Wiederholung des Klageantrags erhobene Berufung aber durch ein am 3. März 1885 verkündetes Urtheil des neunten Zivil-Senats des königlich preussischen Kammergerichts zu B. auf Kosten der Berufungsklägerin zurückgewiesen worden.

Gegen dieses Urtheil hat Klägerin Revision eingelegt.

Im Verhandlungstermin stellte Revisionsklägerin den Antrag: unter Aufhebung des angefochtenen Urtheils die Beklagte nach dem Berufungsantrage zu verurtheilen, wogegen Revisionsbeklagte beantragte:

die Revision als unbegründet zurückzuweisen und der Klägerin die Kosten der Revisionsinstanz aufzuerlegen.

Das Sach- und Streitverhältniss wurde in Uebereinstimmung mit dem angefochtenen Urtheil vorgetragen und die Revision wie in dem vorbe-
reitenden Schriftsatze vom 5. August 1885 begründet.

Entscheidungsgründe.

Es war dem Antrage der Revisionsbeklagten zu entsprechen.

Ohne Zweifel unterliegen die Forderungen, welche einer zum Verein deutscher Eisenbahn-Verwaltungen gehörigen inländischen oder ausländischen Bahnverwaltung in Folge der Transportverkehrs gegen eine andere zu diesem Vereine gehörige Bahnverwaltung zustehen, gleich anderen Bestandtheilen ihres Vermögens der Zwangsvollstreckung behufs Befriedigung ihrer Gläubiger. Hieran vermag der Umstand nichts zu ändern, dass in Folge des von der Generalversammlung dieses Vereins im Jahre 1882 gefassten Beschlusses (Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen 1882 Seite 761, 814, 1081) gemäss dem seit dem 1. April 1883 gültigen Uebereinkommen, betreffend die General-Saldirngsstelle des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, und den dazu erlassenen Ausführungsbestimmungen die Berichtigung dieser Forderungen in der Weise erfolgt, dass die Guthaben und Schuldposten sämtlicher Vereinsverwaltungen aus den Abrechnungen über den direkten und Verbandsverkehr einer General-Saldirngsstelle zur periodischen, je für einen halben Monat stattfindenden Ausgleichung überwiesen werden müssen, welche darin besteht, dass, soweit nicht die Guthaben einer Vereinsverwaltung durch Tilgung von Schuldposten derselben ausgeglichen

werden, der Ueberschuss von der General-Saldirungsstelle auf eine oder mehrere andere Vereinsverwaltungen, deren Schuld ihr Guthaben übersteigt, zur Zahlung angewiesen wird. Indem durch diese Ausgleichung, welche die Natur einer Skontration hat, die ursprünglichen Forderungen getilgt und neue Forderungen gegen die zur Zahlung angewiesenen Bahnverwaltungen geschaffen werden, können auch die Gläubiger der zum Vereine gehörigen Bahnverwaltungen entweder deren ursprüngliche Forderungen, so lange sie noch nicht getilgt sind, oder die durch die Anweisung der General-Saldirungsstelle entstandenen neuen Forderungen im Wege der Zwangsvollstreckung angreifen.

Diesen Weg aber hat die Klägerin behufs Einziehung der ihr gegen die L.-C.-J.'er Eisenbahngesellschaft rechtskräftig zuerkannten Forderung nicht eingeschlagen. Gepfändet und überwiesen ist weder eine aus dem Transportverkehr herrührende, durch Abrechnung noch nicht aufgehobene Forderung dieser Gesellschaft gegen eine andere zum Verein gehörige Bahnverwaltung, noch ein derselben in Folge einer Zahlungsanweisung der General-Saldirungsstelle erwachsenes Forderungsrecht, sondern laut der amtsgerichtlichen Beschlüsse vom 24. April, 1. und 21. Mai 1884 nur das derselben gegen ihre Verbandsgenossinnen und die Beklagte als deren Vertreterin angeblich zustehende Forderungsrecht auf Ueberweisung ihres Guthabens bei einer oder der anderen der Verbandsbahnen.

Wenn nun auch diesem Forderungsrechte, welches aus der Vereinbarung der Vereinsbahnen wegen periodischer Abrechnung (einem sogenannten *factum de scontrando*) entspringt, die Eigenschaft eines der L.-C.-J.'er Eisenbahngesellschaft unmittelbar zustehenden individuellen und seinem Inhalte nach fest begrenzten Rechts von dem Berufungsgericht mit Unrecht abgesprochen wird und die hiergegen gerichteten Ausführungen der Revisionsklägerin als zutreffend anzuerkennen sind, so ist dasselbe doch seiner Beschaffenheit wegen durchaus ungeeignet, die Befriedigung der Klägerin zu bewirken.

Der aus der Vereinbarung der Vereinsbahnen hervorgehende Anspruch ist auf Vornahme gewisser, durch die General-Saldirungsstelle zu erledigender Handlungen gerichtet. Der einzige Zweck dieser Handlungen besteht darin, den Vereinsbahnen Befriedigung wegen ihrer der General-Saldirungsstelle zur Ausgleichung überwiesenen Forderungen an andere Vereinsbahnen zu verschaffen. Die Vornahme dieser Handlungen kann daher nur von demjenigen begehrt werden, welcher den erwähnten Zweck verfolgt, also nur von dem Gläubiger, dem eine von der General-Saldirungsstelle ausgleichende Forderung an eine andere Vereinsbahn zusteht. Nur er hat ein Interesse daran, dass die Handlungen vorgenommen werden, welche nach dem Uebereinkommen von der General-Saldirungs-

stelle vorzunehmen sind; für jeden Anderen hat die Vornahme der selben keinen Werth. Ob und unter welchen Voraussetzungen eine dem Vereine nicht angehörige Person durch Zession oder auf andere Weise mit dem Forderungsrecht einer Vereinsbahn gegen eine andere auch deren Anspruch auf Vornahme der von der General-Saldirungsstelle vorzunehmenden Handlungen erwerben kann, steht hier nicht in Frage. Erwirbt dagegen Jemand, wie es von Seiten der Klägerin geschehen ist, lediglich den letzteren Anspruch, so hat er ein von ihm nicht zu realisirendes, deshalb werthloses Recht erworben. Wollte Klägerin den ihr überwiesenen Anspruch auf Ueberweisung im Wege der Klage geltend machen, so würde die Klage als unbegründet abgewiesen werden müssen, weil die Vereinsbahnen sich nur verpflichtet haben, die Berichtigung von Forderungen von Vereinsbahnen gegen andere Vereinsbahnen durch Abrechnung bei der General-Saldirungsstelle zu bewirken, der Klägerin aber keine Forderung einer Vereinsbahn gegen eine andere Vereinsbahn zusteht.

Die Beklagte hat mithin dadurch, dass sie es unterliess, die Kreditsaldi der L.-C.-J.'er Eisenbahn-Gesellschaft der Klägerin zur Einziehung zu überweisen, ein Recht der Klägerin nicht verletzt und ihr einen rechtswidrigen Schaden nicht zugefügt. Die Klage auf Ersatz des durch Arrestbruch und Vereitelung der Zwangsvollstreckung verursachten Schadens ist demnach ebenso unbegründet, wie die eventuell erhobene Feststellungsklage.

Da schon aus diesem Grunde die Abweisung der Klage gerechtfertigt erscheint, so ist es unnöthig, auf den die Passiv-Legitimation der Beklagten betreffenden Einwand einzugehen, dass die Klage nicht gegen die beklagte Direktion als Vertreterin der B.-H. Eisenbahngesellschaft, sondern gegen sämtliche Mitglieder des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen oder die beklagte Direktion als deren Vertreterin zu richten gewesen wäre.

Oeffentliches Recht. (Regalien.)

Inhalt der Fährgerechtigkeit. A. L. R. Theil II. Tit. 15.

Die vertragliche Verpflichtung des Fiskus, innerhalb eines bestimmten Bezirke eines öffentlichen Flusses eine neue Fähre nicht anzulegen oder nicht zu duden, schliesst die Berechtigung desselben, in diesem Bezirk die Erbauung einer Brücke zu gestatten, nicht aus.

Urtheil des zweiten Zivil-Senats des Reichsgerichts vom 26. Januar 1886.

Aus den Entscheidungsgründen:

In Erwägung,

dass nach Theil II. Titel 15 § 51 und 52 des Allgemeinen Landrechts das Recht, Fahren zum Uebersetzen für Geld zu halten

und das Recht, Brücken zu bauen, zwei von einander völlig verschiedene Rechtsbegriffe darstellen, indem das erstere Recht zu den Regalien des Staates gehört und den Bestimmungen der §§ 24 ff. Titel 14 unterliegt, während hinsichtlich des Erbauens neuer Brücken über öffentliche Flüsse bestimmt ist, dass dieselbe Niemanden ohne besondere Erlaubniss des Staates gestattet sei;

dass daher das angegriffene Urtheil die angeführten Gesetze verletzt und der Kassation unterliegt, wenn es der von dem Fiskus übernommenen Verpflichtung, innerhalb des angegebenen Bezirkes keine neuen Fähren anzulegen oder zu dulden, ohne Weiteres die Bedeutung beilegt, dass der Staat sich auch des Rechtes zur Anlage einer Brücke begeben habe.

Gesetzgebung.

Frankreich. Verordnung des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 29. März 1886, betr. die Einführung durchgehender Bremsen.

Veröffentlicht im Journal officiel vom 1. April 1886.

Der wesentliche Inhalt der Verordnung lautet:

Mit Bezug auf den Bericht des Ausschusses, welcher im Jahre 1879 die zur Verhütung von Eisenbahnunfällen in Anwendung zu bringenden Mittel berathen hat^{*)}, wird bestimmt, dass binnen längstens 2 Jahren alle in rasch fahrende Personenzüge, einschliesslich der Omnibuszüge (trains omnibus) einzustellenden Personen-, Gepäck-, Post-, Milch- und sonstigen Wagen mit durchgehender Bremse ausgerüstet sein müssen. Binnen gleicher Frist sollen auch alle Lokomotiven, welche für den Dienst bei Zügen der erwähnten Art bestimmt sind, mit durchgehenden Bremsen und mit Vorrichtungen zur Anwendung des Gegendampfes versehen sein.

Grossbritannien. Gesetzentwurf betr. den Eisenbahn- und Kanalverkehr. (Railway and Canal Traffic Bill.)

Dem Hause der Gemeinen am 9. März 1886 von der Regierung vorgelegt, und in erster Lesung berathen.

Der Gesetzentwurf zerfällt in 39 Paragraphen und in fünf Theile. Der erste Theil betrifft die Einsetzung einer Eisenbahnaufsichtsbehörde (Railway Commissioners), deren Zusammensetzung und Befugnisse von denen der Aufsichtsbehörde des Gesetzes von 1873 wesentlich abweichen. Theil II behandelt die Zuständigkeit der neuen Behörde und das Verfahren vor derselben. In dem dritten Theile werden neue Bestimmungen über die Eisenbahntarife gegeben, deren wesentlichste dahin geben, dass die Eisenbahnverwaltungen verpflichtet sein sollen, innerhalb eines Jahres nach dem Inkrafttreten dieses Gesetzes dem Handelsamt den Entwurf eines neuen Gütertarifschemas nebst Maximalfrachtsätzen vorzulegen.

^{*)} Vergl. Archiv 1880 S. 183.

Das Handelsamt prüft diese Vorlage in Verbindung mit den Eisenbahnen, und trifft selbständig und nach freiem Ermessen Bestimmung über die vorläufige Genehmigung und Inkraftsetzung derselben, eine Bestimmung, welche demnächst dem Parlamente vorzulegen ist. Der Entwurf verbietet sodann unerlaubte Bevorzugungen eines Frachthebers vor dem andern (undue preferences), gestattet sogenannte Gruppentarife, und gewährt dem Publikum das allgemeine Recht, über die Tarifmaassnahmen der Eisenbahnverwaltungen bei dem Handelsamte Beschwerde zu führen. Die Beschwerden sind unter Zuziehung der Eisenbahnverwaltungen zu untersuchen und über das Ergebniss von Zeit zu Zeit an das Parlament zu berichten. Der vierte Theil des Gesetzentwurfes beschäftigt sich mit den Kanälen, der fünfte enthält allgemeine und Schlussbestimmungen.*)

Italien. Königl. Verordnung vom 22. Oktober 1885, betr. die Dienstvorschriften für das königl. Eisenbahn-General-Inspektorat.

Veröffentlicht in der Gazz. Uff. vom 15. März 1886.

Im Anschluss an die, die Ausübung der Staatsaufsicht über den Eisenbahnbetrieb betreffende Verordnung vom gleichen Tage (vgl. Archiv 1886 S. 122) werden nähere Bestimmungen bezüglich der Dienstverhältnisse, der Befugnisse, der Befähigungs-Erfordernisse u. s. w. der zur Ausübung der Staatsaufsicht berufenen Beamten getroffen. Sämmtliche Beamte dieser Behörde müssen italienische Bürger sein. Dieselben dürfen ohne besondere Genehmigung des Generalinspektors keinerlei Nebenbeschäftigung übernehmen und sind verpflichtet, an Werktagen mindestens 7, an Sonn- und Festtagen mindestens 4 Stunden täglichen Dienst zu thun. —

Königl. Verordnung vom 17. Januar 1886, betr. Vorschriften für den Betrieb der in Gemässheit des Gesetzes vom 27. April 1885 an Unternehmer-Gesellschaften verpachteten Eisenbahnen.

Veröffentlicht in der Gazzetta Ufficiale del Regno d'Italia vom 9. März 1886.

Diese Vorschriften (regolamento per l'esercizio delle strade ferrate costituente le reti Mediterranea, Adriatica e Sicula) haben im Wesentlichen die Rechnungsführung der Eisenbahnen und die darüber auszuübende staatliche Aufsicht zum Gegenstand.

In 67 Artikeln werden zunächst allgemeine Vorschriften gegeben über die Art der Rechnungsführung und die verschiedenen Klassen von Bahnen, sowie die einzelnen Bahnlinien, Dienstzweige und Gegenstände, über welche gesonderte Rechnung geführt werden muss. Die zu führenden Bücher müssen nach der Methode der doppelten Buchhaltung eingerichtet sein. Den Beamten der königlichen Aufsichtsbehörde steht das Recht zu, behufs Ueberwachung der genauen Ausführung der Betriebsüberlassungsverträge, die geführten Bücher jederzeit einzusehen und alle in dieselben gemachten Eintragungen in jeder ihm angemessen erscheinenden Weise zu prüfen, wobei die Beamten der Betriebsgesellschaften verpflichtet sind, alle geforderten Aufklärungen und für die Prüfung erforderlich erachteten Unterlagen zu liefern. Zum 15. September jeden Jahres haben die Betriebsgesellschaften der Eisenbahn-Aufsichtsbehörde einen Voranschlag für die Einnahmen und Ausgaben des

*) Der Gesetzentwurf ist von den Eisenbahnverwaltungen der Vereinigten Königreiche lebhaft bekämpft worden. Wir behalten uns vor, auf denselben eingehender zurückzukommen, wenn über sein endgültiges Schicksal in den gesetzgebenden Körperschaften entschieden sein wird.

nächstfolgenden Jahres zur Genehmigung vorzulegen. Das Reglement enthält ins Einzelne gehende Bestimmungen über die Art der Buchung der verschiedenen Einnahme- und Ausgabeposten. Ferner wird angeordnet, dass über die Beamten der Gesellschaften Personalakten geführt werden müssen, welche den Beamten der königlichen Aufsichtsbehörde auf Verlangen ebenfalls zur Einsichtnahme vorgelegt werden müssen.

Königl. Verordnung vom 17. Januar 1886, betr. die Ausführung von Eisenbahnen, deren Bau in Gemässheit des Gesetzes vom 27. April 1885 den Eisenbahn-Betriebsgesellschaften übertragen worden ist.

Veröffentlicht in der Gazz. Uff. del Regno d'Italia vom 10. März 1886.

Nach dem im Vorstehenden erwähnten Gesetze kann die Regierung den Gesellschaften, welche den Betrieb des Mittelmeer-, adriatischen und sizilischen Eisenbahnnetzes übernommen haben, den Bau von Eisenbahnen, welche innerhalb dieser Netze liegen, sowie auch die Beschaffung des Betriebsmaterials für diese Bahnen übertragen.*) Für die Ausführung derartiger Bauten und Beschaffungen sind die durch die vorliegende königliche Verordnung genehmigten Vorschriften massgebend. Nach denselben kann die Ausführung den Gesellschaften entweder gegen eine vereinbarte Pauschsumme oder gegen Berechnung der entstandenen Kosten übertragen werden. Der Regierung steht in jedem Falle das Recht zu, die Pläne zu prüfen und festzustellen und die Ausführung zu überwachen, wobei den auf ordnungsmässige, zweckentsprechende Ausführung hinzielenden Anordnungen der Regierungsbeamten seitens der Beamten der Gesellschaften unbedingt Folge geleistet werden muss. Die Vorschriften enthalten ausführliche Bestimmungen über die Prüfung und Feststellung der der Regierung einzureichenden Pläne und Kostenanschläge, die Fristen, binnen welcher die Arbeiten nach erfolgter Anordnung der Regierung in Angriff genommen werden müssen, über das Rechnungswesen, insbesondere die Art der Feststellung der Forderungen der Gesellschaften, über das Verfahren bei Verdingung von Arbeiten und Lieferungen, sowie über die seitens der Gesellschaften in Fällen der Zuwiderhandlung zu zahlenden Strafen. —

Verordnung vom 27. Januar 1886, betr. Ernennung eines Ausschusses für die Untersuchung der Trambahn-Frage und den Entwurf eines bezüglichen Gesetzes.

Veröffentlicht im Giornale del Genio civile 1886 Nr. 1—2.

Die Trambahnen und zwar sowohl diejenigen, welche Pferde, als diejenigen, welche mechanische Kräfte, insbesondere Dampf, als Zugkraft verwenden, haben in Italien eine sehr beträchtliche Ausdehnung erlangt und sich als sehr nützliche Hilfsmittel für die wirtschaftliche Entwicklung des Landes erwiesen. Ein Gesetz, welches den Bau und Betrieb der Trambahnen regelt, besteht in Italien nicht und ein im Jahre 1880 dem Parlamente vorgelegter bezüglicher Entwurf**) ist nicht zur Berathung gekommen. Um unter Benutzung der inzwischen in Italien und in anderen Ländern gemachten Erfahrungen einen neuen Gesetzesentwurf aufzustellen, wird ein aus Parlamentsmitgliedern und höheren Staatsbeamten

*) Vgl. Archiv 1886 S. 166.

**) Vgl. Archiv 1883 S. 150.

zusammengesetzter Ausschuss ernannt. Der bezügliche Entwurf soll der Regierung binnen 6 Monaten vorgelegt werden.

Unter den Mitgliedern des Ausschusses befindet sich auch der als Fachschriftsteller bekannte Cav. Maggiorino Ferrario.*)

Russland. Kaiserl. Erlaß vom 16. November 1885, betr. die beim Haupt-(General-)Stab einzurichtende Abtheilung für die Beförderung von Truppen und Militärgut und den besonderen Rath für denselben Gegenstand.

Veröffentlicht im Verordnungsblatt des Minist. der Verkehrsanstalten vom 18. März 1886.

Die Abtheilung des Hauptstabs für die Beförderung von Truppen und Militärgut bearbeitet alle Angelegenheiten, welche sich auf die Beförderung von Truppen und Militärgut auf Eisenbahnen, Landstrassen und Wasserstrassen beziehen und erläßt die bezüglichen Verfügungen.

Soweit diese Angelegenheiten eine kollegialische Prüfung erfordern, werden sie dem, dem Chef des Hauptstabes beigegebenen „besonderen Rathe“ vorgelegt.

Die Abtheilung besteht aus dem Vorsteher, welcher zugleich Leiter der Beförderung von Truppen und Militärgut ist, dessen Gehilfen und sonstigen Beamten nach besonderer Bestimmung. Der besondere Rath für die Beförderung von Truppen und Militärgut besteht unter dem Vorsitz des Chefs des Hauptstabes aus ständigen Mitgliedern und solchen Personen, welche nach dem Ermessen des Chefs des Hauptstabes zur Theilnahme an den Berathungen eingeladen werden. Ständige Mitglieder des Rathes sind der Vorsteher der Abtheilung für die Beförderung von Truppen und Militärgut, die Gehilfen des Chefs des Hauptstabes, der Vorsteher des Mobilisirungs-Ausschusses und je ein Direktor aus dem Marineministerium und dem Ministerium der Verkehrsanstalten.

Der Vorsteher der Abtheilung für die Beförderung von Truppen und Militärgut ist unmittelbar dem Chef des Hauptstabes unterstellt. Dem Vorsteher sind unterstellt: die Beamten der Abtheilung, die mit Leitung der Beförderung von Truppen und Militärgut auf Eisenbahnen beauftragten Offiziere, die Eisenbahnstations-Kommandanten**) und überhaupt alle Militärpersonen, welche zu den Eisenbahnen kommandirt sind.

Die Obliegenheiten der Abtheilung sind: Anordnungen zu treffen bezüglich der Beförderung von Truppen auf allen Verkehrswegen des Kaiserreichs und bezüglich der Beförderung von Militärgut auf Eisenbahnen und Wasserstrassen; die Aufstellung von Marschrouten für den Marsch von Truppen auf Chausseen; die Aufstellung von Plänen für die Beförderung von Rekruten, von Mannschaften für den Ersatz der Trupentheile in Kriegzeiten auf Eisenbahnen und Wasserstrassen; Aufstellung der Pläne für die Mobilisirung der Eisenbahnen und der Schiffstransportmittel für die Beförderung; die Aufstellung der Berechnungen für die Vertheilung der Trupentheile aller Waffengattungen auf Züge nach Maassgabe des Bestandes zu Friedens- und Kriegzeiten und in Bezug auf den Wassertransport nach Maassgabe des Fassungsvermögens der Fahrzeuge; die Aufstellung der Vorschriften und Instruktionen für die Beförderung von Truppen und Militärgut; die Auf-

*) Vgl. Archiv 1881 S. 224.

**) Vgl. Archiv 1885 S. 623.

stellung der Kostenrechnungen für die Beförderung. Ferner obliegt der Abtheilung die Sammlung und Bearbeitung von Nachrichten über die Betriebsmittel der Eisenbahnen und der Dampfschiffahrts-Gesellschaften, wie auch die Bearbeitung derartiger Nachrichten über ausländische Eisenbahnen und die obere Leitung des Betriebes der Militär-Eisenbahnen.

Zur Verhandlung in dem besonderen Rathe für die Beförderung von Truppen und Militärgut sollen gebracht werden: Nachrichten über Eisenbahnen und Wasserwege behufs Feststellung ihrer Bedeutung in militärischer Beziehung; Nachweisungen über die Betriebsmittel der Eisenbahnen und der Dampfschiffgesellschaften behufs Berathung, ob dieselben genügen, um die für den Fall der Mobilisirung der Armee aufgestellten Beförderungspläne durchzuführen; das Programm für die Ausstellung von Versuchen zur Feststellung der zweckmässigsten Art des Ein- und Ausschiffens von Truppen und Kriegsgeräth in Eisenbahn- und Wasser-Fahrzeuge und der besten Einrichtungen und Hilfsmittel dafür; die Feststellung der Kosten dieser Versuche und der für die besonderen militärischen Zwecke erforderlichen Einrichtungen an Eisenbahn-Betriebsmitteln und Schiffen; Fragen über die Anwendung von Erfindungen, welche sich auf die Beförderung mittelst Eisenbahnen und Schiffen beziehen, für militärische Zwecke.

Dieser Erlass ist am 5. Januar 1886 in Kraft getreten.

Verordnung vom 8. Februar 1886, betr. Aenderung der Vorschriften bezüglich der von den Eisenbahnverwaltungen an das Ministerium der Verkehrsanstalten zu erstattende Berichte.

Veröffentlicht im Verordnungsblatte des Ministeriums der Verkehrsanstalten vom 18. Februar 1886.

Verschiedene von den Eisenbahnverwaltungen an das Ministerium der Verkehrsanstalten in regelmässigen Zwischenräumen zu erstattende Berichte, wie die halbmonatlichen Nachweisungen über die auf den Stationen lagernden Frachtgüter, die Berichte über den Austausch von Wagen im direkten Verkehr mit Nachbarbahnen, über die Ergebnisse der Untersuchung von Beamten auf Farbenblindheit u. dergl., sollen künftig theils in Wegfall kommen, theils nur an die Regierungsinspektoren eingereicht werden. Die betreffenden Thatsachen sollen, soweit erforderlich, in den Jahresberichten erwähnt werden.

Verordnung vom 19. Februar 1886, betreffend die Einführung eines einheitlichen Frachtbriefformulars bei den russischen Eisenbahnen.

Veröffentlicht im Verordnungsblatte des Ministeriums der Verkehrsanstalten vom 25. Februar 1886.

Im Anschluss an die den gleichen Gegenstand betreffende Verordnung vom 30. Dezember 1885*) werden einige ergänzende Bestimmungen zur Kenntniss gebracht und wird zugleich bestimmt, dass das neue Frachtbriefformular spätestens vom 15. März 1886 ab in allgemeinen Gebrauch genommen werden soll.

*) Vgl. Archiv 1886 S. 269.

Vereinigte Staaten von Amerika. Gesetzentwurf betr. die Regelung des Verkehrs. (A Bill to regulate Commerce.)

Dem Senate der Vereinigten Staaten am 18. Januar 1886 durch den Senator Culloin vorgelegt, in zwei Lesungen angenommen und einem besonderen Ausschuss überwiesen. Drucks. S. 1093. Rep. Nr. 46.

In dem Gesetzentwurf sehen wir einen neuen Versuch einer gesetzlichen Regelung des Verkehrs zwischen den einzelnen Bundesstaaten (Interstate Commerce). Derselbe zerfällt in 20 Artikel. In Art. 1—4 werden persönliche Begünstigungen bei Bemessung der Frachtsätze verboten und unter strenge Strafen gestellt. (Geldstrafen bis zu 1000 \$.) Art. 5 bestimmt, dass alle Tarife veröffentlicht werden müssen, und Tariferhöhungen erst 10 Tage nach der Veröffentlichung in Kraft treten können. In Art. 6 wird die Einsetzung einer besonderen Aufsichtsbehörde für den zwischenstaatlichen Verkehr (Interstate Commerce Commission) angeordnet, deren Befugnisse und Verpflichtungen, Zusammensetzung und Organisation in den folgenden Artikeln geregelt wird. Ihre Befugnisse sind richterlicher Art. Sie soll aus fünf Mitgliedern bestehen, deren jedes ein Gehalt von 7500 \$ (rund 30 000 M) bezieht.

Bücherschau.

Besprechungen.

Hadley, Arthur T., *Railroad Transportation, its History and its Laws.* — New-York und London. G. P. Putnam's Sons 1885.

Wir Deutsche sind so wenig daran gewöhnt, unsere Literatur über wirthschaftliche Gegenstände, insbesondere das Verkehrswesen im Auslande benutzt zu sehen, dass es unwillkürlich zu Gunsten eines Buches einnimmt, wenn wir fast in jedem Kapitel Spuren eines fleissigen und erfolgreichen Studiums unserer Hauptwerke über Nationalökonomie, über Eisenbahnwesen finden. Bin ich recht unterrichtet, so hat Mr. Hadley, welcher in dem vorstehenden Buche eine Sammlung von dreizehn Aufsätzen über Eisenbahnzustände in den Vereinigten Staaten und in den hauptsächlichsten europäischen Ländern veröffentlicht, auch auf deutschen Hochschulen studirt, und aus seinem Vorwort erfahren wir, dass er seinerseits wieder an einer amerikanischen Universität, dem berühmten Yale College bei New Haven (Connecticut), Vorlesungen über Staatswissenschaften hält. Hadley ist also ein wissenschaftlich gründlich gebildeter Mann, der seinen Stoff beherrscht, und es nebenbei versteht, denselben in anziehender Form vorzutragen.

Von den dreizehn Aufsätzen, die er uns bietet, beziehen sich sechs (No. II.—VII.) auf die Eisenbahnzustände der Vereinigten Staaten, in No. VIII.—XII. behandelt er die Eisenbahnpolitik und Eisenbahngesetzgebung in England, Frankreich, Italien und den übrigen Ländern Mitteleuropas; der erste, mehr einleitende Aufsatz führt den Titel „The modern Transportation System“, was in freier deutscher Uebersetzung etwa lauten würde: „Das heutige Verkehrswesen in seiner geschichtlichen Entwicklung“; in dem letzten Aufsatz beschäftigt sich der Verfasser mit den „Ergebnissen des Staatseisenbahnbetriebs.“

Die letzte Reihe der Aufsätze hat für den deutschen Leser nur untergeordnete Bedeutung, da für ihn Neues darin kaum enthalten ist, und ihm die Quellen Hadley's zum Theil in der eigenen Sprache zur Verfügung stehen. Denn selbständige Forschungen über die Eisenbahnverhältnisse

Europas hat Hadley nicht gemacht. Diese Aufsätze sind also vornehmlich für seine Landsleute bestimmt, und es wäre sehr erfreulich, wenn diese beispielsweise das, was Hadley über die englische Eisenbahnpolitik in Uebereinstimmung mit Gustav Cohn's Ansichten ausführt (er nennt dessen englische Eisenbahnpolitik S. 163 „ein bewundernswerthes Buch, vielleicht die sorgfältigste Untersuchung von Eisenbahnfragen unter volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten, die jemals in irgend einem Lande angestellt ist“), fleissig lesen und behalten wollten. Mancherlei Vorurtheile würden dann dahinschwinden.

Dagegen sind für den deutschen Leser die Aufsätze über die Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten von umso höherem Werthe, als eine zusammenhängende, wissenschaftliche Darstellung dieser Verhältnisse, seit dem im Jahre 1880 in 2. Auflage erschienenen Buche von Charles Francis Adams (Railroads, their Origin and Problems) in Amerika nicht versucht ist.

Hadley giebt nach den besten Quellen eine gedrängte Darstellung der Entwicklung des Verkehrs, der Eisenbahnen, der wirtschaftlichen Eisenbahnpolitik in den Vereinigten Staaten. Die Vorzüge dieser Eisenbahnpolitik sieht er darin, dass durch sie der schleunige Ausbau des Eisenbahnnetzes und die niedrige Bemessung der Frachttarife im durchgehenden Verkehr ungemein gefördert ist. Als Nachtheile stehen diesen Vorzügen gegenüber die Verschleuderung des Vermögens beim Bau insbesondere von Konkurrenzbahnen, die Unsicherheit der Frachten, die maasslose Entwicklung der heimlichen Begünstigung einzelner Verfrachter und die Gefahr der Monopolbildungen, welche dann wieder zu einer Ausbeutung des Publikums führt. Hadley hat für alle diese Schäden ein offenes Auge, und es wird gewiss drüben Eindruck machen, dass ein Landsmann dem Volke einmal diesen Spiegel vorhält. Er weiss aber nicht, wie diesem Uebel ohne eine gänzliche Umkehr der bisherigen Eisenbahnpolitik zu steuern ist; für eine solche Umkehr, die sich vor allem in einem nachdrücklichen Eingreifen der Staatsgewalt in die Freiheit der Tarifstellung äussern würde, kann sich Hadley nicht begeistern, da er als Folge desselben eine Beschränkung des Eisenbahnbaues und eine verkehrsschädigende Erhöhung der Frachten befürchtet. Mit vielen Amerikanern theilt er zwar die Bewunderung der Eisenbahnzustände in Massachusetts, aber er ist doch auch objektiv genug, um anzuerkennen, dass die dort gefundene Lösung der Eisenbahnfrage nicht ohne weiteres auch für andere Staaten anwendbar sein würde. — Am schwächsten sind wohl die Ausführungen Hadley's über die Tarife; die Theorien, welche er da aufstellt, sind für uns nicht neu; und die Beispiele, welche er (vgl. z. B. S. 115 ff.) sich ausdenkt, doch wohl nur für seine Zuhörer nöthig. Wenn

man aber — mit Hadley — die wirtschaftliche Berechtigung der Ausnahmetarife an sich anerkennt, so braucht man doch wahrlich nicht zuzugeben, dass jeder Ausnahme-, jeder Differentialtarif, jede „Discrimination“, weil sie die Eisenbahnen einmal eingeführt haben, vernünftig ist. Die Schwierigkeit liegt darin, zu prüfen und festzustellen, welche Ausnahmetarife thatsächlich berechtigt sind. Diese Prüfung liegt in den Vereinigten Staaten lediglich bei den Eisenbahnen, welche hierzu völlig ungeeignet sind. Das Gefühl, welches man in Amerika mit Recht vielfach hat, dass die maasslos niedrigen Ausnahme-Durchgangstarife zu einer übermässigen Belastung des Lokalverkehrs führen müssen, scheint mir ein sehr berechtigtes. Und über diese Thatsache kann man sich mit den äusserst problematischen Berechnungen über die durchschnittliche Höhe der Frachttarife nicht hinwegtäuschen.

Von einer Eisenbahnverstaatlichung in den Vereinigten Staaten will Hadley — und wohl mit Recht — nichts wissen. Aber auch die Gründe, welche bei uns zur Staatsbahnpolitik geführt haben, sind ihm nicht völlig klar geworden. Er legt auch hier zu sehr den alleinigen Schwerpunkt in die Tarifrfrage. In Deutschland sei man mit allmählicher Annahme des natürlichen Tarifsystems zu dem Grundsatz übergegangen, die Tarife nach den Selbstkosten zu bemessen. Dies führe mit Nothwendigkeit zu hohen Tarifen (S. 242—252) und drücke also den Verkehr; überdiess aber lasse sich ein solcher Grundsatz gar nicht folgerichtig durchführen. Hadley behauptet ausserdem, dass die Staatsbahnpolitik zu einer Verminderung des Eisenbahnbaues führe, weil der Staat nicht in der Lage sei, die wirtschaftliche Bedeutung einer Bahn richtig zu würdigen, auch theurer baue, als ein Privatunternehmer; er findet eine Gefahr in der übergrossen Anzahl von Staatseisenbahnbeamten. — Freilich fügt er offen hinzu, dass alle diese Bedenken in Preussen zu Beschwerden nicht geführt hätten, „dies ist aber hauptsächlich der vorzüglichen Organisation der preussischen Staatsverwaltung zu verdanken.“ — Wenn es also nicht nur möglich ist, den vermeintlichen Bedenken des Staatsbahnsystems zu begegnen, sondern thatsächlich diese Bedenken in demjenigen Lande, welches heute das ausgedehnteste Staatsbahnnetz besitzt, überhaupt nicht hervorgetreten sind, so muss es doch wohl um dieselben nicht allzu schlimm bestellt sein! Von einer Bemessung der Tarife der Staatsbahnen lediglich nach den Selbstkosten ist ebenso wenig die Rede. Die Staatsverwaltung erstrebt eine thunlichste Ausgleichung, eine möglichste Gleichmässigkeit der Tarife in dem gesammten Staatsgebiete. Sie wird selbstverständlich nicht unter die Selbstkosten heruntergehen dürfen. Aber sie kann viel eher, als eine Privatverwaltung dieselben Einheitssätze für theuer gebaute, wie für billige Bahnen erheben. Und diese Gleichmässigkeit der Normalsätze, einerlei

ob dieselben mehr nach dem Klassifikations- oder nach dem sogen. Wagenraumsystem aufgestellt sind, verträgt sich recht gut — wie das auch die Erfahrung beweist — mit der Herstellung von Ausnahmetarifen für die Artikel und die Relationen, bei welchen ein wirtschaftliches Bedürfniss nach denselben vorliegt.

Irrthümliche Anschauungen, wie sie uns hier bei Hadley begegnen, haben wohl ihren Hauptgrund darin, dass derselbe zu ausschliesslich Theoretiker ist, und das Gebiet der Eisenbahntarife ist vielleicht dasjenige, auf welchem sich der blosser Theoretiker am schwersten zurechtfindet. Wenn ich also mit ihm in diesem und anderen Punkten — beispielsweise seiner überaus günstigen Beurtheilung der italienischen Eisenbahnzustände in ihrer neuesten Gestalt — nicht übereinstimme, so zweifele ich doch nicht daran, dass auch für andere Leser des Buches die Ausführungen dieses gründlich gebildeten, von ernstem wissenschaftlichen Ströben beseelten Amerikaners über unsere heimischen Zustände von lebhaftem Interesse sein werden.

v. d. L.

Musseleck, G., Kgl. Eisenbahnsekretär. Praktisches Lehrbuch des Staatseisenbahn-Büreaudienstes. Systematischer Leitfaden zum Selbststudium und zur Vorbereitung auf die Prüfungen für Subalternbeamte und Anwärter der Staatseisenbahnverwaltung, zugleich Handbuch für königliche Behörden und deren Organe. Köln a./Rh. im Selbstverlage des Verfassers. 1885.

In dem vorliegenden Werke hat sich der Verfasser die dankenswerthe Aufgabe gestellt, für die Anwärter des Subalternbeamtenstandes der königlich preussischen Staatseisenbahnverwaltung einen thunlichst vollständigen, die sämmtlichen Zweige dieser Verwaltung umfassenden Leitfaden zum Selbststudium und zur Vorbereitung auf die Prüfungen, sowie ferner für alle Beamten und die Behörden der Staatseisenbahnverwaltung ein Hand- und Nachschlagebuch zur Benutzung im praktischen Büreaudienste zu liefern. Je grösser die Schwierigkeiten sind, welche einer voll- auf befriedigenden Lösung dieser Aufgabe nach Lage der Verhältnisse entgegenstehen, um so freudiger wird der mit Fleiss, Sorgfalt und Geschick unternommene und durchgeführte Versuch von allen denen, für welche das Werk bestimmt ist, begrüsst werden. Namentlich erhalten die Anwärter des Staatseisenbahndienstes, welchen bisher zur Orientirung auf dem weit- umfassenden Gebiete der Eisenbahnverwaltungslehre nur ganz unzu- reichende Hülfsmittel zu Gebote standen, in der gewissenhaften Arbeit einen sicheren und zuverlässigen Leitfaden bei der Vorbereitung zu den vor- geschriebenen Prüfungen. Aber auch für den älteren erfahrenen Beamten wird dieselbe manche fruchtbringende Anregung zur Weiterbildung ge-

währen und als willkommenes Nachschlagebuch bei der Erledigung der laufenden Dienstgeschäfte sich nützlich erweisen.

Das Werk bietet in drei umfangreichen Bänden einen trefflichen Ueberblick über das gesammte Gebiet der Staatseisenbahnverwaltung. Während im zweiten und dritten Bande zahlreiche Beispiele, Formulare und dergleichen, sowie die in Betracht kommenden Gesetze, Règlements etc. abgedruckt sind, enthält der erste Band den erläuternden Text, in welchem das äusserst umfassende Material thunlichst in systematischer Ordnung entwickelt und übersichtlich dargestellt ist. Nachdem im ersten Kapitel nach kurzer historischer Einleitung die Organisation der Verwaltung, allerdings nur in den allgemeinen Grundzügen, Erörterung gefunden hat, wird im zweiten bis vierten Kapitel speziell auf die Ausführung von Eisenbahnneubauten eingegangen. Vorarbeiten, Projektirung und Veranschlagung, Einsetzung der Baubehörden, Grunderwerb und Enteignungsverfahren, Vergabung von Leistungen und Lieferungen, Verträge und Vertragsstempel, Verhältnisse der Beamten und Arbeiter bei Neubauten u. s. w. werden eingehend und mit Sachkenntniss, anscheinend auf Grund spezieller eigener Erfahrungen im praktischen Dienste dargestellt. Das fünfte und sechste Kapitel enthält eine ziemlich erschöpfende Erörterung des Kassen- und Rechnungswesens, der auf die Aufstellung der Betriebssetats bezüglichen Vorschriften, der Einrichtungen des inneren Büraudienstes, sowie der Dienstverhältnisse der Beamten und Arbeiter der Betriebsverwaltung. Das siebente Kapitel beschäftigt sich mit dem Bahnunterhaltungs- und Bahnaufsichtsdienst, dem Stations- und Telegraphendienst, dem Fahrdienst (Zugbegleitungs- und Zugförderungsdienst), der Handhabung der Bahnpolizei, den Betriebsunfällen und Haftpflichtentschädigungen, den Betriebsmitteln nebst darauf bezüglichem Kontrol- und Abrechnungswesen, den Pacht- und Gemeinschaftlichkeitsverhältnissen, Betriebsüberlassungsverträgen u. s. w. Das achte Kapitel ist der Darstellung des Tarifwesens, des Expeditionsdienstes, des Verkehrs-, Kontrol- und Abrechnungswesens und des Reklamationsverfahrens gewidmet. Das neunte Kapitel enthält eine gedrängte Darlegung der Nebenzweige der Staatseisenbahnverwaltung, insbesondere der Werkstätten-, Gasanstalts- und Materialienverwaltung. Im zehnten und letzten Kapitel hat der Verfasser noch einige Gegenstände zur Erörterung gebracht, welche wohl richtiger in die im Uebrigen festgehaltene systematische Ordnung mit einzureihen gewesen wären. Es sind dies die gesetzlichen und Verwaltungsvorschriften über den Geld- und Kassenverkehr, insbesondere der Haupt-, Betriebs- und Stationskassen, die Quartals- und Jahresberichte, die sogenannten finanziellen Uebersichten, die Betriebsberichte und die Statistik, Steuern, Kommunalabgaben und öffentliche Lasten, Prozesstabellen und Reklamationsregister.

In einem Anhang soll dem Werke eine chronologische Uebersicht der Gesetze, Verordnungen, Reskripte u. s. w., sowie ein alphabetisches Sachregister beigegeben werden. Namentlich das letztere würde bei sorgfältiger Bearbeitung, woran es der Verfasser, wie wir überzeugt sind, nicht wird fehlen lassen, die praktische Brauchbarkeit des Werkes als Nachschlagebuch wesentlich erhöhen; bisher ist dasselbe unseres Wissens noch nicht erschienen.

Wenn wir schliesslich hervorzuheben genöthigt sind, dass mehrere der in letzter Zeit ergangenen Gesetze, Verordnungen und Ministerialerlasse keine oder keine ausreichende Berücksichtigung gefunden haben, so soll damit kein Tadel ausgesprochen werden. In dem einleitenden Vorwort hat der Verfasser selbst bereits darauf hingewiesen, dass einzelne wenige Stellen des Werkes, weil dessen Bearbeitung und Drucklegung stückweise erfolgt sei, von der fortschreitenden Gesetzgebung oder den veränderten Verhältnissen bereits überflügelt seien. Immerhin sind es zum Theil sehr tiefgreifende und einschneidende Aenderungen, welche inzwischen in Folge neuerer Gesetze und Verwaltungsmaassnahmen — wir erwähnen beispielsweise nur die Gesetze über die Unfallversicherung und den Erlass vom 10. Januar 1886, betreffend die Grundsätze für die Aufstellung der Etatsentwürfe — eingetreten sind. Um so erfreulicher ist es, dass der Verfasser, wie uns mitgetheilt wird, bereits die Veröffentlichung eines Ergänzungsheftes in Aussicht genommen hat. Je früher letzteres erscheinen wird, desto grösseren Dank wird sich der Verfasser bei zahlreichen Lesern erwerben.

D.

Sarrazin, O., Regierungs- und Baurath, Verdeutschungswörterbuch. Berlin, Ernst & Korn. 1886.

Im vergangenen Jahre ist an dieser Stelle (vgl. Archiv 1885 S. 105) auf das Verdeutschungswörterbuch des bekannten Sprachforschers Dr. Sanders die Aufmerksamkeit der Eisenbahnbehörden gelenkt worden. Es wurde dabei besonders hervorgehoben, dass durch ein solches Wörterbuch die in neuerer Zeit wieder lebhaft hervortretenden Bestrebungen, ein reines Deutsch zu sprechen und zu schreiben, vortrefflich unterstützt werden. Das Erscheinen eines zweiten Wörterbuchs derselben Art nach Verlauf von etwas mehr als Jahresfrist, beweist, wie weit diese Bestrebungen gediehen sind, und wie sehr der Nutzen eines solchen Hilfsmittels anerkannt wird. Sarrazin's Wörterbuch verfolgt mehr noch, als das Sanders'sche, praktische Zwecke. Der Verfasser hat für seine Hauptaufgabe erachtet, die bereits vorhandenen Verdeutschungen von Fremdwörtern zu sammeln; nur nebenbei und vereinzelt werden auch Vorschläge zu neuen Uebertragungen gemacht und zwar meist sehr beachtenswerthe Vorschläge. Mit beson-

derem Glück bemüht sich Sarrazin die zahlreichen in den amtlichen, den geschäftlichen, ja selbst den gewöhnlichen Berufsverkehr allmählich eingebrungenen fremdsprachlichen Abkürzungen durch ebenso kurze, und dabei verständliche deutsche Wendungen zu ersetzen. Welche Unzahl derartiger Redewendungen vorhanden sind, kommt in dem Wörterbuch so recht zur Anschauung. An der Spitze fast jeden Buchstabens muss eine Reihe solcher Fremdwörter aufgeführt werden, die, wie sich nun zeigt, durchweg entbehrlich sind. Sehr erfreulich ist das maassvolle Vorgehen des Verfassers, der mit Recht im Vorwort bemerkt, dass nichts so sehr einer planmässigen Reinigung und Weiterbildung unserer Muttersprache entgegenwirke, als eine Uebertreibung — wie sie sich z. B. die deutschhümelnden Sprachreiner im Anfange unseres Jahrhunderts haben zu Schulden kommen lassen.

In wie hohem Grade das neue Verdeutschungswörterbuch schon jetzt seiner Aufgabe gerecht geworden ist, wird jeder erfahren, der dasselbe auf seinem Schreibtisch liegen hat und recht fleissig benutzt. Nebenbei regt aber ein täglicher Gebrauch noch dazu an, den Verfasser in seinen auf Ergänzung und Vervollkommnung seines Werkes gerichteten Bemühungen zu unterstützen; denn darauf weist Sarrazin wiederum selbst hin, dass nur durch das Zusammenwirken vieler Kräfte allmählich ein vollständiges Wörterbuch dieser Art geschaffen werden kann.

Wie alle Freunde unserer Muttersprache aufrichtig dankbar sein müssen für diese neue, mühselige und wohlgelungene Arbeit des verdienstvollen Verfassers, so hoffen wir, dass sein Verdeutschungswörterbuch auch zahlreiche neue Kreise für diese Bestrebungen gewinnen wird.

Album de statistique graphique de 1884.*) Herausgegeben von dem französischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten.

Der vorliegende 6. Jahrgang des in Gemässheit einer Verordnung vom 12. März 1878 von dem, dem Minister der öffentlichen Arbeiten unterstellten „Büreau für graphische Statistik“ herausgegebenen Albums der graphischen Statistik enthält 25 Tafeln, auf denen statistische Angaben über Eisenbahnen, Strassen, Binnen-, Küsten- und Seeschifffahrt, sowie über allgemeine wirtschaftliche Verhältnisse bildlich zur Anschauung gebracht sind. Wie die früheren Jahrgänge hat auch der vorliegende seine „planches de fondations“, seine Grundpläne, in welchen die statistischen Angaben über einen und denselben Gegenstand, von Jahr zu Jahr wiederkehrend, eingetragen sind, während in einer zweiten Reihe von Plänen die Ergebnisse solcher Thatsachen bildlich dargestellt sind, deren Ent-

*) Vergl. die Besprechung des gleichen Albums für 1883 im Archiv 1885 S. 96.

wicklung nur eine allmähliche ist oder welche nicht genügendes Interesse darbieten, um zu alljährlicher Darstellung Anlass zu geben.

Tafel 1 zeigt die bis zum 31. Dezember 1882 auf die französischen Eisenbahnen verwendeten Anlagekosten. Dieselben haben zu der gedachten Zeit bei einer Ausdehnung des Netzes von 28 638 km 11 440 717 522 Francs, für das Kilometer also 402 945 Francs. betragen. In der angegebenen Summe sind 1 571 242 269 Francs. enthalten, welcher Betrag den Privatbahngesellschaften von der Regierung in Baar und in Arbeiten als Unterstützung gewährt worden ist. Für die Darstellung dieser Angaben ist die geographische Form zur Anwendung gekommen, d. h. es sind auf einer Karte von Frankreich die auf die einzelnen Bahnlinsen verwendeten Anlagekosten durch farbige Streifen dargestellt, deren Breite im Maassstabe von 1 mm = 100 000 Francs. der Grösse der Anlagekosten entspricht. Die vom Staate gewährten Unterstützungen sind dabei durch die Färbung des Streifens von den durch die Gesellschaften aufbrachten Kostenbeträgen unterschieden, so dass mit einem Blicke übersehen werden kann, bei welchen Bahnlinsen und in welchem Maasse der Staat sich finanziell beteiligt hat.

Tafel 2 zeigt, ebenfalls auf einer Karte, die im Jahre 1882 von den französischen Eisenbahnen für das Kilometer Bahnlänge erzielten Roheinnahmen. Dieselben sind durch farbige Streifen dargestellt, deren Breite im Maassstabe von 1 mm = 20 000 Francs. der Grösse der kilometrischen Einnahmen für die einzelnen Bahnlinsen und Bahnabschnitte entspricht. Die höchste kilometrische Roheinnahme hatte danach die Nordbahn, bei welcher das alte Netz 103 800, das neue 27 500 Francs. ergab, wonach sich der durchschnittliche kilometrische Rohertrag des Netzes auf 78 400 Francs. berechnet. Die niedrigste kilometrische Roheinnahme hatte das Staatsbahnnetz mit 10 400 Francs. für das Kilometer. Die durchschnittliche kilometrische Roheinnahme betrug bei 25 670 km Bahnlinsen von allgemeinem Interesse (*d'intérêt général*) 42 500 Francs. bei 2 196 km Bahnlinsen von örtlichem Interesse (*d'intérêt local*) 7 744 Francs.

Tafel 3 zeigt die kilometrischen Reineinnahmen der französischen Eisenbahnen im J. 1882 in gleicher Darstellung, wie Tafel 2 die Roheinnahmen. Die Ueberschüsse sind durch Streifen in rother Farbe dargestellt, während für diejenigen Bahnen, bei welchen die Betriebskosten die Einnahmen übersteigen, die betreffenden Fehlbeträge durch Streifen in blauer Farbe bezeichnet sind. Den höchsten kilometrischen Reinertrag erzielte die Nordbahn mit 41 259 Francs., den niedrigsten das Staatsbahnnetz mit 1 424 Francs. Im Durchschnitt wurden bei 23 691 km Bahnen von allgemeinem Interesse 22 547 Francs. und bei 2 196 km Bahnen von örtlichem Interesse 1 247 Francs. Reineinnahme für das Kilometer erzielt.

Auf Tafel 4 ist die im Jahre 1882 erzielte Reineinnahme derjenigen Stationen, bei denen dieselbe über 200 000 Frcs. betrug, durch Kreise dargestellt, deren Flächengrösse dem Betrage der Einnahme entspricht.

Tafel 5 behandelt die eigenthümlichen sog. „profits particuliers“ des Staates aus den Eisenbahnen.

Auf Tafel 6 ist der interessante Versuch gemacht, ein übersichtliches Bild der verschiedenen Elemente zu geben, welche für die wirtschaftliche Werthbestimmung der Beförderungskosten von Einfluss sind, nämlich: der Frachtkosten, der Zollkosten und des Werthes des Gutes. Die Thatsachen, welche dieser Darstellung zu Grunde liegen, sind dem Rechenschaftsbericht der französischen Ostbahn und den Veröffentlichungen der Zollverwaltung entnommen. Da die Waarenklassifikation der Eisenbahn nicht mit der der Zollverwaltung übereinstimmt und auch sonst die Unterlagen für eine genaue Darstellung des Verhältnisses der erwähnten Elemente mangelten, so hat vielfach eine Schätzung des Werthes der in Betracht kommenden Thatsachen stattfinden müssen, wodurch der Werth der Darstellung, wie in der der Tafel beigefügten Erläuterung ausdrücklich hervorgehoben wird, nur ein bedingter wird. Immerhin ist es von Interesse, aus dem Bilde zu ersehen, wie die auf eine Tonne Gut entfallenden durchschnittlichen Beförderungskosten verhältnissmässig gering sind gegenüber dem Werthe des Gutes und gegenüber den Zollkosten.

Die Tafeln 7, 8, 9 und 10 geben bildliche Darstellungen, welche sich auf die am 1. September 1884 in Kraft getretenen neuen Tarife der französischen Ostbahn beziehen.

In Tafel 11 ist der im Jahre 1882 bewältigte Personen- und Güterverkehr derjenigen Stationen dargestellt, welche in demselben Jahre über 200 000 Frcs. Roheinnahme hatten. Die von der Station abgegangenen Personen und Güter sind durch Quadrate dargestellt in der Weise, dass ein Quadrat von 2 mm Seite 10 000 Personen oder Tonnen bezeichnet. Den stärksten Verkehr weist selbstverständlich Paris auf. Von den daselbst befindlichen Bahnhöfen der Nord-, Ost-, West-, Orléans- und der Paris-Mittelmeer-Bahn gingen zusammen 26 518 000 Personen und 5 431 000 t Güter ab.

Tafel 12 behandelt die auf den einzelnen Bahnlinsen und Bahnabschnitten beförderten Mengen Frachtguts. Diese Mengen sind durch rothe Streifen, welche, den Bahnlinsen entsprechend, auf einer Karte von Frankreich eingetragen sind, dargestellt und zwar in der Art, dass eine Bandbreite von 1 mm 100 000 t Frachtgut bezeichnet. Es ist aus dieser Tafel ersichtlich, dass die grösste Menge des Frachtgutes sich auf den Linien von Lille und Erquelines nach Paris und von hier über Dijon, Lyon und Avignon einerseits nach Marseille, andererseits nach Toulouse bewegte.

Tafel 13 behandelt den Verkehr auf den Staatsstrassen, während die Tafeln 14 bis 19 die Ergebnisse des Verkehrs auf den Wasserstrassen, sowie die Unterbrechungen darstellen, welche die Binnenschifffahrt im Jahre 1884 in Folge von Anordnungen der Verwaltung erlitten hat.

Die Tafeln 20 bis 23 behandeln die Seeschifffahrt. Tafel 24 bringt die Ein- und Ausfuhr Frankreichs in den Jahren 1716 bis 1881 und Tafel 25 die Ergebnisse der Volkszählungen in den Jahren 1801 bis 1881 zur Anschauung.

Es ist aus dem Vorstehenden ersichtlich, dass der in dem Album in anschaulicher Weise zusammengestellte Stoff ein sehr reichhaltiger ist. Schlüsse aus diesen Zusammenstellungen zu ziehen und dieselben dadurch nutzbar zu machen, bleibt den Benutzern des Albums überlassen, wie dies in der Einleitung zu demselben mit den Worten zum Ausdruck gebracht ist: „Le rôle de l'album est de fournir des données; c'est au public d'en tirer parti et de conclure.“

H. Claus.

Der Ingenieur. Herausgegeben im russischen Ministerium der Verkehrsanstalten. 1886. Januar-Heft. St. Petersburg 1886. (In russischer Sprache.)

Die unter obigem Titel schon seit längerer Zeit im russischen Ministerium der Verkehrsanstalten herausgegebene Zeitschrift hat Anfang dieses Jahres eine veränderte und erweiterte Gestalt erhalten. Dieselbe soll in monatlichen Heften erscheinen und Mittheilungen über technische, juristische und Verwaltungsangelegenheiten bringen, welche sich auf Eisenbahnen, Strassen und Wasserwege, Hafenanlagen, Brücken und sonstige bei den genannten Verkehrsanstalten vorkommende Bauwerke beziehen. Ferner soll das technische Unterrichtswesen, soweit es sich auf die Verkehrsanstalten bezieht, berücksichtigt werden.

Um zur Mitarbeit an der Zeitschrift anzuregen, hat der Minister der Verkehrsanstalten angeordnet, dass vom Jahre 1886 ab den Verfassern von Aufsätzen neben dem regelmässigen Honorar noch Ehrenpreise u. zw. alljährlich drei — einer von 500, einer von 300 und einer von 200 Rubel — zur Verfügung gestellt werden. Die Gewährung der Preise erfolgt durch den Minister der Verkehrsanstalten nach Anhörung der Redaktion der Zeitschrift, sowie des Direktors und der Mitgliederversammlung des Instituts (Kaiser Alexander's I.) der Ingenieure der Verkehrsanstalten.

Das vorliegende Januar-Heft dieser Zeitschrift stellt sich als ein starker, 380 Druckseiten enthaltender Band in grosser Achtelbogenform von sehr guter Ausstattung dar. Insbesondere verdient der grosse, deutliche Druck rühmend hervorgehoben zu werden. Die zu den Aufsätzen

gehörigen, ebenfalls gut ausgeführten Zeichnungen sind dem Hefte in einem besondern Umschlage beigegeben.

Im ersten Aufsatz dieses Heftes wird über die Verhandlungen eines aus Mitgliedern verschiedener russischer Ministerien zusammengesetzten Ausschusses berichtet, welcher die Frage der Einführung einer regelmässigen Dampfschiffahrt auf dem Amu-Darja zu berathen hatte. Der Ausschuss anerkennt nach dem Ergebniss seiner Beratungen die Wichtigkeit einer solchen Einrichtung, hält aber nicht für zweckmässig, dafür, wie dies nachgesucht war, an Private Unterstützungen zu gewähren, sondern empfiehlt, zunächst durch Regierungsbeamte die in Betracht kommenden örtlichen Verhältnisse genauer untersuchen zu lassen.

Der zweite Aufsatz handelt von den „Mitteln zur Erhöhung der Einnahmen der russischen Eisenbahnen“ und bezeichnet als wesentlichstes die richtige Gestaltung des Fahrgeldtarifs, insbesondere des Gütertarifs. Die Höhe dieses Fahrgeldes soll sich besonders nach dem Werthe der Güter, sowie danach richten, wie viel dem betreffenden Gute auferlegt werden kann, ohne dass es die Fähigkeit für den Wettbewerb auf seinem Markte verliert. Auch wird ein Tarif mit fallender Skala empfohlen.

Im dritten Aufsatz wird der Umfang berechnet, in welchem der Raum neben und über einem Eisenbahngleis frei sein muss, wenn in Kurven von verschiedenen Halbmessern Fahrzeuge, insbesondere solche von ungewöhnlicher Bauart, wie Pullmann'sche Wagen, ungehindert sollen befördert werden können.

Der vierte Aufsatz behandelt die „Eisenbahnpolitik Gambetta's“. Dabei wird bemerkt, dass in Russland Zar Nikolaus I. lange vor Gambetta bei Gründung der Eisenbahn Petersburg-Moskau ausgesprochen habe, wie es nothwendig sei, die Eisenbahnen in Staatsbesitz und in Staatsverwaltung zu nehmen.*) Von diesem Grundsatz sei in Russland später abgewichen und die Eisenbahnen Privaten überlassen worden, bis andere Umstände die Regierung wieder dazu bestimmten, selbst Bahnen zu bauen und zu betreiben. Der Verfasser spricht den Wunsch aus, dass die russische Regierung nicht nur nothleidende Eisenbahnen in eigene Verwaltung übernehmen möge, sondern vor allen diejenigen Bahnen und Gruppen von Bahnen, welche in strategischer Beziehung von Werth sind, und bezeichnet es als widersinnig, wenn die Eisenbahnen als die wichtigsten Beförderungsmittel in Privathänden sind, während Land- und Wasserstrassen fast überall im Besitze und in der Verwaltung der Regierungen sind.

Können wir diesen Ausführungen grundsätzlich nur zustimmen, so musste uns dagegen die Behauptung befremden, dass „Gambetta's Staatseisenbahnpolitik vom deutschen Reichskanzler aufgegriffen und

*) Vergl. Archiv 1885 S. 74.

im Interesse Deutschlands verwirklicht sei.“ Diese Behauptung beweist allerdings eine auffallende Unkenntniß der thatsächlichen Vorgänge des letzten Jahrzehnts. Die neuere preussisch-deutsche Staatseisenbahnpolitik beginnt urkundlich in den Jahren 1873 und 1875/76. In Frankreich redete man zuerst von Eisenbahnverstaatlichung im Jahre 1877. Als Gambetta am 31. Dezember 1882 starb, waren bereits die beiden ersten bedeutenden Gruppen von preussischen Privatbahnen, die eine im Jahre 1879/80, die zweite im Jahre 1882 durch den Staat erworben. Uebrigens haben es die französischen Freunde der Staatsbahnpolitik niemals in Abrede gestellt, dass sie sich in dieser Beziehung durch das Vorgehen Preussens haben bestimmen lassen.

In dem fünften Aufsätze: „über die Bedeutung der Kanäle in der Zukunft und das Verhältniss des Staates zum Betriebe der Wasserstrassen“ wird im Anschluss an die Verhandlungen des im Mai 1885 in Brüssel versammelt gewesenen Kongresses für Binnenschifffahrt dargethan, dass trotz der Eisenbahnen insbesondere für Russland auch den Wasserstrassen noch eine sehr wesentliche Bedeutung zukommt. Die russische Regierung wende deshalb auch dem Ausbau und der Verbesserung des Wasserstrassennetzes fortgesetzt besondere Aufmerksamkeit zu.

Die weiteren in dem Hefte enthaltenen Aufsätze handeln über die absoluten Höhen des Ladoga-, Onega- und Ilmen-Sees, über das Londoner Strassenpflaster, über die Entwicklung des Hafens von Odessa, über die Anwendung artesischer Brunnen zur Versorgung der Baltischen Eisenbahn mit dem für den Betrieb erforderlichen Wasser; über die Gestaltung und Veränderung der Felsen; über die Unterhaltung der Schleusen während des Winters; über die gesetzlichen Bestimmungen und die Verwaltungsvorschriften hinsichtlich der Benutzung der Wasserstrassen; über die geplanten Schulen für Binnenschifffahrt.

Hieran schliessen sich noch geschichtliche Bemerkungen über den Bau der Eisenbahn Petersburg-Moskau, Auszüge aus anderen (deutschen und französischen) technischen Zeitschriften und kleinere Mittheilungen verschiedener Art. Der Inhalt des Heftes kann demnach mit Recht ein sehr reichhaltiger genannt werden. H. Claus.

Luther, G. Die Konstruktion und Einrichtung der Speicher, speziell der Getreide-Magazine in ihren neuesten Vervollkommnungen. Mit 116 Holzschnitten, 12 Lichtdrucktafeln und 14 lithographirten Plänen. Braunschweig, Joh. Heinr. Meyer 1886.

Die Maschinenfabrik und Mühlenbau-Anstalt von G. Luther in Braunschweig hat im Verein mit dem Zivilingenieur Schäffer in Hamburg die

Ausführung von Speicheranlagen, insbesondere von Getreidespeichern und den zugehörigen Betriebseinrichtungen zu ihrem besonderen Fache gemacht und auf diesem Felde bereits tüchtige Leistungen aufzuweisen. Der Zweck der vorliegenden, von dieser Anstalt ausgehenden Schrift ist zunächst wohl die Kenntniss von den Leistungen der Fabrik in weitere Kreise zu tragen, die Schrift giebt dabei aber einen Ueberblick über die allgemeine Anordnung der Speicheranlagen und der Vorrichtungen zum Heben, Bewegen und Reinigen des Getreides und ist daher für alle diejenigen von Interesse, welche Veranlassung haben, sich mit der wichtigen Frage der Speicheranlagen näher zu befassen.

H. C.

Susemihl, A. J. Das Eisenbahn-Bauwesen für Bahnmeister und Bauaufseher. Vierte Auflage, nach des Verfassers Tode herausgegeben von H. Barkhausen. Wiesbaden, J. F. Bergmann 1886.

Das Werk scheint in der That die freundliche Aufnahme und Verbreitung gefunden zu haben, welche ihm bei Besprechung der dritten Auflage im Jahrgange 1883 des „Archiv für Eisenbahnwesen“ (S. 316) gewünscht worden ist, da schon nach dreijährigem Zeitraum die neue vorliegende Auflage erforderlich geworden ist. Wir können daher unsererseits in Betreff der Würdigung des Werkes im Allgemeinen auf das früher Gesagte verweisen und beschränken uns heute auf die Bemerkung, dass die vierte Auflage sich hauptsächlich nur durch eine theilweise eingehendere Behandlung des Kapitels über eisernen Oberbau von der dritten Auflage unterscheidet. Während in letzterer der Oberbau mit eisernen Querschwellen nur allgemein behandelt worden war, wird derselbe in der neuen Auflage (Seite 208 bis 215) eingehender besprochen und zwar in Bezug auf das zu verwendende Material, die verschiedenen Querschnittsformen nebst den dabei maassgebenden Gesichtspunkten, die Abmessungen, das Gewicht, das Längenprofil und besonders die Befestigung der Schienen auf den Querschwellen; in letzter Hinsicht werden, was besonders auch für die Kenntniss der Bahnmeister recht wichtig ist, die hauptsächlichsten Anforderungen aufgezählt, welche an ein gutes Befestigungssystem gestellt werden müssen. Nach Anführung der älteren Befestigungsweisen werden auch die bei dem System Rüppelt, der linksrheinischen Eisenbahn, dem System der Direktion Frankfurt und dem namentlich in Oesterreich in Aufnahme kommenden System Heindl zur Anwendung gelangten Neuerungen besprochen und durch Abbildungen erläutert.

Für eine demnächstige neue Auflage möchten wir an den Herausgeber die Bitte richten, noch einen weiteren Gegenstand des Eisenbahnwesens in

das Werk aufzunehmen und zwar die Bahnmeister in leicht fasslicher Weise in die Grundsätze und hauptsächlichlichen Konstruktionsarten der Weichen-Sicherungs- und Zentral-Weichen- und Signal-Stellapparate einzuführen. Diese Apparate sind bei aller Vervollkommnung einzelner Theile doch in Bezug auf ihre sichere und regelmässige Leistung der steten Aufsicht bedürftig; und wenn letztere auch im Allgemeinen besonderen maschinen-technischen Beamten übertragen ist, würde es doch wünschenswerth erscheinen, dass auch die Bahnmeister einigermaassen damit vertraut sind, um bei der laufenden Unterhaltung und bei plötzlichem Versagen etc. der Apparate helfend eingreifen zu können. J.

UEBERSICHT

der

neusten Hauptwerke über Eisenbahnwesen und aus verwandten Gebieten.

- Annuaire officiel des chemins de fer.** Paris.
- Aucoc, L.** Des autorités administratives préposées à la direction des travaux publics et spécialement des ingénieurs des ponts et chaussées. Paris.
- Beuf, B.** Étude sur les chemins de fer d'intérêt local. Paris. Fr. 5,00.
- Flamache & Huberti.** Traité d'exploitation des chemins de fer. Paris.
- Garnier, J.** Projet comparé d'un chemin de fer aérien à établir dans les grandes voies de Paris. Paris.
- Hagen, R.** Die erste deutsche Eisenbahn mit Dampfbetrieb zwischen Nürnberg und Fürth. Nürnberg. M 4,00.
- Hirche, P.** Systematische Sammlung der Fachausdrücke des Eisenbahnwesens. Französisch und Deutsch Zweite neu bearbeitete Auflage. Berlin. M 5,00.
- Jodieke, T.** Die Geschichte der Verkehrsanstalten im Fürstenthum Schwarzburg-Sondershausen. Sondershausen. M 0,60.
- Lux.** La question des tramways dans le département de la Seine. Paris.
- Railroad cases.** American and english. Northport. \$ 4,50.
- Senate of de United States of America:** Report of the Senate Select Committee on Interstate Commerce. Subm. Jan. 18. 1886. 2 vol. Washington 1886.
- Statistik** der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands, bearbeitet vom Reichs-Eisenbahn-Amt. Band V, Betriebsjahr 1884/85. Berlin 1886.
- Uebersichtliche** Zusammenstellung der wichtigsten Angaben der deutschen Eisenbahn-Statistik, bearbeitet im Reichs-Eisenbahn-Amt. Band IV, Betriebsjahr 1883/84 und 1884/85. Berlin 1886.
- Veredarius, O.** Das Buch von der Weltpost. Entwicklung und Wirken der Post und Telegraphie im Weltverkehr. Berlin. M 30,00.

Zeitschriften.

Annales des ponts et chaussées. Paris.

Heft 12. Dezember 1885. Observations sur le régime des voies ferrées en Autriche-Hongrie. Des signaux de chemins de fer en Autriche-Hongrie. Compte-rendu d'un rapport relatif à la mission remplie par MM. Barthe et Weiss en Autriche-Hongrie, pour l'étude des appareils employés en vue de protéger la marche des trains et d'assurer la sécurité de la circulation sur les chemins de fer.

Heft 1. Januar 1886. Mémoire sur l'emploi de fer et de l'acier dans les constructions. Note sur l'agrandissement de la gare de Lille. Emploi du téléphone dans le service des chemins de fer allemands.

Archiv für Post und Telegraphie. Berlin.

No. 5. März 1886. Das Personenporto im Eisenbahnverkehr.

Bayerische Handelszeitung. München.

No. 12 bis 16. Vom 20. März bis 17. April 1886.

(No. 12.) Zum Eisenbahnprojekt Reichenhall-Berchtesgaden. (No. 16.) Jahres-Abonnementskarten für den Eisenbahn-Personenverkehr.

Bayerische Verkehrsblätter. München.

No. 1. Januar 1886. Ueber Vor- und Ausbildung der Eisenbahnfachleute.

Centralblatt der Bauverwaltung. Berlin.

No. 9 bis 17 vom 27. Februar bis 24. April 1886.

(No. 9.) Querschwellen-Oberbau auf Holzschwellen für Hauptbahnen. Zur Pariser Stadtbahnfrage. Erweiterung des preussischen Staats-Eisenbahnnetzes und Anlage neuer Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung. (No. 11.) Die Entwicklung der Arbeiterstadt Pullman in Chicago. Der Personenverkehr auf den preussischen Staatsbahnen. (No. 12.) Der Hauptbahnhof der kgl. ungarischen Staatsbahnen in Budapest. (No. 13.) Beschädigung der Eisenbahnbrücke über die Saar bei Völklingen. (No. 14.) Untergrundbahn in Röhrentunneln mit Seilbetrieb in London. (No. 16 u. 17.) Bauausführungen der italienischen Eisenbahnen.

Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt. Wien.

Die **No. 22 bis 47** (vom 23. Februar bis 22. April 1886) enthalten ausser den offiziellen Bekanntmachungen und den Mittheilungen über In- und Ausland nachstehende Aufsätze:

(No. 22.) Ein Jahr österreichischer Eisenbahngeschichte. (No. 23.) Esquète, betreffend die Handelsmarine. (No. 24.) Der italienische Tarifath. (No. 26.) Zum Jubiläum der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (No. 28.) Das neue Untergrundbahnprojekt in New-York. (No. 29.) Ueber den Kampf um Eisenbahnen. (No. 30.) Die Sicherheit der Eisenbahnreisenden in Frankreich. (No. 31.) Unfälle auf den österreichischen Eisenbahnen im Jahre 1884. (No. 33.) Stand der Fahrbetriebsmittel auf den österreichischen und gemeinsamen Eisenbahnen mit Ende des II. Semesters 1885. (No. 36.) Statistik der Lokalbahnen. (No. 37.) Eisenbahneröffnungen in Oesterreich-Ungarn im Jahre 1885. Neuerungen im Tunnelbau. (No. 39.) Ueber die Vertheidigung der Eisenbahnen. (No. 42.) Verordnung des königl. ungarischen Kommunikationsministeriums, betreffend die Projektirung und den Bau von Eisenbahnen mit Lokomotivbetrieb. Lokomotivprüfungen im Jahre 1885. Erprobungen und Revisionsdruckproben von Lokomotivkesseln im Jahre 1885. (No. 42.) Die kanalische Pacificbahn. (No. 44.) Zur Frage der einheitlichen Signalisirung für Weichensicherungsanlagen. (No. 45.) Haftung für Liefer-

zeit bei Verlust des Gutes. III. Artikel. (No. 46 u. 47:) Die Vorschriften, betreffend den Transport explodirbarer und denselben verwandten Artikel auf den österreichischen Eisenbahnen.

Danubius. Wien.

No. 9—16. Vom 4. März bis 22. April 1886.

(No. 9—11:) Die Selbstkosten im Eisenbahnbetriebe und die Wasserstrassenfrage in Oesterreich. (No. 12:) Die Betheiligung der Wasserstrasse des Rheins am Güterverkehr. (No. 16:) Die Verkehrsanstalten und das Speditionswesen.

Der Civilingenieur. Leipzig.

Heft 2 (1886). Das 50jährige Jubiläum der belgischen Eisenbahnen und der damit verbundene internationale Eisenbahnkongress in Brüssel im August 1885. Die neuesten Schmalspurbahnen in Sachsen.

Deutsche Bauzeitung. Berlin.

No. 19. Vom 6. März 1886.

Hudsonstunnel.

L'Économiste français. Paris.

No. 9—15. Vom 27. Februar bis 10. April 1886.

(No. 9:) Les discussions sur les tarifs de chemin de fer. (No. 15:) Les résultats comparés de l'exploitation des chemins de fer dans les principaux pays. Le projet de chemin de fer métropolitain.

Elektrotechnische Zeitschrift. Berlin.

Heft 3. März 1886.

Gleichzeitige Benutzung der Bahntelegraphenlinien für Signalisierungszwecke. Geschwindigkeitsmesser mit Registrirvorrichtung, System Somlart.

Heft 4. April 1886.

Neuerungen an elektrischen Registrirapparaten für Zuggeschwindigkeiten.

Engineering. London.

No. 1051 bis 1057. Vom 19. Februar bis 2. April 1886.

(No. 1051:) Crampton locomotives. (No. 1052:) Iron and steel Railway sleepers in Germany. Vacuum brakes. (No. 1053:) English v. American locomotives for the colonies. (No. 1054:) The cantilever bridge at Niagara falls. American and English bridge construction. (No. 1055:) The Railway accident at Monte Carlo. (No. 1056:) Automatic brakes in the United States. Fairlie locomotive for the Royal State Railways of Saxony. Economical Railways. (No. 1057:) English and American locomotives compared. Railway rates and their effects of trade.

Железнодорожное дѣло (Eisenbahnwesen). St. Petersburg.

Die Nrn. 4 bis 12 des Jahrgangs 1886 enthalten ausser kleineren Mittheilungen, Auszügen aus anderen Zeitschriften u. s. w. folgende Aufsätze: (No. 4, 6, 8:) Versuch einer geschichtlichen Darstellung des Baus und Betriebs der Eisenbahnen in den wichtigsten Staaten Europas. (Fortgesetzt aus No. 3.) (No. 5 u. 7:) Ueber das Rechnungswesen der Eisenbahnen. — Ueber das Bewegen von Fahrzeugen auf Stationen und die bezüglichlichen Sicherheitsvorschriften. — Die Kosten der Beförderung auf Eisenbahnen und Kanälen. — (No. 7:) Die erste Sitzung des Eisenbahnrates. — Die allgemeinen Ergebnisse der von dem Ausschuss der III. Abtheilung der kais. russ. technischen Gesellschaft vorgenommenen Untersuchung von Schienen- und Radreifen-Stahl. — Die finanzielle Lage der Eisenbahnen in Frankreich und in Preussen. — (No. 9:) Einige Worte über Rückfrachten und Tarife. — Vergleich der Angaben über die Gesundheitsverhältnisse

der Eisenbahnbediensteten bei den deutschen Eisenbahnen und bei den russischen Staatsbahnen. — (No. 10:) Statistische Angaben über Ausdehnung, Betriebsmittel und hauptsächlichste Betriebsergebnisse der russ. Eisenbahnen in den Jahren 1875 bis 1884. — (No. 11:) Die Eisenbahnen in Britisch Indien. — (No. 12:) Die Ergebnisse der Einführung des Sekundärbetriebes auf der Fastowschen Eisenbahn.

Glaser's Annalen für Gewerbe und Bauwesen. Berlin.

Heft 5. 1. März 1886.

(No. 5, 6 u. 8:) Die Geschichte der Zahnschienenbahnen bis zur Eröffnung der ersten Rigibahn. (No. 5:) Verhütung von Unfällen durch Benutzung durchgehender Bremsen. Die Normen für die Konstruktion und Ausrüstung der Eisenbahnen Deutschlands. Das Bahnpolizeireglement für die Eisenbahnen Deutschlands. Schnelle Wirkung durchgehender Bremsen. Der Panamazanal.

Heft 6. 15. März 1886.

Transportkosten auf Eisenbahnen und Kanälen. Ueber den Umfang der bisherigen Einführung durchgehender Bremsen bei den Personenzügen der preussischen Staatsbahnen. Neuerungen an Registrir-Apparaten für Zuggeschwindigkeiten. Die Normen für die Konstruktion und Ausrüstung der Eisenbahnen Deutschlands. Das Bahnpolizeireglement für die Eisenbahnen Deutschlands. Zur Verhütung von Unfällen durch die Anwendung durchgehender Bremsen.

Heft 7. 1. April 1886.

Mittheilungen über neuere Ausrüstungsgegenstände der Luftsaugebremse der Vakuum-Brake-Company. Mittheilungen über Einrichtung und Betrieb der Vakuum-Bremse.

Heft 8. 15. April 1886.

Grütschau's zerlegbarer Wagen mit Vorrichtung zum Aufbiegen der Eisenbahnschienen im Geleise. Die nordamerikanischen Ueberlandbahnen. Indikator für Luftdruckbremsen. Neuer Lichtpausapparat. Anwendung der Heberleinbremse für Gebirgsbahnen.

Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik. Jena.

Band XII. Heft 4. Das Personenporto der Eisenbahnen.

Известія. (Ingenieur). Kiew.

Die No. 3 und 4 (März- und Aprilheft) des Jahrgangs 1886 enthalten ausser kleineren Mittheilungen, Auszügen aus russischen und ausländischen technischen Zeitschriften und dergl. folgende grössere Aufsätze. (No. 3:) Ueber Bau und Betrieb der Pferdebahnen. Ueber das Aufziehen der Radreifen in den Werkstätten der Südwest-Bahnen in Kiew. Die Wiederherstellung einer gerissenen Wand im Wasserstationsgebäude zu Lodz. (No. 4:) Die Einrichtung der Heizung und Lüftung im Kiew-Petschersky'schen Kloster. — Die Bremsen nach den Systemen von Wenger und von Westinghouse. Nach einer von der Firma Westinghouse versandten Denkschrift.

Journal des chemins de fer. Paris.

No. 9—15 vom 27. Februar bis 10. April 1886.

(No. 9, 10, 12:) Les tarifs des chemins de fer devant la chambre. (No. 15:) Le chemin de fer métropolitain.

Monitore delle strade ferrate. Torino.

No. 9—15 vom 3. März bis 14. April 1886.

(No. 9, 10, 14, 15:) Le strade ferrate italiane nel 1884. (No. 9:) Cronica parlamentare ferroviaria. La velocità dei treni. (No. 10:) Le traverse in

acciaio e loro attacchi. (No. 11:) Regolamento per l'esercizio delle strade ferrate. Ferrovia Torino-Civie-Lauzo. (No. 12:) Regolamento per la costruzione di strade ferrate. Ferrovia centrale e tramvie del Canavese. (No. 13:) Cronica parlamentare ferroviaria. Ferrovia del Sempione e del Rodano. La ferrovia aerea Likèr-Vashegy in Ungheria. (No. 14 und 15:) Sul carattere giuridico della penalità per ritardi di treni. (No. 15:) Le ferrovie Sarde.

Oesterreichische Eisenbahnzeitung. Wien.

No. 9 bis 17. (Vom 28. Februar bis 25. April 1886.)

(No. 9:) Studie über detaillirte Berechnung der Selbstkosten für Personen- und Gütertransporte auf Eisenbahnen. Die Frage über Anlage und Betrieb der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vor 50 Jahren. § 8 des Gesetzentwurfes betreffend die Unfallversicherung der Arbeiter. (No. 10:) Das 50jährige Jubiläum der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Die Einnahmen der österreichischen Eisenbahnen im Jahre 1885. Die Einnahmen der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen im Jahre 1885. (No. 11:) Ueber modernen Lokomotivbau. Hauptergebnisse der österreichischen Eisenbahnstatistik in 1884. Beschlagnahme von Betriebsmitteln. Die internationale Ausstellung in Liverpool im Jahre 1886. (No. 12:) Amerikanisches oder russisches Petroleum. (No. 12 u. 13:) Zur Geschichte der Wildbach-Verbauung oder: Was ist in Oesterreich auf dem Gebiete der Wildwasserbekämpfung geschehen? (No. 12:) Ueber das Flugproblem. Die württembergischen Verkehrsanstalten im Jahre 1884/85. (No. 13 u. 14:) Die preussischen Staatsbahnen im Jahre 1884/85. (No. 13:) Die Kosten der Tramways und Eisenbahnen in England. Fahrbetriebsmittel der österreichischen Eisenbahnen zu Ende 1885. (No. 14:) Englische Eisenbahnreform. (No. 14 u. 15:) Die bosnischen Bahnen. (No. 15:) Das neue englische Eisenbahngesetz. Die Compound-Lokomotiven. (No. 16:) Zur Erweiterung des Transportdienstes der Eisenbahnen. Wiener Stadtbahn. Pariser Stadtbahn. (No. 16 u. 17:) Die handelspolitische Wichtigkeit der Donauländer für Oesterreich-Ungarn. (No. 17:) Die ungarischen Staatsbahnen. Die Tarifkartelle. Die Eisenbahnen im österreichischen Budget. Pfändung von Eisenbahnbetriebsmitteln.

Preussische Jahrbücher. Berlin.

4. Heft. April 1886. Berlin und sein Verkehr.

Railroad Gazette. New York.

No. 7. 12. Februar 1886.

The last year's earnings. American and foreign rails and rail-joints. The telegraph as applied to train movement. Rail-joint and steel rails.

No. 8. 19. Februar 1886.

The preservation of timber. Rail production and consumption. The preservation of ties and timber. Growth of Chicago traffic and population. Relations of roadway and rolling stock. Rail-joints and steel rails. The telegraph as applied to train movement. Freight train brake tests.

No. 9. 26. Februar 1886.

Multiple drilling machine for locomotive work. Pneumatic snow plow and track flanger. Lathe for boring steel tires for car wheels. Live stock and dressed beef rates. A transcontinental Railroad war. The telegraph as applied to train movement. Rail-joints and steel rails. Text of the Cullom bill.

No. 10. 5. März 1886.

German Railroad stop block. Car coupler diagrams. The Pennsylvania Railroad report. Northwestern grain receipts. The pros and cons of car coupling

Electric propulsion on the New York Elevated Roads. Numerous new steel works. Uniform system of tests for cement. Locomotives in the national museum.

No. 11. 12. März 1886.

Improved car seat arm. The Southwestern Railroad strike. The pros and cons of car coupler types. The proposed reform in bridge specifications. Train rules in 1845. The Douglas curve on the Baltimore & Ohio. Durability of English locomotives. Locomotive performances on the Elevated Railroads.

No. 12. 18. März 1886.

Rail-joints and rail sections. Strong's locomotive valve gear. Improved key grinder. Regulating rates in Minnesota. The durability of locomotives. The bridge manufacturer's proposed specifications. The strong valve gear. Railroad management as a profession. The proposed bridge specification.

No. 13. 26. März 1886.

The frost light for cars. Passenger locomotive, Belgian State Railroads. Experiments in car resistance. Effect of the fall in rates of interest on Railroad securities. Growth of three Great Chicago Railroads. Locomotives kept in stock. A triumph of engineering Railroads in China. Railroad Commissioners in the United States.

No. 14. 2. April 1886.

Passenger car truck, Chicago, Burlington and Quincy. Attachment for boring car journal boxes. The strength of spikes. The strikes and their consequences. The cause of rail failures. Railroad regulation in Great Britain. Tie and rail renewals on the Illinois Central. The New British Railway rates and charges bill.

No. 15. 9. April 1886.

Locomotive for the Mersey Tunnel Railway. Deep water trestle, Halifax Harbor, Intercolonial Railway. An experimental bridge joint. Railroads in the German Empire. Train resistance in summer and winter. German Railroad statistics. The new Monarch sleeping cars.

The Railway News. London.

No. 1155—1162. Vom 20. Februar bis 10. April 1886.

(No. 1155:) Capital and dividends of home Railways. Comparative results of the past half-year's working (English lines.) (No. 1156:) Railway rates. Is a bonus capital or income? Railway capital powers in the present session. (No. 1157:) Railway affairs in America. Railways, the true remedy for Irish distress. The Railways of New-South-Wales. American Railway rates. Private bills in parliament. The telephon on German Railways. (No. 1158:) Railway and canal traffic regulation bill. Railway wages. Rambles by rail in India. Railway and canal traffic bill. (No. 1159:) Railways, the true remedy for Irish distress. A channel tunnel to Ireland. Railways and the carriage of mails. Railroad commissioners in the United States. (No. 1160:) Railway rates and fares. The Railway and canal traffic bill. The Railway defence association. Railway affairs in America. Conveyance of fish by Railway. Railway companies and the employee's liability act. (No. 1161:) The Railway and canal traffic bill. The parcels post. (No. 1162:) The Railway and canal rates bill. Railway receipts and expenses. Passenger traffic on the Midland Railway. Railway and canal traffic bill. Meetings of Railway proprietors and debenture holders.

Revue commerciale, diplomatique et consulaire. Bruxelles.

12. bis 15. Lieferung. 10. März bis 10. April 1886.

(12.) Les tarifs des chemins de fer français. Les chemins de fer en Chine.
(15.) Les chemins de fer en Allemagne.

Revue générale des chemins de fer. Paris.**No. 1.** Januar 1886.

Note sur l'entretien des voies ferrées. Les nouveaux ateliers de la compagnie du chemin de fer du Nord à Hellemmes-Lille, pour la réparation des locomotives et du matériel roulant. Les locomotives à l'exposition d'Anvers de 1885. Résultats obtenus en 1885 sur les réseaux des six compagnies principales des chemins de fer français. Développement du mouvement des voyageurs et des recettes brutes des chemins de fer aériens de New-York, depuis leur ouverture à l'exploitation jusqu'au 30 septembre 1885.

No. 2. Februar 1886.

Note sur le ballastage des voies ferrées. Note sur l'emploi des traverses métalliques. Note sur l'installation du service des messageries de la nouvelle gare St. Lazare de la compagnie de l'Ouest à Paris. Ouvertures, concessions et déclarations d'utilité publique des chemins de fer d'intérêt général et d'intérêt local en France et Algérie et dans les colonies françaises pendant l'année 1885. 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 1884.

Schweizerische Bauzeitung. Zürich.**No. 8—16.** Vom 20. Februar bis 17. April 1886.

(No. 8 und 9:) Pilatusbahn. (No. 9:) Zürichbergbahn. (No. 10:) Nachtzug zwischen Bern und Zürich (No. 11:) Einheitliche Darstellung der Tages- und Nachtzeiten auf den Eisenbahn-Fahrplänen. (No. 12:) Ein neues Alpenbahnprojekt (No. 13:) Bahnprojekt Airolo-Brieg. (No. 14:) Stand der kontinuierlichen Bremsen in der Schweiz. (No. 15:) Kontinuierliche Bremsen für Gebirgsbahnen. (No. 16:) Rhonebahn.

Wochenblatt für Baukunde. Berlin.**No. 25.** Vom 26. März 1886.

Graphischer Stationszugplan.

Wochenschrift des österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereins. Wien.**No. 8—15.** Vom 19. Februar bis 9. April 1886.

(No. 8:) Die Drahtseilbahn im Sextenthale. (No. 11:) Die Bahn von Blaukenburg nach Tanne. (No. 12 u. 15:) Die projektierte Madeira-Mamoré Bahn in Brasilien.

Zeitschrift des österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereins.**1885. Heft IV.**

Ueber Schmalspurbahnen.

Zeitschrift für Transportwesen und Strassenbau. Berlin.**No. 7—12.** Vom 1. März bis 20. April 1886.

(No. 7, 8, 9:) Die Ergebnisse der Versuche mit mechanischen Trambahnmotoren. Drahtseilbahn für den Transport von Bauholz. (No. 8:) Erweiterung des preussischen Eisenbahnnetzes. (No. 9:) Dampftrambahnbetrieb. (No. 10 u. 11:) Sekundärzug-Lokomotive. (No. 10, 11, 12:) Die Trambahn in Plauen i. V. (No. 11:) Die elektrische Trambahn in Blackpool. (No. 12:) Unfälle auf Strassenbahnen. Die sächsischen Schmalspurbahnen.

Zeitschrift des Architekten- und Ingenieur-Vereins. Hannover.**Heft 2 und 3. 1886.**

Der Umbau des Bahnhofs Hannover.

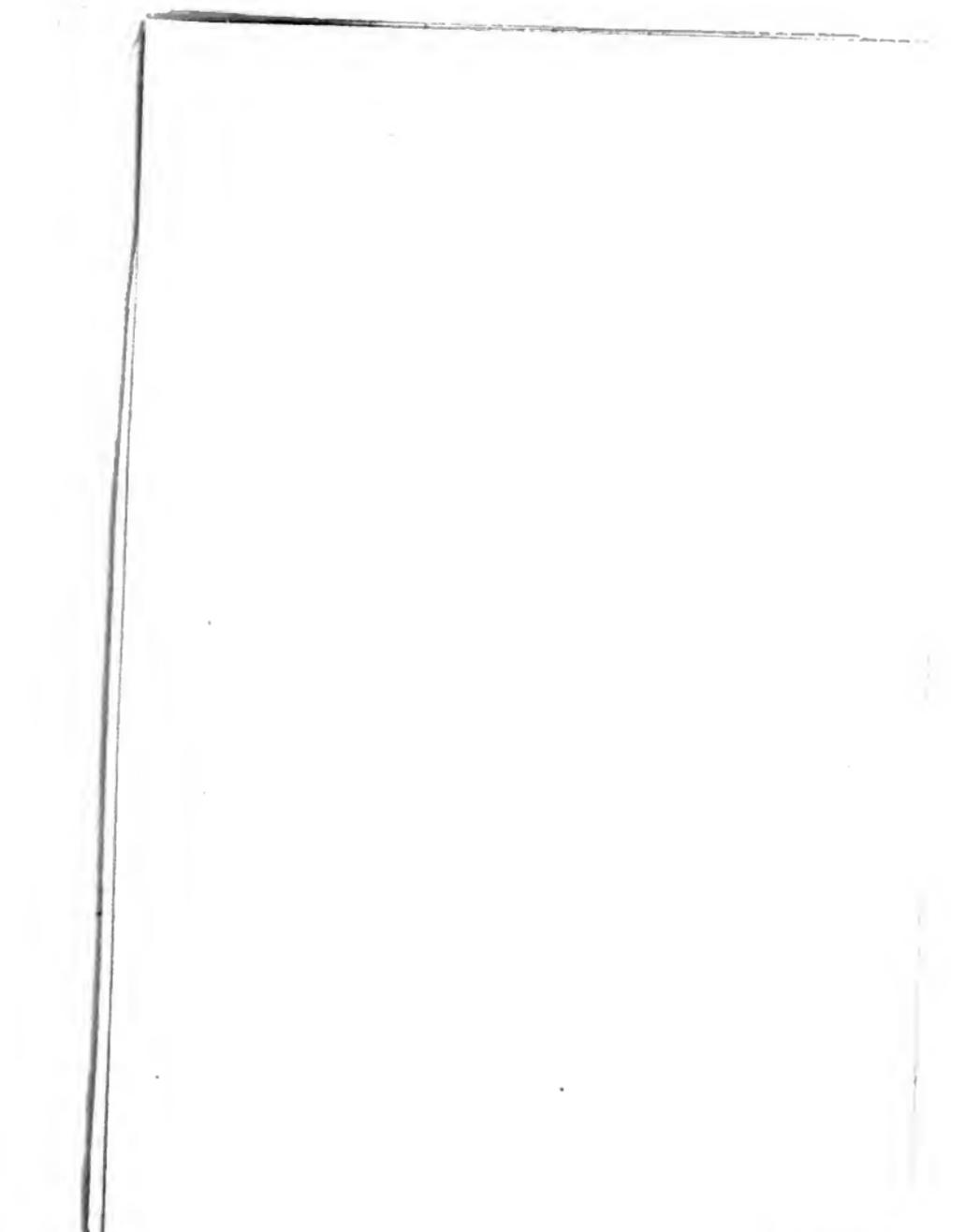
Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Berlin.

Die Nummern 17 bis 33 vom 24. Februar bis 24. April 1886 enthalten ausser den regelmässigen Nachrichten aus dem Deutschen Reich, Oesterreich-Ungarn etc., Präjudizien, offiziellen Anzeigen und dergleichen nachstehende Abhandlungen:

(No. 17 u. 18:) Die Reform der Personenbeförderung und der Personenverkehr auf den preussischen Staatsbahnen. (No. 17:) Zur Frage über die Haftung für Lieferzeit bei Verlust des Gutes. Dienstfähigkeits- und Sterbensstatistik bei dem Beamtenpersonal der Bahnen des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen pro 1884. (No. 18:) Die Generaldebatte im österreichischen Abgeordnetenhaus über die Regierungsvorlage, betreffend die Verstaatlichung der Prag-Duxer und Dux-Bodenbacher Bahn. Das Verdeutschungs-Wörterbuch von Otto Sarrazin. (No. 19:) Die Eisenbahnen in ihrer Bedeutung für Kriegsvorbereitung und Kriegführung. Die Anschlussbahnen der orientalischen Bahnen. Pilatusbahn. Das niederländische Eisenbahnnetz am 1. Januar 1886. (No. 20 u. 21:) Die Eisenbahnen der australischen Kolonien. (No. 20, 21, 22, 23:) Die Ergebnisse des Betriebes der für Rechnung des preussischen Staates verwalteten Eisenbahnen. (No. 20:) Jahresbericht über die Eisenbahnen und die Dampfschifffahrt im Grossherzogthum Baden. (No. 21:) Die Kosten normal- und schmalspuriger Bahnen. (No. 22:) Zur Reform der Personenbeförderung. (No. 23:) Der Stationsdienst der englischen Eisenbahnen. Ueber die Pflege der Bahnbüschungen. (No. 24:) Mittel zur Vereinfachung der Verkehrsstatistik. Die Londoner Stadtbahn. (No. 24, 25:) Die Eisenbahnen Niederländisch-Indiens 1884. (No. 24:) Zugunfälle in den Vereinigten Staaten Nordamerikas im Jahre 1885. (No. 25:) Die Bahnhöfe und Eisenbahnanlagen in Buffalo. (No. 26:) Einiges über die Organisation des Militär-Eisenbahnwesens in Deutschland. Prellbock mit Wasserhemmung. Aus dem russischen Eisenbahnstatut. Die Organisation des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten in Belgien. Die italienischen Eisenbahnen in 1884. Ein transkontinentaler Eisenbahnkrieg. (No. 27:) Zur Reform der Personenbeförderung. Die Rhonebahn. Verordnung des ungarischen Kommunikations-Ministeriums, betreffend die Projektirung und den Bau von Eisenbahnen mit Lokomotivbetrieb. (No. 28 u. 29:) Die im Bau begriffenen preussischen Staatseisenbahnen. (No. 28:) Herstellung von Sicherungsapparaten auf den preussischen Staatsbahnen. Die internationale Konkurrenz von Tramwaymotoren in Antwerpen. (No. 29:) Zur Reform der Personenbeförderung. Die Ostpreussische Südbahn im Jahre 1885. Riga-Dünaburger Eisenbahn. (No. 30 u. 31:) Kombiirbare Rundreisebilletts. (No. 30:) Aus dem Kommissionsbericht, betreffend den Gesetzentwurf über die Unzulässigkeit der Pfändung von Eisenbahn-Fahrtbetriebsmitteln. Eisenbahneröffnungen in Oesterreich-Ungarn im Jahre 1885. (No. 31:) Die im Jahre 1885 in Frankreich und dessen Kolonien eröffneten Haupt- und Lokalbahnen. Betriebsergebnisse der Pennsylvania Bahn in 1885. (No. 32:) Statistische Mittheilungen über die Thätigkeit der Abrechnungsstelle des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen zu Berlin in der Zeit vom 1. April 1885 bis 31. März 1886. (No. 32 u. 33:) Denkschriften, betreffend die Erweiterung des preussischen Staats-Eisenbahnnetzes. (No. 32:) Der Staats-Eisenbahnbau und -Betrieb in Oesterreich. Eintheilung und Verwaltung der Stationen und Anschlussstellen der kgl. Eisenbahn-Direktion Berlin. (No. 33:) Die deutsche Eisenbahnstatistik. Eisenbahnen in China.

Herausgegeben im Auftrage des Königlich-preussischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten.

Carl Heymanns Verlag, Berlin W. — Gedruckt bei Julius Sittenfeld, Berlin W.



Staatsbahnen oder Privatbahnen?

Von

J. F. Schreiber, Zentralinspektor der k. k. pr. Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn in Wien.

„Ohne Arbeit giebt die Erde nur sich selbst als Aufenthalt der Menschen. Darum reichen die Gründe für das Privatguthum nicht so weit, dass nicht die Land- und Wasserstrassen als Gemeingut und jedem Menschen eine Heimath vorzubehalten sein müssten.“

(Zachariae. Vom Staate. VII, 48.)

Die langjährige Streitfrage, ob das System des staatlichen oder privaten Betriebs von Eisenbahnen vorzuziehen sei, ist zwar in Deutschland thatsächlich, und grundsätzlich auch in Oesterreich-Ungarn zu Gunsten des ausschliesslichen Staatsbahnwesens entschieden. In den übrigen Staaten Europas dagegen, in denen fast durchweg der Privatbetrieb oder richtiger gesagt, der Aktiengesellschaftsbetrieb vorherrscht, schwanken die Ansichten über die Vorzüge des einen oder des anderen Systems noch unentschieden hin und her. Die vielfachen für und wider Staats- oder Privatbetrieb in's Feld geführten Beweismittel haben — und dies bestärkt die Gegner der Staatsbahnen in der Verfechtung ihrer Ansichten — zu der Erkenntniss geführt, dass eine überall und gleichzeitig zutreffende Lösung dieser Frage nicht gefunden werden kann, da es hierbei zuletzt immer auf Land und Leute ankommt.

In der That kann ja auch nicht jede fremde Einrichtung, wenn sie weder den Interessen noch dem nationalen Geiste des Landes entspricht, leichthin übertragen werden. Wenn jedoch der Grundsatz, auf welchem sie beruht, wirtschaftlich richtig ist, so lässt sich aus demselben wohl auch die Form ableiten, in welcher dieselbe auch den Bedürfnissen anderer Länder anpassend gemacht werden kann.

Dagegen hat selbst die akademische Erörterung der Frage so viel klar gestellt, dass dasjenige System den Vorzug verdient, welches das unmittelbare Bedürfniss des Verkehrs und der Beförderung, dem das Eisenbahnwesen dient, am besten befriedigt. (A. Wagner, Finanzw. S. 666.)

„In solchen Dingen“ — so bemerkte der frühere preussische Finanzminister Camphausen (nebenbei bemerkt, ein Anhänger des gemischten

Staats- und Privatbahnsystems) im preussischen Abgeordnetenhanse gelegentlich der Reichseisenbahndebatte, „gibt es nichts absolut Wahres. Man kann niemals unbedingt ansprechen: nur das eine System ist richtig, das andere taugt nichts, und umgekehrt.“

Nichtsdestoweniger lässt sich schon heute mit voller Ueberzeugung feststellen, dass die sich aus dem Privatbesitz und Privatbetrieb von Eisenbahnen der Gemeinwirtschaft gegenüber ergebenden Unzulänglichkeiten und Uebelstände und zwar nicht allein vom Standpunkte des Interesses der volkswirtschaftlichen Gütererzeugung, sondern insbesondere auch von jenem des allgemein volkswirtschaftlichen und sozialpolitischen Interesses, welches Privatwirtschaften die grosse ökonomische und soziale Macht, die das Eisenbahnwesen in sich vereinigt, nicht ohne Gefahr überlassen zu können vermeint, in allen Kulturstaaten in so fühlbarer Weise hervorgetreten sind, dass als Ausfluss des sich dagegen erhebenden Widerstandes die Ueberführung der Privatbahnen in den Staatsbesitz und zumeist gleichzeitig damit auch in den Staatsbetrieb sehr ernstlich ins Auge gefasst worden ist.

Wenn wir zu dem Ende die einschlägigen Verhältnisse der einzelnen Länder ins Auge fassen, so finden wir zunächst, dass selbst in der nordamerikanischen Union, wo die Gesetzgebung des Bundes sich bisher grundsätzlich von einer Einmischung in die Eisenbahnangelegenheiten des Landes fernhielt, sich bereits erste Bestrebungen der Verstaatlichung dortiger Aktiengesellschaftsbahnen geltend machen.

Der Anti-Monopol-Verein in Nebraska fasste vor Jahresfrist einen Beschluss, dass der Uebergang des Eigenthums aller Privatbahnen an den Staat zweckmässig und erwünscht sei.*) Die Lehren Henry George's, welcher in seinen „Sozialen Problemen“ auch für die Verstaatlichung des monopolistischen Eisenbahnwesens eintritt, gewinnen, der offenkundigen Schäden desselben in der Union halber, immer mehr an Boden.

Die Ueberzahl von Konkurrenzbahnen, Mangel an Aufsicht über die Aktiengesellschaften, die vielen hundert Millionen Dollars erdichteter Werthe, Umgehung der Gesetze des Staats, Geschäftemachen um jeden Preis im freien Wettbewerb, wilde Spekulationen in Eisenbahnwerthen, grossartige Eisenbahnmonopole in den Händen von Verbänden und einzelnen Personen, Tarifikriege, Verpachtung und verschleierte Verschmelzung von Bahnen, that- und rathlose Aufsichtsbehörden, misslungene Versuche zur Regelung des zwischenstaatlichen Verkehrs und endlich — das Eisenbahnkönigthum. Solche Zustände, deren Verwilderung ihre Spitze in der rohen geldgeschäftlichen Vergewaltigung der schwächeren Bahnen erreicht zu haben

*) Ztg. d. Ver. D.E.B.V. 1884 Nr. 84.

scheint, treiben nothwendig dem einzigen Rettungsmittel, der Verstaatlichung zu.

In Russland verfügte schon Czar Nicolaus I. mit dem Erlasse vom 1. Februar 1842, durch welchen der Bau einer Eisenbahn von Petersburg nach Moskau angeordnet wurde, in richtiger Erkenntniss der Bedeutung der Eisenbahnen für Staat und Volk, dieselbe auf Rechnung der Krone herzustellen, „damit diese Eisenbahn im Interesse des öffentlichen Verkehrs, des Handels und der Industrie des Reiches, stets in den Händen der Regierung bleibe.“ (Archiv f. E.-W. 1885 S. 75.) Die jüngst von S. Poljakow vorgeschlagene Gründung einer einzigen, grossen russischen Staatsbahnen-Gesellschaft, welche zu einer Verstaatlichung sämtlicher Privatbahnen Russlands führen müsste, wird damit begründet, dass gegenwärtig die Thätigkeit der verschiedenen Eisenbahngesellschaften zu zersplittert und eigenartig sei, und dass die Tarifsätze nicht nach allgemeinen, dem Wohle des Staats förderlichen Grundsätzen, sondern oft nach dem übelverstandenen Vortheil der einzelnen Gesellschaften bemessen werden. Wenn im Zusammenhange damit stehend das Organ der Eisenbahnabtheilung der kais. russ. techn. Gesellschaft in Petersburg („Das Eisenbahnwesen“) bemerkt, „dass die Erfahrungen des Privatbetriebs vielfach aufklärend in der Eisenbahnfrage gewirkt und die Blicke auf das wirkliche Erforderniss, die Bedeutung der Eisenbahnen gelenkt haben,“ so wird man daraus wohl den Schluss ziehen dürfen, dass das System des Privatbetriebs auch in Russland an maassgebender Stelle im Prinzip als unzureichend betrachtet wird. Den Petersburger „Wjedomosti“ vom 5. Oktober 1885 zufolge gilt übrigens der Uebergang der „Grossen russischen Eisenbahngesellschaft“ in die Verwaltung der Krone bereits als festbeschlossene Thatsache.

Der in England zur Untersuchung der im Eisenbahnwesen bestehenden Uebelstände im Jahre 1872 eingesetzte Parlamentsausschuss äusserte sich dahin, dass es, um dem durch Verschmelzung der Eisenbahnen immer mehr wachsenden Monopol zu begegnen, nur ein Mittel gebe: „Erwerbung der Eisenbahnen durch die Regierung.“ Wenn trotzdem in England Staatsmänner und Parlament*) sich bisher nicht für Staatsbahnen erklärt haben, so erklärt Roscher (III. 407) dies daraus, dass dort im Allgemeinen die „Regalisirung“ der Eisenbahnen als eine grosse Gefahr der bisherigen Staatsverfassung (Gentleman-Herrschaft) befürchtet wird. Als Rowland Hill 1865 im britischen Parlament die Ansicht vertrat, es liege im Interesse der englischen Nation, dass die englischen Eisenbahnen von der Regierung übernommen würden, erschrak er doch vor dem Gedanken, es

*) Das englische Parlament zählte 1876 über 170 Eisenbahnverwaltungsmänner (Direktoren) als Mitglieder.

würde die Regierungsgewalt durch die Hinzunahme der Verwaltung eines so ungeheuren Wirtschaftskörpers allzusehr gestärkt werden.*) Gleichwohl, meint Roscher, seien die vielen, vom Staate versuchten Einschränkungen der Eisenbahngesellschaften, trotz der Feststellung der Tarifmaxima, trotz der Vorschrift, dass die Dividende nicht über 10 pCt. steigen solle, u. s. w. bisher nicht im Stande gewesen, deren plutokratische Tendenz zu hemmen; darum sage auch Farr mit Bestimmtheit die Verstaatlichung der Eisenbahnen voraus. Die englischen Gesellschaften seien so unpopulär, dass sie selbst gegen Betrügereien sehr ungern klagbar werden, weil sie ein ungünstiges Urtheil der Jury befürchten. (Quart. Rev. 1868, 317.)

Dass übrigens auch bedeutende englische Geschäftsleute, ja selbst Bahndirektoren den Staatsbetrieb für etwas nicht Unnatürliches ansehen, hat Galt aus der Enquête vom Jahre 1844 nachgewiesen. Baxendale, der Chef der grossen Frachtfirma Pickford und Vorsitzender einer grossen Bahngesellschaft, äusserte damals, dass er den Staatsbetrieb vorziehen würde, wenn man noch zwischen ihm und dem Gesellschaftsbetrieb freie Wahl hätte. Derselbe Geschäftsmann leitet diese Ansicht aus dem öffentlichen Charakter einer Eisenbahn mit vollem Bewusstsein ab, denn er sagt: „Die Strassen des Landes müssen, wie das Himmelslicht, dem ganzen Volke zusammen gehören.“ (Galt S. 57.) Selbst der Präsident der Great-Western empfahl schon 1853 der Staatsregierung unumwunden, die sämtlichen Eisenbahnen selbst in die Hand zu nehmen und „dem System jenen Nachdruck und jene Gleichmässigkeit zu verleihen, welche der Staatsgewalt eigen sind“; das sei nöthig und den öffentlichen Interessen zuträglich.

So gewinnt denn auch in England trotz der nationalen Abneigung gegen alle auf entfernten Zwang gegenüber Privatgewerben gerichteten Maassregeln und trotz der bestehenden politischen Verhältnisse, welche im Allgemeinen einer Verstärkung der Regierungsgewalt abgeneigt sind der Gedanke der Uebertragung der Privatbahnen an den Staat zwar langsam, aber sicher an Boden, so dass auch hier die Ausführung des Gedankens nur mehr eine Frage der Zeit ist, deren Lösung die auch in England immer mehr in den Vordergrund tretende und der Austragung harrende soziale Frage nur beschleunigen dürfte.**)

In Frankreich scheiterte die vor etwa zehn Jahren angestrebte Verstaatlichung der Privatbahnen an den finanziellen Schwierigkeiten und

*) Zudem scheint man in England der staatlichen Verwaltung der Eisenbahnen kein rechtes Vertrauen entgegenzubringen. So schrieb R. Spencer 1876 in seinen Studien der Sociologie: „Die Regierung mit ihrem Plane, unsere Bahnen anzukaufen, wird schwerlich bei denen Unterstützung finden, die jeden Morgen in ihrer Zeitung von der Verwirrung in der Admiralität oder der Armeeverwaltung lesen.“

**) Vgl. auch Archiv 1883. S. 473 ff.

an der ablehnenden Haltung der grossen Eisenbahngesellschaften und der hinter ihnen stehenden Finanzmänner.

Um die feierlich dem Volke versprochenen Eisenbahnbauten auszuführen, musste die Regierung schliesslich die Hülfe der sechs grossen Eisenbahngesellschaften in Anspruch nehmen. Zahlreiche Kreise der Bevölkerung und eine grosse Anzahl der Mitglieder des Parlaments stehen indessen dem Staatsbahngedanken freundlich gegenüber, und sind mit der Lösung, welche die Eisenbahnfrage im Jahre 1883 gefunden hat, nicht einverstanden.

Auch in jüngster Zeit noch empfahlen die angesehensten republikanischen Blätter die Verstaatlichung sämtlicher Verkehrsmittel und die Beseitigung der grossen Eisenbahngesellschaften, „die grosse Blutegelgläser seien, welche die Kraft des Landes aussögen; Ackerbau und Grndgewerbe litten ungeheuer unter der Wucht dieser grossen Genossenschaften, die natürlich nur Privatinteressen verfolgten und denen der Staat und das Budget Nebensache sei.“ (Köln. Ztg. 1886, Nr. 21.)

Die mit den grossen Eisenbahngesellschaften eingegangene „Verständigung“ beweist nach Wagner (V. 718) nnr, dass znmal im heutigen Frankreich die Macht derselben schon eine beinahe nicht zu überwältigende geworden ist; eine Erfahrung, nach der es kaum mehr Wunder nehmen kann, dass bereits „die Wiederherstellung des Königthums“ als „kapitalistische Entreprise“ ins Auge gefasst worden ist.

Für Belgien, wo das Staats-Eisenbahnsystem schon längere Zeit herrscht, hält Emil de Laveleye, der bekannte belgische Nationalökonom, die Vortheile der Staats-Eignerschaft gegenüber der Privat-Eignerschaft in wirtschaftlicher Beziehung für weitaus überwiegend; dagegen sei das Staatsbahnsystem in politischer Beziehung nicht ganz gefahrlos, falls es nicht gelinge, das Eisenbahnwesen von Partei- und Wählereinflüssen völlig frei zu halten.

In Preussen sind alle wichtigen Bahnen im Besitze des Staats und ist damit die Verstaatlichung der Privatbahnen im wesentlichen als abgeschlossen zu betrachten, und auch die übrigen grösseren Bundesstaaten, welche theils von Anfang an das Staatsbahnsystem angenommen hatten, haben dasselbe später zur Durchführung gebracht. Nur in Bayern befindet sich noch in der vom Mutterlande auch räumlich getrennten Pfalz ein geschlossenes Privatbahnnetz. Sobald die preussische Regierung die ausserordentliche Wichtigkeit des neuen Verkehrsmittels für die politischen und militärischen, sowie für die handels- und zollpolitischen und wirtschaftlichen Interessen des Landes erkannt hatte, bemächtigte sie sich, durchdrungen von der Ueberzeugung, dass das dem englischen Rechte nachgebildete Prinzip der Selbstverwaltung von privaten Eisenbahn-Unternehmungen den Anforderungen des eigenen Staatswesens keineswegs ent-

sprechen könne, und dass auch der Staat keine ausreichenden gesetzlichen Mittel besitze, um sich den erforderlichen Einfluss auf die Privatbahnen zu sichern, mit Nachdruck und Zielbewusstsein der Eisenbahnfrage.

Das Anfangs versuchte System des gemischten Eisenbahnbetriebs, eines Mitteldings zwischen dem vollen Staatsbahn- und Privatbahnsystem, wo einzelne Bahnen dem Staat, andere Gesellschaften angehören, und welchem vielfach nachgerühmt wurde, dass es die grössten Leistungen im Bau und Betrieb sichere und gleicher Weise gegen Erschlaffung wie Allgewalt der Staatsverwaltung und Privatbahnerverwaltungen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens schütze, hatte sich auch in Preussen auf die Dauer nicht bewährt.

Das gemischte System ist, wie die Erfahrung lehrt, trotz aller Berühmung desselben, ein System der Systemlosigkeit, welches die Verwirrung mehrt, anstatt sie zu beseitigen, zumal sich, wie Roscher (III. 404) betont, das fiskalische Interesse des Staats als Selbstunternehmer leicht als trübendes oder doch verdächtigendes Element in seine unparteiisch zu führende polizeiliche Aufsicht einmengt. Daher denn auch das gemischte System dort, wo es besteht, nur als ein unfertiger Uebergang angesehen werden kann, wie ja auch die Erfahrung lehrt, dass gerade in der Uebergangszeit vom Privat- zum Staatsbahnsystem der Agiotage, welche bei Eisenbahnaktien unstreitig grösser, als bei Staatspapieren ist, sich ein besonders weiter Spielraum öffnet.

Mit dem durch seine Eisenbahnpolitik erstrebten und nunmehr erreichten Erfolge ist auch der finanzielle Erfolg für den preussischen Staat nicht ausgeblieben. „Es ist ja richtig“, sagte Fürst Bismarck in der Abgeordnetensitzung vom 26. April 1876, „dass die Bahnen ihrer Natur gemäss viel mehr im Dienste des Verkehrs als der Finanzen stehen; aber dass sie dabei nicht auch finanzielle Vortheile bringen dürften, wäre Thorheit.“

Wenn auf der einen Seite die Errichtung von wirtschaftlichen Beiräthen dazu dienen sollte, einer Vernachlässigung der wirtschaftlichen Interessen durch Hervorkehrung des einseitig fiskalischen Standpunktes vorzubugen, so verfolgen umgekehrt die sogenannten „finanziellen Garantien“ den Zweck, die Verzinsung und allmähliche Tilgung der nahezu den Gesamtbetrag der Staatsschuld ausmachenden Eisenbahnkapitalschuld thunlichst sicherzustellen.

Die Eisenbahnverwaltung hat sich seit 1879/80 auch finanziell einer gesunden Entwicklung erfreut.

Das Reinerträgniss der österreichischen Staatsbahnen (5103 km Betriebslänge) betrug im Jahre 1884: 14 864 101 Gulden, und die Verzinsung des Baukapitals stellte sich auf 2,23 pCt. gegen 2,5 des Vorjahres.

In den zu Ende des Jahres 1884 dem ungarischen Staate gehörigen Eisenbahnen in der Länge von 4340 km war ein Kapital von rund 400 Millionen Gulden angelegt, dem ein Reinertrag von 8 900 000 fl. (2,23 pCt.) gegenübersteht, während sich 1883 der Reinertrag nach Abschlag der 59 pCt. betragenden Betriebsauslagen auf 3,1 pCt. gestellt hatte. Die Verzinsung des Anlagekapitals der ungarischen Staatsbahnen erfordert nach v. Hieronymi („die finanzielle Zukunft der vaterländischen Bahnen“) annähernd 8 pCt.

Die Aufgabe, welche sich die preussische Regierung bei Verstaatlichung der Bahnen in tarifarischer Richtung stellte, war hauptsächlich auf eine Vereinfachung des Tarifsystems, auf die Herbeiführung einer grösseren Stetigkeit und Gleichmässigkeit bei der Anwendung der Tarife, auf vollständig gleichmässige Behandlung der Frachtgeber durch Beseitigung von verdeckten Transportbegünstigungen und endlich auf eine der Zollpolitik entsprechende Stellung der Tarifsätze gerichtet.

Ein ganz ähnliches Programm nahm der Schweizer Nationalrath an, welcher in seiner Sitzung vom 18. Juni 1884 als berechtigte Forderungen an die Bahnverwaltungen neben der Oeffentlichkeit anerkannte: 1) möglichste Einheitlichkeit und Uebersichtlichkeit der Tarife; 2) möglichste Billigkeit derselben; 3) Gleichheit für alle Verkehrsinteressenten; 4) möglichste Stetigkeit der Tarife; 5) möglichst kurze Lieferfristen.

Auf Oesterreich sind die in dem benachbarten Staate eingetretenen Veränderungen insofern nicht ohne Einwirkung geblieben, als sie der Regierung erwünschte Anregung und Ermuthigung boten, eine zielbewusste Eisenbahnpolitik auch in Oesterreich einzuschlagen.

In der Begründung der Eisenbahnvorlage vom 1. Dezember 1876, welche insbesondere die Regelung des Verhältnisses garantirter Privatbahnen betrifft, wird darauf hingewiesen, dass gewichtige politische und kommerzielle Momente, namentlich die Tariffrage, den Staatsbetrieb vorziehen lassen, und dass die Verstaatlichung der Eisenbahnen im Nachbarlande die Verstaatlichung innerhalb der eigenen Grenzen allmählich zur Nothwendigkeit mache. Des Weiteren beziehen sich die vom Minister (Chlumceky) angeführten handelspolitischen Motive des Staatsbahnbetriebs in erster Linie auf die Staatsbahnbewegung im Deutschen Reiche.

In der That mussten ja auch die Zeitverhältnisse, welche die Pflege der gemeinwirthschaftlichen und Wohlfahrtsinteressen der Staatsangehörigen heute dringender als vielleicht je zuvor erheischen, sowie die aus der Geschichte hervorgehende Lehre, dass die zusammenhaltende Kraft eines grossen Reichs vor Allem in den gemeinsamen Interessen eines gleich-

artigen Verkehrslebens zu suchen ist,*) es der österreichischen Regierung, vielleicht auch um den sich immer bemerkbarer machenden zentrifugalen politischen Strömungen entgegenzuarbeiten, welche der freudigen Entfaltung des wirtschaftlichen Gemeinsinns hemmend im Wege stehen, doppelt nahelegen, den fortschreitenden Bedürfnissen, sowie dem Gedeihen des wirtschaftlichen Lebens, welches ganz wesentlich auf der Förderung des öffentlichen Verkehrswesens und der zweckmässigen Ausnutzung des Eisenbahnwesens im Interesse der Volkswirtschaft beruht, besondere Sorgfalt zuzuwenden, weil der Wohlstand und das Wohlbefinden des Einzelnen, welche die Grundlage jedes geistigen und kulturellen Strebens bilden, wenn sie ihm von dem Ganzen geboten und gewährleistet werden, unabhängig von politischen Strömungen, auch der Staatsidee am sichersten zum Siege verhelfen. Weiterhin aber wird seitens der österreichischen Regierung die schwierige handelspolitische Stellung nicht verkannt werden dürfen, in welcher sich Oesterreich gegenüber Deutschland, ja selbst Ungarn befindet. Wenn die Eisenbahnen, wie es in unserer Zeit der nationalen Handelspolitik zum (allerdings wohl vorübergehenden) Verwaltungsgrundsatz geworden ist, ein Kampfesmittel in dem wirtschaftlichen Wettbewerbe bilden, wenn Deutschland, im Besitze eines gutangelegten Staatsbahnnetzes, von diesem Mittel den ausgiebigsten handelspolitischen Gebrauch macht, wenn sogar Ungarn die Ueberlegenheit benutzt, die ihm sein Staatsbahnssystem in so vielen Fällen des Mitworbens Oesterreich gegenüber an die Hand gibt, so wird auch Oesterreich in der Wehr und auf der Wacht stehen müssen, um für alle Fälle gerüstet zu sein. Lesen wir doch erst jüngst, dass die seitens des k. ung. Handelsministeriums einberufene Enquête, welche die Mittel ausfindig machen soll, um den ungarischen Ausfuhrverkehr nach Serbien zu heben, den Beschluss gefasst hat, eine differenzielle Tarifbehandlung für ungarische Erzeugnisse im Verkehr mit Serbien eintreten zu lassen und die „ausländische“ Ausfuhr, worunter bei der beliebten Auffassung des Worts „Ausland“ in Ungarn auch die österreichische Ausfuhr verstanden sein dürfte, durch höhere Frachtsätze auf den ungarischen Linien zu treffen.

*) „Ich kann“ — sagte Dr. Hammacher am 27. April 1876 im preussischen Abgeordnetenhaus — „als Bewohner der westlichen Provinzen bezeugen, dass, wenn irgend etwas für die Gestaltung der deutschen Verhältnisse günstig gewirkt hat, es gerade die gemeinschaftlichen Berührungspunkte waren, die sich im Verkehrswesen Deutschlands unter den Bewohnern aller Partikularstaaten entwickelt haben. Ich bin überzeugt, dass derjenige, der die Eisenbahnpolitik eines Landes beherrscht, die Zukunft und die Gegenwart der wirtschaftlichen Kraft des Landes in Händen hat. Ich meine deshalb, dass man mit der Wirtschaftspolitik nur zugleich über die Eisenbahnpolitik diskutieren kann und dass jenem Lande der Welt auf dem internationalen Markte die Zukunft gehört, welches die richtigste Eisenbahnpolitik getrieben hat. Die deutsche Eisenbahnpolitik ist aber wesentlich eine Tarifpolitik.“

Der wahre staatsmännische Blick muss aber auch auf eine fernere Zukunft gerichtet sein und die bereits erkennbare Aenderung der heutigen Handelsstellung Englands, welche, wie schon Knies vor 30 Jahren voraussagte, an Deutschland als Mittelpunkt des europäischen Eisenbahnsystems (so wie England genau der Mittelpunkt der länderreicheren Erdhälfte ist), übergehen dürfte, ins Auge fassen. Wenn aber der in Folge dessen heranfluthende Verkehr Indiens, Chinas und Australiens an Oesterreichs Küste nicht links und rechts über Genua und den St. Gotthard, über Fiume oder Salonichi abgelenkt werden soll, wenn Oesterreich an diesem Weltverkehr thatkräftig theilnehmen und den Wettbewerb erfolgreich aufnehmen will, dann ist in der That keine Zeit zu verlieren, um sich auch seinerseits auf die neue Weltlage des Handels vorzubereiten. Zudem deutet auch — wenn wir recht verstehen — die Schaffung eines internationalen Transportrechts der grossen europäischen Kulturstaaten — dem möglicherweise, in Verbindung mit der allmählichen, unaufhaltbaren Weiterentwicklung der nationalen Handelspolitik und der bestehenden Zollverbände durch den Anschluss an Länder mit verwandter wirtschaftlicher Lage, ein internationales Eisenbahnrecht folgen dürfte — auf eine Entwicklung des bisherigen, vorwiegend territorial gebliebenen Eisenbahnwesens zu einer einheitlichen internationalen Gestaltung desselben. An Stelle der oft durch kleine Interessen beherrschten Politik der Eisenbahnen wird, insoweit es sich um die Theilnahme der Nationen an dem grossen Weltverkehr handelt, eine kühne, vielleicht erst späthin gewinnbringende Politik treten müssen, da nur die Nation obsiegen wird, die erwägend wagt und handelt. Welche Rolle sollten und könnten aber in diesem, vielleicht über das Schicksal von Reichen entscheidenden Wettbewerb die an ein bestimmtes Finanzprinzip der Verwaltung gebundenen Privatbahnen noch einnehmen?

Allerdings scheinen die Ansätze zu dem uns unabweisbar anstrebenwerth erscheinenden Ziele der Verstaatlichung sämtlicher, den Beruf zu Weltlinien in sich tragender österreichischen Privatbahnen nicht vorhanden zu sein; denn die Verhältnisse bringen es mit sich, dass selbst Angelegenheiten so hervorragenden gemeinwirtschaftlichen Interesses vom nationalen und parteilichen Standpunkte in den parlamentarischen Körperschaften betrachtet und behandelt werden.

Im Uebrigen sind auch in Oesterreich die Beweggründe zum Staatsbetrieb nicht ohne Uebergang entstanden, da ja der Staat selbst es in erster Linie war, welcher an dem Bau und Betrieb der wichtigsten Linien des Landes thätigen Antheil genommen hat. — Ausserdem sichern, abgesehen von dem nach 90 Jahren eintretenden Heimfalle der Privatbahnen an den Staat, die meisten Konzessionen dem Staate das Recht der Er-

werbung der betreffenden Privatbahnen nach Ablauf einer Betriebsdauer von 30 Jahren. Endlich wurde durch das sogen. Sequestrationsgesetz (1877) der Regierung unter gewissen Voraussetzungen das Recht gewährt, den Betrieb garantirter Bahnen selbst zu führen.

Wenn heute das Staatsbahnprinzip sich in nachdrücklicher Weise wieder Geltung zu verschaffen sucht, so werden damit keineswegs, wie gewisse Federn schreiben, doktrinäre, vielmehr recht praktische Ziele verfolgt. Zunächst handelt es sich hierbei darum, durch Uebernahme stark subventionirter Privatbahnen den bestehenden Ausfall ihrer Betriebserträge, insbesondere durch Ersparung an Verwaltungsausgaben, nach Möglichkeit zu verringern; durch die Erwerbung volkswirtschaftlich wichtiger, geographisch günstig gelegener Bahnlinsen den allgemeinen Verkehrsinteressen durch Gewährung billiger Tarife unter die Arme zu greifen; von hier aus einen Druck auf die, in dasselbe Verkehrsgebiet fallenden Privatbahnen auszuüben und deren Tarifpolitik den öffentlichen Anforderungen gegenüber gefügiger zu machen; den erforderlichen Ausbau des Bahnnetzes und damit die Verbindung der einzelnen Staatsbahnlinsen herzustellen; endlich den unabweisbar herantretenden handels- und zollpolitischen, gemeinwirtschaftlichen, sozialen und wohl auch militärischen Anforderungen Rechnung zu tragen. Zum Schlusse soll der Staatsbetrieb (und wo erschiene dies nöthiger als gerade in Oesterreich!) die Staatsgewalt im Interesse und zum Wohle des Ganzen stärken und kräftigen und dadurch einer nach allen Richtungen hin wohlthätigen und gesunden Centralisationstendenz Vorschub leisten.

In Italien ist man mit dem Gesetz vom 27. April 1885 zu dem System der Verpachtung der Staatsbahnen an Betriebsunternehmer-Gesellschaften übergegangen. Nachdem in dieser Zeitschrift erst vor Kurzem*) die Gründe, welche hierzu geführt haben, ausführlich dargestellt sind, kann von einem weiteren Eingehen hierauf abgesehen werden.

Bei der Streitfrage, ob der Privatbetrieb oder der Staatsbetrieb eines Eisenbahnunternehmens den öffentlichen Interessen des Staatsganzen mehr entspreche, muss vor allem das Finanzprinzip ins Auge gefasst werden, nach welchem die Privat- oder Staatsbahn verwaltet wird. Der grosse Vortheil des Staatsbahnwesens liegt darin, dass ihm die Wahl des Finanzprinzips in sofern freisteht, als dabei den jeweiligen Verhältnissen der Volks- und Staatswirtschaft Rechnung getragen werden kann, während für den Privatbetrieb unter allen Umständen der rein gewerbliche Grundsatz der allein maassgebende und unbedingt nöthige ist. „Der Aktien-

*) Archiv 1886 S. 141 ff. 364 ff.

betrieb sieht auf die Jahresdividende und den Aktienkurs. Er stellt die Rentabilitätsberechnung nicht auf lange Fristen, sondern höchstens auf Jahre und, sofern die Oeffentlichkeit der Verkehrsergebnisse den Aktienkurs beeinflusst, auf Monate nach Monatsausweisen. Die Direktoren können einen anderen Maassstab gar nicht anwenden und daher zu kühnen Schritten in ihrer Tarifpolitik beim besten Willen sich nicht erheben. Gewinne werden nicht zur grossartigeren Auffassung des Geschäfts verwendet, wie es in der Privatindustrie oft geschieht. . . . Die Gesellschaftsunternehmung, welche die Gewinne jährlich vertheilt und nicht zum Unternehmungskapital schlägt, ist nicht dazu angethan, (wie dies der Staat vermag) langwierigere Opfer auf späte Ernte hin darzubringen. . . . Der Staat dagegen als das oberste Organ nachhaltiger Gesamtentwicklung kann den, mit vorübergehenden Opfern verbundenen Uebergang zu einem niedrigeren Preisschwerpunkt des Tarifs durchsetzen und ist hierzu auch berufen, denn er braucht bloss durchschnittliche Verzinsung; er kann als ewig dauernde Person sieben magere durch sieben fette Jahre ohne maassgebende Rücksicht auf die nächste Dividende ineinander ausgleichen. Der Staatsbetrieb gestattet die leichte Lösung der Aufgabe, den volkswirtschaftlich nützlichsten Schwerpunkt des natürlichen Fracht-Tauschwerthes zur Geltung zu bringen, d. h. die Lösung der schwierigen Aufgabe „wahrhaft volkswirtschaftlicher Tarife“ (Schaeffle. N. Ö. II. 263.)

Aber selbst wenn das finanzielle Interesse des Staats die Annahme des privatwirtschaftlichen Prinzips für die Verwaltung bedingt, so kommen auch in einem solchen Falle die Vortheile des Monopols nicht einer einzelnen Interessengruppe, sondern der Gesammtheit zu Gute. Ausserdem aber bleibt — wie A. Wagner hervorhebt — der grosse volkswirtschaftliche Vortheil, erwünschtenfalls das rein gewerbliche Prinzip zu vermeiden und beliebig das Gebührenprinzip (wenn auch vorerst vielleicht nur für den Personenverkehr der unteren Klassen und den Massenverkehr geringwerther, für die Volkswirtschaft wichtiger Artikel) einführen zu können.

Zunächst aber hier ein Wort über die Theorie der „regulirten“ Aktiengesellschaftsbahn als „delegirte Verwaltung einer gemeinwirtschaftlichen Anstalt“. Wir verstehen nämlich, dass der Staat als Eisenbahnunternehmer ein Gewerbsorgan ist und als solcher nicht im eigentlich politischen, sondern in einem übertragenen, eigenthümlich spekulativen Wirkungskreis steht; wir verstehen ferner, dass der Staat den Selbstverwaltungskörpern (Provinzen oder Gemeinden) öffentliche Aufgaben, welche wesentlich Staatsaufgaben sind, zur Ausführung ausdrücklich überweist und überträgt, wobei die staatliche Oberaufsicht die im Staatsinteresse verlangte politisch und technisch richtige Ausführung des Mandats überwacht (also

Benutzung der Selbstverwaltung für unmittelbare Staatszwecke); was wir aber nicht verstehen, ist, weshalb die Aktiengesellschaftsbahn, also eine ihrer ganzen Natur nach auf Erzielung eines höchstmöglichen Reingewinns geradezu angewiesene Erwerbsunternehmung, deren Erwerbsneigung seitens des, ihr ein Monopol verleihenden Staats durch besondere Vorbeugungsmittel (Maximaltarife, gleiche Behandlung aller Benutzer u. s. w.), ja selbst durch vorgesehene Unterdrückungsmaassregeln (Sequestration und zwangsweise Enteignung) im Interesse der Gemeinwirtschaft eingeengt werden musste, prinzipiell als „Delegation“ der durch den Staat vertretenen Gemeinwirtschaft, als dessen Mandatar hingestellt wird, anstatt sich darauf zu beschränken, deren Entstehung geschichtlich nachzuweisen und deren Leistungen gebührend hervorzuheben, um so deren tatsächliche Existenz zu erklären und vielleicht auch zu rechtfertigen. A. Wagner spricht sich hierüber in Uebereinstimmung mit G. Cohn folgendermaassen aus: „Klingt nicht in allen derartigen Beweisführungen, so sachverständig sie sind, und so unparteiisch sie zu sein suchen, dennoch immer die Tendenz durch, ein System, wie das bestehende des Eisenbahn-Aktiengesellschaftswesens eben einmal auch prinzipiell zu rechtfertigen, es theoretisch zu salviren, weil es existirt, nicht weil es befriedigend fungirt?“

Vor Allem bliebe doch zu erweisen, ob Privatbahnen, welche ihrer Natur nach Erwerbsunternehmungen sind, gleichzeitig auch gemeinwirtschaftliche Anstalten sein können, ohne mit ihrem inneren Wesen in Konflikt zu gerathen. In der That sind ja doch der Begriff und das Wesen einer auf die Erzielung des höchstmöglichen Reingewinns angewiesenen Privatbahn (Aktiengesellschaftsbahn) und einer gemeinwirtschaftlichen (staatlichen) Verkehrsanstalt ebensowenig gleichlaufender Art, als die allgemeinen wirtschaftlichen Anforderungen dem besonderen Interesse einer Erwerbsunternehmung gleichlaufen müssen. Unserer Auffassung nach lässt die Vereinigung des privaten Kapitals zum Zwecke des Baus und Betriebs von Eisenbahnen und das Verhalten der Aktionäre eines solchen Unternehmens die eigentliche Richtung des Verwaltungsprinzips am klarsten erkennen. Derartige Bahnen sind, wie L. v. Stein (Eisenbahn-Rechtsbildung S. 29) hervorhebt, einerseits zwar „Diener des öffentlichen Interesses, wie andere öffentliche Anstalten, wie ein Amt, aber in ihrem wirtschaftlichen Prinzip vor Allem ein Geschäft. Diese beiden Gesichtspunkte bekämpfen sich gegenseitig.“

Wenn aber — wie behauptet wird — das Privatbahnwesen in Wahrheit ein Zweig der öffentlichen Verwaltung sein soll, so werden auch die Mitglieder dieser Verwaltung d. h. deren Aktionäre der ihnen dadurch überkommenen Aufgabe gerecht werden müssen, da ja der Aktionär einer sol-

chen Unternehmung das öffentliche Recht, das seine Gesellschaft besitzt, nicht deshalb bekommen haben kann, damit er Geld erwerbe, sondern er soll Geld erwerben können, weil man erwarten muss, dass er für den öffentlichen Zweck seiner Gesellschaft auch etwas thut.

Wenn demnach die Theorie von der delegirten Verwaltung nicht bloss grane Theorie bleiben soll, so handelt es sich für den Theilhaber einer solchen Verwaltung nicht allein darum, seinen Dividendenschein bei der Gesellschaftskasse einzulösen und, wenn die Dividende einmal fraglich wird, sich unter den Schutz der Regierung zu stellen und diese für seine eigenen Unterlassungssünden verantwortlich zu machen, sie um Hülfe zu bitten, sondern auch darum, seiner eigenen Pflicht und Verantwortlichkeit nachzukommen. Wann aber hat je ein Aktionär über die öffentlichen Pflichten seiner Gesellschaft gesprochen, wann sich erinnert, dass er auch öffentliche Pflichten zu vertreten habe? Wo der Einzelne aber einmal spricht, da spricht in ihm nur der Aktionär — das Mitglied der Gesellschaft schweigt. Das ist eben das charakteristische Zeichen dieser Art delegirter Verwaltungen, dass sie „kraft der ihr von der Regierung übertragenen Funktion“ immer und immer wieder dieser die Aufgabe der Aktionäre zugeschoben will und von ihr erwartet, was ihre Mitglieder selbst thun sollen. „Diese unbestreitbare Thatsache“ — so sagt ein Anhänger des Privatbahnsystems, Professor L. v. Stein in seiner Besprechung des Gustav Cohn'schen Werks über die Entwicklung der Eisenbahngesetzgebung in England*) — „hat die höchsternste Frage angeregt, ob überhaupt eine Selbstverwaltung auf dem Grunde eines Aktienbesitzes für die Zukunft möglich ist. Diese Frage ist die Frage nach dem System der Staatsbahn. Die Fähigkeit der Aktienform überhaupt, die Basis von Verwaltungsvereinen zu bilden, ist der Zweifel an dem System der Privatbahnen“.

Der Einwand, dass der Uebergang vom privaten zum staatlichen Betrieb ein Experiment, zum mindesten aber ein Extrem sei, das zu vermeiden vorerst versucht werden solle, ob nicht bei „entsprechender Regelung“ der privaten Unternehmungen das Nämliche wie bei dem Staatsbetrieb zu erreichen sei, beantwortet der preussische Gesetzentwurf vom Jahre 1879, betreffend den Erwerb mehrerer Bahnen für den Staat, wie folgt: „Zur Beseitigung der Missstände, welche der Privatbetrieb von Eisenbahnen durch eine grosse Anzahl verschiedener Unternehmungen von beschränkter Leistungsfähigkeit hervorgerufen hat, ist die Nothwendigkeit in den Vordergrund getreten, nicht durch die Beschränkung des Privateisenbahnbetriebs auf dem, wenig Erfolg verheissenden Wege der gesetzlichen Reform und der staatlichen Aufsicht, sondern durch die Beseitigung des

*) Zentralbl. f. E.-B. u. Dampfschiff. 1874, 91.

Privateisenbahnbetriebs und die Vereinigung aller wichtigen Bahnen in die Hände des Staats dem öffentlichen Interesse volle Genüge zu leisten.“

Die Schwierigkeit liegt eben darin, dass selbst die wirksamste Gesetzgebung erworbene Ansprüche und Rechte der privaten Unternehmungen nicht ohne entsprechende Entschädigung beseitigen oder schmälern, daher keine durchgreifende Aenderung erzielen kann, wogegen die gründlich auf-räumende Enteignung zu ihrer Durchführung keiner Gesetzesänderung des Privatbahnwesens, keinerlei erzwungenen Schmälerung erworbener Rechte bedarf, sondern nur einem Besitzwechsel des Aktienrentners gleichkommt, wofür demselben nach den bisher vorliegenden Erfahrungen eine mehr als ausreichende Entschädigung geboten wird.

Die Beantwortung der weiteren Frage: Ob sich zur Herbeiführung des höheren Gebrauchswerthes einer Eisenbahn mehr das Privat- oder das Staatsbahnwesen eigne, ist auch von der Qualität des Betriebs beider Verwaltungssysteme abhängig.

„Dass Bau und Betrieb der Eisenbahnen durch Privatunternehmer technisch und wirthschaftlich besser und mit grösserer Geschicklichkeit erfolgen müsse, wie durch den Staat selber“ — (meint Roscher, III, 397) — „lässt sich ebensowenig behaupten, wie das Gegentheil. Die Vorzüglichkeit des Betriebs hänge von der persönlichen Tüchtigkeit der Direktoren, verglichen mit der Grösse ihrer Aufgabe ab, und solche tüchtige Direktoren seien ebenso häufig bei Staats- als bei Privatbahnen zu erwarten bezw. zu finden.“

Derartigen Aeusserungen kann man ohne Weiteres zustimmen, ohne aber den Blick davor zu verschliessen, dass die Thatsachen und der Zwang der Verhältnisse stärker sind, als die vorübergehende, noch so hervorragende Beschaffenheit einer einzelnen, überdies auf ein beschränktes Verwaltungsgebiet angewiesenen Persönlichkeit.

„Die Eisenbahnen“ — so heisst es in dem Motivenberichte des damaligen Handelsministers R. v. Chlumecki zum Gesetzentwurfe, betreffend die Regelung des Verhältnisses der garantirten österreichischen Eisenbahnen, — „haben eine Reihe von Aufgaben zu erfüllen, welche eminent öffentlicher Natur sind, und ich glaube, dass, da der Staat in Bezug auf die Erfüllung seiner Aufgabe eine weit geeignetere Person ist, als eine Privatgesellschaft, zumal die hervorgehobene bessere Eignung des Privaten zum Betriebe von Erwerbsunternehmungen doch mindestens jenen, dem Staate tief verschuldeten Privatbahnen nicht nachgesagt werden kann, deren Betrieb auf Gefahr und Kosten des Staats erfolgt. Darum aber meine ich auch, dass der Private nicht die geeignetere Person ist zur Führung eines solchen Eisenbahnunternehmens. Und auch noch einen anderen Grund möchte ich hier anführen: Ich glaube, dass der betriebs-

führende Staat weit mehr der Kontrolle der Oeffentlichkeit unterworfen ist, als die Privatunternehmung.“

Wie dem aber auch sein möge: Das Schwergewicht in der vorliegenden Frage ist nicht sowohl in der Auffassung des Vorzugs der Verwaltung vom Standpunkte des technischen und ökonomischen Betriebs, als vielmehr in jenem Verwaltungsprinzip zu suchen, von dem aus insbesondere der Zweig des Betriebs, welcher das Tarifwesen umfasst, beeinflusst und geleitet wird. Denn die Eisenbahnen, wie alle volkswirtschaftlichen Gesetze und Anstalten, sind nur um des Volkes willen da, nicht umgekehrt;*) sie sind nur das Mittel zum Zweck im Dienste der Allgemeinheit, deren Interessen der Staat zu wahren berufen ist, und nur von diesem Standpunkte aus kann und darf, ungetrübt von Missverständnissen unabsichtlicher und absichtlicher Art, in die Streitfrage, ob Staats- oder Privatbahnen, eingetreten werden. Privatbahnen als reine, in ihrer Betriebsführung ganz unbeschränkte Erwerbsgesellschaften gedacht, sind von vornherein hierbei ausser Betracht gestellt. „Wenn Privatbahnen dahin ausarten, dass sie blosse industrielle Erwerbsgesellschaften sind, dann fort mit ihnen! Für den Bau der Bahnen setzt ja der Staat seine Macht ein durch die Verleihung des Expropriationsrechts; für den Betrieb der Bahn muss der Staat vielfach seine Autorität eintreten lassen, und es darf nicht vergessen werden, dass die Bahnen zwar eine Rente abwerfen dürfen, dass sie aber vor Allem bestimmt sind, dem öffentlichen Interesse zu dienen.“ (Finanzminister Camphausen 1876.)**)

Unstreitig wird es eher Aufgabe des das Ganze umfassenden Staats als einer auf ein verhältnissmässig kleines Verwaltungsgebiet beschränkten

*) Bei Berathung des preussischen Eisenbahnetats für 1885/86 äusserte sich Minister Maybach unter lebhafter Zustimmung des ganzen Hauses: „Die Regierung huldigt nach wie vor dem Grundsatz, dass die Eisenbahnen des Landes wegen, aber nicht das Land der Eisenbahnen wegen da sei; sie erkennt keine höhere Aufgabe, als die Eisenbahnen im Dienste und zum Wohle des Staats und seiner Angehörigen zu erhalten.“

**) „Wenn ich mir im Ganzen denke“ — so sprach sich der seither verstorbene Abgeordnete Dr. Lasker 1876 aus, als es sich darum handelte, das Eigenthumsrecht des preussischen Staats an Eisenbahnen auf das Reich zu übertragen — „wie das Eisenbahnwesen sich entwickeln soll, so kann ich dem Vorredner (Richter) nicht recht geben, der überall nur den Charakter der Privatindustrie den Eisenbahnen aufgedrückt findet. Warum ist über die Natur der Verkehrsstrassen kein Wort von ihm gesagt? Von allen Seiten wird zugestanden, dass die Staatsgewalt das Recht haben muss, die Tarife zu begrenzen, einzuwirken auf die gesammte Verwaltung des ganzen Eisenbahnwesens; nun frage ich: Passt auf einen solchen Zustand irgend etwas von dem Privatrecht, was wir bis jetzt in der Geschichte erlebt haben? Wir kommen hier mit dem Privatrecht nicht durch; uns werfen sie vor, den Sozialdemokraten ziemlich nahe zu kommen, weil wir nämlich für das Staatseisenbahnwesen eintreten; ich sage Ihnen aber, die Vertreter der unbedingten Privatbahnindustrie schädigen den Begriff des Privateigenthums weit mehr, als dies die Vertreter des Staatseisenbahnwesens thun.“

und daher selbst beim besten Willen eingeeengten Privatverwaltung sein, im Tarifwesen — und das ist der Hauptpunkt der prinzipiellen, sozialpolitischen, nationalwirthschaftlichen und kulturlichen Seite der Streitfrage, während die Frage der Betriebsökonomie doch nur eine Zweckmässigkeitsfrage ist — jene gleichmässigen, das allgemeine Beste anstrebenden Grundsätze zur Geltung zu bringen, deren Beachtung die Gemeinwirthschaft eines Staatswesens vor allem Anderen beansprucht und in ihren Interesse zu beanspruchen auch berechtigt ist. Denn nur der Staat kann eine gleichmässige, stetige und dabei doch kühne Tarifpolitik verfolgen, wie sie sich für die wirthschaftlichen Interessen, für die Gesammtheit der Staatsbürger am vortheilhaftesten gestaltet; die Privatbahnen dagegen nur die ihren engeren Verhältnissen angemessene, wodurch sie oft den einen auf Kosten des anderen begünstigen. Und dabei muss noch der Staat in das Tarifwesen der Privatbahnen persönlich eingreifen, um die Frachtsätze an den, für die Gebrauchs-Werthmaasse des Publikums nutzbringendsten, möglichst tiefen Selbstkostenpunkt zu bringen. „Musste doch überdies überall dem Privatbetrieb, wo er wohl oder übel zugelassen wurde, im Eisenbahnwesen ein viel stärkeres Maass wirthschaftspolizeilicher Einschränkung und Kontrolle auferlegt werden, als irgend welchem Geschäftszweige im Bereiche der Hervorbringung.“ (Schaeffle.) Hierzu tritt, dass die von der Staatsverwaltung leichter, als von einer Privatgesellschaft erreichbare Stetigkeit der Anordnungen im Verkehrsleben dem letzteren eine sichere Grundlage schafft, mit welcher Jedermann rechnen kann, und auf welcher der Gütererzeugung ein ruhiger und gesicherter Aufbau ermöglicht ist, ohne durch ungleichmässige Vertheilung von Licht und Schatten ins Wanken gebracht zu werden. „Andererseits bringen es die herrschenden Verhältnisse mit sich, dass die den Bedürfnissen des Verkehrs unentbehrliche Beweglichkeit in der Leitung des Eisenbahngeschäfts auch bei der Staatsverwaltung bereitwillige Aufnahme findet, sich aber nicht dem Vortheile des Einzelnen, sondern der Allgemeinheit sofort zuwendet, ohne hieran ein unzugängliches Maass von Bedingungen und Verpflichtungen zu knüpfen, an welchen die gleichmässige Behandlung gleichberechtigter Interessen scheitert. Dies ist für die Staatsverwaltung um so eher durchführbar, als dieselbe auf die allgemeine Wohlfahrt nach jeder Richtung hinzuwirken und bei der Verwaltung von Verkehrsinstituten nicht einseitig vorzugehen, sondern die Interessen des Verkehrs mit jenen des damit verbundenen Erwerbs zu vereinbaren berufen ist. Hierdurch ist das Prinzip der Staatsbahnen charakterisirt.“ (Reichsrathsabgeordneter Hladik als Berichterstatter des parlamentarischen Eisenbahnausschusses über die Erwerbung der Kaiser Franz-Josephbahn für den österreichischen Staat.)

Es wirft sich nun der Zweifel auf, ob der Staat den an ihn und überdies in weit höherem Maasse als an Privatbahnen gestellten Anforderungen auch in dem entsprechend höheren Maasse ohne ernste Schädigung des dem Privatsystem nachgesagten Vorzuges der „Individualisirung der Verhältnisse“ gerecht zu werden vermag. Die Beantwortung dieser Frage hängt zunächst von der Einrichtung der Staatsbahnverwaltung und des ihr zugemessenen, auch dem Einzelnen eingeräumten Wirkungskreises, dann aber von der staatsmännischen Auffassung, von dem, sich jedem Bürokratismus und formenseliger Papierthätigkeit abneigenden und festes Wollen bekundenden Geiste ab, in welchem die Verwaltung geleitet und geführt wird; denn weder Gesetze noch andere Einrichtungsmaassnahmen entscheiden in letzter Linie über den Nutzen, welchen ein dadurch herbeigeführtes System für das Gemeinwesen hat, sondern die Rechtschaffenheit, Pflichttreue, gründliche Bildung und Erfahrung im Dienste jenes Beamtenstandes, welcher das durch Gesetz und Organisation geschaffene System durchzuführen berufen ist. Wenn diese Voraussetzungen zutreffen, und wenn die strenge und gleichmässige Oberaufsicht der höchsten Verwaltungsbehörde im Vereine mit der unbefangenen Oeffentlichkeit, mit einer unverdorbenen Volksvertretung und sittlich tüchtigen Presse, welche auch gegen übertriebene Anforderungen örtlicher Interessen schützen wird, die gute Verwaltung der Eisenbahnen dauernd verbürgt, so wird es dem Staate gelingen, auch auf dem schwierigen Gebiete des Tarifwesens, auf welchem man ihm — wir glauben mit Unrecht — eine geringere Geschäftsgeschicklichkeit, als den Privatverwaltungen nachzusagen pflegt, den Anforderungen der Allgemeinheit und den wahren Interessen des Staatsganzen Genüge zu thun.

Wie aber in der Privatindustrie unter der Einwirkung des freien Wettbewerbs schon der Stillstand zum Rückschritt wird, so muss auch der staatliche Eisenbahnbetrieb, insoweit er zum allgemeinen Länder- und Weltverkehr mitwirkt, auf der Höhe seiner Zeit stehen und muss seinen Mitbewerbern mit allen Waffen der Intelligenz, des Kapitals und der Geschäftsgeschicklichkeit entgentreten können. — Die Gegner des Staats-eisenbahnwesens behaupten, dass die Unmöglichkeit, nach dieser Richtung das Nöthige von Staats wegen zu leisten, ein Hauptgrund zu Gunsten der Privateisenbahnen sei und ein Stückchen Wahrheit liegt diesem Einwurf zu Grunde. Aber es ist dies doch nur eine Seite der Frage und ebenso hat die Erfahrung gelehrt, dass auch staatlich geleitete Verkehrsanstalten den erwarteten Anforderungen gerecht werden können.

Die politische Bedeutung des Staatsbahnsystems tritt unzweifelhaft darin hervor, dass durch dasselbe die Staatsgewalt verstärkt wird. Indessen wird darin (vielleicht mit Ausnahme von Frankreich, welches thatsächlich schon seit Ludwig XIV. an einem Uebermaass von Zentralisation krank),

kein Uebel, vielmehr ein Vorzug erblickt werden können. „Unter den gegenwärtigen Verhältnissen in Deutschland und Europa“ — so führt Reg.-Rath Ulrich in einem Vortrage (Elberfeld 5. März 1884) über die Durchführung des Staatsbahnsystems in Preussen aus — „ist eine nach Innen und Aussen starke Staatsgewalt eine Nothwendigkeit. Wegen der Möglichkeit eines Missbrauchs sie nicht wollen, heisst nichts Anderes, als sich statt eines scharfen, guten Messers ein stumpfes kaufen aus Furcht, dass man sich damit schneiden könne. Freilich giebt es Parteien, die gegen eine jede starke Staatsgewalt sind, wenigstens solange sie nicht selbst am Ruder sind, aber mit diesen Parteien können wir nicht rechnen: denn sie setzen die Parteiinteressen über die Interessen des Vaterlandes!“

Die Macht der Staatsgewalt wird aber nicht sowohl durch die Macht ihres Anstellungs-Patronats u. s. w., als hauptsächlich durch ihren Einfluss auf den Verkehr verstärkt. Beides in desto höherem Grade, je höher entwickelt die ganze Volkswirtschaft und je intensiver das Transportwesen geworden ist. „Wo daher aus allgemeinen politischen Gründen eine Verstärkung der Zentral-Staatsgewalt zu wünschen ist, da ist auch zu wünschen, dass die Eisenbahnen dem Staate gehören. (Roscher III. 403.) Aus der Verstärkung der Zentralgewalt aber ohne Weiteres einen Missbrauch derselben ableiten zu wollen, dazu fehlt jeder Anlass. Derartige Befürchtungen werden am besten durch den Hinweis auf die bestehenden Einrichtungen der streng monopolisirten Post widerlegt, welche den Vortheil der Verwaltung in einer Hand unter der starken und kräftigen Leitung des Staats klar erweist.

Aber auch der Bevölkerung des Landes gegenüber soll der Staat als Träger der wichtigsten Einrichtung des Verkehrslebens und als unmittelbarer Vermittler des hieraus erwachsenden wohlthätigen Einflusses auf Wohlstand und Kulturverbreitung erscheinen, um das Maass der Anhänglichkeit an ihn und seine Einrichtungen zu verstärken.

Allerdings handelt es sich unter diesen Gesichtspunkten nicht sowohl darum, ein Staatsmonopol der Eisenbahnen zu errichten, sondern weit mehr, daran festzuhalten und festhalten zu können, was im Allgemeinen auch eine finanziell kräftige Regierung zur Voraussetzung hat.

Die namentlich in Oesterreich von gewisser nationaler Seite in den Vordergrund gestellte Forderung auf Dezentralisation der Staatsbahnverwaltung (nach Ländern und Sprachgebieten gesondert), aus welcher sich geradezu ein „Linienpatriotismus“ zu bilden scheint, ist insolange eine leere Phrase, als nicht gleichzeitig auch die finanzielle Verantwortlichkeit dezentralisirt werden soll. Das Reich hat den Provinzen die Landstrassen zwar übergeben, aber sie zugleich verantwortlich gemacht für das, wo die Rente nicht hinreicht. Machtbefugnisse also lassen sich vernünftiger Weise

nur dann dezentralisiren, wenn auch die finanziellen Lasten von dem neuen Machthaber getragen werden, dem doch auch der Nutzen der Einrichtung in erster Linie zu Gute kommt. Wenn nicht, so kann sich die ganze Frage nur darum drehen, wie gross ein Netz von Eisenbahnen sein darf, um noch mit Vortheil von einer Stelle aus verwaltet zu werden. In dieser Frage aber entscheidet nicht der Linienpatriotismus, sondern die Zweckmässigkeit der Einrichtung des ineinandergreifenden Betriebssystems der Reichsbahnen insgesamt. Zudem müssten aber folgerichtig auch die Eisenbahnbeamten anstatt Staatsbeamte Provinzialbeamte sein, die nach der einen Richtung ihrer Dienstleistung hin der staatlichen Zentralstelle für das Eisenbahnwesen, nach der anderen Richtung der Provinzialverwaltung unterstehen würden. Wäre aber ein solches Verhältniss dauernd aufrecht zu erhalten?

Von den grundsätzlichen Gegnern der Verstaatlichung privater Eisenbahnunternehmungen wird nun mit grossem Nachdruck auf den vermeintlichen Entgang gewisser pekuniärer Vortheile von hohem Belang hingewiesen, welchen der Staat bei eigenem Betrieb solcher Bahnen von vorn herein erleiden würde, wobei insbesondere auf die Unentgeltlichkeit der Postbeförderung seitens der Privatbahnen hingewiesen wird. Abgesehen aber davon, dass dieser Vortheil bei unterstützten Bahnen doch nur ein eingebildeter ist, wird ganz übersehen, dass ja die den finanziell selbständigen Privatbahnen aus der Postbeförderung erwachsenden Lasten, die allerdings wesentlicher Art sind, (so wird der dem Staatshaushalt aus der freien Postbeförderung in Frankreich zufließende Nutzen mit $25\frac{1}{2}$ Mill. Francs im Jahre berechnet) ihren Ausdruck in der durch sie verringerten Aktienrente finden, also in jenem Reinertragniss, welches die Grundlage der Kaufverhandlungen bildet. Was also der Staat auf der einen Seite an fremder Leistung verliert, bringt er auf der anderen durch den dieser Leistung gleichwerthigen Kapitalgewinn herein, wobei doch wohl auch der dem französischen Staatsbautenminister, Herrn Caillaux, gelegentlich Anzählung der dem Staate von den Privatbahnen zufließenden Steuern (National-Versammlung vom 17. Juli 1874) unterbrechungsweise gemachte Einwurf: „Das Publikum zahlt Alles!“ nicht allein in Frankreich seine Berechtigung hat. Das Publikum zahlt aber nicht allein die dem Staate zufließenden Steuern der Privatbahnen — es zahlt auch die Dividende der Aktionäre!

In welcher Weise sich das finanzielle Ergebniss aus dem Betriebe der in Staatsbesitz übergegangenen Bahnen gegenüber dem früheren Ertragnisse und im Verhältniss zum Kaufpreis stellen wird, hängt ausser von dem leitenden Finanzprinzip der Verwaltung wesentlich auch von dem Maasse der Anforderungen ab, welche seitens der Gemeinwirthschaft

an das neue System gestellt werden. Im Allgemeinen dürfen gerade der Höhe dieser Ansprüche halber, denen sich die Staatsbahnverwaltung noch weit weniger zu entziehen vermag als die Privatbahnen, die Erwartungen nicht zu hoch gespannt werden, bis nach und nach ein gewisser Ausgleich der Anforderungen und Leistungen platzgegriffen hat.

Der weitaus wesentlichste Vortheil aber, welchen Eisenbahnen überhaupt in materieller Hinsicht bringen, liegt nicht sowohl in deren eigener Rente, als vielmehr in dem durch sie herbeigeführten ganz ausserordentlichen Nutzen für die Volkswirtschaft. So betrug die von den Eisenbahnen herrührende volkswirtschaftliche Ersparniss Preussens an Zeit und Geld bei dem Personen- und Sachentransporte gegenüber den früheren Beförderungsmitteln nach einer Berechnung des Geheimen Ober-Regierungs-Rath Dr. Engel im Jahre 1879 1900 Mill. Mark, (Preuss. statist. Zeitschr. 1880.)

Perdonnet schätzte für 1864 den französischen Minderaufwand in Folge der Eisenbahnen gegenüber dem gleichen Personen- und Waarentransporte auf den früheren unvollkommenen Strassen zu 500 Mill. Francs, also gleich den Zinsen eines Kapitals von 10 Milliarden, wogegen das Anlagekapital der damaligen französischen Bahnen etwas über 4 Milliarden betrug. (Traité élémentaire des chemins de fer.) Ein anderer berechnete den jährlichen Gewinn mit 200 Mill. Francs, wobei er den Gewinn an Zeit mit 50 Cent für die Stunde in Anschlag brachte. In England betrug die Ersparniss an Fahr- und Frachtgeld im Jahre 1865 gegenüber 1834, wo es noch keine Eisenbahnen gab, 72 Mill. £. (Portes. Progress of the Nation.)

Was will es solchen Ziffern gegenüber bedeuten, wenn selbst schliesslich der Staat durch weiter angestrebte Hebung des volkswirtschaftlichen Nutzens der Eisenbahn im Wege von Herabsetzungen des Transportpreises ein minderes Erträgniss seiner Bahnen ausweisen sollte, als die vorangegangenen Privatbahnen es erzielten? Hunderttausend Gulden, am richtigen Ort aufgewendet, vergrössern das Volksvermögen und mit ihm die Steuerkraft des Landes mehr, als um das Zehn- und Zwanzigfache des Tarifnachlasses. Der volkswirtschaftliche Nutzeffekt ist der eigentliche Mehrer der Eisenbahnen, indem sich deutlich nachweisen lässt, dass die Eisenbahnen die für sie bisher benöthigte Summe von mehr als 100 Milliarden Mark, die doch vordem nirgend verfügbar vorhanden war, wesentlich durch die von ihnen hervorgebrachten Ersparnisse selbst herbeigeschafft haben.

So wird es denn kommen, dass die zweckmässige und zielbewusste Anwendung des vorläufig auch für den Staatsbetrieb allein angemessenen privatwirtschaftlichen Finanzprinzips nach und nach von selbst, ohne merkbaren Uebergang und ohne empfindlichere Belastung des Steuerzahlers,

zum Gebührenprinzip überführen wird, wie dies z. B. in England bei Aufhebung der Leibeigenschaft der Fall war, welche auch Kraft einer verständigen Gesetzgebung so allmählich vor sich gegangen ist, dass die gleichzeitigen Historiker eigentlich davon schweigen. (Macaulay, Geschichte Englands.) Die Anbahnung dieses Uebergangs zu dem, einen wesentlichen kulturellen Fortschritt bedingenden Gebührenprinzip lässt sich aber unbedingt nur durch den Staatsbetrieb erzielen. Und damit ist auch die Systemfrag prinzipiell zu Gunsten des Staatsbahnwesens entschieden.

Wenn aber, wie hier, das eine System nach Erfüllung seiner volkswirtschaftlichen Aufgabe seinem Abschluss entgegengeht, um einem neuen, zweckmässigeren Platz zu machen, welches die Frucht des alten in sich aufnimmt und weiter fortbildet, so ist dies der unaufhaltbare Gang aller menschlichen, auf Fortschritt bedachten Entwicklung des in der Gegenwart Erreichten.

Als in Oesterreich vor nicht langer Zeit die Schaffung eines grossen einheitlichen Staatsbahnnetzes auf die Tagesordnung gesetzt wurde, wies man von vielen Seiten auch auf die, einem solchen Plane hinderlichen finanziellen Schwierigkeiten und die beschränkten Mittel des Staats hin. Die Regierung hat sich, eingedenk der grossen, durch die Verstaatlichung der Privatbahnen angestrebten Ziele und geleitet von der Ueberzeugung, dass der volkswirtschaftliche Werth und Nutzen einer, selbst mit finanziellen Opfern erkaufte Eisenbahn viel höher sein kann, als der Tauschwerth ihrer Aktien oder deren privatwirtschaftliche Dividende, von ihrem Plane, in dessen Durchführung sie seitens des Parlaments trotz aller Widersprüche gegen das Prinzip, trotz aller an die Ausführung geknüpften Zweifel unterstützt wurde, nicht abbringen lassen, so dass der Staat heute schon über ein Netz von rund 5100 km, also nahezu 40 pCt. aller Eisenbahnen des Landes verfügt.

Der mit der Verstaatlichung der Eisenbahnen verbundene Zweck ist aber nicht allein ein auf die Wahrung der gemeinschaftlichen Interessen des Staatslebens gerichteter, sondern verfolgt gleichzeitig mit ihnen staatspolitische Ziele.

Mag aber auch die fernere Vorwärtsbewegung des Staatsbahnprinzips — „dieses Ausdrucks der höchsten Entwicklung einer Staatsverwaltung“ (v. Stein) — noch so langsam sein, mag sie auf noch so grosse Schwierigkeiten stossen, nichts Wichtiges kommt ja anders zu Stande, als mit Kämpfen und gerade durch Kämpfe. Die öffentliche Meinung hat sich bereits des richtigen Gedankens bemächtigt; sie bietet Gewähr, dass dieser Gedanke nicht eher von der Tagesordnung verschwindet, als bis er sich dereinst voll verwirklicht haben wird.

Wien, im Februar 1886.

Beitrag zur Kenntniss der Nebenbahnen Italiens.

Von

Regierungs- und Baurath **Jüttner** in Köln.

Nachdem der italienische Minister der öffentlichen Arbeiten die Einberufung einer Kommission zur Berathung über die gesetzliche Regelung des Strassenbahnwesens angeordnet, sich auch, hierdurch veranlasst, eine Vereinigung der betreffenden Gesellschaften des ganzen Landes zur Wahrung ihrer Rechte gebildet hat, steht eine belebte Erörterung dieses Gegenstandes und bald wohl auch die Vorlage eines Nebenbahn-Gesetzes zu erwarten. Es dürften daher einige Mittheilungen über die bisher stattgehabte Entwicklung des Nebenbahnwesens in Italien gerade jetzt am Platze sein. Den Bau und die Ausrüstung der Nebenbahnen betreffende Angaben sind hierbei nur vereinzelt aufgenommen, nachdem solche bereits mehrfach veröffentlicht worden sind, so namentlich in dem Werke: „L'impianto e l'esercizio dei tramways von Giuseppe Bianchi, mit 19 Tafeln und 52 Zeichnungen im Text, Mailand 1883 bei Hoepli“. Dieses Werk ist durch die zahlreichen Zeichnungen im Wesentlichen auch für diejenigen verständlich, welche der italienischen Sprache nicht besonders mächtig sind.

Gesetzgebung.

In Italien ist ein Gesetz über die Nebenbahnen noch nicht erlassen. Die zunächst zur Ausführung kommenden Dampfstrassenbahnen wurden als unter das Gesetz über die öffentlichen Arbeiten vom 20. März 1865 fallend betrachtet und gemäss Gutachten des Staatsraths vom 3. Juni 1874 wurde weiterhin bestimmt, dass

1. wenn es sich um Pferdebahnen auf Provinzial- und Gemeindestrassen handele, gemäss der Artikel 55 und 80 des Gesetzes über die öffentlichen Arbeiten und der Bestimmungen über die Strassenpolizei die Konzession von der Strasseneigenthümerin zu ertheilen sei;

2. die Staatsregierung nur die Konzession zu Bahnen zu erteilen habe, wenn solche auf Staatsstrassen oder dem Staate gehörigen Lande ausgeführt werden sollen;
3. in allen Fällen der Verwendung von mechanischer Zugkraft auf Grund des Reglements der Strassenpolizei, bestätigt durch königliche Ordre vom 15. November 1868 No. 4697 über den Verkehr von Lokomotiven auf Landstrassen, die Genehmigung vom Minister der öffentlichen Arbeiten eingeholt werden müsse.

Durch die Zirkularverfügung des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 20. Juni 1879 sind die Normen erlassen, auf Grund deren der Bau und der Betrieb der Dampfstrassenbahnen — tramwie a vapore genannt — auszuführen ist. Im Uebrigen unterliegen diese Art von Bahnen den Vorschriften des Strassenpolizei-Reglements. Die auf eigenem Bahnkörper zu errichtenden Nebenbahnen — ferrovie economiche genannt —, welche das Expropriationsrecht beanspruchen, fallen unter das Eisenbahngesetz für Hauptbahnen.

Im Anhange jener Zirkularverfügung vom 20. Juni 1879 befindet sich eine Tabelle der Normen für den Bau, die Ausrüstung und den Betrieb der Dampfstrassenbahnen (mitgetheilt in Glaser's Annalen 1. August 1885, Band XVII. Heft 3 Seiten 44 und 45), wonach dieselben in 5 Klassen getheilt werden. Die ersten 3 Klassen behandeln Vollspur-, die zwei letzten Klassen Schmalspurbahnen. Es wird darin unter andern festgesetzt:

- Kl. I. Vollspur, betrieben mit Fahrmaterial der Hauptbahn. Höchste Geschwindigkeit 40 km, geringster Halbmesser 200 m, höchste Steigung 35 ‰;
- Kl. II. Vollspur, betrieben mit eigens gebautem Fahrmaterial. Höchste Geschwindigkeit 30 km, geringster Halbmesser 150 m, höchste Steigung 50 ‰;
- Kl. III. Vollspur, höchste Geschwindigkeit 20 km, geringster Halbmesser 100 m, höchste Steigung 50 ‰;
- Kl. IV. Spurweite 0,95; höchste Geschwindigkeit 35 km, geringster Halbmesser 70 m, höchste Steigung 50 ‰;
- Kl. V. Spurweite 0,70 m, höchste Geschwindigkeit 25 km, geringster Halbmesser 40 m, höchste Steigung 50 ‰.

Von diesen Bestimmungen kommen immer noch erhebliche Abweichungen vor; so wurde beispielsweise für Bahnen nach Klasse I eine Geschwindigkeit von 45 km, für Klasse IV 40 km Geschwindigkeit gestattet, und was die Krümmungen und Neigungen anbelangt, so wurden für Prato ein Halbmesser von 15,5 m, im Uebrigen mehrfach 20—30 m, bei Florenz eine Steigung von 70 ‰ zugelassen u. s. w.

Von den in 5 Klassen eingetheilten Nebenbahnen entspricht Klasse I ungefähr den deutschen Bahnen untergeordneter Bedeutung mit Vollspur. Zu beachten ist hierbei besonders, dass für diese Klasse von Bahnen eine Geschwindigkeit bis zu 40 km zugelassen wird.

Im Jahre 1880 wurde der Deputirtenkammer vom Ministerium Baccarini ein Gesetzentwurf über die Nebenbahnen vorgelegt (mitgetheilt auf Seite 706 der Zeitschrift des Vereins deutscher Eisenbahnen 1880). Die Nichtannahme dieses Gesetzes oder vielmehr die hierbei zu Tage getretene Abneigung der Volksvertretung gegen die Behandlung dieses Gegenstandes bezeugte die Absicht, die Entwicklung des Nebenbahnwesens zunächst in ungebundener Weise vor sich gehen zu lassen.

Eine besondere gesetzliche Regelung der Haftpflicht im Sinne unseres Haftpflicht-Gesetzes ist nicht getroffen, vielmehr gelten diesbezüglich die allgemeinen dem Code Napoléon Art. 1382 ff. entsprechenden zivilrechtlichen Bestimmungen. Wichtig für die Entwicklung der Dampfstrassenbahnen ist der Nachlass der staatlichen Steuerbelastung der Transport-Gelderhebungen, welche für den Personenverkehr 13 →, für den Eilgutverkehr 3 → und für den Frachtverkehr 2 → beträgt, sowie die Befreiung von der Stempelsteuer, für jeden Fahrschein und jeden Frachtbrief mit 4 ₪. Die Nebenbahnen auf eigenem Bahnkörper — ferrovie economiche — unterliegen dieser Steuer ebenso wie die Hauptbahnen.

I. Tramvie a vapore.

(Dampfstrassenbahnen.)

Die Dampfstrassenbahnen haben in Italien, namentlich in dem nördlichen, verkehrsbedürftigsten Theile des Landes bekanntlich eine überraschend grosse Entwicklung gefunden und die günstigsten Erfolge auf die Hebung des Wohlstandes der aufgeschlossenen Gegenden ausgeübt.

Die Eigenthümlichkeit dieser Bahnen ist die fast ausschliessliche Benutzung vorhandener Strassen innerhalb und ausserhalb der Ortschaften, in Folge dessen die Anwendung von Krümmungen mit kleinsten Halbmessern erfolgt; die Anordnung von Schienenoberkante in gleicher Höhe mit der Strassenoberfläche, auch im Uebrigen ein derartiger Einbau des Geleises, dass für den Verkehr des Landfuhrwerks durch die Geleise keinerlei Hinderniss erwächst. Fast durchweg sind die Dampfstrassenbahnen unter Anwendung voller Spur erbaut. Als weitere Eigenthümlichkeit in der Entwicklung dieser Bahnen ist zu erwähnen die Beschränkung der Bahnhöfe auf Anfangs- und Endpunkt der Linie, sowie etwaige Knotenpunkte, dagegen die Anlage von Anhaltstellen in kurzen Zwischenräumen von etwa 1—2 Kilometer; die grosse Zahl der täglich verkehrenden Züge und die billige Beförderung auf denselben; die Ausgabe der Fahrkarten wäh-

rend der Fahrt, die Annahme von Gütern bis kurz vor Abfahrt der Züge und so zu sagen vor der Hausthür, sowie die Auslieferung derselben in gleicher Weise.

Die dem Volke eigenartige Beweglichkeit und natürliche Begabung haben in Italien die Schwierigkeiten, welche die Benutzung belebter Strassen durch Dampfbahnen verursacht, aufs Beste überwunden. Es ist dabei zu berücksichtigen, dass solche Schwierigkeiten wegen der geringen Strassenbreite innerhalb dicht bewohnter Orte und wegen der Landesgewohnheit des Lebens und Gewerbebetriebes bei offener Hausthür und auf der Strasse, hier in besonders hohem Maasse zu befürchten waren.

Die Dampfstrassenbahnen dienen vorwiegend dem Personenverkehre, der Güterverkehr beschränkt sich meist auf die Beförderung von Stückgütern.

A. Konzessionsertheilung.

Für die Anfertigung von Vorarbeiten ist eine Konzession des Provinzialpräfekten nur in einigen Provinzen einzuholen, in anderen dagegen nicht.

Die Genehmigung zur Verwendung von Dampfmaschinen für den Bahnbetrieb wird durch ein Dekret des Ministers der öffentlichen Arbeiten ertheilt. Die Konzessionsertheilung zum Bau und Betrieb der Bahn erfolgt durch den Provinzialpräfekten mittelst Ausstellung eines Bedingnissheftes (*capitolato*).

Um das ministerielle Konzessionsdekret zu erlangen, hat der Unternehmer unter Anlage des Projektes dem Provinzialpräfekten ein Gesuch vorzulegen. Letzterer überreicht dasselbe mit einem technischen Gutachten des Zivil-Ingenieur-Amtes der Provinz dem Minister, welcher ein Gutachten des hohen Rathes seines Ministeriums über das Gesuch veranlasst. Nach weiterer Prüfung des Gesuches auf Grund der betreffenden gesetzlichen und reglementarischen Bestimmung erlässt der Minister das Dekret, welches dem Gesuchsteller durch den Provinzialpräfekten, zugleich mit der Genehmigung des letzteren, dem erwähnten Bedingnisshefte übergeben wird. Aus dem Inhalte eines solchen Bedingnissheftes ist zu ersehen, dass der Schwerpunkt nicht allein bezüglich der Konzessionirung, sondern auch der Beaufsichtigung des Baues und Betriebes von Dampfstrassenbahnen bei der Provinzialverwaltung liegt.

Durch das Recht der Auflage mehrfacher Kautionen und der jährlichen Entschädigungssummen für die Benutzung der Strassen, deren Festsetzung in das Belieben der Provinzialverwaltung gestellt ist, hat dieselbe es vollständig in der Hand, Bahnanlagen zu fördern oder zu hindern. Unterstützungen derartiger Anlagen erfolgen zuweilen durch Zuschüsse der Provinz, der Gemeinden und der interessirten Privaten; doch geschieht

die Förderung der Strassenbahn-Unternehmungen meist nur durch niedrige Bemessung der Kautionen, namentlich aber der Jahresentschädigungen.

Die regelmässige Entschädigung für die Strassenbenutzung anlangend, sei hier erwähnt, dass für die Benutzung der 30 km langen Chaussee Mailand-Lodi ein Jahresbetrag von 5600 *M.*, für Mailand-Vaprio, 29 km lang, 6474 *M.* von der Dampfstrassenbahn-Unternehmung zu entrichten sind.

Das Enteignungsrecht wird den Unternehmern von Dampfstrassenbahnen nicht gewährt. Es erfordern jedoch thatsächlich die Strassenbahn-Anlagen in den meisten Fällen, wenn auch in geringem Umfange den Erwerb von Grundstücken, z. B. bei sehr scharfen Krümmungen der Strassen, namentlich aber dann, wenn die Strasse nicht breit genug ist, um nach Abzug des der Bahn überlassenen Streifens noch die vorgeschriebenen 5 m für den gewöhnlichen Strassenverkehr zu erübrigen. Ein solcher Fall tritt auch bei sonst genügend breiten Strassen häufig auf denjenigen Stationen ein, auf denen die Anlage eines Nebengeleises erforderlich ist.

Da die Provinz den Gemeinden das Enteignungsrecht für Wegeanlagen ertheilen kann, so treten die Gemeinden oder die Provinzen unter Erklärung der Nothwendigkeit einer Strassenverlegung oder Erbreiterung meist für die Bahnunternehmung ein.

Die Provinz ertheilt nur die Konzession für die Bahnanlagen auf den Provinzialstrassen. Werden auch Kommunalwege in Anspruch genommen, so ist für die Anlage auf diesen Wegen die Konzession von den Gemeinden zu ertheilen. Bei langen Bahnen, welche Provinzial- und Strassen mehrerer Gemeinden benutzen, wird hierdurch die Erlangung der Konzession zu einer schwierigen Sache, wobei die Provinzialverwaltung zur Unterstützung guter Anlagen einzugreifen nicht unterlässt.

Nach Erlangung des Bedingnisshftes von Seiten der Provinz kann mit dem Bau der Bahn unverzüglich begonnen werden.

Eine Auflage und Feststellung der Pläne, landes- und bahnpolizeiliche Besichtigungen sind nicht vorgeschrieben.

B. Verbreitung, Anlage und Betriebsführung im Allgemeinen.

Das dichteste Netz von Dampfstrassenbahnen befindet sich in der Lombardei mit den Mittelpunkten Mailand und Brescia. Ferner sind in und um Turin, Florenz, Rom, Neapel und anderen grösseren Städten Dampfstrassenbahnen in grosser Verbreitung vorhanden.

Diese Anlagen erstrecken sich meist strahlenförmig zu den Grossstädten. In Mailand und Turin entspringen je etwa 12 solcher Dampfstrassenbahnen. Dieselben dienen als Vermittelung des Verkehrs der Umgebung der Grossstädte mit diesen und umgekehrt. Der Marktverkehr spielt dabei

eine grosse Rolle, ebenso der Verkehr der ständig oder zeitweise ausserhalb der Stadt wohnenden Familien, deren Oberhaupt geschäftlich in der Stadt thätig ist. Endlich werden die Bahnen zahlreich von Vergnügungsreisenden benutzt.

Meistens bilden grössere Ortschaften, die nebenbei häufig auch durch Hauptbahnen mit den Grossstädten verbunden sind, seltener Vergnügungs-orte die Endpunkte der Linien.

Die grösseren Unternehmungen haben Verbindungen ihrer Hauptstrecken oder deren Abzweigungen untereinander und bilden so ein ganzes Bahnnetz. Ein Beispiel hiervon weisen unter Andern die Linien der società dei tramvie interprovinciali Milano-Bergamo-Cremona auf, welche Gesellschaft 163,6 km in Betrieb hat.

Die Einführung der Dampfstrassenbahnen in die Städte, sowie die Anlage der Anfangs- und Endstationen in denselben sind sehr verschieden ausgeführt. In Mailand liegen die Anfangsbahnhöfe meist am Anfange der Stadt, einige derselben sind zwar mehr in das Innere, wie auf den foro Bonaparte hineingeführt, keine derselben jedoch bis in das Herz der Stadt, auf den Domplatz. Dieser hat sich vielmehr zu einem grossen Zentralbahnhofe für die Pferde-Eisenbahnen ausgebildet.

Die Stadt Mailand ist auf dem Glacis der ehemaligen Umwallung von einer breiten, mit mächtigen Platanen bestandenen Ringstrasse umgeben, auf welcher 2 Geleise der Mailänder Pferdebahn-Gesellschaft gestreckt sind, die auf diesen Geleisen einen Runddienst um die Stadt betreibt. Mehrere der von Mailand ausgehenden Dampfstrassenbahnen münden in diese Ringbahn und benutzen dieselbe eine Strecke bis zur Wiederabzweigung auf ihren Bahnhofplatz.

Der Bahnhof der società dei tramvie interprovinciali liegt beispielsweise rechtwinklig zur Ringstrasse auf einem Grundstück zwischen der Porta Romana und Porta Venezia. Aus dem Bahnhofe führen 2 Geleise, das eine schwenkt links, das andere rechts in die Pferdebahngeleise. Die Züge der der Gesellschaft gehörigen Dampfstrassenbahn Mailand-Lodi fahren in der nach links gerichteten Abzweigung aus und benutzen das Pferdebahngeleise bis zur Porta Romana; die Züge der der gleichen Gesellschaft zugehörigen Dampfstrassenbahn nach Monza fahren in der nach rechts gerichteten Abzweigung aus und benutzen das Pferdebahngeleise bis zur Porta Venezia. Das Geleisedreieck, welches sich durch die beiden Abzweigungen aus dem Bahnhofe und die verbindenden Pferdebahn-Geleise bildet, wird zugleich zum Wenden der Maschine benutzt und aus diesen Grunde fehlt auf dem Bahnhofe eine Drehscheibe.

Die genannte Dampfstrassenbahn-Gesellschaft benutzt auch noch von der Porta Venezia ab die Geleise der von Mailand nach Monza gehenden

Pferdebahn und zwar auf der Strecke Porta Venezia bis zur Station Loreto. Da sowohl der Betrieb der Pferdebahn Mailand-Monza als auch derjenige der Dampfstrassenbahn, die nicht nur nach Monza geht, sondern von dieser Linie ab — und sich verzweigend — nach Vimercate, Vaprio, Treviglio und Bergamo führt, ein überaus lebhafter ist, so werden dieselben Geleise von einer grossen Zahl von mit Lokomotiven beförderten Bahnzügen und Pferdebahnwagen benutzt. Oft sieht man in kurzen Abständen Bahnzüge und Pferdebahnwagen auf demselben Geleise einander folgen. Eine derartige gemeinschaftliche Benutzung einer doppelgeleisigen Bahn, namentlich auf kurze Strecken ist sehr gebräuchlich und die erste Unternehmerin der Bahnanlage ist durch Art. 6c des Bedingnisheftes zur Zulassung einer solchen Gemeinschaft auf kurzen Geleisestrecken verpflichtet. Die gemeinschaftliche Benutzung längerer Geleisestrecken geschieht nach Uebereinkunft.

In Florenz beginnen die Dampfstrassenbahnen im Innern der Stadt auf der Piazza St. Maria Novella.

In Turin sind die Dampfstrassenbahnen ebenfalls in das Innere der Stadt geführt, davon 2 bis auf den Verkehrsmittelpunkt der Stadt, die Piazza Castello. Auf diesem Platze nördlich des Palazzo Madama liegen 3 durch Weichen mehrfach verbundene Geleise, von denen nach der einen Richtung 3 Dampfstrassenbahn- und eine Pferdebahn-, nach der anderen Richtung 3 Pferdebahn-Linien ausgehen.

Man vergegenwärtige sich die Inanspruchnahme dieser 3 Geleise, auf denen beispielsweise an Sonntagen verkehren:

Dampfstrassenbahn nach Moncalieri und zurück	46	Züge
„ „ Gassino	18	„
„ „ Soperga	16	„

zusammen 80 Dampf-

strassenbahnzüge und mehrere Hunderte von Pferdebahnwagen! Zwischen- durch findet neben diesen zahlreichen Zu- und Abgängen selbstverständlich auch der für 80 Züge erforderliche 40malige Maschinenwechsel auf diesen drei Geleisen statt.

Ein ebenso lebendiges Bild des Verkehrstreibens bietet häufig die Brücke Vittorio Emanuele in Turin. Auf derselben wird der vorhin angegebene Verkehr der 3 Dampfstrassenbahnen, sowie der bereits erwähnten und noch anderer auf der Piazza Vittorio Emanuele entspringender Pferdebahnen mittelst eines Doppelgeleises über den Po geleitet. An den Abenden schöner Sonn- und Festtage sieht man dann bisweilen eine wahre Doppelkette von Dampfzugzügen und Pferdebahnwagen im Tempo des Pferdetrabes sich fortbewegen, durchfluthet von einer hin- und herströmen-

den Menschenmenge und von zahlreichen, rasch dahin eilenden Kutschen und überladenen Karren, deren Insassen durch lautes Wesen und Znrufe den Wirrwarr bis zur Erregung steigern. Es ist erklärlich, dass bei dem Anblick eines solchen Durcheinanders, wie es auf der Piazza Castello und der Pobrücke bisweilen herrscht, ein wohl geschulter deutscher Eisenbahnbeamter von einem leichten Grausen befallen wird. Und doch ereignen sich weniger Unglücksfälle, als man vermuthen sollte. Der Fusstritt des Lokomotivführers bringt die Bremse der Maschine fast zur augenblicklichen Wirkung und auf das erste Bremszeichen des Führers greifen die nächst den Wagenbremsen befindlichen Reisenden sofort hilfreich in die im Innern der Wagen angebrachten Bremskurbeln.

C. Betrieb im Besonderen.

Die Bedingnisshäfte der Provinz enthalten die hauptsächlichsten Betriebsvorschriften, z. B. Festsetzung der Geschwindigkeit von höchstens 18 und mindestens 10 km für die Stunde; Zusammensetzung der Züge aus höchstens 4 Wagen; Ausschluss von Verstärkungsmaschinen; ausschliessliche Verwendung von Tenderlokomotiven mit scharf wirkenden Bremsen; Besetzung der Maschinen mit geprüften Führern und Heizern; Fahrplanfeststellung durch die Provinzialverwaltung; Zulassung des Betriebes einer kurzen Bahnstrecke durch mehrere Unternehmer; ständige Ueberwachung des Betriebsdienstes seitens des von der Provinz zu diesem Zwecke gebildeten Ausschusses.

Die Provinzialverwaltungen erlassen ausserdem noch allgemein oder für jeden einzelnen Fall gültige Betriebsvorschriften. So bestimmt die Betriebsvorschrift der Provinz Mailand vom 15. Mai 1881 u. A.:

Beim Durchfahren bewohnter Ortschaften muss die Geschwindigkeit derart vermindert werden, dass ein Beamter im Schritt dem Zuge vorangehen kann.

Dieselbe geringe Geschwindigkeit ist vor und während der Durchfahung einer Kreuzung mit anderen Bahnen einzuhalten und eine solche Kreuzungsstelle darf erst durchfahren werden, wenn das Fahrtsignal gegeben worden ist.

An Strassen- und Bahnkreuzungsstellen muss während der Zeit der Durchfahrt ein Wärter anwesend sein, um Fussgänger und Wagen zu warnen. Nur mit Genehmigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten oder der Präfektur darf hiervon eine Ausnahme gemacht werden.

Ein Zng darf die Länge von 30 m und das Gewicht von 30 t nicht überschreiten.

Maschinen und Wagen müssen sämtlich mit Bremsen versehen sein.

Wie viele von denselben zu bedienen sind, wird den Neigungen der Bahn entsprechend für jeden Fall besonders bestimmt.

Die Signale auf der Maschine werden mit einem Horn gegeben. Dampfpfeifen sind ausdrücklich untersagt.

Sind die Plätze eines Wagens sämmtlich besetzt, so ist eine Tafel mit der Aufschrift „Completo“ daran zu hängen.

Das Aus- und Einsteigen, das Uebersteigen aus einem Wagen in den anderen, sowie der Aufenthalt auf dem Trittbrett während der Fahrt ist untersagt.

Ueber den Gang jedes Zuges ist ein Fahrbericht aufzustellen.

Das Bahnpersonal muss vereidigt und von der Präfektur bestätigt sein.

Ueber den Zugdienst ist Folgendes zu erwähnen:

Die meisten Züge sind reine Personenzüge. Güterwagen werden in der Regel in gemischten Zügen, einzelne Wagen mit dem nächsten abgehenden Zuge, gleichgültig, ob Personen- oder gemischter Zug, befördert. Die Eintheilung in Personen-, Gemischte und Güterzüge findet nur bei den grösseren Unternehmungen statt.

Die Zahl der täglich verkehrenden Züge ist der Stärke des Bahnverkehrs entsprechend sehr verschieden, und wechselt bei den einzelnen Bahnen von 8 bis 50, Hin- und Herfahrt einzeln gezählt.

Besondere Sonn- und Festtagzüge sind auf den meisten Bahnen vorgesehen. Bei starkem Verkehr folgen den fahrplanmässigen Zügen sogenannte „Züge bis“.

Extragüterzüge werden bei dem Vorhandensein von 3—4 Wagen abgelassen.

Nachtverkehr ist nirgend eingeführt. In Mailand ist für jeden nach 10 Uhr verkehrenden Zug die Genehmigung des Präfekten einzuholen.

Die Anordnung eines Schutzwagens und von Vorrichtungen zur Vertheidigung der Reisenden mit dem Zugpersonal ist nicht erforderlich.

Die Züge werden von einem Zugführer und meist von 2 Schaffnern begleitet. Einem der letzteren liegt die Bedienung der Schlussbremse ob. Der Fahrscheinverkauf findet durch die Schaffner statt, welche in Folge dessen höchstens 2 Wagen bedienen können. Die Ausgabe der Fahrscheine wird beaufsichtigt durch den Zugführer und Aufsichtsbeamte.

Die grösseren Bahnen besitzen Reglements für die einzelnen Dienstzweige. Signalordnungen sind auf allen Bahnen ausgegeben. Als Signalmittel dienen verschiedenartige Fahnen, Laternen, Signalhörner, Pfeifen, sowie Glocken an den Lokomotiven.

Die Stationen sind dreierlei Art:

1. Stationen I. Klasse am Anfangs- und Endpunkte, sowie an wichtigen Knotenpunkten der Bahn. Die grössten dieser Anlagen sind bezüglich des Stations- und Güterexpeditionspersonals wie Bahnhöfe der Hauptbahnen ausgerüstet.
2. Stationen II. Klasse, mit einem expedirenden Wärter oder Weichensteller besetzt. Diese Stationen sind theils mit, theils ohne ein Nebengeleis ausgeführt.
3. Die Stationen III. Klasse sind Haltepunkte, meist ohne jede Besetzung. Die Züge halten nur, wenn Reisende aufzunehmen oder abzusetzen sind. Diese Stellen unterscheiden sich von der freien Strecke nur durch das Vorhandensein einer Tafel mit der Aufschrift „fermata“.

Auf den Dampfstrassenbahnen mit Güterverkehr sind in der Regel sämtliche Stationen für denselben eröffnet.

Aus der Handhabung des Betriebsdienstes ist zu ersehen, dass seitens der Behörden die Aufsicht darüber sehr nachsichtig geübt wird:

Eine Ermässigung der Geschwindigkeit in den Ortschaften bis auf die gewöhnliche Gangart eines Menschen wird vielfach nicht beobachtet.

Ueberfüllungen der Wagen kommen häufig vor, ebenso ist das Auf- und Abspringen der Reisenden während der Fahrt in Uebung.

Innerhalb der grossen Städte finden diese Uebertretungen weniger häufig statt als auf der Strecke.

D. Verkehr.

Die Personenbeförderung bildet die Haupteinnahmequelle der Dampfstrassenbahnen. Die Beförderung von Gütern findet auf einigen dieser Bahnen überhaupt nicht statt, auf anderen nur in geringem Umfange, während einzelne derselben einer nicht unerheblichen Entwicklung dieses Verkehrszweiges sich erfreuen, die sogar den Hauptbahnen in empfindlicher Weise Konkurrenz bereitet. Je nach der Bedeutung der einzelnen Verkehrszweige sind die entsprechenden Tarifberechnungen und bezüglichlichen Vorschriften mit mehr oder weniger Sorgfalt behandelt. Die Veröffentlichung der Tarife ist nirgend vorgeschrieben, wird aber von allen Bahnen gehandhabt. Tarifhefte, Frachtsätze und Beförderungsbedingungen enthaltend, sind käuflich zu haben.

Hinsichtlich der Bildung der Tarife gilt natürlich auch hier zunächst der Grundsatz, soviel zu nehmen als überhaupt zu erlangen ist.

Zur Beschränkung der zu ausgedehnten Anwendung dieses Grundsatzes dient das der Provinz zustehende Recht der Genehmigung der Tarife durch die Deputation der Provinz, vor Allem aber die Rücksichtnahme

auf den Mitbewerb. In Folge des letzteren sind die Preise nicht allein auf den einzelnen Bahnen, sondern sogar innerhalb derselben, wenn sie in Wettbewerb oder nicht in Wettbewerb stehende Strecken umfassen, sehr verschieden, jedoch fast durchweg niedriger als diejenigen der Hauptbahnen.

Die Verwaltungen nehmen in ihre Tarife überall die Bemerkung auf, dass sie sich das Recht vorbehalten, für Transporte von Bedeutung besondere Vereinbarungen mit den Versendern zu treffen. In Folge dessen wird die Zubilligung von Frachtsätzen, welche im umgekehrten Verhältniss zu der steigenden Transportmasse fallen, in ausgedehntestem Maassstabe gehandhabt. Hierbei gewährt die Befreiung von der staatlichen Transport- und Stempelsteuer den Dampfstrassenbahnen von vornherein ein erhebliches Uebergewicht gegen die Hauptbahnen.

1. Personenverkehr.

Die Personentarife werden entweder kilometrisch oder nach Bahnabschnitten gebildet.

In letzterem Falle wird die Strecke zwischen Anfangs- und Endpunkt oder bei vorhandenen Abzweigungen zwischen den Begrenzungs- und den Abzweigungspunkten in thunlichst gleich lange Abschnitte getheilt. Die Schnittpunkte sind zugleich Bahnstationen. Nach der durchschnittlichen Länge aller Abschnitte der Bahn wird ein gleicher Einheitssatz für sämtliche Abschnitte angenommen. Meist ist die Länge der Abschnitte 3—4 km. Der Preis des Abschnitts ist für die erste Klasse 12 bis 20 L. , für die zweite Klasse 8 bis 12 L.

Nach dem Kilometer berechnet beträgt der Durchschnittspreis für die erste Klasse 4—5,6 L. , für die zweite Klasse 2,4—3,2 L. , während die Preise in der II. und III. Klasse der italienischen Hauptbahnen für gewöhnliche Personenzüge 6,83 und 4,07 L. betragen. Kinder, welche keinen eigenen Platz erfordern, werden frei befördert. Im Uebrigen zahlen Kinder unter 1 m Grösse die Hälfte.

Zwischen den Schnittpunkten befinden sich gewöhnlich 2—3 Haltepunkte. Für den Verkehr nach diesen Haltepunkten muss der volle Preis des angefangenen Abschnitts gezahlt werden.

2. Arten der Fahrscheine.

Die Gestaltung der Fahrscheine ist ein schwacher Punkt der Verkehrseinrichtungen. Die Ueberwachung des während der Fahrt statthabenden Verkaufs der Fahrscheine ist eine sehr schwierige, nirgend ganz zuverlässige. Zur Herstellung der Fahrkarten wird meist sehr schlechtes, weiches Druckpapier benutzt. Es ist deshalb und wegen der häufig angewandten kleinen Form der Fahrkarten die Aufbewahrung schwierig.

Die gebräuchlichsten Arten in Ober-Italien sind folgende:

- a) Besondere Fahrscheine für alle einzelnen Beziehungen mit dem Aufdruck der Namen der Anfangs- und Endstationen der Fahrt, dem Preise und einer fortlaufenden Nummer für jede Verkehrsbeziehung. Auf längeren Linien ist dieses System ohne zu grosse Belastung der Schaffner durch die erhebliche Zahl verschiedener Billets schwer durchzuführen.

Zur Verminderung dieses Nachtheils werden die Fahrscheine in Heftform zusammengestellt und bezüglich der Grösse in einer für die Aufbahrung durch die Reisenden höchst ungeeigneten Weise beschränkt. Die Fahrscheine haben bisweilen nur die Grösse einer Briefmarke.

- b) Fahrscheine, auf denen sämtliche Schnittpunkte einer Zugstrecke, mit der Anfangsstation beginnend, der Reihe nach untereinander gedruckt sind. Die einzelnen Fahrscheine, ein länglicher Papierstreifen, jeder Stamm und Talon enthaltend, sind fortlaufend numerirt und in handlicher Buchform gebunden. Es mögen beispielsweise a, b, c k die Namen der einzelnen Schnittpunkte bedeuten. Steigt nun auf Punkt b ein Reisender ein, welcher bis Punkt h reisen will, so wird ein Fahrschein in der durchstifteten Trennungslinie zwischen Talon und Stamm so umgebogen, dass dieselben auf einander liegen. Da Stamm und Talon ganz gleichartig bedruckt sind, so liegen dann auch die gleichen Namen der Punkte genau übereinander. Es wird nunmehr ein Koupirzeichen durch die beiden Blatttheile bei b und bei h gedrückt. Erst dann darf der Talon abgetrennt und dem Reisenden eingehändigt werden. Geschieht das Abreissen vor der Durchlochung und werden zuerst Talon und Stamm so aufeinander gelegt und koupirt, dass Punkt b des Talons auf Punkt c des Stammes fallen, sodann erst h auf h, so kann eine Unterschlagung des Fahrpreises von b nach c eintreten, wenn der Schaffner vor dem Aussteigen des Reisenden den Talon abfordert und vernichtet. Derartige Fälschungen können auch in anderer Art mehrfach vorgenommen werden. Die Talons sollen vor dem Aussteigen der Reisenden diesen von dem Zugführer abgenommen werden, eine Maassregel, die bei grossem Andrang und der Leichtigkeit des gar nicht zu überwachenden Aussteigens ganz unthunlich ist. Die Stämme werden nach jeder einmaligen Hin- und Herfahrt des Zuges nebst einem ausgefüllten Kontrollzettel mit dem Nachweis des verkauften Fahrscheins, getrennt nach der gleichen Zahl der durchfahrenen Abschnitte, der Zug-Anfangsstation zur Uebersendung an die Kontrolle eingehändigt. Die

ausserordentlich grosse Zahl der von der Aufsichtsbehörde gemachten Ausstellungen spricht nicht sehr für dieses System.

- c) Fahrscheine, auf denen ebenfalls die Stationen der Reihe nach untereinander gedruckt sind. Der Reisende erhält nur den Ausriss der zu durchfahrenden Strecke. Die übrig bleibenden Stücke des Fahrscheins behält der Schaffner und hat dieselben zu Kontrolzwecken abzuliefern. Durchfährt man nur einen Abschnitt, so erhält man in einer für die Aufbewahrung sehr unbequemen Weise einen etwa 4 cm langen Streifen von der Breite einer Druckzeile.

Es sind ausserdem noch andere Arten in Uebung, die alle mit der Unzuverlässigkeit bezüglich der Ueberwachung behaftet sind. Am günstigsten in dieser Beziehung ist das unter a bezeichnete System.

3. Gepäck- und Eilgutverkehr.

Reisegepäck im Gewicht bis zu 10 kg, auf einzelnen Bahnen bis zu 15 kg wird unentgeltlich befördert, sofern die Maasse des Gepäckstücks $40 \times 25 \times 30$ bzw. $50 \times 30 \times 15$ cm nicht überschreiten und die Mitreisenden durch die Unterbringung des Gepäcks nicht belästigt werden. Anderenfalls wird das Gepäck wie Eilgut und, wo solches nicht befördert wird, wie Frachtgut behandelt. Auf den Bahnen ohne Güterverkehr wird bisweilen die Lösung von Fahrscheinen für so viele Plätze gefordert, als das Gepäck Raum einnimmt.

4. Packetverkehr.

Auf mehreren Bahnen kann das Gepäck ebenso wie Eilgut- und Packetstücke in einer sehr zweckentsprechenden Weise zur Beförderung aufgegeben werden.

Die Verwaltungen lassen Transportkarten, nach Art der deutschen Postpacket-Adressen durch ihre Dienststellen verkaufen. Diese Karten werden auf das Packet- Gepäck- oder Eilgutstück geklebt oder daran festgebunden und diese Pakete bis 10 Minuten vor Abgang des Zuges ohne weitere Förmlichkeit zur Beförderung angenommen. Auf den Unterwegsstationen nehmen die Zugführer die Pakete während des Zugaufenthaltes in Empfang. Handelt es sich um Reisegepäck, so wird dasselbe dem Reisenden nach Ablauf der Reise sofort eingehändigt. Die Bahn gewährleistet die richtige Ablieferung des Gepäck- oder Packetstückes nur, bei Ausstellung einer Quittung, für die ein Betrag von 4 ₵ besonders zu entrichten ist. Die Auslieferung erfolgt dann ebenfalls nur gegen Ausstellung einer Empfangsbescheinigung des Reisenden oder des Adressaten. Die Pakete werden den Adressaten entweder an bestimmten Ablieferungs-

plätzen, welche häufig auf dem Marktplatz des Bestimmungsortes sich befinden, an einigen Orten auch frei an das Haus abgeliefert.

Die Transportkarten enthalten auf der Vorderseite den Vordruck zur Ausfüllung der Adresse, des Namens des Absenders, des Inhaltes und Gewichtes des Packetes.

Auf der Rückseite sind die Beförderungsbedingungen aufgedruckt.

Die Transportkarten werden in verschiedener Farbe, dem Preise, dem zulässigen grössten Gewicht und der Beförderungsentfernung entsprechend ausgegeben, z. B.:

I. Karten für eine Beförderung bis zu 25 km:

- a) Packete bis zu 15 kg zum Preise von 16 L.
- b) Packete von 15 bis 60 kg zum Preise von 24 L.

II. Karten für eine Beförderung über 25 km:

- a) Packete bis zu 15 kg zum Preise von 24 L.
- b) Packete von 15 bis 60 kg zum Preise von 32 L.

5. Güterverkehr.

Sofern die Sendungen nicht mit den vorher besprochenen Transportkarten zur Aufgabe gelangen, ist die Ausstellung eines besonderen Frachtbriefes erforderlich.

Bei den Bahnen mit lebhaftem Güterverkehr sind verschiedenfarbige Frachtbriefe für Eil- und Frachtgut in Gebrauch. Die Frachtbriefe werden meist zum Preise von 4 L. für das Stück von den Dienststellen der Bahn verkauft, ausserdem sind dieselben mit einer Stempelsteuer von gleicher Höhe belegt.

Die Frachtbriefe weichen in ihrer Anordnung von derjenigen der deutschen Frachtbriefe ab. Sie bestehen aus drei Theilen, von denen einer dem Versender als Quittung, der zweite dem Empfänger ausgehändigt wird, der Haupttheil verbleibt der Bahn.

Neben dem Frachtbriefe wird an Stelle der deutschen Frachtkarte auf einigen Bahnen ein besonders eingerichtetes Formular als Begleit- und Kontrollpapier von der Station ausgefüllt und der Sendung beigegeben.

Die Avisbriefe sind mit einem Talon versehen, welcher ein Quittungsformular über den Empfang des Avisbriefes enthält.

Bei den meisten Bahnen findet der Güterverkehr auf allen Stationen und Haltestellen statt, selbst dort, wo ein zweites Geleis nicht vorhanden ist. Es werden in letzterem Falle die Empfänger telegraphisch von dem Eintreffen der Güter benachrichtigt und sind dann gemäss Absprache so viele Kräfte bei Ankunft des Zuges bereit zu halten, dass die Entladung innerhalb der um etwas verlängerten Aufenthaltsfrist bewirkt werden kann. Auf diese Weise erfolgt selbst die Entladung ganzer Wagen in verhältnissmässig kurzer Zeit und übersteigt selten 10 Minuten.

Für die Aufgabe von ganzen Wagenladungen ist eine mehrstündige Vorheranmeldung vorgeschrieben, einzelne Stückgüter werden dagegen bis kurz vor Abgang der Züge, in denen die Güter unmittelbare Beförderung finden, angenommen.

Als Eilgut werden nur wenige Sendungen aufgegeben, da die Beförderung der gewöhnlichen Frachtgüter in der Regel sehr schnell vor sich geht. Schon der Mangel an Güterwagen nöthigt die Verwaltungen zu einer raschen Beförderungsweise. Diese kurze Transportfrist der Dampfstrassenbahnen ist ein wesentlicher Vorzug vor den Hauptbahnen.

Die Ent- und Beladung ganzer Wagenladungen ist meist durch den Empfänger und Versender auszuführen. Dagegen erfolgt die Umladung auf den mit Hauptbahnen oder anderen Nebenbahnen gemeinschaftlichen Bahnhöfen fast durchweg bahnseitig, oder durch besondere für diesen Zweck von der Bahn gewonnene Unternehmer.

Die Abholung und Zustellung von Stückgütern von und bis zum Hause gegen Entrichtung einer kleinen Gebühr ist ebenfalls vielfach im Gebrauch, ebenso die Einrichtung von Güter-Empfangsstellen in Mitte solcher grossen Städte, wo die Bahnhöfe ausserhalb derselben liegen.

Werthversicherungen der Sendungen werden von den meisten Verwaltungen angenommen. Für in Verlust gerathenes, nicht versichertes Gut wird meist 1,6 *M* für jedes Kilogramm als Entschädigung gewährt.

Nachnahmen und Vorspesen werden von den Verwaltungen gezahlt, wenn der Werth des Gutes die Vorlage unbedingt deckt, oder nach erfolgter Deckung seitens des Empfängers. Für Nachnahme wird 1 pCt. Provision erhoben.

In Bezug auf die Gewährung von Verkehrserleichterungen, auf Feststellung der Frachtsätze und die besonderen Bedingungen für den Eilgut- und Frachtgutverkehr, die Vieh-, Leichen-, Wagen-Beförderung u. s. w. bestehen erhebliche Abweichungen bei den einzelnen Verwaltungen, so dass hier die besonderen Einrichtungen einiger Verwaltungen nach einander besprochen werden müssen.

Es sind 3 Unternehmungen hierzu gewählt, von denen die erste in gar keiner Beziehung zu Hauptbahnen, die beiden anderen in von einander abweichenden Beziehungen zu solchen stehen.

a) Società dei Tramvie interprovinciali Milano-Bergamo-Cremona.

Die Geleise dieser vollspurigen Bahnen stehen mit denen der Hauptbahnen an keinem Orte in Verbindung. Ebenso bestehen auch keine gemeinsamen Bahnhöfe, auf denen eine Ueberladung von Sendungen der Nebenbahn auf die Hauptbahn stattfinden kann.

Für die Beförderung des Frachtgutes gelten nachstehende Preise:

		W a a r e n							
F r a c h t	Ent- fernung in km	K l a s s e n							
		I.	II.	III.	IV.	V.	VI.	VII.	VIII.
für die Tonne	1—25	12,8	11,2	9,6	7	5,6	4,8	4,0	
und	26—50	11,2	9,6	8,0	7,2	4,8	4,0	4,0	
das Kilometer	51—75	9,6	8,0	6,4	5,6	4,0	4,0	3,2	
	76—100	8,0	6,4	4,8	4,8	4,0	4,0	3,2	
Feste Gebühr für die t . . .	80	80	80	80	80	72	72	72	

Nach dem Tarif der Mittelmeerbahnen bestehen 8 Klassen von Gütern, die Transportpreise für 1 tkm betragen:

|| 13,06 | 11,42 | 9,79 | 8,16 | 6,53 | 5,71 | 5,0 | 4,08

und die feste Gebühr für 1 t 163 ₰ für die ersten 5 Klassen, 98 ₰ für die letzten 3 Klassen.

Nach obiger Preistabelle sind im Allgemeinen die Frachtsätze der veröffentlichten Tarife berechnet. Rücksichten auf den Mitbewerb haben hierbei jedoch Abweichungen eintreten lassen. So wird die Entfernung nach konkurrenzirten Orten nicht nach der Bahnstrecke, sondern nach der Luftlinie gemessen. Geht von einer konkurrenzirten Strecke eine nicht konkurrenzirte Seitenlinie ab, so wird für die Beförderung von Frachten nach Stationen der letzteren eine Ueberführung- oder Rangirgebühr zugeschlagen u. s. w.

Das Eilgut wird mit einem Aufschlage von 60 pCt. des Preises der I. Klasse des Frachtgutes befördert. Für Nahrungsmittel als Eilgut wird nur ein Aufschlag von 25 pCt. erhoben.

Die Abholung der Güter am Hause und die Zustellung derselben an das Haus wird von der Gesellschaft auf Verlangen gegen Erhebung einer Gebühr von 12 ₰ für 100 kg besorgt.

Die Gesellschaft hat zur Erleichterung des verkehrtreibenden Publikums in Mailand am Domplatz eine Agentur eingerichtet, welche sowohl Güter annimmt, als auch die Zustellung und Abholung derselben in gleicher Weise, wie die Station vermittelt.

Die Bahngesellschaft zahlt dem Unternehmer dieser Agentur die Lokalmiethe und garantirt demselben eine Roheinnahme von jährlich 1600 ₰. Die Zustellungs- und Abholungsgebühren von 12 ₰ für 100 kg werden vom Agenten für sich eingezogen.

b) Società per le ferrovie del Ticino.

Auf den Bahnhöfen Novara und Vigevano stehen die Geleise der durchweg vollspurig angelegten Nebenbahn mit denen der Hauptbahn derart in Verbindung, dass eine Ueberladung erfolgen kann.

Die Eilgutbeförderung findet nur nach Maassgabe der oben unter Packetverkehr beschriebenen Weise statt.

Bezüglich des Frachtverkehrs sind zwei Arten von Sendungen angenommen:

Art A. Alle Sendungen unter 3000 kg.

„ B. Ganze Wagenladungen, als welche alle Sendungen über 3000 kg angesehen werden.

Die Güter sind in zwei Klassen getheilt. Zur Klasse I. gehören alle mehrwerthigen Güter, welche nicht in dem veröffentlichten Tarife aufgeführt sind. Dieser Tarif enthält 112 Nummern von Massengütern, welche demnach Klasse II. bilden.

Die Grundtaxen sind folgende:

Art	Klasse	Preis für das tkm	Feste Gebühr für die t
A.	I.	8 ₰	120 ₰
„	II.	5,6 „	120 „
B.	I.	5,6 „	80 „
„	II.	4,0 „	80 „

Niedrigster Satz 40 ₰. Die Sätze werden von 10 zu 10 kg abgestuft.

Die Kosten der Ueberladung aus Wagen der Hauptbahnen in solche der Nebenbahn und umgekehrt oder aus Wagen der Nebenbahn einer anderen Gesellschaft sind in den betreffenden Frachtsätzen mit einbegriffen. Diese Umladung kann mit Genehmigung der Bahnverwaltung auch durch die Empfänger oder Versender erfolgen, in welchem Falle letztere eine Entschädigung von 20 ₰ für die Tonne erhalten.

Die Gesellschaft zahlt für die Umladung von Gut auf den Bahnhöfen Novara und Vigevano der Hauptbahn, bis wohin die Strassenbahngeleise geführt sind, an einen Unternehmer den vereinbarten Preis von 6,4 ₰ für je 100 kg.

c. Società anonima dei tramvie di Torino.

Die vollspurigen Geleise dieser Dampfstrassenbahn stehen mit denen einer Hauptbahn in Verbindung, so dass eine Ueberführung von Wagen der Nebenbahn auf die Hauptbahn und umgekehrt erfolgt. Es sei hier nebenbei bemerkt, dass diese Abhängigkeit einen nicht günstigen Einfluss auf den Bau der Wagen der Nebenbahn insofern ausgeübt hat, als dieselben, nach den Normen für Hauptbahnen gebaut, den Krümmungs-Verhältnissen der Nebenbahn nicht vollständig entsprechen.

Die Gesellschaft hat seiner Zeit die Frachtsätze der oberitalienischen Hauptbahnen mit nicht eben glücklichem Erfolge für ihre Linien angenommen. Es wird nunmehr eine Herabsetzung der Frachtsätze geplant.

Auf der Hauptbahn sind die Transportsätze für Eilgüter mit einem staatlichen Zuschlage von 3 \rightarrow , für Frachtgüter mit 2 \rightarrow belegt, auf der Nebenbahn jedoch nicht. Für Durchgangstransporte tritt daher dem Frachtsatz, welcher nach dem für beide Bahnen einheitlichen Tarife berechnet wird, ein Zuschlag von 3 \rightarrow bzw. 2 \rightarrow des auf die Hauptbahn entfallenden Antheiles hinzu.

E. Betriebs- und Verkehrs-Ergebnisse.

Das Betriebsjahr 1884 und 1884/85 lieferte in Folge der Heim-suchung des Landes durch die Cholera sehr ungünstige Abschlüsse, so dass die früher von Jahr zu Jahr stetig wachsenden Einnahmen in dem letztabgeschlossenen Jahre eine erhebliche Einbusse erlitten. Ueberdies muss bei der Beurtheilung des Ertragnisses nicht vergessen werden, wie es sich meist um sehr junge, in der Erweiterung begriffene Anlagen handelt, bei denen Einnahmen und Ausgaben ein annähernd festes Verhältniss noch nicht angenommen haben. Endlich ist zu berücksichtigen, dass die meisten italienischen Dampfstrassenbahnen Gesellschafts-Unternehmungen sind, nach deren Bestimmungen den Vorsitzenden und Mitgliedern des Verwaltungsrathes aus den Reineinnahmen ein hoher Antheil anheimfällt, in Folge dessen die allgemeinen Verwaltungskosten ungewöhnlich grosse sind.

In den letzten Jahren ist eine grosse Anzahl von Dampfstrassenbahnen in Betrieb gesetzt worden. Es herrschte während eines Zeitabschnittes ein vollständiges Gründungsfieber betreffs solcher Anlagen, so dass nicht allein manche unfruchtbare Linie, sondern vielfach solche in Wettbetrieb geschaffen wurden. Diese Ueberhastung musste natürlich eine Schwächung des Ertragnisses vieler derartiger Unternehmungen verursachen und auf die Gesamtheit derselben ungünstig einwirken.

Ueber die Betriebsergebnisse mögen hier nur einige kurze Mittheilungen folgen:

Bei einer der grössten oberitalienischen Dampfstrassenbahngesellschaft welche 163,6 km im Betrieb hat, betragen die Leistungen im Jahre 1884/85:

Zugkilometer	919 119
Personenwagenkilometer	2 510 447
Güterwagenkilometer	894 010
Beförderte Personen	1 791 847
Die Einnahmen betragen	882 572 <i>M</i>
Davon im Personenverkehr	<u>685 884</u> <i>n</i>

Die Ausgaben betragen:

Direktion und Büreaus	54 101	<i>M</i>
Zug- und Stationsdienst	140 247	"
Bahnunterhaltung	63 151	"
Wagen	41 983	"
Maschinen	280 234	"
Verwaltung, Steuern, Erneuerung, Tilgungen u. s. w.	99 960	"
Ausgabe-Summa	<u>679 676</u>	<i>M</i>

oder für das Zugkilometer

Einnahme	0,960	<i>M</i>
Ausgabe	<u>0,799</u>	"
Reingewinn	0,221	<i>M</i>

Die Kosten der Zugkraft betragen 0,277 *M* für das Zugkilometer.

Es sei hier erwähnt, dass die Heizung der Lokomotiven der Dampfstrassenbahnen fast ausschliesslich mit englischer Kohle von Cardiff stattfindet. Die Verwendung der stärker qualmenden Briquets ist verboten. Die Kohlen stellen sich frei Magazin Mailand auf 29,4 *M* für die Tonne, davon entfallen auf die Eisenbahnfracht Savona (Hafen an der Riviera) — Mailand 15 *M*, auf die Beförderung vom Bahnhof in Mailand in das Magazin 1,20 *M*.

Der Durchschnitt des Ergebnisses von sechs oberitalienischen Dampfstrassenbahnen ergibt eine

Einnahme für das Zugkilometer von 1,136	<i>M</i>
Ausgabe " " " " " " " " " "	<u>0,792</u> "
Reingewinn	0,344 <i>M</i>

Die Ausgaben betragen demnach im Durchschnitt 70 ÷ der Roh-Einnahme. Die äussersten Grenzen sind 61 ÷ und 82 ÷.

Aus diesem Ergebniss kann jedoch nicht auf den durchschnittlichen Ertrag aller italienischen Dampfstrassenbahnen geschlossen werden.

II. Ferrovie economiche.

Unter dieser Bezeichnung versteht man diejenigen Nebenbahnen, welche auf eigenem Bahnkörper ausgeführt sind. Zuweilen benutzen dieselben zwar auch vorhandene Strassen, jedoch nur dann, wenn letztere so breit sind, dass ein seitlicher Streifen derselben dem Bahnzweck ganz geopfert werden kann (Bahn Turin—Rivoli). Es findet dann also keine Mitbenutzung der Strasse in der Weise statt, dass der gewöhnliche Strassenverkehr den der Bahnanlage eingeräumten Theil mitbenutzt, sondern vielmehr eine förmliche Theilung und Abgrenzung der Strasse in einen ausschliesslich

für den Eisenbahn- und einen anderen für den übrigen Verkehr bestimmten Weg.

Eine nennenswerthe Verbreitung haben die ferrovie economiche nicht gefunden. Die Bevölkerung sowohl wie die Regierung haben keine besondere Vorliebe für dieselben. Die hohen Kosten des Grunderwerbs, die Nothwendigkeit ständiger Ueberwachung der Bahn zumal in den Strassenkreuzungen, die Unmöglichkeit, die Stationen inmitten des allgemeinen Verkehrslebens wie bei den Strassenbahnen anlegen zu können, die Belastung des Verkehrs mit der Transport- und Stempelsteuer haben die Unternehmer zu solchen Bahnen nicht eben angefeuert.

Es sind hier einige Mittheilungen über die als Schmalspurbahn errichtete Linie Turin—Rivoli gegeben, welche fast durchweg einen Streifen der sehr breiten italienisch-französischen Heerstrasse benutzt. In Folge dieser Strassenbenutzung und der getroffenen Verkehrseinrichtungen ähnelt der Betrieb dieser Bahn in vieler Beziehung demjenigen einer Dampfstrassenbahn.

Die Schmalspurbahn Turin—Rivoli.

Von der Piazza dello statuto in Turin führt die 17 m breite, sogenannte französische Strasse fast genau in westlicher Richtung und schnurgerade in der Ebene nach dem 12 km entfernt liegenden Städtchen Rivoli. Der freundliche Ort mit etwa 7000 Einwohnern liegt an dem Hange eines Hügels, hinter welchem das Gebirge sich allmählich bis zu dem Grate der Cottischen und Grajischen Alpen aufthürmt. Aus dem ersteren Gebirgstock ragt die herrliche Pyramide des 3700 m hohen Monte Viso als auffallendster Augenpunkt mächtig hervor. Zwischen den beiden Gebirgszügen öffnet sich das Thal von Susa, in welches die Bahn von Turin nach dem Mont Cenis ebenso wie die französische Strasse einlaufen. An die Cottischen Alpen reihen sich links die Meeralpen; rechts von den Grajischen Alpen sind die Schneekoppen der Penninischen und Walliser Alpen bis zum Monte Rosa und Matterhorn hin sichtbar. Der Hügel, welcher durch einen ausgedehnten, unvollendet gebliebenen Schlossbau gekrönt ist, bildet der vorbeschriebenen herrlichen Aussicht wegen natürlich den Zielpunkt vieler Reisenden.

Die Stadt, in welcher sich ein interessantes Gebäude aus dem 15. Jahrhundert mit wohlerhaltener Façade in piemontesischer Backstein-Architektur vorfindet, ist von zahlreichen Landhäusern Turiner Familien umgeben, so dass auch aus diesem Grunde der Reiseverkehr zwischen Turin und Rivoli ein sehr lebhafter ist.

Ein Herr Jean Baptiste Colli bewarb sich im Jahre 1870 um die Konzession zur Anlage einer Schmalspurbahn von 0,90 m Spur unter Benutzung der erwähnten Strasse.

Die Konzession wurde ihm durch Dekret vom 3. November 1870 übertragen. Die Bauarbeiten begannen am 1. März 1871; bereits am 17. September desselben Jahres wurde die Bahn dem Betriebe übergeben.

Zu der Anlage steuerten die Stadt Rivoli 64 000 *M.*, Turin 32 000 *M.*, beide Städte ausserdem freien Grund und Boden zur Ausführung der Endbahnhöfe zu. Die Provinz als Eigenthümerin der Fahrstrasse überliess von derselben dem Unternehmer einen 5 m breiten Streifen, so dass die Strasse hierdurch auf 12 m eingeschränkt wurde. Als Gegenleistung bedang sich die Provinz das Recht aus zur Ausübung des Bahnbetriebes auf eigene Rechnung während der Dauer von 30 Jahren, beginnend mit Ablauf der 60 Konzessionsjahre. Der Grunderwerb erforderte hiernach nur geringe baare Mittel. Immerhin wurde die Ueberlassung des Strassenstreifens durch die der Provinz zugestandene Ausnützung der Bahn während 30 Jahre theuer genug erkaufte. Zudem waren zur Ausführung der vorgeschriebenen vollständigen Abtrennung des Streifens von dem übrigen Wege durch Graben, Hecke und Barrieren, sowie zur Regulirung der Strasse erhebliche Arbeiten und entsprechende Ausgaben erforderlich.

Krümmungen wurden in der Bahnführung nur in geringem Maasse erforderlich. Die auf der Strecke vorkommenden Krümmungen sind mit einem Halbmesser von 1000 m, die auf den Bahnhöfen mit 100 bis 250 m ausgeführt.

Turin liegt 249 m, Rivoli 353 m über dem Meere, so dass die 11 800 m lange Bahn, der Steigung der Strasse folgend, 104 m Höhe überwindet. Die Gleichmässigkeit der Steigung wird an zwei Stellen, welche zugleich die einzigen Erdarbeiten grösseren Umfanges aufweisen, unterbrochen. Nahezu in der Mitte ist die Strasse Turin—Rivoli von der Hauptbahn Turin-Susa im Niveau schief durchschnitten. Der Schmalspurbahn wurde eine Kreuzung mit der Hauptbahn in gleicher Ebene nicht gestattet und so kam eine Ueberführung der Schmalspurbahn mit eisernem Ueberbau zur Ausführung. Die anschliessenden Rampen haben eine Neigung von $17 \div$

Auf der letzten Strecke vor Rivoli führt die Strasse über eine Bodenerhebung, welche von der Schmalspurbahn mittelst eines 1500 m langen, in der Neigung von $16 \div$ liegenden Auftrages mit der grössten Höhe von 5,80 m und eines 1200 m langen, $17 \div$ geneigten Einschnittes, mit der grössten Tiefe von 6,40 m überschritten wird.

Noch innerhalb des Bahnhofes Turin überschreitet die Schmalspurbahn die Linie Turin-Mailand, welche im Einschnitte liegt, ebenfalls mit einer eisernen Brücke.

Der Anlage der Bahn als einer „ferrovia economica“ entsprechend, sind alle Bauten in einfachster Weise hergestellt.

Der Bahnhof in Turin liegt an der Piazza dello statuto. Das Empfangsgebäude enthält ausser den Abfertigungszimmern einen Warteraum für die Reisenden und ein Zimmer für die städtischen Steuerbeamten. Von den vorhandenen Geleisen, etwa 6 an der Zahl, ist der an dem Stationsgebäude belegene Theil überdacht und dient als Einsteigehalle und zur Unterstellung von Wagen und Maschinen.

Zwischenstationen sind Pozzo Strada und Barraccone. Letztere Station liegt zwischen zwei grösseren Dörfern und unweit der Ueberführung der Hauptbahn Turin-Susa, die in der Nähe von einem dieser Dörfer ebenfalls eine Station hat.

Ausser den genannten Stationen der Schmalspurbahn sind noch zwei Haltestellen angelegt, an denen indess nicht alle Züge halten.

Der Bahnhof Rivoli ist ähnlich demjenigen von Turin angeordnet.

Der Oberbau besteht aus Vignol-Schienen, welche einschliesslich des Kleiseisenzeuges 21,45 kg das Meter wiegen. Die Kosten des Oberbaues betragen 10 400 *M* für das Kilometer. Die 5,70 m langen Schienen, auf Holzquerschwellen gestreckt, sind aus Schmiedeeisen, werden jedoch allmählich durch Stahlschienen ersetzt.

Die Lokomotiven sind aus der Fabrik S. Léonard in Lüttich hervorgegangen.

Die 4 mit der Betriebseröffnung in Dienst genommenen Maschinen sind heut noch in Thätigkeit.

Die Wagen sind theilweise in Brüssel, theils in Neapel und in der eigenen Reparatur-Werkstätte in Rivoli gebaut. Der Wagenpark besteht aus 33 Personenwagen, deren Einrichtung und Ausstattung den heutigen Anforderungen wenig entsprechen, aus 3 Gepäckwagen von 3 t, 1 Coulissen- und 2 offenen Güterwagen von 6 t Tragfähigkeit.

Die Personenwagen, welche meist nach dem Koupeesystem gebaut sind, haben 2 Abtheilungen mit je 6 Plätzen II. und 1 Abtheilung I. Klasse — etwa unseren Klassen II und III entsprechend. Für den Sommerdienst sind offene Wagen mit Längsbänken vorhanden. Neuerdings werden besser eingerichtete geschlossene Wagen I. Klasse unter Anordnung von Sitzbänken an den Längswänden beschafft.

Wochentags verkehren 17, an Sonn- und Festtagen 27 Züge, jede Tour gerechnet. Die Züge bestehen für gewöhnlich aus 4—5, zuweilen jedoch bis zu 15 Wagen.

Die Transporteinheitspreise sind nach der Entfernung fallend festgesetzt. Im Personenverkehr betragen die Preise für ein Kilometer in Pfennigen

	I. Klasse		II. Klasse	
	Hin- und Herfahrt	Einfache Fahrt	Hin- und Herfahrt	Einfache Fahrt
beim Durchfahren von 3 km . . .	18,7	10,7	12	6,7
„ „ „ 6 „ . . .	13,8	7,8	9,3	5,3
„ „ „ 12 „ . . .	9,8	5,3	6,3	3,7

Es werden Fahrkarten für 50 Fahrten ausgegeben mit etwa 19 + Rabatt; ferner Abonnements für 1, 2, 3, 4, 5, 6, 9 und 12 Monate. Der Abonnementspreis für einen Monat ist gleich dem Preise für 21 Hin- und Herfahrten, der Jahresabonnementspreis gleich demjenigen für 140 Hin- und Herfahrten.

Die Fahrkarten, nach dem Edmonson'schen System, werden am Schalter der Stationen verkauft.

Im Güterverkehre sind die Einheitspreise mit steigendem Gewicht und der Entfernung fallend berechnet.

Es kosten beispielsweise für die Beförderung auf der 12 km langen Strecke Turin—Rivoli

50 kg	24 ₰
100 „	40 „
1000 „	112 „
2000 „	192 „
3000 „	272 „
4000 „	352 „
4900 „	424 „

Eine ganze Ladung eines 3 t-Wagens kostet 240 ₰, eines 6 t-Wagens 360 ₰.

Der Güterverkehr der Bahn ist ein sehr schwacher.

Im Jahre 1884 wurden 6581 Züge, durchschnittlich an jedem Tage 18, gefahren und 78 972 Zugkilometer geleistet.

Die Zugbelastung bestand im Durchschnitt aus 4,84 Personen- und 1,05 Güterwagen.

Die Lokomotiven leisteten 79 647 km, die Personenwagen 382 828 und die Güterwagen 83 622 km.

Es wurden befördert 457 735 Reisende, 115 t Eilgut und Gepäck, 2283 t Frachtgut. Von den Reisenden fuhren 55 784 I. Klasse, 401 951 II. Klasse, erstere brachte nach Abzug der Staatssteuer 27 346 ₰, letztere 91 682 ₰ auf, oder 23 pCt. und 77 pCt. Jeder Reisende I. Klasse brachte 0,49 ₰, II. Klasse 0,22 ₰ auf.

Geleistet wurden 3 922 700 Personen - Kilometer. Im Durchschnitt durchfuhr jeder Reisende I. Klasse 10 km, II. Klasse 8 km.

Im Frachtgutverkehr wurden 25 227 Tonnenkilometer bei einer durchschnittlichen Transportlänge von 11⁰⁵ km geleistet. Dafür kamen ein 3297 *M*; im Durchschnitt für jede Tonne 1,44 *M*, für jedes Tonnenkilometer 0,13 *M*.

Der Rohrertrag war 149 134 *M*

Davon gingen ab:

Transportsteuer 15 622 *M*

Fahr- und Frachtkartenstempel 10 167 „

Zusammen ab 25 789 „

Rohrertrag der Bahn 123 345 *M*

Dieser Betrag setzte sich zusammen aus Einnahmen im:

1. Personenverkehr 117 164 *M*

2. Gepäckverkehr 153 „

3. Eilgutverkehr 481 „

4. Frachtgutverkehr 3 297 „

5. Verschiedene Verkehrseinnahmen 1 865 „

6. Sonstige Einnahmen 385 „

wie oben 123 345 *M*

Die Ausgaben betragen:

1. Allgemeine Kosten der Verwaltung und des Betriebes 13 005 *M*

2. Zugbegleitungs-, Stations- und Expeditionsdienst 14 713 „

3. Bewachung und Unterhaltung der Strecke 24 091 „

4. Maschinendienst 30 445 „

zusammen Ausgabe 82 253 *M*

Die Bahn brachte daher für das Zugkilometer ein 1,89 *M*

Davon entfielen an den Staat 0,33 „

Rohgewinn für den Unternehmer 1,56 *M*

Die Ausgaben betragen 1,04 „

Reingewinn 0,52 *M*

Aus der hohen für Steuer und Stempel an den Staat abzugebenden Summe von 25 789 *M* ist zu ersehen, welcher Vortheil den Dampfstrassenbahnen aus der Befreiung von dieser Belastung, den ferrovie economiche gegenüber, erwächst.

Im Jahre 1879 zur Dampfstrassenbahn-Gründerzeit, in welcher sozusagen jede grosse Verkehrsstrasse mit Schienen belegt wurde, erregte der erhebliche Ertrag der Schmalspurbahn Turin—Rivoli in hohem Maasse den Neid der Konkurrenz. In der Konzession der Schmalspurbahn war zwar zugesichert worden, dass eine andere Eisenbahn in grösserer Nähe der Schmalspurbahn als 1 km nicht errichtet werden könne, dieses Recht wurde jedoch unter dem Vorwande bestritten, dass Dampfstrassenbahnen,

welche nicht unter das Gesetz von 1865 fallen, in diesem Falle nicht als Eisenbahnen angesehen werden könnten. Um der Gefahr der Anlage einer konkurrierenden Dampfstrassenbahn zu entgehen, deren Schienen auf die dem öffentlichen Verkehre in einer Breite von 12 m noch verbleibenden Heerstrasse, parallel denen der Schmalspurbahn verlegt werden sollten, entschloss sich der Eigenthümer der Nebenbahn, die Konzession zur Anlage einer Dampfstrassenbahn von Turin nach Tesoriera, der ersten, 2,5 km von Turin entfernt liegenden Station der Schmalspurbahn, selbst nach-zusuchen. Diese Konzession wurde auch ertheilt. Die Geschwindigkeit der Züge wurde auf 18 km festgesetzt. Was den Bau anlangt, so beschränkten sich die Kosten auf die Herstellung eines etwa 300 m langen Geleises von der Piazza dello statuto in Turin — dem Vorplatze des Bahnhofes der Nebenbahn, von welchem Vorplatze die Dampfstrassenbahn-züge aus- und eingehen — bis in die Spitze des Bahnhofes der Schmalspurbahn daselbst, sowie auf die Ausführung eines Nebengeleises auf der mit der Schmalspurbahn gemeinschaftlichen Station Tesoriera. Das Geleis der Schmalspurbahn von der Bahnhofsspitze in Turin bis nach Tesoriera wird ebenfalls gemeinschaftlich benutzt, so dass sich die Gesamtkosten der Einrichtung des Dampfstrassenbahnbetriebes, für welchen 2 kleine Maschinen von je 20 Pferdekräften beschafft wurden, nur auf 48 000 *ℳ* stellten.

Es verkehren ausser den vorher erwähnten Eisenbahnzügen Turin—Rivoli nunmehr auf der Anfangsstrecke derselben zwischen Turin und Tesoriera täglich bis zu 40, und auf der ganzen Strecke bis Rivoli zwei Dampfstrassenbahnzüge.

Dieser Doppelbetrieb auf ein und demselben Geleise durch eine Nebenbahn- und eine Dampfstrassenbahn-Unternehmung desselben Besitzers, unter so verschiedenen Bedingungen für das Publikum und in Bezug auf die Leistungen dem Staate und der Provinz gegenüber, muss unseren Anschauungen gegenüber doch als eine grosse Absonderlichkeit bezeichnet werden.

Die Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie im Betriebsjahr 1883.

Im Anschlusse an die früheren Mittheilungen im Jahrgange 1884 S. 355 u. ff. dieser Zeitschrift über die Entwicklung der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen in den Jahren 1881 und 1882 folgen die nachstehenden Angaben über die weitere Entwicklung obigen Eisenbahnnetzes aus der inzwischen erschienenen amtlichen österreichisch-ungarischen Eisenbahnstatistik für das Jahr 1883*) und der ebenfalls amtlichen Zusammenstellung der „Hauptergebnisse der österreichischen Eisenbahnstatistik für die Jahre 1883 und 1884.“**)

I. Längen.

Das für den öffentlichen Verkehr bestimmte Eisenbahnnetz der österreichisch-ungarischen Monarchie — mit Ausschluss der ausländischen Bahnen gehörigen, auf österreichischem Staatsgebiete gelegenen Theilstrecken — hatte am 31. Dezember 1883 eine Ausdehnung von 20 445,377 km gegen 19 594 km am Schlusse des Jahres 1882.

Von der Gesamtlänge waren 1 858 km oder 9,09 % zweigeleisig.

In Bezug auf die Zugehörigkeit zu den beiden Reichshälften entfallen von der Gesamtlänge

auf die österreichischen Eisenbahnen	9 408,303 km = 46,02 %
k. k. Staatsbahnen	1 048,304 „ = 5,12 „
Privatbahnen	8 359,999 „ = 40,90 „
auf die gemeinsamen Eisenbahnen	5 627,459 „ = 27,52 „
österreichische Linien	2 716,023 „ = 13,23 „
ungarische Linien	2 911,436 „ = 14,24 „

*) Statistische Nachrichten über die Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie für das Betriebsjahr 1883. Bearbeitet und herausgegeben vom statistischen Departement im k. k. Handels-Ministerium in Wien und vom königl. ungarischen statistischen Landesbureau in Budapest. Wien 1885.

**) Nachrichten über Industrie, Handel und Verkehr aus dem statistischen Departement im k. k. Handelsministerium. XXIX. Band, IV. Heft. Hauptergebnisse der österreichischen Eisenbahn-Statistik im Jahre 1883. (Beiden Reichshälften der Monarchie gemeinsame und österreichische Eisenbahnen.) Wien 1884. — Dieselbe Nachricht für 1884. Wien 1885.

auf die ungarischen Eisenbahnen . . .	5 409,615 km = 26,46 %
königl. ungarische Staatsbahnen . . .	3 037,596 „ = 14,86 „
Privatbahnen	2 372,019 „ = 11,60 „

Von den auf dem österreichischen Staatsgebiete im Staatsbetriebe stehenden 2 715,895 km Eisenbahnen unterstanden 2 417,921 km der k. k. Direktion für Staatseisenbahnbetrieb in Wien. Der k. ungarischen Staatsverwaltung unterstanden Ende 1883 3 259,240 km.

Die Gesamtlänge aller Eisenbahnen innerhalb der Reichsgrenzen vertheilt sich unter 67 Besitzer, nämlich:

4 Staatsverwaltungen (die k. k. österreichische, die königl. ungarische, die königl. bayerische und die königl. sächsische)

5 gemeinsame	} Aktiengesellschaften.
42 österreichische	
14 ungarische	
2 ausländische	

Ausser den öffentlichen Bahnen waren am Schlusse des Jahres 1883 noch 941 Schleppbahnen mit 968,674 km Länge im Betriebe. Hiervon entfallen auf das österreichische Staatsgebiet 804 mit 696,019 km

„ „ ungarische	137	272,655	„
vollspurig waren hiervon . . .	896	831,594	„
schmalspurig „ „ . . .	45	137,080	„

Die Vertheilung der Eisenbahnlängen auf die Länder der österreichisch-ungarischen Monarchie und das Verhältniss der Bahnlängen zur Flächen-grösse und zur Bevölkerungszahl ergibt nachstehende Uebersicht:

	Oesterreich	Ungarn	Zusammen
Bahnlänge km	12 215,894	8 318,517	20 534,411
Flächeninhalt qkm	300 024,38	322 285,27	622 309,65
Einwohnerzahl (nach der Volkzählung v. 31. Dez. 1880)	22 144 244	15 739 259	37 883 503
Auf 1 qkm mithin Bahnlänge . km	0,040	0,025	0,033
„ 100 000 Einwohner mithin Bahnlänge „	55,165	52,852	54,205

Im Jahre 1884 hat das Netz der für den öffentlichen Verkehr bestimmten, beiden Reichshälften der Monarchie gemeinsamen und der österreichischen Eisenbahnen einen Längenzuwachs von 946,804 km erhalten, wovon 91,377 km auf die gemeinsamen und 854,927 km auf die österreichischen Eisenbahnen kommen. Auf die k. k. Staatsbahnen entfallen von dem Zuwachs 614,553 km, der Rest vertheilt sich auf 7 Privatbahngesellschaften.

2. Anlagekapital.

Das verwendete Anlagekapital betrug Ende 1883:

Bezeichnung der Bahnen	Bahnlänge*)	davon doppelgleisig	Verwendetes Anlagekapital	
	Kilometer		im Ganzen	für das Bahnkilometer
			Gulden	
I. Oesterreichische Eisenbahnen.				
a) k. k. Staatsbahnen				
im Staatsbetrieb	626,614	12,135	68 221 286	108 873
im Privatbetrieb	485,015	0,118	35 058 317	72 283
zusammen	1 111,629	12,253	103 279 603 **	92 908
b) Privatbahnen				
im Staatsbetrieb	2 124,743	221,123	365 206 875	171 883
im Privatbetrieb	5 819,618	381,141	832 758 287	143 094
zusammen	7 944,361	602,264	1 197 965 162	150 794
Summe I.	9 056,020	614,317	1 301 244 765	143 688
II. Gemeinsame Eisenbahnen.				
zusammen	5 605,985 ***	1 170,375	1 345 203 634 ***	239 958
III. Ungarische Eisenbahnen.				
a) kgl. ungarische Staatsbahnen				
b) Privatbahnen				
im Staatsbetriebe	221,644	—	17 459 000	78 770
im Privatbetriebe	2 150,375	—	196 748 459	91 495
zusammen	2 372,019	—	214 207 459	90 306
Summe III.	5 402,346	67,592	513 548 478	95 060
Hauptsumme	20 064,351	1 852,684	3 159 996 577	157 493

Abzüglich des vom verwendeten Anlagekapital auf die schweizerische Strecke der Vorarlberger Bahn entfallenden ungefähren Theilbetrages von 351 865 Gulden und einschliesslich der von ausländischen Anschlussbahnen auf die im Inlande liegenden Theilstrecken derselben entfallenden annähernden Bau- und Anlagekosten im Betrage von 12 353 529 Gulden beträgt das verwendete Anlagekapital sämmtlicher innerhalb der Monarchiegrenzen gelegenen Eisenbahnen 3 171 998 541 Gulden†) oder für das km Bahnlänge 157 335 Gulden. In der vorstehend für das verwendete Anlagekapital angegebenen Summe sind etwa 78 Millionen Kursverluste einbegriffen.

*) Einschliesslich der im Besitze der Bahnverwaltungen befindlichen Industriebahnen, für welche die Anlagekosten einbezogen sind.

**) Bis Ende 1883 für die im Bau befindlich gewesenen galizischen und böhmischen Transversalbahnen zusammen: 13 276 583 fl.

***) Ausschliesslich des italienischen Netzes der Südbahn.

†) Dazu kommen noch die Ausgaben für die im Bau befindlichen Strecken und sonstige Betriebsanlagen mit 28 403 008 Gulden, davon entfallen

auf die gemeinsamen Eisenbahnen	674 524 Gulden
„ „ österreichischen „	27 628 594 „
„ „ ungarischen „	99 890 „

3. Staatliche Begünstigungen

Eine Uebersicht über die staatlichen Begünstigungen der Privatbahnen (Zinsgewähr, Unterstützung, Steuer- und Gebührenfreiheit) bietet die nachfolgende

Bezeichnung der Bahnen	Gewährleistung							
	Der Berechnung zu Grunde gelegte Bahnlänge km	Gewährleistetes					für das Bahn- km fl.	für das Bahn- km fl.
		Rein-*)		Roh-*)				
		Erträgnisse						
im Ganzen fl.	Währung	für das Bahn- km fl.	im Ganzen fl.	Währung	für das Bahn- km fl.			
I. Oesterreichische Privatbahnen:								
im Staatsbetrieb	1 165,672	9 194 855 S.	7 888	—	—	—	—	
im Privatbetrieb	2 907,094	14 812 734 S. 4 604 642 N.	6 679	—	—	—	—	
zusammen	4 072,766	24 007 589 S. 4 604 642 N.	7 025	—	—	—	—	
II. Gemeinsame Eisenbahnen:								
österreichische Linien	2 517,069	472 124 G. 13 105 039 S.	5 931	19 628 565	N.	13 182	}	
ungarische Linien	2 740,438	3 535 092 N.						9 243 877	N.	13 182
zusammen	5 257,500	472 124 G. 13 105 039 S. 3 535 092 N.	5 931	28 872 442	N.	13 182	}	
III. Ungarische Privatbahnen:								
im Staatsbetrieb	221,644	875 542 S.	3 950	—	—	—	—	
im Privatbetrieb	1 327,775	6 638 114 S.	4 999	—	—	—	—	
zusammen	1 549,419	7 513 656 S.	4 849	—	—	—	—	
Oesterreichische Linien	6 589,858	472 124 G.	6 127	19 628 565	N.	13 182	}	
Ungarische Linien	4 289,857	44 626 284 S. 8 139 734 N.						9 243 877	N.	13 182
Insgesamt	10 879,715	472 124 G. 44 626 284 S. 8 139 734 N.	6 127	28 872 442	N.	13 182	}	

*) Als „gewährlestetes Rein- und Roh-Erträgniss“ sind die in den Konzessions-Urkunden
 **) Unter „Unterstützungsbetrag“ ist jener Baarbetrag verstanden, welchen der Staat zur Komplettirung

der Privatbahnen.

der österreichisch-ungarischen Monarchie am Ende des Jahres 1883 (durch Zusammenstellung:

Bis Ende 1883 wirklich in Anspruch genommene Vorschüsse		Unterstützungen**)							Steuer- und Gebühren- freiheit
		Länge der subven- tionirten Linien km	rückzahlbar			nicht rückzahlbar			
			Betrag im Ganzen fl.	Währung	für das Bahn- km fl.	Betrag im Ganzen fl.	Währung	für das Bahn- km fl.	Länge der steuer- freien Linien km
91 765 214 1 745 372 77 939 523 10 307 972	S. N. S. N.	} 97,457	—	—	—	—	—	—	} 978,909
169 704 737 12 053 344	S. N.								
16 769 840 9 622 057 4 156 455 47 047 673	S. N. G. S.	} 407,459	1 800 000	N.	12 307	} 13 000 000	N.	49 318	} 234,449
4 156 455 63 817 513 9 622 057	G. S. N.								
4 156 455 63 817 513 9 622 057	G. S. N.	} 409,846	1 800 000	N.	12 307	13 000 000	N.	49 318	1 407,456
69 946 8 928 316 29 046 3 329 430 69 572 756	G. S. N. G. S.								
3 399 376 78 501 072 29 046	G. S. N.	} —	—	—	—	—	—	—	1 015,402
186 474 577 21 675 401 7 555 831 125 548 745 29 046	S. N. G. S. N.									504,916	8 800 000	N.	36 149	13 000 000	N.	49 318	2 948,737
7 555 831 312 023 322 21 704 447	G. S. N.	} 507,303	8 800 000	N.	36 149	13 000 000	N.	49 318	5 137,156

berechneten bezüglich Beträge eingestellt.

des Anlagekapitals vorschussweise oder definitiv den Gesellschaften zur Verfügung gestellt hat.

4. Betriebsmittel und Leistungen derselben.

Es waren Ende 1883 im Bestande:

Bezeichnung der Bahnen	Lokomotiven	Personenwagen		Lastwagen		Postwagen
		Wagen	Zahl der Sitzplätze in denselben	Zahl	Tragfähigkeit Tonnen	
I. Oesterreichische Eisenbahnen.						
a) K. k. Staatsbahnen						
im Staatsbetrieb	76	127	4 385	450	4 298	5
im Privatbetrieb	44	121	4 685	778	7 670	12
zusammen	120	248	9 070	1 228	11 968	17
b) Privatbahnen						
im Staatsbetrieb	380	1 151	39 243	7 725	74 190 ⁵⁰	50
im Privatbetrieb	1 339	2 615	97 696	39 201	410 743,75	191
zusammen	1 719	3 766	136 939	46 926	484 934,25	241
Summe I.	1 839	4 014	146 009	48 154	496 902,25	258
II. Gemeinsame Eisenbahnen.						
Zusammen	1 378	2 515	97 429	27 983	281 950	108
III. Ungarische Eisenbahnen.						
a) kgl. Ungarische Staatsbahnen						
	426	838	29 043	10 438	102 720	79
b) Privatbahnen						
im Staatsbetrieb	18	40	1 240	332	3 160	5
im Privatbetrieb	208	431	15 952	4 580	45 412	52
zusammen	226	471	17 192	4 912	48 572	57
Summe III.	652	1 309	46 235	15 350	151 292	136
Hauptsumme	3 869	7 838	289 673	91 487	930 144,25	502

Im Jahresdurchschnitte waren im Jahre 1883 im Betriebe:

3 726 Lokomotiven, mit einer Leistungsfähigkeit von

1 299 160 Pferdekräften.

(durchschnittlich für die Lokomotive 346 Pferdekräfte.)

Zurückgelegt wurden im Ganzen . 90 629 723 Lokomotivkilometer

d. h. für jede Lokomotive im Be-

triebe im Mittel 24 308

Hiervon waren Nutzkilometer . . 87 243 057 oder

für jede Betriebslokomotive im

Mittel 23 415.

Achskilometer sind gefördert:

von Personenwagen . . .	580 605 158
„ Lastwagen . . .	3 155 027 024
„ Postwagen . . .	75 280 591

zusammen 3 810 912 773 Achskilometer.

Die geförderte Bruttolast sämtlicher Jahrbetriebsmittel betrug im Ganzen	19 234 512 301	Tonnenkilometer
für das km Betriebslänge	983 973	„
„ „ Nutzkilometer	220	„

Befördert wurden überhaupt 53 282 768 Personen,

und zwar in I. Klasse	1,22 ^{0/0}	} der Gesamtzahl
„ II. „	13,01 „	
„ III. „	74,04 „	
„ IV. „	8,89 „	
Militärpersonen	2,84 „	

auf jede Personenwagenachse	3 309	} Personen
„ jeden vorhandenen Sitzplatz	192	

Zurückgelegt wurden im Ganzen 2 411 194 656 Personenkilometer für jedes Kilometer Betriebslänge	120 344	„
von jedem Reisenden durchschnittlich	45,26	„

Im Betriebsjahre 1883 haben überhaupt durchlaufen, bei einer Anzahl von 89 092 Stück und einer Tragfähigkeit von 913 575 Tonnen,

die eigenen Lastwagen	3 270 051 183	Achskilometer,
„ Postwagen	75 280 591	„
eigene und fremde Lastwagen auf eigener Bahn (ohne Postwagen)	3 155 027 024	„

befördert wurden

Gepäck	163 939	Tonnen
Güter überhaupt	69 653 417	„

Von der beförderten Gesamt-Gütermasse entfallen

auf Eilgut	0,45 ^{0/0}
„ Frachtgut	55,82 „
„ Kohlen und Kokes	35,64 „

Gefördert wurden im Ganzen	7 139 526 183	Tonnenkilometer
auf jede vorhandene Achse	39 743	„
und für das Kilometer Betriebslänge	365 503	„

Jede bewegte eigene Achse war durchschnittlich mit 2,26 Tonnen belastet.

In Prozenten der Tragfähigkeit wurden 44,35^{0/0} Nettolast gefördert.

5. Finanzielle Betriebsergebnisse.
Die Einnahmen und Ausgaben der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen für das Betriebsjahr 1883 sind aus nachstehender Zusammenstellung ersichtlich:

Bezeichnung der Bahnen	Bahnlänge im mittleren Jahresdurchschnitt km	Einnahme					Ausgabe		
		aus dem Personenverkehr	Güter	sonstige	zusammen	für das Bahn-Nutz-Kilometer	Betriebsausgabe im Ganzen	für das Bahn-Nutz-Kilometer (eigentlichen Betriebsausgaben nicht enthaltend)	Gesamtausgabe
I. Oesterreich. Eisenbahnen:									
a) K. k. Staatsbahnen:									
im Staatsbetrieb	514,418	504 014	940 492	19 378	1 463 879	2 846	1 471 489	2 860	59 349
im Privatbetrieb	485,013	470 980	1 178 656	47 372	1 697 008	3 499	1 288 898	2 637	54 055
zusammen	999,431	974 994	2 119 148	66 745	3 160 887	3 163	2 760 387	2 762	113 404
b) Privatbahnen:									
im Staatsbetrieb	2 133,486	6 261 023	14 990 722	677 358	21 929 103	10 278	12 219 224	5 227	1 208 546
im Privatbetrieb	5 626,598	18 298 866	79 177 855	2 558 611	100 015 332	17 775	40 724 441	7 237	18 861 670
zusammen	7 760,084	24 559 889	94 168 577	3 215 969	121 944 435	15 114	52 943 665	6 822	20 065 216
Summe I.	8 759,516	25 534 883	96 287 725	3 282 714	125 105 322	14 282	55 704 052	6 359	20 178 620
II. Gemeinsame Eisenbahnen:									
zusammen	5 421,144	19 492 750	65 689 012	770 968	85 952 748	15 855	35 831 736	6 610	6 588 702
III. Ungarische Eisenbahnen:									
a) K. k. Ungarische Staatsbahnen	2 903,566	5 065 165	17 512 183	349 144	22 926 492	7 896	13 561 501	4 671	153 955
b) Privatbahnen:									
im Staatsbetrieb	2 214,644	164 537	737 361	21 715	923 613	4 167	630 806	2 847	48 325
im Privatbetrieb	2 054,069	2 439 128	7 477 031	592 138	10 268 297	5 145	6 628 840	3 225	836 201
zusammen	2 275,668	2 613 665	8 214 392	613 853	11 491 910	5 050	7 254 646	3 188	884 526
Summe III.	5 179,234	7 728 830	25 726 575	962 997	34 418 402	6 646	20 816 147	4 019	1 038 481
Hauptsumme	19 560,150	52 756 463	187 703 312	5 016 697	245 476 472	12 679	112 351 935	5 803	1 27 805 803

*) In dieser Rubrik sind eingerechnet: Steuern, Stempel und Gebühren, Einquartierungskosten, gesellschaftsbeiträge zu Pensionsfonds etc., Einzahlungen zum Reservefonds, Bezüge des Verwaltungsrates, Zahlungen für Zinsen etc., Amortisationsfonds, verschiedene sonstige Auslagen.

6. Beamte, Diener und Arbeiter.

Am 31. Dezember 1883 war der Bestand:

		Oesterreichische		Gemeinsame	Ungarische		Zusammen
		Staatsbahnen	Privatbahnen		Staatsbahnen	Privatbahnen	
Allgemeine Verwaltung	Beamte	168	720	1 106	186	167	2 357
	Diener	43	190	191	44	37	505
Bahn-Aufsicht und Bahnerhaltung	Beamte	61	1 036	545	183	110	1 935
	Diener	521	6 277	4 037	1 784	1 282	13 901
	Arbeiter	1 183	20 426	12 365	4 595	3 597	42 166
Verkehrsdienst	Beamte	1 242	4 228	2 819	1 095	546	9 930
	Diener	2 306	6 532	6 360	2 845	1 126	19 169
	Arbeiter	696	9 022	5 633	1 956	648	17 955
Zugförderungs- und Werkstätten dienst	Beamte	221	733	484	256	107	1 081
	Diener	1 083	2 368	2 196	1 021	419	7 087
	Arbeiter	2 343	7 033	7 044	2 489	1 098	20 007
Insgesamt	Beamte	1 855	6 564	4 954	1 819	937	16 129
	Diener	5 326	13 994	12 784	5 740	2 868	40 712
	Arbeiter	7 287	33 416	25 042	9 140	5 353	80 238

Für das Kilometer Bahnlänge ergeben sich nachstehende Zahlen:

Bezeichnung der Bahnen	Beamte und Diener	Arbeiter	Gehalt für	
			Beamte und Diener	Arbeiter
Gulden				
I. Oesterreichische Eisenbahnen				
a) k. k. Staatsbahnen	3,15	3,19	2 218	931
b) Privatbahnen	3,50	5,70	1 725	1 002
zusammen	3,18	4,66	2 241	1 206
II. Gemeinsame Eisenbahnen				
zusammen	3,22	4,64	2 679	1 535
III. Ungarische Eisenbahnen				
a) königl. Ungarische Staatsbahnen	2,44	2,95	1 703	951
b) Privatbahnen	1,64	2,31	1 169	501
zusammen	2,12	2,71	1 474	755
Insgesamt	2,66	4,04	2 287	1 247

7. Unfälle.

	Ge- tödtet	Ver- letzt
a) Reisende.		
Unverschuldet, bei einem aussergewöhnlichen Ereignisse während der Fahrt	—	26
In Folge eigener Unvorsichtigkeit beim Benutzen, Besteigen und Verlassen der Züge	3	21
Zusammen	3	47
Eine Tödtung entfiel auf 17 761 000 beförderte Reisende oder „ 803 731 000 zurückgelegte Personenkilometer,		
eine Verletzung „ 1 134 000 beförderte Reisende oder „ 51 302 000 zurückgelegte Personenkilometer.		
b) Bahnbeamte und Arbeiter.		
Unverschuldet durch aussergewöhnliche Ereignisse der Züge während der Fahrt	2	30
Unzeitiges oder unvorsichtiges Besteigen oder Verlassen der Züge	7	17
Beim Wagenschieben und Rangiren der Züge	33	102
Bei unzeitigem Aufenthalt auf den Geleisen, namentlich Ueberschreiten derselben	42	41
Durch unvorsichtige Handhabung des Dienstes	21	90
Zusammen	105	280
Es entfiel eine Tödtung auf 863 000 } zurückgelegte „ Verletzung „ 324 000 } Zugkilometer.		
Bei Nebenbeschäftigungen und zwar bei Bau- und Werkstattarbeiten und anderen mit dem Betriebe nicht unmittelbar zusammenhängenden Geschäften wurden ausserdem noch Bahnbeamte und Arbeiter	13	103
c) Sonstige Personen.		
Unverschuldet durch aussergewöhnliche Ereignisse bei der Fahrt der Züge, sowie durch falsche Handhabung der Wege-Uebergangs-Barriären	—	8
In Folge eigener Unvorsichtigkeit beim Betreten der Bahn	77	67
Durch Selbstmord oder Selbstmordversuch	66	11
Zusammen	143	86
Die Gesamtzahl beträgt an Getödteten	264	
„ Verletzten	516	
„ Verunglückten zusammen	780.	

Die Eisenbahnen Siebenbürgens und deren Verkehr.

Von

W. Kellner, Postsekretär in Gera.

Mit der im Dezember 1869 erfolgten Betriebseröffnung der Arad-Karlsruher Eisenbahn erhielt das alte Siebenbürgische Sachsenland seinen ersten Anschluss an das mitteleuropäische Bahnnetz. Heute erstrecken sich die siebenbürgischen Linien fast über das ganze Land und umfassen eine Gesamtstrecke von 811⁰¹⁴ km. Davon entfallen auf die nachbezeichneten Bahnlilien:

1. Piski-Petrozsény	78.886	km
2. Arad-Karlsburg	109.358	„
3. Grosswardein-Tömös	431.634	„
4. Kocsard-M.-Vasarhely	59.162	„
5. Tövis-Karlsburg	16.478	„
6. Kleinkopisch-Hermannstadt	44.793	„
7. Gyéres-Torda	8.561	„
8. Piski-Vayda-Hunyad	15.300	„
9. Die Szamosthalbahn	46.842	„

Zusammen 811.014 km

Die längste und interessanteste Linie bildet die von Grosswardein nach Kronstadt und zur österreichisch-rumänischen Grenze am Predeal führende Eisenbahn. Dieselbe durchschneidet die landschaftlich hervorragenden und industriereichsten Gebiete des Landes und gestaltet sich theilweise als eine Hochgebirgsbahn allerersten Ranges.

Von Grosswardein führt sie zunächst, mittelst kostspieliger Kunstbauten und zahlreicher Tunnel, durch das Thal des reissenden Körössflusses zur Wasserscheide zwischen Körös und Szamos, 563.93 m über dem Spiegel der Adria. Demnächst zieht sie sich, dem Laufe des Nädasbaches folgend, zu dessen Mündung in den Szamos nach Klausenburg hinab. Hieranf wird das breite Szamosthal durchschnitten, in einer Seehöhe von 329.15 m das Gebiet des Marosflusses erreicht, an dessen rechtem

Ufer, unter Benutzung hoher Dämme und Schutzbauten, die Eisenbahn ihrem weitern Laufe folgt. Unweit Karácsonfalva wird der Marosfluss überschritten. Die Bahn nähert sich der grossen Kokel, über welchen eine 198 m lange hölzerne Brücke führt. Darauf werden die vermittelst starker Faschinenflechtwerke geschützten Kokeldurchstiche bei Mediasch erreicht. Kurz vor Schässburg überschreitet die Bahn abermals letztgenannten Fluss, steigt alsdann das dort sehr schmale Kokelthal hinauf nach Héjasfalva, strebt dem Thale des Altflusses entgegen, welches nach Ueberwindung der Turzoner Wasserscheide nahe der Station Alsó-Rakós (459,14 m Seehöhe) erreicht wird. Nachdem die Bahnlinie dem Alttale gefolgt ist, tritt sie in die Hochebene des Burzenlandes und erreicht, 484 km von Grosswardein entfernt, die Hauptstadt Brasso oder Kronstadt, hinter welcher sich das Karpathenhochland erhebt. Ehemals bildeten die dort hinüber führenden dreizehn Gebirgspässe die einzige Verbindung mit der Moldau und Walachei, dem heutigen Rumänien. Für Kronstadt war es der Tömöspass, welcher einen äusserst lebhaften Verkehr mit den rumänischen Städten vermittelte. Jener, noch heute sehr lebhaften Strasse folgt unsere zum Predeal emporkletternde Eisenbahn.

Zunächst läuft sie in dem hochromantischen, einem Engpasse gleichenden Tömösthale, an dessen Felsenwänden sie sich in scharfen Windungen zur Station Tömös, 799,68 m überm Meeresspiegel, emporwindet. Das Steigungsverhältniss dieser Strecke beträgt 25 pCt., der kleinste Halbmesser 275 m. Unter fortwährender, sehr beträchtlicher Steigung, wird der grosse Tömöser Tunnel erreicht, dessen jenseitiger Ausgang zur Landesgrenze auf der Höhe des Predeal (1025,50 m) und der Endstation gleichen Namens führt. Die internationale Grenzstation Predeal liegt schon in Rumänien. Die Wasserscheide befindet sich knapp vor der Station, 1028,875 m über der Meeresfläche.

Die rumänische Fortsetzung unserer Bahlinie führt durch das Prahowathal, über Sinaia und Ploesti nach Bukarest. Der letzte Abschnitt der Bahn bietet in landwirthschaftlicher Hinsicht das Höchste. Ober-Tömös und das Predealplateau gewähren den Anblick des Lieblichsten und Erhabensten aus der Hochgebirgswelt und können nur mit den schönsten Theilen der Schweiz verglichen werden. Eine Fahrt zum Predeal mit seinen herrlichen Buchen- und Nadelholzwaldungen, seinen frischen grünen Matten, den niederrauschenden klaren Quellwassern, seinen jähen Felsenwänden und schroffen Bergeszinnen, entrollt uns eines der fesselndsten Landschaftsbilder der vororientalischen Gebirgswelt. Schön und anziehend ist das Karpathenhochland gerade dort im Tömös- und Prahowathale; vom Predeal bis nach Sinaia hinab, wo auf einer Felsenplatte des Bucsecs das herrliche Königsschloss Corols I. sich erhebt.

Die siebenbürgischen Eisenbahnen bilden einen Theil der königlich ungarischen Staatsbahnen. Sie sind der Budapester Generaldirektion untergeordnet und gehören dem Betriebsbezirk der Direktion Klausenburg an.

Die Geschwindigkeit auf den siebenbürgischen Bahnen beträgt bei den Schnellzügen 50 und 60 km, den Personenzügen 30 bis 35 km, mitunter sogar 40 bis 50 km, den Güterzügen 20 bis 25 km in der Stunde.

Die Personenwagen der Schnellzüge laufen von Budapest bis zum Predeal. Bei den übrigen Zügen wechseln die Wagen in Püspók-Ladány und Kronstadt.

Der Verkehr auf der hier beschriebenen Eisenbahn gestaltet sich sehr lebhaft, und zwar bereits von der Kopfstation Grosswardein aus. Die letztere, eine von etwa 30 000 Magyaren bewohnte, von der schnellen Körös durchströmte Stadt, bildet den Knotenpunkt für die Budapester, die Alföld-Fiumaner und die siebenbürgische Linie. Sie gehört unter die Stationen ersten Ranges, mit einem ganz bedeutenden Lokal- und Transitverkehr. Die zahlreichen Erzeugnisse der dortigen Industrie, die Erträge der den Bischöflichen und Landwirthen gehörigen Güter, u. a. Getreide, Wein, Vieh, Holz u. s. w. bilden die hervorragendsten Ausfuhrartikel von Grosswardein. Obenan steht natürlich der sich nach Siebenbürgen bewegende Verkehr. So wurden z. B., den Mittheilungen der Kronstädter Handelskammer zufolge, auf welche sich diese Darstellung gründet, im Jahre 1882 von Grosswardein nach Siebenbürgen befördert: 18 309 Personen und, nach Wagenladungen berechnet:

Getreide	235
Hülsenfrüchte	90
Mahlprodukte	1490
Spiritus	292
Wein	249
Aepfel	55
Brennholz	66
Bau- und Werkholz	20
Steine	248
Kalk	60
Ziegel	37
Kohlen	100
Steinöl	72
Eisenwaaren	67
Hadern	40
Knochen	16
Baumwolle	15
Salz	20
Tabak	21 Waggon; ferner

Hornvieh	6096 Stück	
Borstenvieh	31 272 "	
Schafe	12 084 "	
Pferde	202 "	sowie
Manufakturwaaren	174,9 t	
Glaswaaren	22,3 "	
Eichenrinde	14,6 "	
Asphalt	9,3 "	
Mineralwasser	7,1 "	
Hopfen	0,6 "	
gemischte Waaren	19,6 "	

Die nächste für den Bahnverkehr in Betracht kommende Station ist Mezö-Telegd, woselbst die Erzeugnisse der ungarischen Asphaltfabrik in Felső-Derna zur Verfrachtung gelangen.

Dann folgen die kleinen Stationen Elesd, Rév, Brátka, Jadvölgy, Bucsa und Csucs, die erste Station in Siebenbürgen.

Ueber Kis-Sebes und Malanszeg gelangen wir nach Bánffy-Hunyad, einem am Saume der Hochebene Kalotaszeg gelegenen Marktflecken. In der Nähe breiten sich die grossen der Freiherrn-Familie Bánffy gehörigen Waldungen aus, welche grosse Mengen Holz zum Bahntransporte liefern. Den nun folgenden Stationen Sztána, Egéres, Magyar-Gorbó und Magyar-Nádas schliesst sich die schön gelegene und modern gebaute Stadt Klausenburg am kleinen Szamos an.

Klausenburg mit seinen 31 000 Einwohnern ist die volkreichste Stadt Siebenbürgens. Ihr Waarenverkehr gründet sich auf eine ganze Anzahl bedeutender Industrie-Anlagen, — Sprit- und Tabakfabriken, Raffinerien, Oelmühlen, Brauereien, Eisengiessereien, Holzmagazine u. s. w. — Der Personenverkehr, der umfangreichste aller siebenbürgischen Stationen, weist im Jahre 1882 37 781 Reisenden auf.

Apahidá am Szamos, die auf Klausenburg folgende Station, bildet gleichzeitig den Knotenpunkt für die durch das Szamosthal nach Dées führende Sekundärbahn, deren Züge bis Klausenburg verkehren.

Die Staatsbahn führt in ihrer weiteren Fortsetzung durch das Hügel-land Mezöség zur Wasserscheide. Darauf in das Aranyosthal zur Haltestelle Koloszkarra. Demnächst werden Kolosz-Barak und Virágosvölgy, Stationen vierten Ranges, erreicht. Das folgende Städtchen Gyéres, bildet einen wichtigen Stapelplatz landwirthschaftlicher Produkte, auch zweigt daselbst die Tordaer Flügelbahn ab.

In Kócsard mündet die von Maros-Vasárhely herüber kommende, ziemlich belebte Nebenlinie. Diese Bahn führt an dem grossen, magyarisch-rumänischen Dorfe Maros-Ludas vorüber, woselbst das Getreide der Mezöség

zur Verladung gelangt. Maros-Vasárhely, die Hauptstadt des Szeklergebiets, gilt als Stapelplatz eines beträchtlichen Holzhandels. Bei Maros-Ujvár liegt das grosse staatliche Salzbergwerk, das hervorragendste in Siebenbürgen, welches jährlich gegen 50 000 t Salz verfrachtet.

Tövis, wo die nach Karlsburg führende Bahn abzweigt, sowie Karácsonfalva, sind von untergeordneter Bedeutung. Wichtiger als diese erscheint Blasendorf, dessen kornreiches Hinterland ihm das Gepräge einer Getreideverkehrsstation ersten Ranges verleiht. Das in der Nähe mündende Kleinkokelthal ist durch seine vorzüglichen Weine berühmt. Hinter Hosszuaszó (Langenthal) und Miceszásza folgt das Land der Sachsen: Klein-Kopisch, die stark befahrene Hermannstädter Linie, welche die dortigen Industrie-Erzeugnisse: Wollwaaren, Eisen, Glas, Zement, Mehl, Salami, Sprit, Zündhölzer u. s. w. herüberführt. Gewerbe und Handel in Hermannstadt ruhen vorwiegend in der Hand der Deutschen. Weltberühmt ist z. B. die Tuchmacherei des Weberdorfes Heltau bei Hermannstadt. Die Hauptbahn wendet sich nun der sächsischen Stadt Mediasch, der bedeutendsten Weinverladestation der östlichen Linie, zu und erreicht über Hetzeldorf (Éczel), Elisabethstadt und Duncsdorf (Dános) die Station Schässsburg, eine Stadt von etwa 9000 Einwohnern, welche hauptsächlich landwirtschaftliche Erzeugnisse ausführt. In der Nähe von Héjasfalva, dem folgenden Haltepunkte, liegen die Schwefelbäder von Homrod-Almás, sowie das Eisenwerk Syt.-Keresztbánya.

Wir gelangen nun über Erked und Katzendorf nach Homrod-Reps, dem Knotenpunkte für den Verkehr des Komitats Fogarasch. Dort wird auf Staatsgütern bedeutende Pferde- und Rindviehzucht, sowie eine ansehnliche Holzwirtschaft betrieben. Der genannte Ort erfreut sich demzufolge eines lebhaften Produktenverkehrs. Rührige Kaufleute — Juden, Deutsche und Rumänier — vermitteln den Handel.

Jenseits der folgenden Station Alsó-Rákas wird das Erdövideker Kohlenbergwerksrevier erreicht. Agostonfalva und Köpecz liefern die Bergwerksprodukte, welche vorwiegend nach Rumänien geschafft werden.

Die Eisenbahn wendet sich, dem Altflusse folgend, nunmehr in rein südlicher Richtung, über Apáca, Nussbach und Marienburg, wo der Weg nach dem berühmten Heilbade Előpaták führt, nach Kronstadt (Brassó) dem hervorragendsten Platze der östlichen Staatsbahn.

Kronstadt ist eine Industrie- und Handelsstadt ersten Ranges. Grosse Tuch- und Wollenwebereien, Petroleum-Raffinerien, Parquett- und Papierfabriken, Wollwäschereien, Mühlen, Brauereien, Holzmagazine u. s. w. führen der Bahn Jahr aus und ein zahlreiche Güter zu. Aus dem nahe gelegenen magyarischen Harómszek, aus der Czik, gelangt eine ansehnliche Menge von Pottasche, Holzwaaren, Buchenschwämme, Mineralbrunnen, Glanzkohle,

Holz und Schlachtvieh, Wolle, Käse, Häute u. s. w. zur Verladung. Der Kronstädter Personenverkehr ergab im Berichtsjahre 1882 die Anzahl von 36 882 beförderter Reisender. Dazu kamen im Güterverkehr gegen 4000 Waggons Landesprodukte, 16 000 Stück Schlachtvieh und 2400 t Erzeugnisse der Industrie.

Die nahen Siebendörfer liefern durch Vermittelung der Station Deresztve-Hétfalu vorwiegend Getreide zur Bahn. Tömös, hoch im Gebirge, besitzt Mahl- und Kunstmühlen, eine Holzschleiferei und eine Petroleumfabrik. Die End- und Grenzstation Predeal dient lediglich dem Uebergangsverkehr. Die rumänische Staatseisenbahn verrichtet dort den Verkehrs- und Magazinsdienst, die Annahme und Ausgabe von Telegrammen, Post- und Bahnsendungen, allein. Die Verwaltung der Kassen, soweit sie der königlich ungarischen Staatsbahn angehören, wird durch Beamte der letztern Verwaltung wahrgenommen.

Die Station Predeal weist einen jährlichen Personenverkehr von durchschnittlich 20 000 Reisenden nach. Der Güterverkehr während des Jahres 1884 wird durch folgende Zahlen dargestellt:

Es berührten in der Richtung	aus	Rumänien den Predeal:	nach
6630 Wagenladungen,			2785 Wagenladungen,
1466 lebende Stücke.			3431 t,
			41 lebende Stücke.

Die Szamosthal-Eisenbahn — Apahida-Dées — führt an der kleinen Szamos entlang, welche dreimal überschritten wird. Ihre Stationen, fünf an der Zahl, sind die folgenden: Apahida, Válaszut-Bonczhida, Nagy-Iklod, Szamos-Ujvar und Dées.

Die genannte Linie reicht nicht über die Bedeutung einer Lokalbahn hinaus und dient vorwiegend dem landwirtschaftlichen Interesse.

Die am 1. Juni 1884 dem Betriebe übergebene Lokalbahn Piski-Vajda-Hunyad wurde auf Veranlassung der königlich ungarischen Eisenwerks-Zentraldirektion gebaut, welche in der Nähe von Vajda-Hunyad ein Eisenwerk besitzt. Das letztere ist durch eine 0,8 km lange Schlepfbahn mit der Endstation verbunden. Nach den beiden, 34 km entfernten Werken von Gosvasdia und Gyalár führen Drahtseilbahnen (System Obach).

Die Eisenbahnen in Frankreich.

Das Archiv hat über die französischen Eisenbahnen bisher nur vereinzelte statistische Mittheilungen gebracht, insbesondere die amtlich veröffentlichten Uebersichten über die auf den Netzen der einzelnen grossen Gesellschaften, des Staats und der Gesamtheit der kleineren Gesellschaften im Ganzen und für das km Bahnlänge erzielten Betriebseinnahmen.*) Die ausführlicheren statistischen Mittheilungen, welche wir nachstehend veröffentlichen, sind hauptsächlich folgenden Quellen entnommen:

1. Chemins de fer français. Situation au 31 décembre 1884. (Longueurs et territoire desservi.) Paris 1885.
2. Chemins de fer français. Documents statistiques relatifs à l'année 1882. Paris 1884.
3. Album de statistique graphique de 1884.**) Diese Schriften sind Veröffentlichungen des französischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten.
4. Chemins de fer de l'Etat. Compte d'Administration, Exercice 1884. Paris 1885. Ebenfalls amtliche Veröffentlichung.
5. Die im Jahre 1885 veröffentlichten Betriebsberichte der 6 grossen französischen Eisenbahn-Gesellschaften für das Jahr 1884.

I. Die französischen Eisenbahnen im Allgemeinen.

I. Ausdehnung des französischen Eisenbahnnetzes am 31. Dezember 1884.

	Am 31. Dezbr. 1884 waren im	
	Betrieb	Bau
	Kilometer	
1. Nordbahn	3 072	127
2. Ostbahn	3 742	457
3. Westbahn	4 143	516
4. Paris—Orléans-Bahn	5 296	1 071
5. Paris—Lyon—Mittelmeer-Bahn	7 643	839
6. Südbahn	2 588	453
7. Pariser Gürtelbahn (rechtes Seine-Ufer)	17	—
8. Grosse Pariser Gürtelbahn	92	—
zu übertragen	26 593	3 463

*) Vgl. Archiv 1885 S. 692 und die entsprechenden Mittheilungen in früheren Jahrgängen.

**) Vgl. Archiv 1886 S. 442.

	Am 31. Dezbr. 1884 waren im	
	Betrieb	Bau Kilometer
Uebertrag	26 593	3 463
9. Die Linien von 17 verschiedenen Gesellschaften mit zusammen	688	81
(Die bedeutendste unter diesen Gesellschaften war die Nord-Ost-Bahn-Gesellschaft mit 256 km im Betrieb und 38 im Bau. Danach folgte die Medoc-Bahn-Gesellschaft mit 100 km im Betrieb.)		
10. Industrie- und sonstige Bahnen	227	23
Zusammen vom Staate konzessionirte Bahnen	27 508 *)	3 567
11. Staatsbahnen	2 092	478
12. Nicht konzessionirte Bahnen	14	220
Zusammen Eisenbahnen, welche dem Staate gehören oder an denselben zurückfallen müssen	29 614	4 265
13. Eisenbahnen von örtlicher Bedeutung (d'intérêt local)	1 602	305
Gesammtausdehnung des französischen Eisenbahn- netzes am 31. Dezember 1884	31 216	4 570

Im Laufe des Jahres 1885 sind noch weiter eröffnet worden 1108 km Hauptbahnen, sodass am 31. Dezember 1885 im Ganzen 30 495 km Hauptbahnen vorhanden waren. Von diesen gehörten 28 251 km zu dem den Gesellschaften konzessionirten Netze, 2 230 km zum Staatsbahnnetze und 14 km zu den nicht konzessionirten Bahnen.

An Bahnen von örtlicher Bedeutung wurden ferner in 1885 eröffnet 169 km, sodass sich die Gesamtausdehnung derselben am 31. Dezember 1885 auf 1 771 km erhöhte.

Zweigeleisig wurde von der am 31. Dezember 1884 in Betrieb befindlichen Bahnlänge 12 029 km betrieben. Davon kamen auf die Nordbahn 1 706 km, auf die Ostbahn 2 725 km, auf die Westbahn 1 455 km, auf die Orléans-Bahn 1 445 km, auf die Mittelmeer-Bahn 3 635 km, auf die Südbahn 832 km, auf die Staatsbahnen 76 km. Die beiden Pariser Gürtelbahnen werden in ihrer ganzen Ausdehnung zweigeleisig betrieben.

Mit dem Auslande hatte das französische Eisenbahnnetz am 31. Dezember 1884 im Ganzen 35 Eisenbahnverbindungen im Betrieb, während 6 weitere Verbindungen noch in Ausführung begriffen waren. Mit Belgien

*) Die, einzelnen Gesellschaften gehörigen, im Auslande liegenden Strecken sind in dieser Zahl nicht mit einbegriffen.

waren 20 Verbindungen im Betrieb, 3 im Bau, mit Deutschland 6 im Betrieb, mit der Schweiz 5 im Betrieb, 1 im Bau, mit Italien 2 im Betrieb, 2 im Bau, mit Spanien 2 im Betrieb.

Die erste Eisenbahn wurde in Frankreich am 1. Oktober 1828 eröffnet, es war dies die jetzt zum Netze der Paris—Lyon—Mittelmeer-Gesellschaft gehörige, 23 km lange Strecke von Saint-Etienne (südlich von Lyon) zur Loire (Station Andrezieux). Zwei Jahre später, am 1. Oktober 1830, kam als zweite Eisenbahn die 15 km lange Strecke von Rive-de-Gier bis Givors in Betrieb; als dritte danach im April 1832 die 21 km lange Strecke von Givors nach Lyon. Die weitere Entwicklung ergibt sich aus der nachstehenden Uebersicht:

Es waren im Betrieb am Ende des Jahres an Hauptbahnen: *)

	1834	1837	1840	1845	1850	1855	1860	1865	1870	1875	1880	1884	1885	
im Ganzen	149	168	435	883	3 010	5 535	9 439	13 562	17 439	19 744	23 729	29 387	30 495	km
Zunahme	19	267	448	2127	2525	3904	4123	3877	2305	3985		6766		

In Gemässheit des Vertrages vom 18. Mai 1871 wurden 738 km Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, welche bis dahin zu dem französischen Eisenbahnnetze gehört hatten, an Deutschland abgetreten. Die bezeichnete Bahnlänge ist deshalb in der vorstehenden Uebersicht in der Angabe für das Jahr 1870 noch inbegriffen, in der Angabe für 1875 aber in Abzug gebracht. Die stärksten Zunahmen an Bahnlänge ergeben sich für die Jahrfünfte von 1861 bis 1865 mit 4123 km und 1881 bis 1885 mit 6766 km.

Ueber Anlagekosten, Bestand an Betriebsmitteln und Personal, sowie über die beförderten Personen und Güter liegen für das gesammte französische Eisenbahnnetz amtliche Angaben in den eingangs bezeichneten Quellen nur für das Jahr 1882 vor. Das auf die französischen Eisenbahnen bis zum 31. Dezember 1882 verwendete Anlagekapital wird daselbst wie folgt angegeben:

		Längen km	Anlagekosten im Ganzen Francs	für das km
a) Staatsbahnen	vom Staate betriebenes Netz	2 084	517 285 130	248 217
	nicht vom Staate betriebenes Netz	1 876	345 247 804	184 034
b) Konzessionirte Bahnen von allgemeiner Bedeutung		22 269	10 241 558 540	459 903
c) Konzessionirte Bahnen von örtlicher Bedeutung		2 196	349 600 435	159 199
zusammen		28 425	11 453 691 909	402 945

*) Vgl. die vorstehende Gesamtübersicht (S. 519, 520); die daselbst unter 10 und 13 aufgeführten Bahnen sind in obigen Zahlen nicht mit enthalten.

	Längen km
Uebertrag	28 425
d) Kostenangaben liegen nicht vor für	213
Gesamtlänge des am 31. Dezember 1882 im Betrieb gewesenen Netzes	28 638
Von dieser Gesamtlänge waren Bahnen von allgemeiner Bedeutung .	26 330
„ „ örtlicher „	2 308

In der Angabe für das Anlagekapital der unter b aufgeführten konzeSSIONIRten Bahnen von allgemeiner Bedeutung sind 1 571 242 269 Frs. Staatsunterstützung einbegriffen. Am 31. Dezember 1877 haben die Anlagekosten für die damals im Betrieb gewesenen 23 332 km Eisenbahnen 9 616 450 000 Frs. betragen. In den 5 Jahren von 1877 bis 1882 hat sich daher das Eisenbahnnetz um 5 306 km, das Anlagekapital um 1 837 241 000 Frs. vermehrt.

Betriebsmittel und deren Leistungen.

Am 31. Dezember 1882 waren für eine Bahnlänge von 26 810 km vorhanden:	im Ganzen	für das km Bahnlänge
Lokomotiven für Personenzüge und gemischten Dienst	3 134	0,11
„ „ Güterzüge und sonstigen Dienst .	4 756	0,18
Zusammen Lokomotiven	7 890	0,29
Personenwagen	17 482	0,65
Dienstwagen (wagons de service)	7 546	0,28
Güterwagen	211 907	7,90
Mit Bremsen versehene Personen- und Güterwagen .	56 539	2,11

Die Zahl der im Jahre 1882 auf einer durchschnittlichen Betriebslänge von 25 576 km gefahrenen Züge betrug	schnell- fahrende Züge	langsam- fahrende Züge	zusammen
	2 028 842	1 425 793	3 454 635
Diese Züge legten zurück . . km	123 794 920	88 611 307	212 406 227
An 1 Tag fahren durchschnittlich Züge	5559,2	3906,1	9465,8
Auf 1 km kommen durchschnittlich an 1 Tage	13,8	9,5	22,8

Zum Vergleich möge angeführt werden, dass bei den deutschen Eisenbahnen*) im Betriebsjahr 1884/85 bei einer mittleren Betriebslänge von 36 453 km die Zahl der Züge 4 542 241 betrug, wonach durchschnittlich auf 1 Tag und 1 km 18,16 geförderte Züge entfallen.

*) Vergl. Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands, bearbeitet im Reichs-Eisenbahn-Amt. Bd. V. Betriebsjahr 1884—85.

Die mittlere Fahrgeschwindigkeit der auf dem französischen Eisenbahnnetze in 1882 geförderten Züge betrug einschliesslich der Aufenthaltszeiten:

bei Expresszügen	40 bis 67 km in der Stunde
„ Personenzügen (trains directs)	30 „ 48 „ „ „ „
„ Omnibuszügen	18 „ 40 „ „ „ „
„ gemischten Zügen	14 „ 40 „ „ „ „
„ Güterzügen	11 „ 35 „ „ „ „

Beamte und Arbeiter.

Am 31. Dezember 1882 waren auf einer im Betrieb befindlichen Bahnlänge von 26 212 km an Beamten und Arbeitern beschäftigt:

	im Ganzen	durchschnittlich für das km
1. Allgemeine Verwaltung (darunter 234 Direktoren, Unterdirektoren, Generalsekretäre und dergl., 2 256 Bürobeamte und 300 Portiers und Boten).	2 790	0,1
2. Betriebs- und Verkehrsdienst (darunter 310 Betriebsdirektoren und Unterdirektoren, 5 644 Bürobeamte, 418 Boten, 5 359 Stationsvorstände und Vertreter derselben, 27 153 Billeteure und Rechnungsbeamte, 45 900 Rangirer, Handwerker und dergl., 4 625 Zugführer, Streckenkontrolleure und Unterinspektoren, 7 935 Schaffner und Bremsen).	97 344	3,68
3. Lokomotiv- und Werkstättendienst (davon 826 Ingenieure, Werkstättenvorsteher und dergl., 5 677 Bürobeamte, 14 123 Lokomotivführer und Heizer, 41 231 ständige und tageweise bezahlte Handwerker und Arbeiter).	61 857	2,31
4. Unterhaltung der Bahn und der Gebäude (darunter 539 Ingenieure, Architekten, Inspektoren und Abtheilungsvorstände, 5 287 Bürobeamte, Feldmesser und Bahnmeister, 70 485 Aufsichtsbeamte und Streckenarbeiter).	76 311	2,84
Zusammen Beamte und Arbeiter	238 302	8,88

Unter den Beschäftigten befanden sich 83 769 Personen, welche tageweise bezahlt wurden. Ferner befanden sich darunter 19 094 Frauen und 110 998 gediente Militärs.

Als finanzielles Ergebniss des Betriebes der französischen Eisenbahnen im Jahre 1882 ist anzuführen, dass im Durchschnitt für das Kilometer Bahnlänge sich ergeben hat

	bei den Eisenbahnen von allgemeiner | örtlicher Bedeutung	
	Francs	
die Einnahmen zu	42 500	7 744
die Betriebskosten zu	19 953	6 497
der Ueberschuss zu	22 547	1 247

Die höchste Einnahme hatte das Netz der Nordbahn, welche durchschnittlich für das km 78 400 Frcs. einnahm. Danach kam das Netz der Paris—Lyon—Mittelmeer-Bahn mit durchschnittlich 54 100 Frcs. für das km und das Netz der Ostbahn mit 48 800 Frcs. Auch bezüglich des nach Abzug der Betriebskosten verbleibenden Ueberschusses stand die Nordbahn mit 41 259 Frcs. für das km obenan, ihr folgte die Paris—Mittelmeer-Bahn mit 28 500 Frcs. und die Orléans-Bahn mit 22 502 Frcs.

II. Die 6 grossen Eisenbahn-Gesellschaften.

I. Nordbahn-Gesellschaft.

Diese Gesellschaft hatte am 31. Dezember 1884 im Betrieb:

in Frankreich	3 370 km Eisenbahn
„ Belgien	169 „ „
zusammen	3 539 km Eisenbahn

Die Betriebslänge im Jahresdurchschnitt war

bei den französischen Linien	3 345 km
„ „ belgischen „	169 „
zusammen	3 514 km.

Die Hauptlinien der Nordbahn führen von Paris mit vielen Verzweigungen über Tergnier, St. Quentin, Valenciennes, Amiens, Arras und Lille nach Belgien und den nordfranzösischen Hafenplätzen Dünkirchen, Calais, Boulogne und St. Valery. Auf belgischem Gebiete werden von der Nordbahn-Gesellschaft betrieben die Strecken Charleroi—Erquelines, Mons—Hautmont (französische Grenze), Namur—Lüttich und Namur—Givet (französische Grenze).

Das rechnungsmässige Anlagekapital (dépenses portées au compte de premier établissement) ist am 31. Dezember 1884 auf 1 312 988 650 Frcs. 76 Cent. festgestellt worden gegen 1 268 542 474 Frcs. 43 Cent. am 31. Dezember 1883. Das Anlagekapital hat sich also 1884 um 44 446 176 Frcs. 33 Cent. erhöht.

Durch die Ausgabe von Aktien, Obligationen u. s. w. sind bis zum 31. Dezember 1884 erzielt worden . . . 1 353 516 340 Frcs. 74 Cent., woraus sich ein Ueberschuss über die Ausgaben ergibt von 40 527 689 „ 98 „

Im Jahre 1884 sind 103 088 Obligationen veräußert worden, wodurch erzielt worden sind: 37 708 585 Frcs. 92 Cent. Der durchschnittliche Preis einer Obligation war hiernach 365 Frcs. 79 Cent. Der niedrigste Preis einer Obligation war 359 Frcs. 22 Cent., der höchste 393 Frcs. 25 Cent.

Das verwendete Anlagekapital hat am 31. Dezember 1884 betragen:

1. für die französischen Linien:

Erste Anlage 1 216 094 126 Frcs. 47 Cent.

Beschaffung von Material

(15 471 705 Frcs.) und Bauten 32 769 560 „ 84 „

Zahlungen an den Staat

(20 743 546 Frcs.) und Beteiligung bei verschiedenen Eisenbahnunternehmungen 37 317 343 „ 06 „

Zusammen für die französ. Linien 1 286 181 030 Frcs. 37 Cent.

2. für die belgischen Linien 96 894 524 „ 29 „

Gesamtes verwendetes Anlagekapital 1 383 075 554 Frcs. 66 Cent.

Betriebsmittel und deren Leistungen.

	Bestand am 1. Januar		Im Jahre 1884 durchlaufener Weg km
	1884	1885	
Lokomotiven	1 517	1 585	42 581 189
(darunter am 1. Januar 1885 508 mit 4, 592 mit 3 und 426 mit 3 gekuppelten Achsen.)			
Personenwagen	2 683	2 907	215 165 049
Gepäckwagen	1 101	1 138	
Equipagen-, Pferde-, Milch-, Post- und Früchte-Wagen	394	414	
Güterwagen	41 595	42 097	516 607 197
Zusammen von Wagen der Nordbahn durchlaufen			731 772 246
Hiervon sind auf fremden Bahnen durchlaufen . . . km			107 495 720
Bleiben von Wagen der Nordbahn durchlaufen			
auf Nordbahnlinien km			624 276 526
Fremde Wagen haben auf Nordbahnlinien durchlaufen . „			134 279 481
Im Ganzen haben daher Wagen auf Nordbahnlinien durchlaufen km			758 556 007

Betriebsergebnisse des Gesamtnetzes der Nordbahn in den Jahren 1878 bis 1884.

Die Eisenbahnen in Frankreich.

	1878	1879	1880	1881	1882	1883	1884
Betriebslänge im Jahresdurchschnitt km	2 441	2 560	2 658	2 775	2 981	3 096	3 345
Einnahme (nach Abzug der Steuer)							
aus dem Schnellverkehr Frs.	57 052 000	50 491 000	54 667 000	58 151 000	60 377 000	61 019 000	60 850 000
„ „ langsamem Verkehr u. sonst. Quellen „	84 319 000	91 412 000	102 408 000	107 495 000	110 964 000	112 164 000	105 746 000
Zusammen Frs.	141 371 000	141 903 000	157 075 000	165 646 000	171 341 000	173 183 000	166 596 000
Durchschnittliche Einnahme für das km Betriebslänge aus dem Schnellverkehr Frs.	23 372	19 723	20 567	20 955	20 254	19 709	18 191
„ „ langsamem Verkehr „	34 543	35 708	38 528	38 737	37 223	36 228	31 613
Zusammen Frs.	57 915	55 431	59 095	59 692	57 477	55 937	49 804
Durchschnittliche Ausgabe für das km Betriebslänge Zentralverwaltung Frs.	2 153	1 710	1 839	1 774	1 697	1 795	1 614
Betrieb „	9 117	8 839	9 486	9 862	9 691	9 701	8 599
Zugförderung u. Unterhaltung der Betriebsmittel „	10 606	9 816	11 446	11 568	11 492	11 717	10 292
Unterhaltung der Bahn und Gebäude „	6 735	6 192	6 115	6 897	5 748	6 192	4 529
Sonstige Ausgaben „	1 018	979	540	728	839	839	514
Zusammen Frs.	29 629	27 536	29 426	30 829	29 467	30 194	25 548
Verhältnis der Ausgabe zur Einnahme	0,511	0,496	0,497	0,516	0,512	0,539	0,512
Durchschnittliche Ausgabe für das Zugkm:							
Zentralverwaltung Frs.	0,905	0,169	0,160	0,145	0,139	0,146	0,144
Betrieb „	0,967	0,836	0,828	0,860	0,793	0,800	0,790
Zugförderung u. Unterhaltung der Betriebsmittel „	1,009	0,995	0,999	0,948	0,941	0,966	0,946
Unterhaltung der Bahn und Gebäude „	0,640	0,585	0,584	0,565	0,471	0,505	0,416
Sonstige Ausgaben „	0,097	0,092	0,047	0,060	0,069	0,071	0,047
Zusammen Frs.	2,916	2,605	2,666	2,597	2,413	2,492	2,347

	1883	1884
	Frcs.	Frcs.
Die Einnahme hat im Ganzen nach Abzug der auf den Verkehr gelegten Steuer betragen:		
aus dem Personen-, Gepäck-, Post-, Packet- und sonstigen Schnellverkehr	61 018 925	60 849 783
aus dem Frachtverkehr	108 743 469	103 574 130
aus sonstigen Quellen	3 420 385	2 171 734
zusammen	173 182 779	166 595 647
Die Ausgaben haben betragen:		
für Zentralverwaltung	5 558 545	5 397 596
„ Betriebsverwaltung	32 692 669	30 485 145
„ Zugförderungs- und Werkstättendienst .	36 276 102	34 425 866
„ Beaufsichtigungsdienst und Bahn-Unterhaltung	18 954 380	15 151 349
zusammen	93 481 696	85 459 956
Ueberschuss der Einnahmen über die Ausgaben	79 701 083	81 135 691

Nach dem Vorstehenden sind in 1884 die Einnahmen gegen das Vorjahr sehr wesentlich herabgegangen, jedoch sind auch die Ausgaben so ermässigt worden, dass in 1884 sich ein grösserer Ueberschuss als in 1883 ergeben hat.

Die Dividende wurde für 1884 auf 64 Frcs. für die Aktie festgesetzt, wobei die vorweg gezahlten 16 Frcs. Zinsen einbegriffen sind.

2. Ostbahn-Gesellschaft.

Die Gesamtlänge der am 31. Dezember 1884 von dieser Gesellschaft betriebenen Bahnen betrug 4028 km. Im Bau hatte die Gesellschaft ausserdem 633 km. Die Hauptlinien sind: 1. von Paris über Troyes, Bar-sur-Aube, Chaumont, Vesoul und Belfort zur deutschen Grenze; 2. von Paris über Meaux, Epernay, Chalons-sur-Marne, Bar-le-Duc, Toul, Nancy, Lunville zur deutschen Grenze bei Avricourt; 3. von Soissons über Reims, Rethel und Mezières nach Montmédy und von hier in zwei Zweigen zur deutschen Grenze bei Amanvillers und bei Fontoy und in zwei anderen Zweigen zur luxemburgischen Grenze bei Athus und Esch; 4. von Reims über Chalons-sur-Marne und Troyes nach Senz; 5. von Soissons nach Reims; 6. von Laon nach Reims; 7. von Mezières zur belgischen Grenze bei Givet; 8. von Sedan über Verdun zum Anschluss an die zu 2. genannte Linie.

Das Anlagekapital, welches bis zum 31. Dezember 1884 auf die von der Ostbahn-Gesellschaft betriebenen und in Bau genommenen Linien verwendet worden, ist berechnet zu 1 544 530 500 Frcs. Davon sind verausgabt

zu Lasten der Gesellschaft	1 359 587 925	Frcs.
„ „ des Staates gegen Rentenzahlung . .	170 459 174	„
Zusammen durch Ausgabe von Aktien und Obligationen beschafft	1 530 047 099	Frcs.
aus Beihülfen, welche in Kapital gezahlt worden	14 483 401	„
	<u>1 544 530 500</u>	Frcs.

Das Kapital der Gesellschaft wurde am 31. Dezember 1883 dargestellt durch

584 000 Aktien zum Nennwerthe von . . .	292 000 000	Frcs.
368 828 Obligationen (5 $\frac{0}{0}$)	175 672 990	„
2 937 372 „ (3 $\frac{0}{0}$)	895 709 401	„
490 033 „ der früheren Gesellschaften (aus deren Verschmelzung die jetzige Gesellschaft entstanden)	147 673 135	„
	<u>1 511 055 526</u>	Frcs.

In 1884 sind 237 004 Obligationen ausgegeben worden, welche zusammen ergeben haben 84 084 279 „
Zusammen Kapital am 31. Dezember 1884 1 595 139 805 Frcs.

Der durchschnittliche Preis einer Obligation hat in 1884 354,78 Frcs. gegen 349,80 Frcs. in 1883 betragen.

Betriebsmittel.

Am 31. Dezember 1884 waren vorhanden:

Lokomotiven	1 194
(Darunter 303 mit je 4, 534 mit je 6 gekuppelten Rädern, 95 mit je 8 gekuppelten Rädern.)	
Tender	1 007
Personenwagen	2 850
Gepäck- und Güterwagen	27 601

In Bestellung gegeben waren am genannten Tage noch 179 Lokomotiven, 160 Tender, 76 Personenwagen und 874 Gepäck- und Güterwagen.

Die Lokomotiven haben in 1884 zurückgelegt

auf den eigenen Linien	37 846 347	km
auf fremden Bahnen	620 799	„
	<u>38 467 146</u>	km

Im Durchschnitt hat zurückgelegt

eine Personenzug-Lokomotive	41 141	km
eine Güterzug-Lokomotive	28 398	„

Zugkilometer wurden geleistet von

Personenzügen	16 947 433
gemischten Zügen	2 583 836
Güterzügen	12 166 003

Im Durchschnitt bestand ein

Personenzug aus 10,7 Wagen

Güterzug „ 33,52 „

Bei den Personenzügen waren durchschnittlich 19% der mitgeführten Sitzplätze besetzt.

Betriebsergebnisse.

Die Einnahme betrug in 1884 nach Abzug der auf den Verkehr gelegten Steuer:

aus dem Personenverkehr	41 904 889	Frcs.
„ „ Gepäck-, Packet-, Post- u. dgl. Verkehr	8 827 345	„
„ „ Frachtgutverkehr	80 716 758	„
	<u>131 448 992</u>	Frcs.

Im Jahre 1883 belief sich die Einnahme auf 135 469 884 Frcs. Dieselbe ist also in 1884 um 4 020 892 Frcs. gesunken.

Für das km Bahnlänge war die Einnahme in 1884: 33 311,96 Frcs. gegen 37 064,26 Frcs. in 1883.

Die Ausgaben haben in 1884 betragen:

für die Bahnunterhaltung und Bewachung	16 195 802,85	Frcs.
„ Zugförderungs- und Werkstättendienst	29 282 187,41	„
„ Betriebsdienst	34 145 593,69	„
„ Zentralverwaltung	2 463 004,04	„
sonstige Ausgaben	4 301 032,52	„
	<u>86 387 620,51</u>	„

Die Betriebsausgabe hat hiernach 63 pCt. der Betriebseinnahme betragen.

Zu der im Vorhergehenden angegebenen Reineinnahme aus dem Betriebe der von der Gesellschaft verwalteten Bahnlinien kommen als weitere Einnahmen noch der Antheil an dem Ergebnisse des Betriebes der beiden Pariser Gürtelbahnen (etwa 1 100 000 Frcs.), sowie Jahresrenten, welche theils vom Staate als für den Bau gewährte Beihilfe gezahlt werden, theils aus anderen Quellen herrühren.

Nachdem von der Gesamteinnahme die Zinsen der Anleihen bestritten sind, ergibt sich für die Deckung der nach dem Vertrage vom 11. Juni 1883*) den Aktionären zustehenden Dividende ein Fehlbetrag von 8 714 033 Frcs., für welchen der Staat in Folge der von demselben übernommenen Zinsgarantie in Anspruch genommen wird.

3. Westbahn-Gesellschaft.

Die von dieser Gesellschaft betriebenen Eisenbahnlinien hatten am 31. Dezember 1884 im Ganzen eine Ausdehnung von 4097 km, während für den Durchschnitt des Jahres 1884 die Betriebslänge 4031 km betrug.

*) Vgl. Archiv 1884-S. 51. . . .

Dieses Bahnnetz breitet sich auf dem Gebiete aus, welches westlich von Paris zwischen den Netzen der Nordbahn-Gesellschaft und der Ostbahn-Gesellschaft sich bis zum atlantischen Ozean erstreckt. Als wichtigste Linien sind zu bezeichnen: Paris—Dieppe, Paris—Rouen—Le Havre, Paris—Caen—Cberbourg, Paris—Dreux—Argentan—Granville, Paris—Rennes—Brest, Paris—Chartres—Le Mans—St. Nazaire und Nantes.

Das gesammte von der Gesellschaft verwendete Anlagekapital betrug am 31. Dezember 1884 1 393 513 763 Frs. Davon sind verwendet zu Lasten der Gesellschaft 1 275 697 539 Frs.
 „ „ des Staates (in Renten von diesem zurückzuzahlen) 117 816 224 „
 1 393 513 763 Frs.

An Aktien und Obligationenkapital sind aufgebracht:

Aktienkapital 150 000 000 „
 Nicht in 3^o/₁₀tige Obligationen umgewandelte
 Werthpapiere der früheren Gesellschaften 39 763 900 „
 3^o/₁₀tige Obligationen 1 223 374 375 „
 Zusammen . . 1 413 138 275 Frs.

Es war hiernach am 31. Dezember 1884 ein verfügbarer Kapitalbestand von 19 624 512 Frs. vorhanden.

Im Jahre 1884 sind 124 401 Stück 3 prozentige Obligationen ausgegeben worden, welche zusammen 44 899 519 Frs., durchschnittlich also für das Stück 360,926 Frs. ergeben haben.

Betriebsmittel und Leistungen derselben.

Am 31. Dezember 1884 waren vorhanden: 1 299 Lokomotiven, 3 399 Personenwagen, 21 299 Gepäck- und Güterwagen, 486 Arbeitswagen.

Die Lokomotiven haben in 1884 einschliesslich der Rangirarbeit (3 033 885 km) zurückgelegt 37 266 862 km

Die Personenwagen der Gesellschaft haben in Westbahnzügen zurückgelegt 136 210 505 „

Personenwagen anderer Gesellschaften haben auf den Linien der Westbahn zurückgelegt . . . 5 141 036 „

Die Güterwagen der Gesellschaft haben in Westbahnzügen zurückgelegt 338 492 100 „

Güterwagen anderer Gesellschaften haben auf den Linien der Westbahn zurückgelegt 41 369 176 „

Auf fremden Linien haben durchlanfen die Lokomotiven der Westbahn 2 064 578 „

„ Personenwagen „ „ 9 705 050 „

„ Güterwagen „ „ 45 514 149 „

Bei Materialzügen sind in 1884 ausserdem zurückgelegt

von Lokomotiven	79 216 km
„ Wagen	2 122 741 „

Im Durchschnitt hat im Jahre 1884 durchlaufen:

eine Lokomotive	31 464 km
ein Personenwagen	44 446 „
„ Güterwagen	18 057 „

Betriebsergebnisse.

Die Einnahme hat betragen nach Abzug der Staatssteuern

	1883	1884
	Francs	
aus dem Personenverkehr	56 465 995	57 421 740
„ „ Gepäck-, Post-, Packet- u. dergl. Verkehr	10 017 659	10 650 450
„ „ Güter- und Viehverkehr	66 665 148	65 923 125
Zusammen	133 148 802	133 995 315

Einschliesslich der Einnahme aus anderen, als den vorangegebenen Quellen hat die Gesamt-Einnahme in 1884 betragen 135 274 709 Frcs.

Die Ausgabe hat in 1884 betragen:

für die Zentralverwaltung	5 040 778	„
„ den Betriebsdienst	26 577 850	„
„ Zugförderungs- und Werkstättendienst	27 556 344	„
„ Bahn-Unterhaltung und Bewachung	10 470 914	„
„ Betheiligung an fremden Bahnen, Geleis-Erneuerung (4 084 427 Frcs.), Erneuerung der Betriebsmittel (1 185 936 Frcs.), sonstige aussergewöhnliche Unter- haltungsarbeiten und dergl.	6 755 759	„
Zusammen Betriebsausgaben	76 401 645	Frcs.

Also Ueberschuss der Betriebseinnahme über die Betriebsausgabe 58 873 064 Frcs.

Zu diesem Ueberschuss treten für die rechnungsmässige Einnahme noch die vom Staate als Beihülfe bewilligten Renten und die für Linien, welche nur theilweise im Betrieb oder im Bau sind, gezahlten Beiträge (3 836 828 Frcs.). Werden von der Gesamteinnahme die Zinsen für die Anleihe mit 61 780 722 Frcs. und der Beitrag zum Tilgungsfonds und für Stempel-Abonnement mit 367 134 Frcs. abgezogen, so fehlt zur Deckung der den Aktionären vertragsmässig zustehenden Dividende der Betrag von 10 987 964 Frcs. Dieser Betrag muss vom Staate in Folge der von ihm übernommenen Zinsgarantie der Gesellschaft vorgeschossen werden.

Die Dividende ist für die Aktien für das Jahr 1884 auf 37 Frcs. festgesetzt worden.

4. Paris—Orléans-Eisenbahn-Gesellschaft.

Die Gesammtlänge des von dieser Gesellschaft betriebenen Netzes betrug am 31. Dezember 1884 5359 km und im Durchschnitt des Jahres 1884 5162 km. Von dieser Länge waren im Laufe des Jahres 1884 eröffnet 290 km mit einer durchschnittlichen Betriebslänge von 212 km. Nach dem mit dem Staate abgeschlossenen Vertrage vom 28. Juni 1883 können für diese neuen Bahnstrecken die Betriebskosten, wie die Zinsen des Bankkapitals, soweit die Einnahmen zu deren Deckung nicht hinreichen, dem Anlagekapital zugerechnet werden. Die Gesellschaft führt deshalb für diese neuen Linien eine besondere Rechnung und bezeichnet die übrigen, am 1. Januar 1884 bereits im Betrieb gewesenen Bahnen als das Hauptnetz (réseau principal). Dasselbe hatte am 31. Dezember 1884 eine Ausdehnung von 5 069 km und im Durchschnitt des Jahres 1884 eine Betriebslänge von 4 950 km. Im Bau waren Ende 1884 weitere 1 021 km Bahn, deren Betrieb nach Fertigstellung von der Gesellschaft übernommen werden wird. Der Bau dieser neuen Linien erfolgt zum grössten Theil durch den Staat und zu Lasten desselben. Die Hauptlinien der Orléansbahn-Gesellschaft sind: Paris—Orléans—Tour—Angers—Nantes—Vannes—Lorient—Quimper—Dirinon (in der Nähe der Hafenstadt Brest, Station der von Paris nach Brest führenden Linie der Westbahn); Bretigny (Station der ersteren Linie in der Nähe von Paris) — Chateaudun—Vendôme—Tours; Tours—Poitiers—Angoulême—Bordeaux; Le Mans—Tours—Bourges—Nevers; Tours—Chateauroux—Montluçon—Commentry—Gannal und Commentry—Moulins; Orléans—Chateauroux—Limoges—Perigueux—Agen; Coutras (Station der Linie Angoulême—Bordeaux)—Perigueux—Brive—Ussel—Clermont; Libourne (ebenfalls Station der Linie Angoulême—Bordeaux)—Bergerac—Aurillac—Arvant (Station der Linie Clermont—Nîmes der Paris—Mittelmeer-Gesellschaft).

Das von der Gesellschaft auf die Linien des Hauptnetzes bis zum 31. Dezember 1884 verwendete Anlagekapital betrug	1 490 711 714	Frcs.
Ausserdem sind darauf noch verwendet worden	56 600 000	„
welche vom Staate als Beihülfe gewährt worden sind. Auf die „neuen“ Linien waren von der Gesellschaft verwendet worden	71 062 963	„
Im Ganzen betrug daher das von der Gesellschaft bis zum 31. Dezember 1884 verwendete Anlagekapital	1 561 774 677	„
Das Gesellschaftskapital bestand am 31. Dezember 1884 aus:		
Aktien im Nennwerthe zu	300 000 000	Frcs.
Erlös aus Obligationen	1 309 864 095	„
Verfügbarer Rest von Renten, welche vom Staate als Beihülfe bewilligt sind	15 100 653	„
Zusammen	1 624 964 748	Frcs.

Der mittlere Preis einer Obligation stellte sich im Jahre 1884 auf 360,66 Frs. gegen 356,64 Frs. in 1883.

Betriebsmittel.

Bestand am 31. Dezember 1884

	Hauptnetz	Neue Linien	Zusammen
Lokomotiven für Personen- und gemischte Züge	560	20	580
„ „ Güterzüge	472	—	472
„ „ Bahnhofsdiens t	60	—	60
Tender	1 031	20	1 051
Personenwagen	2 512	—	2 512
Gepäck- und Güterwagen	23 474	440	23 914
Dienst- (Kies- u. s. w.) Wagen	668	—	668

Ausserdem waren in Bestellung gegeben: 120 Lokomotiven, 105 Tender, 233 Personenwagen und 382 Gepäck- und Güterwagen.

Es haben auf dem Hauptnetz (4950 km) in 1884 zurückgelegt:

Die Lokomotiven für Personen- und gemischte Züge	22 805 210 km
„ „ „ Güterzüge und Bahnhofsdiens t	13 242 876 „
zusammen	36 048 086 km
schnellfahrende (Personen-) Züge	11 510 293 „
mit mittlerer Schnelligkeit fahrende (gemischte) Züge	10 589 553 „
langsamfahrende (Güter-) Züge	10 219 389 „
zusammen	32 319 235 km
Personen-, Gepäck- und Postwagen	206 700 652 „
Güterwagen	471 933 152 „
zusammen	678 633 804 km

Darunter wurden 100 762 204 km von Güterwagen leer zurückgelegt.

Betriebsergebnisse.

Die Betriebseinnahme betrug in 1884:

	Einnahme			in Pro- zenten der Ge- sammt- ein- nahme
	im Ganzen	für das km Bahn- länge	für das Zugkm	
Francs				
aus dem Personenverkehr	48 867 778	9 872	1,51	27,58
„ Nebeneinnahmen beim Personen- verkehr	16 096 709	3 056	0,49	9,09
„ dem Frachtgutverkehr	105 623 177	21 338	3,28	59,63
„ „ Viehverkehr	6 567 640	1 523	0,20	3,70
zusammen	177 155 304	35 789	5,48	100,00

Die Betriebsausgabe hat in 1884 betragen:

	A u s g a b e			
	im Ganzen	für das km Bahnlänge	für das Zugkm	in Prozenten der Gesamtausgabe
	F r a n c s			
Allgemeine Verwaltung (einschliesslich der Beteiligung der Bediensteten an der Einnahme)	6 611 220	1 336	0,20	7,25
Betriebsverwaltung	25 840 256	5 220	0,80	28,44
Zugförderungs- und Werkstätdienst	31 291 848	6 321	0,97	34,44
Bahnunterhaltung	14 148 342	2 858	0,44	15,58
Erneuerung des Geleises und der Betriebsmittel	12 987 374	2 624	0 40	14,29
zusammen	90 879 040	18 359	2,81	100,00
Ueberschuss der Betriebseinnahme über die Betriebsausgabe	86 275 264	17 430	2,67	

Nach Abzug der Aufwendungen für Kapitalzinsen u. s. w. fehlen für das Jahr 1884 zur Zahlung der den Aktionären vertragsmässig zustehenden Dividende 6 514 425 Fres. Zur Deckung dieses Betrages wurde in Folge der übernommenen Zinsgarantien der Staat in Anspruch genommen.

Die Dividende für die auf 500 Fres. Nennwerth lautende Aktie wurde auf 57 Fres. 50 Cent. festgestellt.

5. Paris—Lyon—Mittelmeer-Eisenbahn-Gesellschaft.

Die Gesamt-Ausdehnung der von dieser Gesellschaft betriebenen Eisenbahnlinien betrug am 31. Dezember 1884: 8 153 km. Hiervon lagen in Frankreich 7 625 km, in Algier 513 km, auf schweizerischem Gebiet (Linie Lyon—Genf) 15 km. Ausserdem gehört der Gesellschaft noch die 11 km lange Strecke von Modane bis zur italienischen Grenze, welche von der Verwaltung der anschliessenden italienischen Eisenbahnen betrieben wird. Im Jahre 1884 wurde der Betrieb eröffnet auf 324 km Bahnlänge. Im Durchschnitt des Jahres 1884 war die Betriebslänge der von der Gesellschaft in Frankreich betriebenen Bahnen einschliesslich der auf schweizerischem Gebiet liegenden Strecke 7 426 km. Die wichtigsten Linien sind: Paris—Melun—Dijon—Macon—Lyon—Avignon—Marseille—Nizza zur italienischen Grenze bei Ventimiglia; von Lyon ab führt ausser der vorbezeichneten auf dem linken Rhone-Ufer liegenden Linie auf dem rechten Rhone-Ufer eine zweite wichtige Linie nach Nîmes und Montpellier zum Anschluss an die Südbahn; von Paris aus geht ferner noch eine zweite Linie mit vielen Verzweigungen über Montargis, Gien, Nevers, Moulins, Clermont Fer., Issoire und Alais nach Nîmes.

Das bis zum 31. Dezember 1884 für die von der Gesellschaft verwalteten Bahnen aufgewendete Anlagekapital ist berechnet zu

3 954 723 499 Frcs., wovon 173 466 955 Frcs. auf die algerischen Linien entfallen.

Die Mittel für diese Anwendung (mit Ausnahme der Ausgabe für die algerische Eisenbahn) sind beschafft durch

800 000 Aktien, welche ergaben	340 968 056 Frcs.
Anleihen	3 061 379 088 „
Beihülfen	208 472 460 „
	<u>3 610 819 604 Frcs.</u>

In den vorstehenden Angaben sind die Mittel nicht mit einbegriffen, welche zur Anlage des sogenannten „Spezialnetzes“, der Eisenbahn von der Rhone nach Montcenis und für die algerischen Bahnen beschafft worden sind. Im Ganzen (einschliesslich dieser letzten Mittel) sind von der Gesellschaft bis zum 31. Dezember 1884 beschafft worden 4 006 555 825 Frcs., so dass am genannten Tage noch ein Bestand von über 51 Millionen Frcs. verfügbar war. Der mittlere Preis einer Obligation war in 1884 360.⁰⁵ Frcs. gegen 354.⁸⁰ Frcs. in 1883.

Betriebsergebnisse.

Betriebslänge im Jahresdurchschnitt	1883			1884		
	6471 km			7293 km		
	im Ganzen Fracs.	für das km Bahn- länge Fracs.	in Pro- zenten	im Ganzen Fracs.	für das km Bahn- länge Fracs.	in Pro- zenten
Einnahme (nach Abzug der Steuer u. s. w.):						
Personenverkehr	91 368 388	14 120	27. ₃₉	87 398 640	11 984	27. ₁₇
Eilgutverkehr	25 022 449	3 867	7. ₅₀	24 784 579	3 398	7. ₇₁
Frachtgutverkehr	207 237 127	32 025	62. ₁₄	199 462 047	27 350	62. ₀₉
Beförderung von Fahrzeugen, Pferden und sonstigen Thieren	4 134 476	639	1. ₂₄	4 141 699	568	1. ₂₉
sonstige Einnahmen	5 758 166	890	1. ₇₃	5 831 665	800	1. ₈₁
zusammen	<u>333 520 606</u>	<u>51 541</u>	<u>100.₀₀</u>	<u>321 618 630</u>	<u>44 100</u>	<u>100.₀₀</u>
Ausgabe:						
Allgemeine Verwaltung	9 281 104	1 434	5. ₅₉	9 923 622	1 361	6. ₃₄
Betriebs-Verwaltung	64 738 678	10 005	38. ₉₉	63 299 092	8 679	40. ₄₄
Zugförderungs- und Werkstätten- dienst	61 198 047	9 457	36. ₈₅	55 044 896	7 548	35. ₁₇
Bahn Unterhaltung (einschl. Er- neuerung)	30 842 773	4 766	18. ₅₇	28 260 203	3 875	18. ₀₆
zusammen	<u>166 060 602</u>	<u>25 662</u>	<u>100.₀₀</u>	<u>156 527 813</u>	<u>21 463</u>	<u>100.₀₀</u>
Ueberschuss der Betriebseinnahme über die Betriebsausgabe	167 460 004	25 879	—	165 090 817	22 637	—
Prozentverhältniss der Ausgabe zur Einnahme	—	—	49. ₇₉	—	—	48. ₀₆

Aus vorstehender Uebersicht geht hervor, dass trotz der Vergrößerung des Netzes um 822 km die Einnahmen in 1884 gegen 1883 sich im

Ganzen um etwa 11 Millionen Fres. verringert haben. Für das km Bahnlänge beträgt diese Verminderung mehr als 6000 Fres. Die Ausgabe ist in 1884 zwar ebenfalls wesentlich gedrückt worden, doch ist der Ueberschuss für das km Bahnlänge noch um mehr als 3000 Fres. unter dem des Jahres 1883 geblieben.

Nach Hinzurechnung der vom Staate als Beihülfe zu zahlenden Renten, der Ueberschüsse aus der Bethheiligung bei anderen Unternehmungen (Petite Ceinture etc.) und sonstiger Einnahmen zu dem Betriebsüberschusse und nach Abzug der bei der Bethheiligung an anderen Unternehmungen (Grande Ceinture etc.) entstandenen Ausfälle, der Zinsen, der Anleihen u. s. w. berechnet sich für die Deckung der den Aktionären vertragsmässig zustehenden Dividende ein Fehlbetrag von 9 102 656 Fres. Dieser Betrag muss vom Staate in Folge der übernommenen Zinsgarantie der Gesellschaft vorgeschossen werden.

Die Dividende für 800 000 Aktien wurde für das Jahr 1884 auf 55 Fres. für die Aktie festgestellt.

6. Südbahn-Gesellschaft.

Der Betriebsbericht dieser Gesellschaft für das Jahr 1884 theilt die von ihr betriebenen Bahnlinien in zwei Gruppen. Die erste Gruppe, deren Betriebslänge im Jahre 1884 2435 km betrug und welche als „réseau au compte de garantie“ bezeichnet wird, umfasst diejenigen Linien, für welche der Staat eine Garantie des Ertragnisses übernommen hat. Die zweite Gruppe, deren durchschnittliche Betriebslänge in 1884 93 km betrug und welche als „réseau au compte de premier établissement“ bezeichnet wird, umfasst diejenigen Linien, welche am 31. Dezember 1883 noch nicht vollständig in Betrieb genommen waren, sowie auch die im Bau befindlichen Bahnstrecken. Bei den zu dieser zweiten Gruppe gehörigen Strecken wird der aus dem Betrieb sich ergebende Fehlbetrag zu Lasten des Bankkapitals, ein etwaiger Ueberschuss zu Gunsten desselben gerechnet. Im Ganzen waren am 31. Dezember 1884 im Bau und in Vorbereitung für die Ausführung etwa 1900 km. Die zur zweiten Gruppe gerechneten Bahnlinien werden von dem 1. Januar des auf die vollständige Betriebsöffnung folgenden Jahres ab zur ersten Gruppe gerechnet.

Die Hauptlinie dieser Gesellschaft führt von Bordeaux über Agen, Montauban, Toulouse, Carcassonne und Narbonne nach Cette und Montpellier; dieselbe verbindet also das atlantische Meer (Golf von Biscaya) mit dem mittelländischen (Golfe du Lion). Eine zweite wichtige Linie führt von Bordeaux über Bayonne zum Anschluss an das spanische Eisenbahnnetz bei Irun. Eine zweite Verbindung mit den spanischen Eisenbahnen ist am Mittelmeere durch die Bahlinie Narbonne—Perpignan—Port Bou

hergestellt. Nach den Pyrenäen führen zahlreiche, theils bereits im Betrieb, theils noch im Bau befindliche Zweiglinien, doch ist ein Schienenweg über diese Grenzscheide zwischen Frankreich und Spanien trotz stattgehabter bezüglichlicher Verhandlungen*) bis jetzt noch nicht in Angriff genommen worden.

Die Südbahn-Gesellschaft betreibt neben den Eisenbahnen auch Kanäle und zwar den zwischen La Réole und Toulouse liegenden Seitenkanal der Garonne und den diesen Kanal mit dem Mittelmeer verbindenden Canal du Midi. Diese beiden Kanäle sind zusammen 495 km lang.

Das am 31. Dezember 1884 auf die zur ersten Gruppe gehörigen, also während des Jahres 1884 im vollen Betriebe gewesenen Bahnlinsen (2 435 km) verwendete Anlagekapital hat betragen: 918 383 847 Frs.

Dieser Betrag ist aufgebracht durch

Aktien mit	146 319 020 Frs.
Obligationen mit	640 516 420 „
staatliche Beihilfe	131 548 407 „
	<hr/>
	918 383 847 Frs.

Von der staatlichen Beihilfe sind

in Kapital gezahlt worden	51 670 000 Frs.
in Rente gewährt und dafür von der Gesellschaft angeliehen	79 878 407 „
	<hr/>
	131 548 407 Frs.

Für die zweite Gruppe, die noch nicht vollständig eröffneten und die im Bau befindlichen Bahnlinsen, waren am 31. Dezember 1884 im Gauzen aufgewendet 156 273 274 Frs. In dieser Summe sind einbegriffen 73 222 029 Frs., welche von der Gesellschaft dem Staate vorgeschossen wurden und von letzterem in Rente vergütet werden.

Betriebsmittel und Leistungen derselben.

	Bestand		im Jahre 1884 durchlaufener Weg km
	am 31. Dezember 1884	i. Durchschnitt des Jahres 1884	
Lokomotiven (darunter 378 mit 6 u. 65 mit 4 gekuppelten Rädern)	707	671	19 053 290
Personenwagen	1 959	1 678	64 492 125
Spezial-Güterwagen (Gepäck-, Post-, Milch- u. dergl. Wagen) . . .	949	821	31 722 544
Güterwagen	19 752	19 054	173 530 575
Dienst- (Erd-, Hilfs-) u. dergl. Wagen	606	585	1 976 008

*) Vgl. Archiv 1885 S. 322.

	im Jahre 1884 durchlaufener Weg km
Die Wagen der Südbahn haben hiernach auf der eigenen Bahn zurückgelegt	271 721 252
Die Wagen der Südbahn haben auf fremden Bahnen zurückgelegt	65 954 260
Zusammen zurückgelegt von den Wagen der Südbahn	337 675 512
Von fremden Wagen sind auf der Südbahn zurückgelegt worden	40 886 936
Zusammen	378 562 448
Hiervon ab der von den Wagen der Südbahn auf fremden Bahnen zurückgelegte Weg	65 934 260
Bleibt auf dem Südbahnnetz zurückgelegter Weg mit	312 628 188

Im Durchschnitt hat im Jahre 1884 eine Personenzug-Lokomotive 47 981 km, eine Lokomotive mit 6 gekuppelten Rädern 27 729 km, eine Lokomotive für gemischte Züge 24 068 km zurückgelegt.

Betriebsergebnisse.

Die wesentlichsten Betriebsergebnisse der 6 Jahre von 1879 bis 1884 sind in der nachstehenden Uebersicht zusammengestellt:

	1879	1880	1881	1882	1883	1884
Betriebslänge im Jahresdurchschnitt . . . km	2 224	2 224	2 339	2 339	2 339	2 435
Roheinnahme aus dem Schnell-, Personen- und Eilgutverkehr . Fr.	33 524 781	36 504 002	39 902 708	41 362 967	42 826 574	38 812 316
Roheinnahme aus dem Frachtverkehr	51 209 976	62 242 139	66 116 543	67 014 878	66 281 868	63 174 973
zus. Roheinnahme Fr.	84 734 757	98 746 141	106 019 251	108 377 845	109 108 442	101 987 289
Hiervon ab an Steuern und dergl.	8 634 335	10 086 751	10 946 941	12 263 312	11 785 999	10 707 458
Bleibt eigentliche Einnahme Fr.	76 100 422	88 659 390	95 072 310	96 114 533	97 322 443	91 279 831
Betriebsausgabe	37 223 409	40 762 991	45 013 623	47 211 448	49 328 574	51 634 502
Reineinnahme Fr.	38 877 013	47 896 399	50 058 687	48 903 085	47 993 869	39 645 329
Für das Kilometer Bahn, hat betragen:						
die Einnahme (nach Abzug der Steuern u. s. w.)	34 218	39 865	40 647	41 092	41 608	37 486
die Betriebsausgabe „	16 737	18 329	19 245	20 184	21 089	21 205
„ Reineinnahmen „	17 481	21 536	21 402	20 908	20 519	16 281
Verhältniss der Ausgabe zur Einnahme in pCt.	48,91	45,98	47,35	49,12	50,68	56,87

	1879	1880	1881	1882	1883	1884
Die Züge für den öffentlichen Verkehr haben durchlaufen . . . km	12 418 366	13 769 672	14 790 789	15 840 187	16 258 489	16 070 553
Einnahme für das Zugkm (nach Abzug der Steuern) . . . Fr.	6,128	6,439	6,428	6,968	5,996	5,880
Betriebsausgabe für das Zugkm	2,998	2,960	3,043	2,980	3,084	3,213
Reineinnahme für das Zugkm	3,131	3,478	3,384	3,987	2,912	2,667
Zahl der beförderten Reisenden	11 450 014	12 371 136	13 526 030	13 989 360	14 548 393	14 180 085
Geleistete Personenkm .	464 885 644	503 210 370	552 627 868	587 439 393	616 165 358	553 057 966
Durschnittl. Weg eines Reisenden km	40,6	40,7	40,9	42,0	42,1	39,0
Durchschnittlich sind bezahlt von einem Reisenden Fr.	2,45	2,46	2,45	2,49	2,49	2,28
Mittlerer Tarifsatz für einen Reisenden u. für das km . . . Cts.	6,028	6,066	6,004	5,940	5,876	5,861
Beförderte Güter . . t	7 234 653	8 791 619	9 429 779	9 843 289	9 846 824	9 676 498
Geleistete Tonnenkm . .	650 491 711	783 236 917	822 981 679	856 892 443	850 496 444	804 827 059
Mittl. Weg ein. Tonne km	89,9	89,1	87,3	87,0	86,1	83,2
Durchschnittlich sind bezahlt für eine beförderte Tonne . . Fr.	6,67	6,69	6,56	6,44	6,34	6,16
Mittlerer Tarifsatz für 1 Tonnenkm . . . Cts.	7,422	7,506	7,517	7,396	7,317	7,406

Für die rechnungsmässige Feststellung des gesammten finanziellen Ergebnisses des Betriebsjahres 1884 ist zu der im Vorstehenden angegebenen Einnahme aus dem Eisenbahnbetrieb noch die Einnahme aus dem Betrieb der Kanäle und aus sonstigen Quellen hinzuzurechnen, wodurch sich die Gesamteinnahme nach Abzug der Steuern u. s. w. ergibt zu 93 081 119 Frs.

Die Betriebsausgaben einschliesslich der der Kanäle haben betragen 53 645 846 „

bleibt Reineinnahme . . . 39 435 273 Frs.

Nach Abzug der Zinsen für die von der Gesellschaft gemachten Anleihen fehlen zur Deckung des den Aktionären vertragsmässig zustehenden Dividendenbetrags 7 630 752 Frs., welche vom Staate in Folge der übernommenen Zinsgarantie der Gesellschaft vorgeschossen werden müssen.

Die Dividende für 1 Aktie wurde für 1884 auf 50 Frs. festgesetzt.

Der Betrieb der Kanäle hat ergeben:

		1883	1884
Betriebs-Einnahme	Frcs.	1 963 457	1 801 288
„ „ Ausgabe	„	1 069 683	1 064 156
Betriebs-Reineinnahme	Frcs.	893 774	737 132

Da die für den Kanal du Midi von der Gesellschaft zu zahlende Pacht über 900 000 Frcs. für das Jahr beträgt, so hat der Betrieb der Kanäle in jedem der Jahre 1883 und 1884 ein Defizit ergeben.

Aus den vorstehenden Auszügen aus den Betriebsberichten der sechs grossen französischen Eisenbahngesellschaften für das Jahr 1884 geht hervor, dass der Staat neben den bedeutenden, den Gesellschaften für die Anlage der Bahnen gewährten Unterstützungen für das genannte Jahr auch noch sehr hohe Beträge hat vorschliessen müssen, damit den Aktionären die ihnen nach den abgeschlossenen Verträgen zustehenden Dividenden gezahlt werden konnten. Soweit sich aus den Berichten ergibt und soweit nicht etwa durch spätere genauere Feststellung sich die Beträge noch ändern, hat der Staat für das Jahr 1884 vorzuschliessen:

der Ostbahn-Gesellschaft	8 714 033 Frcs.
„ Westbahn-Gesellschaft	10 987 964 „
„ Paris—Orléansbahn-Gesellschaft	6 514 425 „
„ Paris—Lyon—Mittelmeerbahn-Gesellschaft	9 102 656 „
„ Südbahn-Gesellschaft	7 630 752 „
Zusammen	42 949 830 Frcs.

Diese Vorschüsse sind nach den abgeschlossenen Verträgen aus den Erträgen späterer Jahre mit 4 Prozent Zinsen zu erstatten.

Es geht aus den Berichten der Gesellschaften ferner hervor, dass die Betriebseinnahme im Jahre 1884 fast durchgängig geringer war als im Jahre 1883.

III. Das Staatsbahnnetz.

Das vom Staate betriebene Netz hatte am 31. Dezember 1884 einen Umfang von 2112 km, wovon 41 km im Laufe des Jahres 1884 eröffnet, und 449 km in Folge des Vertrags von 1883 in der Zeit vom 1. Januar bis 10. März 1884 von der Orléansbahn-Gesellschaft an die Staatsverwaltung abgetreten wurden. Im Jahresdurchschnitt hat die Betriebslänge in 1884 2037 km betragen. Das Netz ist zusammengesetzt aus 32 zwischen den Linien der grossen Gesellschaften zerstreut liegenden und durchgängig nur Verkehrsgebiete von untergeordneter Bedeutung bedienenden Bahnstrecken. Die bedeutendste Linie ist die von Nantes über

La Roche-sur-Yon nach Coutras, 401 km lang; danach folgt die 247 km lange Linie Tours—Sables d'Olonnes (am atlantischen Meere); von Niort nach La Poissonnière, 167 km; von Poitiers nach La Rochelle und Rochefort, 161 km; von Montreuil—Bellay nach Niort, 104 km lang. In Gemässheit der mit den grossen Gesellschaften abgeschlossenen und durch die Gesetze vom 20. November 1883 genehmigten Verträge sind in der Zeit vom 1. Januar bis 25. März 1884 17 Bahnstrecken von zusammen 1215 km Länge, welche früher vom Staate betrieben wurden, an die Gesellschaften abgetreten worden.

Betriebsmittel.

Der Bestand am 31. Dezember 1884 war: 524 Lokomotiven (darunter 195 mit 4, 252 mit 6 und 40 mit 8 gekuppelten Rädern), 485 Tender, 1705 Personenwagen, 723 Gepäck-, Post-, Fisch-, Pferde- und dergl. Wagen, 13 516 Güterwagen (darunter 5097 gedeckte).

Das in der Zeit vom 1. Juli 1878 bis zum 31. Dezember 1884 auf das Staatsbahnnetz verwendete

Anlagekapital hat betragen 182 596 820 Frcs.

Hiervon gehen ab die Kosten der an die Gesellschaften

abgetretenen Linien mit 61 929 131 „

bleiben . . 120 667 689 Frcs.

Von dieser Summe sind auf den Ankauf von Betriebs-

mitteln verwendet 71 632 729 „

Betriebsergebnisse in 1883 und 1884.

Die Betriebslänge betrug in 1883 2778 km, 1884 2037 km.

	1883		1884	
	im Ganzen	für das km	im Ganzen	für das km
Zahl der beförderten Reisenden	10 249 251	—	6 904 000	—
Einnahme aus dem Personenverkehr Frcs.	11 260 877	4 054	8 832 467	4 336
Durchschnittlich von einem Reisenden zurückgelegter Weg km	29,1	—	35,0	—
Durchschnittliche Einnahme für 1 Personenkm Frcs.	—	0,0377	—	0,0355
Beförderte Güter t	3 295 011	—	2 462 973	—
Einnahme aus dem Güterverkehr Frcs.	13 160 607	4 737	12 236 958	6 007
Durchschnittliche Einnahme für das Tonnenkm „	—	0,0555	—	0,0338
Durchschnittlich ist jede Tonne befördert auf . km	72,0	—	92,3	—
Die Gesamt-Einnahme hat betragen . . . Frcs.	26 655 459	9 595	24 153 717	11 857
„ „ Ausgabe „ „	24 093 591	8 673	20 042 620	9 839
Ueberschuss der Einnahme über die Ausgabe . „	2 561 868	922	4 111 097	2 018

Während bei den grossen Eisenbahngesellschaften sich in 1884 fast überall ein Sinken der Einnahmen gegen 1883 zeigt, ist auf dem Staatsbahn-Netze, wie sich aus dem Vorstehenden ergibt, in 1884 eine Erhöhung der kilometrischen Einnahmen sowohl im Personen- als im Güterverkehr gegen 1883 eingetreten. In dem Betriebsberichte der Staatsbahnverwaltung wird angegeben, dass dieses günstige Ergebniss auch noch im Jahre 1885 fortdaure; in den ersten 21 Wochen des letzten Jahres habe die kilometrische Einnahme die des gleichen Zeitraums 1884 um 3.04 pCt. überstiegen. In genanntem Berichte wird die Frage aufgeworfen, ob aus der Thatsache, dass die Einnahmen bei dem Staatsbahnnetze seit 3 Jahren stetig wachsen, während die der Privatgesellschaften abnehmen, sich nicht folgern lasse, dass die Tarife der Staatsbahnverwaltung den Interessen der Bevölkerung und des Staates besser entsprechen, als die der Gesellschaften.

Notizen.

Nachweisung der am 1. April 1886 auf den preussischen Staats- und vom Staate verwalteten Privat-Eisenbahnen mit Sicherheitskuppelungen an Stelle der mit Nothketten ausgerüsteten Eisenbahnwagen. *)

Laufende Nummer	Direktions- Bezirk	Anzahl der am 1. April 1886 vorhandenen Wagen					Von den am 1. April 1886 vorhandenen Wagen waren mit Sicherheitskuppelungen ausgerüstet					Es bleiben noch mit Sicherheitskuppelungen auszurüsten				
		Personen- wagen		Güter- wagen		zu- sammen	Personen- wagen		Güter- wagen		zu- sammen	Personen- wagen		Güter- wagen		zu- sammen
		Stück	Stk.	Stk.	Stück	Stück	Stk.	Stk.	Stk.	Stück	Stück	Stk.	Stk.	Stk.	Stück	Stück
1	Berlin	2 201	127	416	17 227	19 971	1311	76	256	4 510	6 153	890	51	160	12 717	13 818
2	Bromberg	1 494	75	381	14 247	16 197	1070	32	205	4 535	5 842	424	43	176	9 712	10 355
3	Hannover	1 481	53	432	13 922	15 888	1424	38	401	5 222	7 085	57	15	31	8 700	8 803
4	Frankfurt a. M.	967	25	221	5 680	6 913	969	21	213	4 026	5 232	18	1	8	1 654	1 681
5	Magdeburg	1 168	146	261	12 612	14 187	1168	144	261	3 837	5 410	—	2	—	8 775	8 777
6	Cöln (linksrh.)	1 166	77	336	16 873	18 452	1092	77	303	6 884	8 356	74	—	33	9 989	10 096
7	Cöln (rechtsrh.)	828	46	445	27 380	28 699	585	15	370	13 694	14 664	243	31	75	13 686	14 035
8	Elberfeld	682	62	293	23 303	24 430	682	62	293	11 929	12 966	—	—	—	11 464	11 464
9	Erfurt	1 082	68	211	8 415	9 776	726	49	125	1 803	2 703	356	19	86	6 612	7 073
10	Breslau	1 062	85	335	19 369	20 851	684	70	228	7 290	8 272	378	15	107	12 079	12 579
11	Altona	679	—	148	5 247	6 074	88	—	14	963	465	591	—	134	4 884	5 609
	Summa	12 830	764	3 479	164 365	161 438	9799	587	2669	64 093	77 145	3031	177	810	100 272	104 290

Die Neuregelung der königl. ungarischen Staatseisenbahnverwaltung ist, wie im Anschluss an die S. 254 ff. abgedruckte Ministerialinstruktion vom 20. Dezember 1885 bemerkt wird, soweit es sich um die Neugestaltung der Betriebsleitungen und der Verkehrsvorstellungen handelt, durch die Verordnung des Kommunikationsministers vom 27. Mai d. J. endgültig durchgeführt worden. Danach werden fünf Betriebsleitungen und zwar in Budapest, Szabadka, Arad, Klausenburg und Agram und 7 Verkehrsvorstellungen und zwar in Losoncz, Szolnok, Miskolcz, Grosswardein, Szegedin, Essegg und Fiume mit dem 1. August d. J. in Wirksamkeit treten. Ueber die innere Eintheilung und die Dienstbefugnisse dieser Dienststellen wird in dem gedachten Erlass im Einzelnen Bestimmung getroffen.

*) Vgl. Archiv 1880, S. 192; 1882, S. 401; 1885, S. 484.

Die Eisenbahnen in den Niederlanden im Jahre 1884. Im Anschlusse an die im Archiv 1885 S. 81ff. enthaltenen Mittheilungen über Ausdehnung, Rollmaterial und Betriebsergebnisse der niederländischen Eisenbahnen in den Jahren 1882 und 1883 bringen wir im Nachstehenden entsprechende Mittheilungen für das Jahr 1884 und vergleichende Angaben für die Vorjahre 1878 bis 1883. Diese Angaben, welche einem von der niederländischen Regierung veröffentlichten Berichte*) entnommen sind, beziehen sich bei der Niederländischen Rheinbahn-Gesellschaft auf das Rechnungsjahr vom 1. Mai bis 30. April, bei den übrigen Gesellschaften auf das Kalenderjahr. In Bezug auf die Länge der niederländischen Eisenbahnen weichen die in verschiedenen amtlichen Berichten enthaltenen Angaben von einander ab (vgl. die Angaben im Archiv 1886 S. 106). Es hat dies seinen Grund in dem Umstande, dass die von niederländischen Gesell-

Uebersicht der Länge der niederländischen Eisenbahnen, des Bestan

1.	2.	3.	4.	5. 6.	
				Bestand an	
		Länge der im Betrieb befindlichen Eisenbahnen am Jahreschluss km	Betriebslänge im Jahresdurchschnitt 1884 km	Lokomotiven einschl. Tenderlokomotiven	Tender
1.	Gesellschaft für den Betrieb von Staatsbahnen . .	1308	1290	304	264
2.	Holländische Eisenbahn-Gesellschaft	446	377	159	144
3.	Niederländische Rheinbahngesellschaft	240	234	116	73
4.	Niederländische Zentralbahngesellschaft	101	102	20	20
5.	Nordbrabant-Deutsche Eisenbahngesellschaft (niederländischer Theil)	52	52	11	11
6.	Harlem-Zandvoort'sche Eisenbahngesellschaft	9	9	4	—
7.	Grosse Belgische Zentralbahngesellschaft (niederländischer Theil)	103	103	202**)	128**)
8.	Linksrheinische Eisenbahn (niederländische Strecke)	27	23	6	6
9.	Lüttich - Maastrichter Eisenbahngesellschaft (niederländischer Theil)	11	11	10	7
10.	Mecheln-Terneuzener Eisenbahngesellschaft (niederländischer Theil)	23	23	13	9
	Zusammen . . .	2320	2224	845	662

*) Statistiek van het vervoer op de spoorwegen en tramwegen over het jaar 1884. Uitgegeven

***) Ob in den angegebenen Zahlen auch der Bestand der belgischen Strecke einbegriffen ist,

**) Diese Zahlen bedeuten Wagenkm.

schaften im Auslande und die von ausländischen Verwaltungen innerhalb der Grenzen der Niederlande betriebenen Bahnlmnen in den betreffenden Angaben theils zu den niederländischen Bahnen gerechnet sind, theils nicht. Theilweise werden auch von ausländischen Verwaltungen betriebene, im Auslande liegende, aber auf niederländisches Gebiet übergehende Strecken in den Berichten der niederländischen Regierung mit berücksichtigt, wie beispielsweise die unter preussischer Staatsverwaltung stehende Strecke von Cleve bis zur niederländischen Grenze in der Richtung auf Nymwegen. Aus den in den niederländischen Berichten enthaltenen Angaben über die Länge der niederländischen Eisenbahnen ist aber nicht immer mit Bestimmtheit zu ersehen, in welcher Weise die Feststellung der angegebenen Zahl erfolgt ist.

des derselben an Betriebsmitteln und der Leistungen der letzteren.

7.		8.		9.		10.		11.		12.		13.		14.		
Betriebsmitteln am Ende des Jahres 1884.								Von den Sitzplätzen der beförderten Personenwagen waren durchschnittlich besetzt	Leistungen der Betriebsmittel							
Personenwagen				Güter- und Viehwagen					Im eigenen Betrieb haben zurückgelegt eigene und fremde							
Zahl der Wagen		Sitzplätze		geschlossene		offene			pCt.		Lokomotiven		Personenwagen		Güterwagen	
										Zugkm		Achskm		Achskm		
750	31 457	1528	2 538	16,24	9 563 201	76 396 605	134 211 704									
438	19 231	654	825	24,01	3 942 383	17 233 839***)	38 471 987***)									
261	14 547	848	971	25,00	2 972 727	20 085 624	51 393 144									
93	2 857	97	56	21,15	516 327	2 939 298	1 742 475									
46	2 004	60	97	13,25	399 198	1 453 086	1 918 920									
15	742	2	2	—	56 893	—	—									
345	14 404	942	6 117	21,83	3 438 276	9 382 413	50 636 167									
20	660	15	38	—	139 825	395 136	528 288**)									
29	1 218	46	183	25,00	343 412	1 183 620	1 846 377									
37	1 538	58	288	—	302 678	—	—									
2034	88 658	4250	11 115	—	21 674 920	—	—									

door het departement van waterstaat, handel en nijverheid.
ist nicht ersichtlich.

Für die Darstellung der Entwicklung des niederländischen Eisenbahnwesens kommen von den in der vorstehenden Uebersicht aufgeführten 10 Eisenbahnunternehmungen hauptsächlich nur die 5 ersten in Betracht, da die Eisenbahn Harlem—Zandvoort nur von örtlicher Bedeutung ist und die übrigen Unternehmungen ausländische sind. In der nachstehenden Uebersicht der Länge der niederländischen Eisenbahnen, des Bestandes derselben an Betriebsmitteln und der wesentlichsten Betriebsergebnisse in den Jahren 1878 bis 1885 beziehen sich die Angaben deshalb auch nur auf von den bezeichneten 5 Unternehmungen betriebene Bahnstrecken.

Die Uebersicht ergibt, dass bei den niederländischen Eisenbahnen die Einnahme aus dem Personenverkehr grösser ist, als die Einnahme aus dem Güterverkehr, während in anderen Ländern meist das Entgegengesetzte der Fall ist. Für das Kilometer Bahnlänge betrug die Einnahme

	Deutsche Eisenbahnen in 1884/85 M	Niederländische Eisenbahnen in 1884 M
aus dem Personenverkehr	7 529	10 832
„ „ Güterverkehr	19 883	8 129
zusammen	26 912	18 961

Die verhältnissmässig geringe Einnahme aus dem Güterverkehr wird bei den niederländischen Eisenbahnen jedenfalls durch den Wettbewerb der ausgedehnten Wasserstrassen veranlasst.

	J a h r e						
	1884	1883	1882	1881	1880	1879	1878
Länge der im Betrieb befindlichen Eisenbahnen . km	2 196	2 068	2 025	1 913	1 868	1 820	1 761
Davon waren zweigeleisig	650	614	590	492	483	430	375
Geleislänge einschl. der Nebengeleise	3 603	3 530	3 368	3 177	3 074	3 061	2 949
Betrieblänge im Jahresdurchschnitt	2 103	2 001	1 987	1 913	1 815	1 813	1 743
Bestand an Rollmaterial:							
Lokomotiven . . . Stück	610	583	527	485	449	413	392
Personenwagen	1 588	1 524	1 431	1 346	1 298	1 254	1 222
Güter- und Viehwagen	7 674	7 599	7 105	6 749	6 509	6 504	6 188
Zahl der beförderten Reisenden (die auf Retourbillet beförderten sind doppelt gezählt)	16 766 896	16 024 208	15 826 600	15 204 867	14 537 870	13 374 119	13 068 729
Menge der beförderten Güter (einschl. Vieh) t	6 450 747	6 591 812	6 484 283	5 804 111	5 429 107	4 177 090	3 221 700

	J a h r e						
	1884	1883	1882	1881	1880	1879	1878
Einnahmen:							
aus dem Personen-							
verkehr f.	13 822 392	13 597 651	12 856 934	12 171 772	11 641 406	10 785 598	10 499 323
aus dem Gepäck-,							
Güter- und Vieh-							
verkehr "	10 373 014	10 491 705	10 143 533	9 732 405	9 623 375	8 568 666	7 359 480
Zusammen Einnahme f.	24 195 406	24 089 356	23 000 467	21 904 177	21 264 781	19 354 264	17 858 803
Auf 1 km Bahnlänge							
wurde im Durchschnitt							
eingenommen:							
aus dem Personenver-							
kehr f.	6 372	6 796	6 400	6 361	6 311	5 950	6 023
aus dem Gepäck-,							
Güter- und Vieh-							
verkehr "	4 782	5 243	5 183	5 086	5 217	4 727	4 222
Zusammen Einnahme auf							
1 km Bahnlänge . . f.	11 154	12 039	11 583	11 447	11 528	10 677	10 245
Durchschnittliche Einnahme							
für 1 Reisenden . . f.	0,82	0,84	0,81	0,80	0,80	0,80	0,80
" 1 Personenkm . . "	0,025	0,025	0,026	0 026	0,0256	0,0256	0,0253
" 1 t Gepäck, Güter							
und Vieh "	1,608	1,591	1,564	1,675	1,700	2,045	2,250
" 1 Tonnenkm (Ge-							
päck, Güter und							
Vieh) f.	0,02	0,02	0,025	0,0191	—	—	—

Die Trambahnen in den Niederlanden.*) Am 31. Dezember 1884 waren im Betrieb 611 km, davon 38 km zweigeleisig. Die Spurweite ist bei 305 km gleich der Normalspurweite der deutschen Eisenbahnen (1,435), bei 24 km = 1,42 m, bei 31 km = 1,41 m, bei 211 km = 1,067 m, bei den übrigen 1,0 und 0,75 m. Das gesammte Trambahnnetz zerfiel in 34 einzelne Unternehmungen. Davon betrieben 11 Unternehmungen mit zusammen 127 km Trambahnen ausschliesslich mit Zugthieren, 20 Unternehmungen mit 332 km Trambahnen ausschliesslich mit Lokomotiven, während 3 Unternehmungen mit 152 km Trambahn sowohl Zugthiere als Lokomotiven anwenden. Von den einzelnen Unternehmungen hat die bedeutendste Ausdehnung die der Niederländischen Trambahn-Gesellschaft (Nederlandsche tramwegmaatschappij), welche die Linien Dokkum-Bergumerdam, Sneek-Harlingen und Joure-Drachten von zusammen 81 km Länge theils mit Lokomotiven, theils mit Pferden betreibt. Es folgt hiernach die Dampftrambahn-Gesellschaft (stoomtramwegmaatschappij) s'Bosch-Helmond, welche 53 km Trambahn ebenfalls theils mit Dampf, theils mit Pferden

*) Nach einem von der niederländischen Regierung veröffentlichten statistischen Berichte (Statistiek van het vervoer op de spoorwegen en tramwegen over het jaar 1884).

betreibt. Das Rollmaterial der Trambahn-Unternehmungen bestand Ende des Jahres 1884 in 152 Lokomotiven, 673 Personen- und 284 Güterwagen. Im Jahre 1884 betrug die Einnahme aus dem Personenverkehr 3 207 195 Gulden, aus dem Güterverkehr 166 270 Gulden, aus sonstigen Quellen 30 819, zusammen also 3 404 284 Gulden.

Statistisches von den deutschen Eisenbahnen. Aus den amtlichen Veröffentlichungen des Reichs-Eisenbahn-Amtes für die Monate Januar, Februar und März 1886 entnehmen wir Folgendes über die Betriebsergebnisse, Zugverspätungen und Betriebsunfälle auf den deutschen (ausschliesslich der bayerischen) Eisenbahnen:

a. Betriebsergebnisse.

	Länge Kilometer	Einnahme im Monat in M		Einnahmen vom Beginn des Etatsjahrs	
		im Ganzen	für das km	vom 1. April 1885 ab	vom 1. Januar 1886 ab
I. Januar 1886.					
A. Hauptbahnen.					
1. Staatsbahnen etc.	28 398,42	62 142 272	2 188	613 044 948	8 111 743
gegen 1885	+ 489,20	- 4 884 180	- 213	- 6 868 446	- 284 338
2. Privatbahnen in Staatsverwaltung gegen 1885	210,00 + 0	338 043 + 7 778	1 791 + 214	3 203 398 + 13 032	51 052 - 2 169
3. Privatbahnen in eigener Ver- waltung.	2 368,38	2 679 258	1 131	705 152	2 632 400
gegen 1885	+ 0	- 274 740	- 116	- 10 255	- 268 694
Summe A.	30 976,89	65 159 573	2 103	616 953 498	10 795 195
gegen 1885	+ 489,20	- 5 151 142	- 203	- 6 865 669	- 555 201
B. Bahnen untergeordneter Bedeutung					
gegen 1885	1 313,81 + 81,44	660 487 + 43 969	503 - 28	3 176 576 + 257 096	376 175 + 18 381
II. Februar 1886.					
A. Hauptbahnen.					
1. Staatsbahnen etc.	28 403,38	59 896 432	2 109	665 217 966	15 995 676
gegen 1885	+ 494,16	- 2 560 663	- 129	- 10 082 787	- 730 625
2. Privatbahnen in Staatsverwaltung gegen 1885	210,01 + 0	325 730 + 7 149	1 551 + 34	3 459 234 - 23 974	102 067 - 3 366
3. Privatbahnen in eigener Ver- waltung.	2 368,38	2 591 730	1 094	763 257	5 166 025
gegen 1885	+ 0	- 410 620	- 174	+ 1 188	- 690 657
Summe A.	30 981,77	62 813 892	2 027	669 440 457	21 263 768
gegen 1885	+ 494,16	- 2 964 134	- 131	- 10 105 573	- 1 424 648
B. Bahnen untergeordneter Bedeutung					
gegen 1885	1 313,83 + 81,44	636 400 + 44 631	484 + 4	3 452 082 + 294 561	738 716 + 28 625

	Länge Kilometer	Einnahme in M		Einnahmen vom Beginn des Etatsjahrs	
		im Ganzen	für das km	vom 1. April 1885 ab	vom 1. Januar 1886 ab
III. März 1886.					
A. Hauptbahnen.					
1. Staatsbahnen etc.	28 411,23	67 742 208	2 384	724 669 744	24 398 450
gegen 1885	+ 502,01	- 1 572 297	- 100	- 13 360 821	- 1 281 950
2. Privatbahnen in Staatsverwaltung gegen 1885	210,01 + 0	338 579 + 16 283	1 612 + 77	3 759 246 + 3 169	148 706 - 11 231
3. Privatbahnen in eigener Ver- waltung	2 368,40	2 981 738	1 259	840 964	8 072 636
gegen 1885	+ 0	- 254 697	- 108	+ 6 873	- 950 438
Summa A.	30 989,64	71 062 525	2 293	729 269 954	32 619 792
gegen 1885	+ 502,01	- 1 810 711	- 97	- 13 350 779	- 2 243 619
B. Bahnen untergeordneter Bedeutung					
	1 313,83	725 263	552	3 784 856	1 132 685
gegen 1885	+ 81,44	+ 56 813	+ 10	+ 326 027	+ 55 410

b. Zugverspätungen.

	Betriebslänge Kilometer.	Beförderte Züge			
		fahrplanmäßige		ausserfahrplanmäßige	
		Personen- u. gemischte	Güter- züge.	Personen- u. gemischte	Güter- züge.
Im Jahre 1885	31 950,99	2 313 936	1 325 784	42 283	288 903
Januar 1886	31 931,50	195 966	114 187	2 201	16 599
Februar 1886.	31 938,76	176 739	104 304	1 842	15 660
März 1886	31 945,61	198 206	116 087	2 156	17 108

	Verspätungen der fahrplanmäßigen Personenzüge im			
	Jahre 1885.	Jan. 1886.	Febr. 1886.	März 1886.
Im Ganzen	20 303	1691	1067	2476 Züge
Davon durch Abwarten verspäteter Anschlüsse	8 413	618	334	798 „
Also durch eigenes Verschulden	11 890	1073	733	1678 Züge
oder 0,51 pCt.		0,55 pCt.	0,41 pCt.	0,84 pCt.

c. Betriebsunfälle.

Zahl der Unfälle		Zahl der getödteten und verletzten Personen.	
Fahrende Züge	Beim Rangiren		
a. Januar 1886.			
Entgleisungen 6	18	Reisende	getödtet 3 verletzt 2
Zusammen-		Bahnbeamte u. Arbeiter .	38 78
stöße . . . 4	13	Post-, Steuer- etc. Beamte	1 2
Sa. 10	Sa. 31	Fremde	11 11
Sonstige . . 137		Selbstmörder	12 —
		Sa.	65 93
b. Februar 1886.			
Entgleisungen 10	25	Reisende	1 7
Zusammen-		Bahnbeamte u. Arbeiter .	23 86
stöße . . . 1	15	Post-, Steuer- etc. Beamte	— 1
Sa. 11	Sa. 40	Fremde	5 11
Sonstige . . 132		Selbstmörder	6 2
		Sa.	35 107
c. März. 1886.			
Entgleisungen 24	20	Reisende	2 8
Zusammen-		Bahnbeamte u. Arbeiter .	33 93
stöße . . . 3	29	Post-, Steuer- etc. Beamte	— 9
Sa. 27	Sa. 49	Fremde	14 11
Sonstige . . 148		Selbstmörder	15 1
		Sa.	64 122
			186

Die Roheinnahme der italienischen Eisenbahnen betrug nach einer, amtlicher Quelle entnommenen Mittheilung des Mon. d. Str. ferr. in der Zeit vom 1. Juli bis 31. Dezember 1885 112 360 731 Lire gegen 106 841 990 Lire in dem gleichen Zeitraum des Jahres 1884. Dabei hatten die im Betrieb befindlichen Eisenbahnen am 31. Dezember 1885 eine Länge von 10 400 km, am 31. Dezember 1884 eine solche von 9890 km. Die Vergleichung der Einnahmen der einzelnen Bahnnetze für die Jahre 1884 und 1885, wie solche in den früheren Mittheilungen (vgl. Archiv 1885 S. 694) gebracht worden, ist wegen der am 1. Juli 1885 eingetretenen anderweitigen Eintheilung der italienischen Eisenbahnen*) nicht zugänglich.

*) Vgl. zuletzt Archiv 1885 S. 507 u. 1886 S. 141.

Betriebsergebnisse der russischen Eisenbahnen für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 1885 und 1884. (Nach der vom russischen Ministerium der Verkehrsanstalten veröffentlichten Nachweisung.*)

	Staats-		Privat-		Zusammen	
	1885	1884	1885	1884	1885	1884
Betriebslänge am 31. Dezember 1884**) km	3 121	2 448	22 522	22 134	25 643	24 582
Betriebslänge im Durchschnitt des Jahres km	2 689	—	22 464	—	25 153	—
Beförderte Reisende:						
a) Zivilpersonen Zahl .	1 829 379	1 569 405	32 300 882	33 105 448	34 130 261	34 674 853
b) Militär	145 736	131 672	2 256 334	2 156 283	2 402 070	2 287 955
Beförderte Güter:						
a) Eilgut t	5 405	6 868	129 783	112 812	135 188	119 680
b) gewöhl. Frachtgut t	2 652 805	2 023 155	40 048 035	40 244 747	42 700 840	42 267 902
Betriebseinnahmen:						
im Ganzen M	26 583 587	22 746 681	491 302 076	487 078 171	517 885 663	509 824 862
für das Kilometer Bahnlänge M	8 518	9 292	20 038	22 006	20 196	20 740

Unter Berücksichtigung der finnländischen Eisenbahnen (1171 km Staats- und 33 km Privatbahnen = 1204 km) und der transkaspischen Bahnen (232 km) beträgt die Gesammtlänge der am 31. Dezember 1885 im Betrieb gewesenen russischen Eisenbahnen = 27 079 km. (Im Vorjahre = 25 999 km.)

Von ausländischen Bahnen und auf dem Seewege wurde den russischen Bahnen in der Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 1885 und 1884 an Frachtgut im direkten Verkehr zugeführt:

	1885	1884
	Tonnen	
über Reval	33 823	47 563
„ Riga	15 830	15 803
„ Libau	32 182	35 330
„ Wirballen	23 333	22 634
„ Grajewo	24 364	26 303
„ Mlawo	50 970	89 351
„ Alexandrowo	70 432	69 553
„ Sosnowice	242 178	261 119
„ Graniza	34 282	35 528
„ Radziwilow	20 234	21 099
„ Woloschisk	31 276	22 457
„ Ungheni	28 711	25 179
„ Poti und Batu	10 028	—
„ Sebastopol	2 185	—
„ Seehafen bei Petersburg	6 342	—
zusammen	626 170	671 919

*) Vgl. Archiv 1885 S. 498.

**) Für die Umrechnung ist 1 Werst = 1,067 km, 1 Pud = 16,38 kg, 1 Rubel = 2,25 M gerechnet.

Ueber die **Betriebs-Einnahmen der französischen Hauptbahnen** in
vom 29. April 1886 die

B e z e i c h n u n g der B a h n e n.	B e t r i e b s l ä n g e			
	am 31. Dezbr. des Jahres		im Durchschnitt während des Jahres	
	1884	1885	1884	1885
	K i l o m e t e r			
Compagnies principales.				
Nord	3 370	3 475	3 345	3 422
Est	3 884	4 139	3 803	3 946
Ouest	4 087	4 255	4 020	4 182
Paris à Orléans	5 304	5 525	5 095	5 406
Paris-Lyon-Méditerranée	7 507	7 715	7 293	7 587
Le Rhône au Mont-Cenis	132	132	132	132
Rhône (La Croix-Rousse à Sathonay)	7	7	7	7
Midi	2 588	2 588	2 502	2 588
Ceinture de Paris (rive droite)	20	20	20	20
Ceinture de Paris (rive gauche)	12	12	12	12
Grande ceinture de Paris	123	123	122	123
Sa.	27 003	27 955	26 320	27 391
Réseau de l'État	2 112	2 250	2 170	2 212
Compagnies diverses	288	288	288	288
Chemin non concédé	14	14	14	14
Gesamtsumme	29 384	30 474	28 760	29 872

den Jahren 1884 und 1885 entnehmen wir dem Journal officiel No. 116 nachstehende Uebersicht:

Einnahme im Jahr		Unterschied von 1885 gegen 1884	Für das Kilometer			
1884	1885		Einnahme		Unterschied von 1885 gegen 1884	
			1884	1885	im Ganzen	in Prozent
Francs						
164 423 913	158 394 878	— 6 029 035	49 155	46 287	— 2 868	— 5,83
130 401 177	123 180 135	— 7 221 042	34 289	31 216	— 3 073	— 8,96
133 995 315	130 621 521	— 3 373 794	33 332	31 234	— 2 098	— 6,29
176 587 464	167 725 536	— 8 861 928	34 659	31 026	— 3 633	— 10,48
321 940 949	312 091 917	— 9 849 032	44 144	41 135	— 3 009	— 6,82
5 533 435	4 967 140	— 566 295	41 920	37 630	— 4 290	— 10,23
315 824	305 940	— 9 844	45 118	43 706	— 1 412	— 3,13
91 755 913	89 355 976	— 2 399 937	36 673	34 527	— 2 146	— 5,85
5 560 701	4 764 618	— 796 083	278 085	238 231	— 39 804	— 14,32
1 165 894	1 220 735	+ 54 811	97 158	101 728	+ 4 570	+ 4,70
3 313 087	3 957 095	+ 644 008	27 156	32 172	+ 5 016	+ 18,47
1 034 993 672	996 585 491	— 38 408 181	39 323	36 384	— 2 939	— 7,47
25 156 415	25 336 443	+ 180 028	11 593	11 454	— 139	— 1,20
5 451 707	5 054 584	— 397 123	18 930	17 551	— 1 379	— 7,28
26 409	28 180	+ 1 771	1 886	2 013	+ 127	+ 6,73
1 065 628 203	1 027 004 698	— 38 623 505	37 052	34 380	— 2 672	— 7,21

Die Eisenbahnen in Algier und Tunis am 31. Dezember 1884. *)
 Nach amtlichen französischen Veröffentlichungen.

I. Eisenbahnen für den öffentlichen Verkehr.

	Bahnlänge am 31. Dezember 1884			
	konzes- sionirt	im Betrieb	im Bau	
	Kilometer			
Paris — Lyon — Mittelmeer-Gesellschaft.				
Von Algier über Orléansville nach Oran	426	426	—	
„ Philippeville (am Mittelmeer) nach Constantine .	87	87	—	
Ost-Algerische Eisenbahn-Gesellschaft.				
Von Constantine nach Sétif	155	155	—	
„ Sétif „ El-Achir	254	82	—	
„ El-Achir „ Ménerville		—	172	
„ Ménerville (col des Beni-Aïcha) nach Algier (Maison Carrée)	43	43	—	
„ Ménerville nach Tizi-Ouzu	51	—	51	
„ El-Guerrah (Station der Linie Constantine-Sétif) nach Batna	80	80	—	
„ Batna nach Biskra	121	—	—	
„ Bougie (am Mittelmeer) nach Beni-Mansour . .	87	—	26	
(Im Laufe des Jahres 1885 sind von den im Bau be- griffenen Strecken 44 km eröffnet worden.)				
West-Algerische Eisenbahn-Gesellschaft.				
Von St ^e Barbe-du-Tlélat (Station der Linie Algier-Oran) nach Sidi-Bel-Abbès	51	51	—	
„ Sidi-Bel-Abbès nach Ras-el-Ma	101	63	38	
„ La Senia (bei Oran) nach Aïn-Temouchent . .	69	41	28	
(Im Laufe des Jahres 1885 sind von den im Bau be- griffenen Strecken 66 km Länge eröffnet worden.)				
Gesellschaft für die Eisenbahn von Bône nach Guelma und deren Verlängerungen.				
Von Bône nach Guelma	88	88	—	
„ Guelma nach Le Kroubs (Station der Linie Con- stantine Sétif)	115	115	—	
„ Duvivier (Station der Linie Bone — Guelma) — Souk-Archas — Sidi-el-Hemessi (algie- risch-tunesische Grenze)	105	105	—	
„ Tunis zur algerisch-tunesischen Grenze (Medjer- dah-Linie)	212	195	—	
„ „ nach Gammam-el-Lif		17	—	
	zu übertragen . . .	2045	1548	315

*) Vgl. Archiv 1884 S. 463.

	Bahnlänge		
	am 31. Dezember 1884 konzes- sionirt	im Betrieb	im Bau
	Kilometer		
Uebertrag . . .	2045	1548	315
Französisch-Algerische Eisenbahn-Gesellschaft.			
Von Arzeu (am Mittelmeer) über Aïn-Thizy, Saïda und Kraïfalla nach Modzbah (Spurweite 1,10 m von Schienenmitte zu Schienenmitte) . .	238	238	—
Zweigbahn von Aïn-Thizy nach Mascara (Spurweite wie vor)	11	—	11
Militärbahn.			
Von Modzbah über Kreider nach Mécheria (dient ausschliesslich militärischen Zwecken).	114	114	—
Zusammen Bahnen von öffentlicher Bedeutung (d'intérêt général)	2408	1900	326
Im Jahresdurchschnitt berechnet sich die Betriebslänge in 1884: 1707 km.			
II. Industriebahnen (Lignes industrielles).			
Von Bône nach Aïn-Mokra	33	33	—
„ den Salzwerken am See von Arzeu nach dem Hafen von Arzeu (Spurweite 1,10 m von Schienenmitte zu Schienenmitte)	20	—	20
„ den Hüttenwerken von Theboul zur Mündung des Messida (am Mittelmeer in der Nähe der algerisch-tunesischen Grenze)	7	7	—
Letztere Bahn hat ebenfalls 1,10 m Spurweite.			
Zusammen Industriebahnen . .	60	40	20
(Durch Dekret vom 12. Februar 1885 wurde auf der 33 km langen Bahn von Bône nach Aïn-Mokra der allgemeine Personen- und Güterverkehr zugelassen.)			

Mit Ausnahme einer 5 km langen Strecke bei Oran sind sämtliche algerische und tunesische Bahnen eingleisig.

In Algier ist der Bau weiterer 721 km Eisenbahn in Aussicht genommen. Darunter befindet sich eine Linie, welche von La Tabia an der von Ste. Barbe du Tiélat nach Ras-el-Ma führende Linie abzweigend über Tiemcen nach der marokkanischen Grenze führen soll. Eine andere in

Aussicht genomene Linie soll von Mostaganem (am Mittelmeer) in süd-östlicher Richtung in's Innere nach Tiaret führen.

In Tunis*) befindet sich ausser den oben bereits aufgeführten zusammen 212 km langen Linien von Tunis nach der algerisch-tunesischen Grenze und von Tunis nach Hammam-el-Lif noch die Eisenbahn von Tunis nach La Goulette, welche mit zugehörigen Zweigbahnen zusammen 35 km lang ist, für den öffentlichen Verkehr im Betrieb.

Im Bau waren in Tunis Ende 1884 ausserdem noch 124 km Industriebahnen.

Am 31. Dezember 1884 betrug nach dem Vorstehenden die Länge der für den öffentlichen Verkehr bestimmten Eisenbahnen

auf algerischem Gebiet	: 1 688 km
„ tunesischem „	247 „

Nach dem Betriebsberichte der Paris—Lyon—Mittelmeerbahn-Gesellschaften für das Jahr 1884 waren am Ende des letzteren Jahres auf die obenerwähnten zwei algerischen, zusammen 513 km langen Linien dieser Gesellschaft an Anlagekapital verwendet: 173 466 955 Frs. (338 142 Frs. für das Kilometer). Davon sind von der Paris—Mittelmeerbahn-Gesellschaft durch Ausgabe von 3 pCt. Obligationen beschafft: 146 358 158 Frs., während der Rest mit 27 107 797 Frs. als staatliche Subvention zugesprochen ist.

Auf diesen beiden Linien hat in 1884 betragen

die Einnahme	8 601 097 Frs.
„ Ausgabe	5 013 465 „
der Ueberschuss	3 587 632 „

Der Staat wurde für das Jahr 1884 auf Grund der von ihm gewährten Zinsgarantie mit einem Zuschussbetrage von 545 000 Frs. in Anspruch genommen. Die Gesellschaft schuldete am 31. Dezember 1883 dem Staate

für vorgeschossenes Kapital	26 172 457 Frs.
„ Zinsen	7 001 620 „

zusammen . . 33 174 077 Frs.

Nachstehende Uebersicht zeigt die Entwicklung der algerischen und tunesischen Eisenbahnen und die auf denselben erzielten Roheinnahmen.

*) Die Regentschaft Tunis steht in Gemässheit des Vertrages von Kasr-el-Saïd vom 12. Mai 1881 unter der Schutzherrschaft Frankreichs. Aus diesem Grunde werden auch die in Tunis befindlichen Eisenbahnen in der französischen amtlichen Statistik mit angegeben.

Jahr	Betriebslänge im Jahresdurchschnitt	Einnahme		Jahr	Betriebslänge im Jahresdurchschnitt	Einnahme	
		im Ganzen Fres.	für das Kilometer Bahnlänge Fres.			im Ganzen Fres.	für das Kilometer Bahnlänge Fres.
1862	16	167 397	10 462	1877	626	6 438 253	10 285
1863	49	541 771	11 057	1878	680	7 084 430	10 418
1867	49	887 407	17 748	1879	980	9 085 769	9 271
1868	72	1 074 370	14 922	1880	1 306	12 140 690	9 297
1869	197	1 581 932	8 030	1881	1 370	14 657 090	10 699
1870	265	1 984 259	7 488	1882	1 460	16 413 319	11 265
1871	449	4 490 712	8 800	1883	1 635	17 004 977	10 401
1872	513	5 386 213	10 500	1884	1 707	17 559 754	10 287
1876	513	6 704 475	13 077				

Die Eisenbahnen in den französischen Kolonien am 31. Dezbr. 1884.
Nach einer Veröffentlichung des französischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten.

		Am 31. Dez. 1884	
		waren im	
		Betrieb	Bau
		Kilometer	
1. Senegalgebiet.			
a)	Von Dakar über Tivaouane und Longa nach Saint-Louis Diese Bahn wird mit 1 m Spurweite ausgeführt. (Die im Bau begriffene 99 km lange Strecke ist am 6. Septbr. 1885 eröffnet worden.)	164	99
b)	Von Kayes (Médine) über Diamon und Talari nach Bafoulabé	54	55
	Die letztere Bahn, deren Bau durch Gesetz vom 26. Februar 1881 bestimmt worden ist, wird im Ganzen 133 km lang. Sie hat den Zweck, den Verkehr auf einer Strecke längs des Senegal zu vermitteln, auf welcher der Fluss wegen der Stromschnellen nicht schiffbar ist.		
	Zusammen . .	218	154
2. Insel Réunion.			
	Von dem Hafen der Pointe-des-Galets nach Saint-Louis . .	57	—
	Von Saint-Louis nach Saint-Pierre	10	—
	Von dem Hafen der Pointe-des-Galets nach Saint-Denis und Saint-Benoît	59	—
	Zusammen . .	126	—
Diese Bahnen haben 1 m Spurweite.			

	Am 31. Dez. 1884	
	waren im	Bau
	Kilometer	
3. Cochinchina.		
Von Saigon nach Mythe	—	71
(Diese mit 1 m Spurweite gebaute Bahn ist am 20. Juli 1885 eröffnet worden.)		
4. Französisch-Indien.		
Von dem Hafendamm bei Pondichery nach dem Ostufer des Flusses Gingy zum Anschlusse an das britisch-indische Bahnnetz	12	—

In den vorangeführten französischen Kolonien waren hiernach am 31. Dezember 1884 im Ganzen 356 km Eisenbahnen im Betrieb und 225 km im Bau.

Rechtsprechung und Gesetzgebung.

Rechtsprechung.

Aktienrecht, Handelsgesetzbuch und Gesetz vom 11. Juni 1870.

Urtheil des Reichsgerichts (1. Zivil-Senats) vom 28. November 1885.

Berechtigt der Besitz eines Dividendenscheines ohne die betreffende Aktie zur Anfechtung der seitens der Gesellschaftsorgane mit Bezug auf die Gewinnvertheilung getroffenen Festsetzungen?

Die Märkisch-Posener Eisenbahn-Gesellschaft gewährte nach ihrem Statut den Stammprioritätsaktionären für den Fall, dass sie von dem Gewinne des laufenden Jahres eine Dividende bis zu 5 pCt. ihres Nominalbetrages nicht erhalten konnten, ein Nachbezugsrecht aus dem Gewinne späterer Jahre. Bis zu den Jahren 1875/76 ist in Folge bezüglicher Generalversammlungsbeschlüsse der jährliche Betriebsgewinn zunächst zur Honorirung der ältesten, noch nicht vollgezahlten Dividendenscheine und nicht, wie dies nach richtiger Vertheilung hätte geschehen müssen, zur Honorirung der auf das betreffende Betriebsjahr lautenden Dividendenscheine verwendet worden. Für die Jahre 1873 und 1874 hat deshalb eine Dividende von 5 pCt. nicht gezahlt werden können. Hieraus hat der Bankier H. zu B. als Besitzer von 274 Dividendenscheinen solcher Aktien für 1873 und 215 Dividendenscheinen für 1874 Veranlassung genommen, im Wege der Klage die Zahlung desjenigen Betrages zu beanspruchen, welcher als vertheilbarer Gewinn der Geschäftsjahre 1873 und 1874 auf diese Dividendenscheine hätte gezahlt werden können, wenn die betreffenden Beträge nicht zu Unrecht auf die Dividendenscheine früherer Jahre bezahlt worden wären. Die Klage wurde abgewiesen.

Aus den Gründen:

Das gesellschaftliche Recht ist nach dem Gesetz allein an die Aktie geknüpft, und wird nur mit dieser übertragen. Soweit in Bezug auf die

Feststellung des Gewinnes und seiner Vertheilung eine Mitwirkung der Aktionäre stattfindet, sind es die Aktionäre als solche, welche in der Generalversammlung diese Mitwirkung ausüben. Soweit in dem Statut die Gewinnermittlung und seine Vertheilung fest geregelt ist, kann der einzelne Aktionär verlangen, dass diesen Grundsätzen entsprechend verfahren werde, und braucht er entgegenstehende Beschlüsse nicht zu dulden. Aber immer ist es auch hier der Aktionär als solcher, der die betreffenden Rechte auszuüben hat. Wie er allein zur Anfechtung entgegenstehender Beschlüsse legitimirt ist, so ist eben er allein zur Entschliessung, ob er mit der Abweichung vom Statute einverstanden sein will, befugt. Auch der statutenwidrige Beschluss vermag, wenn die Statutenwidrigkeit nur in einer Verletzung der den Einzelaktionären zustehenden Rechte beruht, beim Einverständniß aller Aktionäre mit demselben einen wirksamen Rechtszustand zu begründen. Dies entspricht der Natur der aktienrechtlichen Vereinigung und muss als Recht schon nach dem Handelsgesetzbuch und der Novelle vom 11. Juni 1870, welche Gesetze für den vorliegenden Fall allein in Betracht kommen, gelten. Der Dividendenschein hat nur die Funktion zur Erhebung des Gewinnes, soweit ein solcher mittelst der die Ergebnisse des Geschäftsjahres und ihre Verwendung festsetzenden Abschlussakte zur Vertheilung an die Aktionäre angewiesen worden ist. Für diesen Anspruch ist er das Erhebungspapier. Seine Stellung auf Inhaber bedeutet nichts anderes, als dass zur Geltendmachung dieses Anspruches jeder Inhaber legitimirt sein soll. Dass der Dividendenschein möglicherweise schon vor jenen Abschlussakten von der Aktie getrennt und selbstständig in Zirkulation gesetzt sein kann, ist rechtlich indifferent. Das Gesetz sieht die betreffenden Abschlussakte, wenn sie auch thatsächlich wegen der für ihre Vorbereitung erforderlichen Zeitdauer erst einige Zeit nach Ablauf des betreffenden Geschäftsjahres erfolgen, als mit Ablauf derselben erfolgend an und lässt die demnach vorzeitige Trennung des Dividendenscheins unberücksichtigt, vergleiche Artikel 224. Die Rechtsausführungen des Reichs-Oberhandelsgerichts in der Entscheidung Band 9 S. 273 flg., auf welche das Berufungsgericht selbst Bezug nimmt, tragen bereits in weiterer Konsequenz das hier für den vorliegenden Fall gegebene Ergebniss in sich. Was von dem Falle gilt, wenn, obwohl Statut und Bilanzfeststellung einen schon jetzt zu vertheilenden Gewinn ergeben, doch die Vertagung der Gewinnauszahlung beschlossen ist; muss ebenso gelten, wenn in solchem Falle die Verwendung des Gewinnes zu anderen Zwecken beschlossen ist.

Strafrecht. Vereinszollgesetz.

Urtheil des Reichsgerichts (I. Straf-Senat) vom 23. Dezember 1885 in der Strafsache gegen den Arbeiter J. N. aus C.

Zollamtlicher Waarenverschluss durch zwei Plomben; unbefugte Ersetzung einer davon abhanden gekommenen durch Anbringung einer anderen Plombe. Strafgesetzbuch § 267.

Vereinszollgesetz §§ 33, 41, 42, 96 Abs. 2 und 159.

G r ü n d e.

Die von der Revision aufgeworfene Frage, ob bei einem durch eine Zahl von Bleien angelegten zollamtlichen Verschlusse eines Kollo die einzelne Plombe als eine Urkunde angesehen werden könne, bedarf keiner Beantwortung, weil das angefochtene Urtheil davon ausgeht, dass der bei der Zoll- und Steuerabfertigungsstelle auf dem Zentral-Personenbahnhof in Cöln durch zwei Plomben hergestellte Verschluss der betreffenden Kiste nach Abhandenkommen eines dieser Bleie durch Befestigung eines anderen an der Verschnürung verfälscht worden sei. Diese Annahme ist als rechtsirrhümlich nicht zu bezeichnen. Der Waarenverschluss ist das Mittel, sich zu versichern, dass die Waare bis zur Lösung des Verschlusses durch das berechnete Amt nach Menge und Gattung und Beschaffenheit unverändert erhalten bleibe. Indem der zollamtliche Verschluss je nach der Bestimmung des abfertigenden Amtes durch Anlegung eines oder mehrerer ausgeprägten Bleie (Plomben) erfolgt, beurkundet dieses Verschlussmittel, dass der Inhalt des verschlossenen Kollo mit demjenigen übereinstimmt, welcher dem Eingangszollamt zur Abfertigung in das Binnenland zugeführt wurde. Der Waarenverschluss fällt damit unter den Begriff der öffentlichen Urkunde, für deren fälschliche Anfertigung — an Stelle amtlichen Verschlusses — oder Verfälschung — durch Abänderung desselben, sei es in unverletztem Zustande, sei es zum Ersatz unabsichtlich verletzten Verschlusses (Vereinszollgesetz § 96 Absatz 2) — der § 267 Strafgesetzbuchs Bestimmung trifft. Es hat denn auch die Gesetzgebung selbst auf den amtlich erfolgten Waarenverschluss die Bezeichnung als Urkunde und auf die fälschliche Herstellung oder Verfälschung eines solchen den Begriff der Urkundenfälschung angewendet, indem der § 159 Vereinszollgesetzes für den Fall des Zusammentreffens einer solchen Fälschung mit einer Kontrebande oder Defraudation neben der Zollstrafe die durch die Landesgesetze für die Fälschung öffentlicher Urkunden festgesetzte Strafe eintreten lässt. Diese durch den Bleiverschluss hergestellte Beurkundung, dass die bei dem Ausfertigungsamt zur Ablassung an das Empfangsamt deklarierten — nicht verzollten — Waaren (Vereinszollgesetz §§ 33, 41, 42) diejenigen sind, welche in dem Kollo bei der zollamtlichen Abfertigung vorgefunden werden, wird aber auch durch nur theilweise unberechtigte Abänderung gefälscht, und der Umstand, dass die Sicherung des richtigen

Eingangs der eingeführten Waaren am inländischen Bestimmungsorte ebenso, wie durch das unverletzt Erhalten der Plombirung durch ein Blei auch durch Herstellung mehrfacher Bleie beschafft werden kann, schliesst nicht aus, dass der im Einzelfall gewählte amtliche Verschluss durch Anfügung auch nur eines unechten Bleies verfälscht wird. Vergleiche Vereinszollgesetz § 94 Absatz 2 Satz 1.

Auch bedurfte es nicht einer Feststellung im Urtheil, dass die Steuerbeamten allein zuständig seien, Plomben an zollpflichtigen Waarensendungen anzubringen, da vorliegend die Steuerbehörde den Verschluss durch 2 Plomben bewirkt hatte, und die eine dieser Plomben durch eine andere ersetzt worden ist. Dass diese Ersetzung in rechtswidriger Absicht zwecks Täuschung geschehen, ist damit festgestellt, dass der Angeklagte den amtlichen Verschluss gekannt hat und kein Recht zu dessen Veränderung hatte.

Reichshaftpflichtgesetz.

Urtheil des Reichsgerichts (III. Zivil-Senat) vom 23. Februar 1886 in Sachen des Tagelöhners Johan L. gegen Königlich Preussischen Eisenbahnfiskus.

Ist die Begründung eines Entschädigungsanspruches gegen die Fabrikunternehmer nach § 2 des Haftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871 durch die Feststellung der Person des schuldigen Beamten bedingt?

Thatbestand.

Der Kläger hat längere Zeit im Dienste des Beklagten gestanden und war in der Lokomotivabtheilung der Hauptwerkstätte zu Speldorf (bei Broich) beschäftigt. Den 10., oder wie Beklagter behauptet, den 11. Juni 1884 erhielt er den Auftrag, in Gemeinschaft mit dem Hilfsarbeiter R. eine in Reparatur befindliche Eisenbahn-(Tender-)Achse aus dem Lokomotiv-Reparaturschuppen, über eine Drehscheibe hinweg, nach der Dreherei zu bringen. In der Drehscheibe befindet sich eine Oeffnung, dazu dienend, einen Menschen durchzulassen, um Reparaturen vorzunehmen u. s. w., welche mit einer eisernen Platte verschlossen ist. Bei Ausführung jenes Auftrages trat Kläger auf diesen Lückendeckel, derselbe klappte um, und Kläger fiel in Folge dessen mit dem einen Bein in die Oeffnung. Er behauptet, dass er dabei mit dem Unterleibe auf die emporstehende scharfe Kante der Platte gestürzt und dass diese ihm 3 Zoll tief in den Unterleib einge- drungen sei, auch seine Geschlechtstheile erheblich verletzt habe. In Folge dieses Unfalles will Kläger 11 Wochen lang bettlägerig krank gewesen sein und ferner eine dauernde Beeinträchtigung seiner körperlichen Arbeitskraft erlitten haben. Er verlangt nun von dem Beklagten Entschädigung, einmal, weil ihm der Unfall beim Betriebe der Eisenbahn betroffen habe, (§ 1 des Haftpflichtgesetzes) und sodann auf Grund des § 120 der Ge-

werbeordnung, weil der Lückendeckel lose gelegen und nicht so befestigt gewesen, dass er beim Betreten nicht umschlagen konnte, weil also der Beklagte beim Betriebe der Werkstatt die zur thunlichsten Sicherheit der Arbeiter gegen Gefahr für Leben und Gesundheit nothwendigen Einrichtungen nicht getroffen habe. Uebrigens seien nach dem Unfall die Lückendeckel sowohl auf der hier fraglichen Drehscheibe, als auf den übrigen Drehschreibern in der verlangten Weise mit Charnieren befestigt worden.

Aus den Entscheidungsgründen des Urtheils vom 23. Februar 1886.

Das Urtheil der Vorinstanz gründet sich auf den § 2 des Haftpflichtgesetzes, nach welchem der Beklagte für das Verschulden der von ihm mit der Leitung und Beaufsichtigung seiner Fabrik angestellten Personen zu haften hat.

Da der § 2 diese Personen als Vertreter des Fabrikunternehmers ansieht, so ist im Sinne desselben ein Verschulden dieser Personen überall da vorhanden, wo sie es an derjenigen Sorgfalt haben fehlen lassen, welche dem Fabrikunternehmer aus dem Dienstvertrage seinen Arbeitern gegenüber oblag. Und da demnach der Fabrikunternehmer in Folge der Vorschrift des § 2 cit. für jeden Unfall zu haften hat, welcher durch eine Vernachlässigung dieser Sorgfalt veranlasst worden ist, so ist die Begründung des Entschädigungsanspruches nicht bedingt durch die Feststellung der Person des schuldigen Beamten.

Die Vorinstanz hält mit Recht dafür, dass der Beklagte nach dem zwischen ihm und seinen Arbeitern bestehenden Dienstvertrage für die thunlichste Sicherung derselben bei den ihnen zugewiesenen Arbeiten Sorge zu tragen hatte, und ihrer Annahme, dass die Aufsichtsbeamten des Beklagten durch die Unterlassung der ihnen hiernach obliegenden Vorsichtsmaassregeln den Unfall des Klägers verschuldet haben, kann der Vorwurf einer Gesetzesverletzung nicht gemacht werden. Hiernach ist die eingelegte Revision unbegründet.

Oeffentliches Recht.

§ 14 des Gesetzes vom 3. November 1838 und § 14 des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874.

Ist ein Eisenbahnunternehmer, welcher auf Grund landespolizeilicher Auflage eine Strassenüberführung hergestellt hat, verpflichtet, den durch dieselbe herbeigeführten Mehraufwand an Beleuchtungskosten zu übernehmen?

Erkenntniss des Reichsgerichtes (II. Zivil-Senat) vom 9. März 1886.

Thatbestand.

Durch Verfügung der Königlichen Regierung zu D. als Landespolizeibehörde ist der Köln-Mindener und Rheinischen Eisenbahngesellschaft die

Ueberführung der Grafenberger Chaussee zu D. über das Planum ihrer Bahnlinie aufgegeben, und demgemäss hergestellt worden.

Nach einem auf den Antrag der Stadt D. von der genannten Königlichen Regierung veranlassten, durch den Regierungs- und Baurath N. erstatteten Gutachten sind zur Beleuchtung der genannten Strasse durch die beiden Ueberführungsbauwerke zwei Gaslaternen mehr erforderlich geworden, und hat die Regierung, in dem an das Oberbürgermeisteramt zu D. gerichteten Schreiben vom 4. September 1880, indem sie dem Gutachten beitrug, Bescheinigung über die polizeiliche Nothwendigkeit der Mehrbeleuchtung erteilt. Seitens der Stadt D. ist nun letztere zur Ausführung gebracht und hat dieselbe, da von dem Eisenbahnfiskus, dem Rechtsnachfolger der erwähnten Gesellschaften, die Zahlung der so entstandenen Mehrkosten verweigert wurde, im Oktober 1881 Klage erhoben mit dem Antrage, die Verpflichtung des beklagten Fiskus, die Kosten der Beleuchtung und Unterhaltung von zwei Gaslaternen an der Ueberführung der Grafenberger Chaussee zu übernehmen, festzustellen, und denselben zu verurtheilen, der Klägerin die für die Jahre 1880/81, 1881/82 und 1882/83 bereits entstandenen Mehrbeleuchtungskosten im Betrage von 353.²⁰ M nebst näher angegebenen Zinsen unter Vorbehalt ihrer Ansprüche für die ferneren Jahre zu zahlen.

Die erhobene Klage, welche namentlich auf das Schreiben der Regierung vom 4. September 1880, die Grundsätze über die Verpflichtung zum Schadensersatz, sowie den § 14 des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874 in Verbindung mit § 14 des Gesetzes über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 gestützt wurde, während der Beklagte, jeden Rechtsgrund des klägerischen Anspruchs bestritt, ist, nachdem das zuvörderst angeordnete Gutachten von Sachverständigen erstattet war, durch Urtheil des königlichen Landgerichts zu D. vom 5. Dezember 1883, auf dessen Thatbestand und Gründe zu verweisen, zugesprochen und sind dem Beklagten die Kosten auferlegt.

Auf die Berufung des letzteren hat das Königliche Oberlandesgericht zu C. in seinem Erkenntnisse vom 2. Mai 1885, auf dessen Thatbestand Bezug zu nehmen, unter Abänderung des ersten Urtheils die Klage abgewiesen und der Klägerin die Kosten des Rechtsstreits zur Last gelegt.

In den Gründen wird zunächst erwogen: Nach § 3 des Gesetzes vom 11. März 1850 liege der Klägerin die Pflicht zur Tragung der Kosten der örtlichen Polizeiverwaltung, welche unzweifelhaft die der Strassenbeleuchtung als einer polizeilichen Anstalt einschliesse, ob, und erstreckte sich diese auf alle Ortsstrassen, auch auf die, welche im Laufe der Zeit neu hergestellt, umgelegt oder überhaupt verändert worden. Die in Frage stehende Veränderung der Grafenberger Chaussee, welche von der

Königlichen Regierung als Landespolizeibehörde auf Grund des § 14 des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874 und des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 den Rechtsvorgängern des Beklagten aufgegeben und demgemäss ausgeführt worden, habe den Charakter der Strasse, als einer städtischen, auch an den Stellen, wo dieselbe die beiden Eisenbahnen überschreite, nicht alterirt. Die Klägerin könne daher die streitigen Kosten, — abgesehen von einer vertraglichen Vereinbarung, welche nicht vorliege, — auf den Beklagten nur dann abwälzen, wenn die Königliche Regierung in der fraglichen Verfügung nicht nur die Bau- und Unterhaltungskosten der Ueberführungen, sondern auch die durch die letztere herbeigeführten Mehrbeleuchtungskosten den beiden Eisenbahngesellschaften ausdrücklich zur Last gelegt hätte, was unbestrittenermaassen nicht der Fall sei.

„Es kann dahingestellt bleiben, ob die Königliche Regierung nicht befugt wäre, gestützt auf die bezogenen gesetzlichen Vorschriften, die besagte Verfügung nachträglich dahin zu ergänzen, dass der Beklagte auch die letztgedachten Kosten zu tragen habe, denn es ist dies nachweislich bis heran nicht geschehen. In dem Schreiben derselben vom 4. September 1880, worauf die Klägerin sich hierfür beruft, kann nämlich eine derartige Ergänzung nicht gefunden werden, weil einestheils die Fassung und der Wortlaut des Schreibens dies nicht gestatten, andernteils dasselbe dem Beklagten, wie unbestritten, nicht einmal zugestellt worden ist.“

„Dem vorstehend Ausgeführten gegenüber erweisen sich die Erwägungen des ersten Richters, worauf dieser die Zuspreehung der Klage stützt, ebensowohl wie die Begründung, welche Klägerin derselben zu geben sucht, soweit diese nicht schon in dem erstinstanzlichen Urtheile ihre Widerlegung gefunden hat, als hinfällig. Denn es geht daraus hervor, dass mit der von den Rechtsvorgängerinnen der Klägerin bewerkstelligten Ueberführungen, wenn dadurch auch die derselben obliegende Beleuchtungspflicht einen Mehraufwand von Kosten erheischt, ein Eingriff in deren Rechtssphäre nicht stattgefunden haben kann, weil die betreffenden Eisenbahngesellschaften dabei nur einer von der zuständigen Landespolizeibehörde ihnen gemachten Auflage nachgekommen sind, und dass daher, da die letztere die Verpflichtung derselben nicht auf die Tragung der Mehrbeleuchtungskosten an Stelle der Klägerin ausgedehnt hat, diese auch unter Anwendung der allgemeinen Rechtsgrundsätze über die Schadensersatzpflicht den Ersatz dieser Kosten von der Beklagten zu fordern, nicht berechtigt ist. Auch der Hinweis des ersten Richters darauf, dass jene allgemeinen Rechtsgrundsätze, wie zwar an sich richtig ist, den Bestimmungen des Gesetzes über die Eisenbahnunternehmungen und des Enteignungsgesetzes, insbesondere den Vorschriften des § 14 derselben zu Grunde liegen, ist

verfehlt, da untergebens deren Anwendung eben dadurch ausgeschlossen wird, dass die königliche Regierung die Tragung der Mehrbeleuchtungskosten den Unternehmern nicht auferlegt, und also auch zu einem integrierenden Theile der Bedingungen, woran die Konzession derselben sich knüpft, nicht gemacht hat. Die Entscheidungen des Königlichen Obergerichtes, worauf der Vorderrichter und die Klägerin sich berufen, greifen nicht Platz, weil dieselben die hier einschlägigen Fragen nur vom Standpunkte des Verwaltungsrechts aus behandeln und sich auch speziell auf die Strassenbeleuchtung nicht beziehen.“

Gegen die oberlandgerichtliche Entscheidung ist von der Klägerin Revision eingelegt mit dem Antrage, dieselbe aufzuheben und die Berufung des Beklagten gegen das erste Erkenntniss kostenpflichtig zu verwerfen.

Beklagter Seits ist Zurückweisung des Rechtsmittels beantragt.

Entscheidungsgründe.

Die eingelegte Revision kann keinen Erfolg haben.

Von dem Oberlandesgerichte ist angenommen worden, dass die Klägerin gesetzlich verpflichtet war, die durch die Ueberführung der Grafenberger Chaussee, einer städtischen Strasse erforderlich gewordene Mehrbeleuchtung herzustellen und sodann, dass derselben für die ihr so erwachsenden Kosten ein Ersatzanspruch an den Beklagten nicht zusteht.

Was nun die gegen die Zurückweisung des letzteren geltend gemachten Angriffe betrifft, so vermag zunächst die hervorgehobene Thatsache allein, dass durch die von den Rechtsvorgängerinnen des Beklagten bewirkte Ueberführung der genannten Strasse die in Rede stehenden Kosten entstanden sind, die bestrittene Ersatzpflicht desselben nicht zu begründen. Einen allgemeinen Rechtsgrundsatz des Inhalts, dass Jemand für die einem Dritten nachtheiligen Folgen seiner Handlung, auch wenn dieselbe keine unbefugte ist, Ersatz zu leisten hat, kennt das rheinisch-französische Recht nicht. Dass aber im vorliegenden Falle, wo es sich um eine auf Anordnung der zuständigen Landespolizeibehörde ausgeführte Anlage handelt, von einem Delikte nicht die Rede sein kann, das ist von der Klägerin selbst eingeräumt worden.

Sodann kann auch die Revision auf den § 14 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 nicht gestützt werden. Die bezogene Gesetzesvorschrift gehört gleich dem entsprechenden § 14 des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874 nicht in das Gebiet der privatrechtlichen Entschädigung, vielmehr ist es ein Ausfluss des öffentlichen Rechts, wenn der Gesetzgeber die Regierungen ermächtigt, im Interesse der Adjazenten respektive im allgemeinen Interesse die dort näher be-

zeichneten Anlagen an Wegen u. s. w. den Eisenbahnunternehmern aufzuerlegen, wobei es denn nicht darauf ankommt, ob die Herstellung solcher Anlagen von den Beteiligten in Antrag gebracht ist und ob denselben ein privatrechtlicher Anspruch darauf zusteht oder nicht.

Eine Unterstützung des klägerischen Ersatzanspruches lässt sich hiernach ans dem § 14 cit. nicht herleiten.

Mit der Behauptung, dass es sich hier um eine Aufopferung der der Klägerin im Interesse des öffentlichen Wohles handele, hat dieselbe in den Vorinstanzen den erhobenen Ersatzanspruch zu rechtfertigen nicht versucht. Schon aus diesem Grunde kann daher, von allem anderen abgesehen, der in jener Richtung geltend gemachte Angriff keine Berücksichtigung finden.

Reichshaftpflichtgesetz, Gesetz vom 20. April 1881 betr. die Fürsorge für die Wittwen und Waisen der Reichsbeamten u. s. w.

Urtheil des Reichsgerichts (II. Zivil-Senat) vom 19. Januar 1886 in Sachen der Wittwe des Stations-Assistenten L. und Gen. wider die Gen.-Dir. der Reichseisenbahnen in Str.

Anrechnung der, den Hinterbliebenen eines bei dem Betriebe einer Eisenbahn getödteten Beamten zustehenden, Wittwen- und Waisens pension auf die ihnen nach dem Haftpflichtgesetz zugesprochene Rente.

Aus den Gründen:

Die Revision kann keinen Erfolg haben. Mit Unrecht wird von derselben Verletzung des § 3 des Haftpflichtgesetzes gerügt. Nach diesem steht den Hinterbliebenen des Getödteten ein Ersatzanspruch nur insoweit zu, als ihnen durch den Todesfall der Unterhalt entzogen worden ist. Eine solche Unterhaltsentziehung findet für die Kläger nur in Betreff desjenigen Betrages statt, welcher nicht durch die nach dem Gesetz vom 20. April 1881 an den Todesfall geknüpfte Eröffnung einer Wittwen- und Waisens pension gedeckt ist. An sich erscheint daher das Verlangen der Beklagten, dass die Wittwen- und Waisengelder auf die Entschädigung eingerechnet werden, als gerechtfertigt. Hiergegen kann auch aus der rechtlichen Natur des Anspruchs auf diese Gelder ein Grund nicht hergeleitet werden. Dieser Anspruch beruht nicht auf einem Versicherungsvertrage (§ 4 des Haftpflichtgesetzes), vielmehr lediglich auf dem Gesetz, welches durch Gewährung von Pensionen an die Hinterbliebenen der Beamten für deren Unterhalt Sorge trifft, und bildet nicht ein neben dem Entschädigungsanspruch erworbenes selbständiges Vermögensobjekt; hieran wird auch dadurch nichts geändert, dass zur Bestreitung dieser Reichsausgaben an den Beamten besondere Beträge, und zwar in nicht unerheblichem Betrage, erhoben werden.

Rechtsgrundsätze aus den Entscheidungen des Reichsgerichts.
Strafrecht.*)

Vereinszollgesetz vom 1. Juli 1869. §§ 41, 44, 151. Begleitscheinregulativ vom 21. Dezember 1869. § 31.

Erkenntniss des Reichsgerichts vom 17. Februar 1885. (Entsch. No. 4, S. 11—17).

Sind an einem Eisenbahntransport nach einander verschiedene Bevollmächtigte der Bahnverwaltung beteiligt, so trägt der Waarenführer für die Unverletztbeit des zollamtlichen Verschlusses auf so lange die Verantwortlichkeit, als er nicht den Bestimmungen der Eisenbahnverwaltung gemäss die Waare einem anderen bevollmächtigten Waarenführer übergeben oder dem Zollamte zugeführt hat.

Strafgesetzbuch § 316 Abs. 2.

Erkenntniss des Reichsgerichts vom 18. Mai 1885. (Entsch. No. 65 S. 203—205).

Im Falle des § 316 Abs. 2 ist das subjektive Verschulden in der Pflichtvernachlässigung gegeben und es reicht daher aus, dass die Handlung dem Eisenbahnbediensteten zur Pflichtversäumung zugerechnet werden kann; und dieses eigenartige Amtsvergehen ist nur hinsichtlich der Strafe der im Abs. 1 a. a. O. behandelten Transportgefährdung durch Fahrlässigkeit gleichgestellt.

§§ 1, 9 des Gesetzes vom 9. Juni 1884 gegen den verbrecherischen und gemeingefährlichen Gebrauch von Sprengstoffen.

Erkenntnisse des Reichsgerichts vom 26. Februar 1885 (Entsch. No. 21 S. 73, 74), vom 12. Juni 1885 (Entsch. No. 79 S. 256—261), vom 1. Oktober 1885 (Entsch. No. 120 S. 398—400) und vom 13. Oktober 1885 (Entsch. No. 129 S. 431—434).

Unter „Besitz von Sprengstoffen“ im Sinne des Gesetzes vom 9. Juni 1884 ist lediglich das thatsächliche Verhältniss der Innehabung der fraglichen Stoffe gemeint, nicht aber der juristische Besitz derselben zu verstehen.

*) Entscheidungen des Reichsgerichts in Strafsachen. Herausgegeben von Mitgliedern des Gerichtshofes. Band XII. Leipzig, Veit & Comp., 1885. Vgl. zuletzt Archiv 1885 S. 620, 621. — Das Erkenntniss des Reichsgerichts vom 19. Mai 1885 betr. den Begriff der Pferdeisenbahn ist S. 205—212, das Erkenntniss vom 17. September 1885 betr. den Begriff einer elektrischen Eisenbahn ist S. 371—373 dieses Bandes abgedruckt (vgl. Archiv 1886 S. 121).

Gesetzgebung.

Königreich Sachsen. Gesetz, die Aufnahme einer 3 prozentigen Rentenleihe betreffend, vom 22. April 1886.

Wir Albert, u. s. w., erachten im Hinblick auf die bevorstehende Ausführung weiterer Eisenbahnbauten, sowie zur Deckung anderer ausserordentlicher Staatsbedürfnisse die Verstärkung der Baarbestände Unserer Staatskasse durch fernerweite Ausgaben von Schuldverschreibungen über 3 prozentige jährliche Renten für erforderlich und verordnen demnach u. s. w., wie folgt:

§ 1. Von dem Landtagsausschuss zu Verwaltung der Staatsschulden sind Schuldverschreibungen über 3 prozentige, jährliche Renten im Nominalbetrage von überhaupt Vier und Zwanzig Millionen Mark Kapital in Abschnitten über

9	M	jährliche Rente auf	300	M	Kapital
15	"	"	"	500	"
30	"	"	"	1000	"
90	"	"	"	3000	"
150	"	"	"	5000	"

auszufertigen und an Unser Finanz-Ministerium zur weiteren Verfügung abzugeben.

§ 2. Die Schuldverschreibungen sind unter dem 1. April 1887 auszufertigen und mit Zinsleisten, sowie mit Zinsscheinen über die vom 1. April 1887 an laufenden Renten zu versehen. Ihre Nummern haben sich an die letzten der nach den Gesetzen vom 15. August und 7. September 1878, sowie vom 25. April 1884 ausgegebenen Schuldverschreibungen der nämlichen Appointgattungen anzuschliessen.

§ 3. Die Auszahlung der Renten erfolgt in halbjährlichen Raten, am 30. September und 31. März, bei der Staatsschuldenkasse.

§ 4. Die zur Zahlung der Renten erforderlichen Geldmittel sind der Staatsschuldenkasse zur gehörigen Zeit anzuweisen.

§ 5. Für die pünktliche Einzahlung dieser Geldmittel ist Unser Finanz-Ministerium, für die der Bestimmung entsprechende Verwendung derselben der Landtagsausschuss zu Verwaltung der Staatsschulden verantwortlich.

§ 6. Die Renten verjähren mit dem Ablauf von 3 Jahren nach der Verfallzeit.

§ 7. Vom 1. Januar 1888 ab ist bis auf weiteres alljährlich mindestens ein Prozent des Kapitalbetrags der auf Grund dieses Gesetzes ausgegebenen Rente in den Staatshaushalts-Etat einzustellen und entweder zum Ankauf eines entsprechenden Betrags von Schuldverschreibungen über 3 prozentige jährliche Renten oder zur Tilgung anderer Staatsschulden über die in den bezüglichen Tilgungsplänen vorgesehene Höhe hinaus zu verwenden.

Oesterreich-Ungarn. Gesetz vom 11. April 1886, betreffend die Betriebsübernahme und eventuelle Einlösung der Prag-Duxer und der Dux-Bodenbacher Eisenbahn durch den Staat.

Abgedruckt im Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt No. 58 vom 20. Mai 1886.

Art. I. Die Regierung wird ermächtigt, im Falle der Betriebsübernahme der k. k. priv. Prag-Duxer und der k. k. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn durch den Staat unter den Bestimmungen des im Handelsministerium am 26. April 1884 aufgenommenen Protokolls den beiden genannten, eventuell zu vereinigenden Gesellschaften zusammen als Be-

triebsüberschuss aus deren gesamten Unternehmungen (mit Ausschluss der Duxer Braunkohlenwerke der k. k. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn), vom Zeitpunkte der Betriebsübernahme angefangen, jedoch unter Ausschluss des Jahres 1886, einen Pauschalbetrag zu garantiren, welcher für jedes der Jahre 1887 bis 1894 dem Durchschnitte der beaufs dieser Ermittlung zusammenzurechnenden wirklichen Betriebsüberschüsse derselben beiden Unternehmungen in den nächst vorausgegangenen zwei Betriebsjahren nebst einem Zuschlage gleichzukommen hat, der für das Jahr 1887 sechs Prozent, für jedes der Jahre 1888 bis 1890 fünf Prozent und für jedes der Jahre 1891 bis 1894 vier Prozent jenes Durchschnittees beträgt.

Der auf diese Weise für das Jahr 1894 ermittelte garantierte Betriebsertrag hat als solcher für alle folgenden Betriebsjahre zu gelten.

Art. II. Sollte der Staat in Folge der nach Artikel I. übernommenen Garantie in die Lage kommen, behufs Ergänzung der wirklich erzielten auf den garantierten Betriebsüberschuss aus eigenen Mitteln Zahlungen zu leisten, so sind die solchergestalt erfolgten Beträge lediglich als mit vier Prozent verzinsliche Vorschüsse zu behandeln, deren Rückzahlung an den Staat aus den Betriebsüberschüssen späterer Betriebsjahre, soweit erstere die garantierten Jahresziffern übersteigen, zu bewerkstelligen ist. Hierbei hat die Zahlung der Zinsen jener der Garantievorschüsse vor auszugehen.

Art. III. Die Regierung wird ermächtigt, in Ausübung des dem Staate kraft obigen Protokolls vom 1. Januar 1892 angefangen eingeräumten Einlösungsrechtes die im Artikel I. bezeichneten Unternehmungen gegen Gewährung einer dem einjährigen Durchschnitte der aus diesen Unternehmungen wirklich erzielten Betriebsüberschüsse der der Einlösung unmittelbar vorausgegangenen drei Jahre unter Ausscheidung des ungünstigsten Jahres gleichkommenden, bis zum 30. Juni 1962 auszubezahlenden Jahresrente in dem Falle einzulösen, wenn der in obiger Art ermittelte durchschnittliche Betriebsüberschuss der einzulösenden Unternehmungen mindestens die bedungene Minimal-Einlösungsrente von 3 100 000 fl. erreicht.

Art. IV. Die den Gegenstand dieses Gesetzes bildenden Eisenbahnen sind von der Staatsverwaltung in eigener Regie zu betreiben, und darf die Uebertragung des Betriebes an einen Privaten oder an eine Gesellschaft nur auf Grundlage eines hierüber zu erlassenden Gesetzes erfolgen.

Art. V. Die durch die Betriebsübernahme der Prag-Duxer und Dux-Bodenbacher Eisenbahn, sowie durch die Einlösung dieser beiden Bahnen für den Staat veranlassten Einlagen, bücherlichen Eintragungen, Ausfertigungen, Verträge und sonstigen Urkunden, mit Einschluss der Protokollar-Uebereinkommen vom 26. April 1884 und vom 17. Mai 1884, geniessen die Gebühren- und Stempelfreiheit.

Art. VI. Dieses Gesetz tritt mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit.

Verordnung des Handelsministeriums vom 15. Mai 1886, betreffend die Bemessung der Gültigkeitsdauer und Regelung des Vorgehens bei Ausserkraftsetzung von Frachtbegünstigungen auf Eisenbahnen.

Veröffentlicht im XXV. Stück des Reichsgesetzblatts vom 15. Mai 1886 S. 279, 280.

Um bezüglich der Bemessung der Gültigkeitsdauer und des Vorgehens bei Ausserkraftsetzung der im Publikationswege zur Einführung gelangenden Frachtbegünstigungen ein einheitliches Verfahren der Bahnverwaltungen herbeizuführen und den auf solchen Begünstigungen beruhenden Berechnungen der Geschäftswelt eine möglichst sichere Grundlage zu bieten, wird in Ergänzung der Verordnungen vom 12. März 1879 (R.-G.-Bl. 38) und vom 31. Dezember 1879 (R.-G.-Bl. 3 aus 1880) Nachstehendes verfügt:

§ 1.

Frachtbegünstigungen mit der Bedingung eines aufzuliefernden Minimalquantums sind stets mit einer im Voraus zu bestimmenden Gültigkeitsdauer daher mit Ausschluss des Zusatzes „bis auf Widerruf“ oder „bis auf Weiteres“ zu publiziren.

Der solcher Art festgesetzte Auflieferungstermin darf keinesfalls verkürzt werden und ist auch eine rückwirkende Verlängerung desselben nur in besonders berücksichtigungswürdigen Fällen auf Grund einer jedesmal einzuholenden Genehmigung der kompetenten Aufsichtsbehörde zulässig.

§ 2.

Frachtbegünstigungen ohne Bedingung eines Minimalquantums sind stets „bis auf Widerruf“ oder „bis auf Weiteres“ und in der Regel mit dem Maximal-Gültigkeitstermine bis zum Schlusse des jeweilig laufenden Kalenderjahres zu publiziren.

Mit Rücksicht auf die Verhältnisse einzelner Handels- und Industriezweige kann jedoch die Gültigkeitsdauer der Begünstigung in Fällen, wo deren Einräumung für die Dauer der Geschäftskampagne erwünscht ist, unabhängig von dem Kalenderjahre auf die Dauer der erwähnten Kampagne festgesetzt werden.

Ebenso ist es bei Schiffskonkurrenzen zulässig, die Gültigkeit der Begünstigungen für die Dauer der jeweiligen Schifffahrtsaison einzuräumen.

§ 3.

Sollen die „bis auf Widerruf“ oder „bis auf Weiteres“ zur Einführung gelangten Frachtsätze vor Ablauf des Maximal-Gültigkeitstermins ausser Wirksamkeit gesetzt werden, so ist diese Ausserkraftsetzung in allen Fällen vorher vorschriftsmässig, das ist mindestens vierzehn Tage früher zu veröffentlichen.

§ 4.

Die gegenwärtige Verordnung tritt mit dem Tage ihrer Kundmachung in Wirksamkeit.

Der königl. ungarische Kommunikationsminister, mit welchem diesfalls das Einvernehmen gepflogen wurde, trifft unter Einem die gleiche Anordnung für die Eisenbahnen der Länder der ungarischen Krone.

Frankreich. Gesetzentwurf, betr. Aenderung der Artikel 105 und 108 des Handelsgesetzbuchs. (Code de commerce.)

Der Abgeordnetenkammer von der französischen Staatsregierung am 26. November 1886 vorgelegt. (Documents parlementaires. Chambre. Mai 1886. S. 380—384.)

Ein von der Regierung im Jahre 1881 der Abgeordnetenkammer vorgelegter Entwurf, betr. Aenderungen der Art. 105 und 108 des Handelsgesetzbuchs,^{*)} war von dieser einem besonderen Ausschusse zur Vorberathung überwiesen. Das Ergebniss dieser Berathungen sind einige Aenderungen des Regierungsentwurfs,^{**)} welchem der Ausschuss folgende Fassung zu geben vorschlägt, die von der Regierung genehmigt wird:

Einziges Artikel:

An die Stelle der Artikel 105 und 108 des Handelsgesetzbuchs treten folgende Bestimmungen:

^{*)} Vgl. Archiv 1882 S. 75 f., 1881 S. 130.

^{**)} Der frühere Regierungsentwurf ist in Uebersetzung im Archiv 1882 a. a. O. abgedruckt.

Art. 105. Durch Annahme des Guts und Bezahlung der Fracht erlischt jeder Anspruch gegen den Frachtführer wegen Beschädigung oder theilweisen Verlustes, wenn nicht der Empfänger innerhalb zwei voller Tage, mit Ausschluss der Festtage, welche auf die Annahme des Gutes und Bezahlung der Fracht folgen, dem Frachtführer durch eine aussergerichtliche Handlung seine begründete Verwahrung angezeigt hat.

Innerhalb derselben Frist muss mangels einer gütlichen Vereinbarung, durch einen vom Friedensrichter bestimmten Sachverständigen der Zustand des Guts festgestellt werden.

Art. 108. Die Klagen aus dem Frachtvertrage gegen den Frachtführer wegen Beschädigung, theilweisen Verlustes oder Verspätung verjähren in einem Monat für die innerhalb Frankreichs aufgegebenen, in zwei Monaten für die aus dem Auslande kommenden Transporte.

Alle übrigen Klagen aus dem Frachtvertrage sowohl gegen den Frachtführer und Spediteur als gegen den Versender und Empfänger verjähren in drei Monaten für die in Frankreich aufgegebenen, in sechs Monaten für die aus dem Auslande kommenden Transporte. Die Verjährung beginnt im Falle gänzlichen Verlustes an dem Tage, an welchem die Zustellung des Guts an den Empfänger hätte erfolgt sein müssen, in allen anderen Fällen an dem Tage, an welchem das Gut dem Empfänger zugestellt oder angeboten ist, abgesehen von den Fällen des Betrugs oder der Untreue.

Die Rückgriffsklagen verjähren in einem Monat. Diese Verjährung läuft vom Tage der Anstellung der Klage gegen den Rückgriffnehmer.

Italien. Königl. Verordnung vom 11. Februar 1886, betr. den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Verona nach Caprino.

Veröffentlicht im Mon. d. Str. ferr. vom 5. Mai 1886 und im Giornale del Genio Civile 1886 No. 3.

Die Konzession für den Bau und Betrieb einer normalspurigen Eisenbahn von Verona nach Caprino wird einer zu diesem Zwecke gebildeten Privatgesellschaft übertragen. Der Bau soll binnen 3 Jahren vollendet sein. Der Staat zahlt vom Tage der Betriebseröffnung an für das Jahr und Kilometer einen Zuschuss von 1000 Lire, jedoch nur für diejenigen Strecken, auf welchen das Geleise auf eigenen Bahnkörpern (nicht auf der Landstrasse) liegt. Die Konzession ist auf die Dauer von 90 Jahren ertheilt.

Königl. Verordnung vom 25. März 1886, betr. den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Rivarolo-Canavese nach Castellamonte.

Veröffentlicht im Mon. d. Str. ferr. vom 12. Mai 1886.

Die Konzession für den Bau und Betrieb einer normalspurigen Eisenbahn von Rivarolo-Canavese nach Castellamonte wird einer Unternehmer-Gesellschaft übertragen, welche diese Bahn binnen 2 Jahren fertigzustellen hat. Der Staat gewährt einen jährlichen Betriebszuschuss von 1000 Lire für jedes, besonderen Bahnkörper besitzende Kilometer dieser Bahn vom Tage der Eröffnung ab auf 35 Jahre.

Verordnung vom 31. März 1886, betreffend das Fernsprechwesen.

Veröffentlicht im Mon. d. Str. ferr. vom 12. Mai 1886.

Zur Gewinnung der Grundlagen für die gesetzliche Regelung des Fernsprechwesens wird ein aus Parlamentsmitgliedern und Staatsbeamten bestehender Ausschuss mit der Aufgabe betraut, die Anwendung des Fernsprechers und die Beziehungen desselben zu den ver-

schiedenen Dienstzweigen im In- und Auslande zu studiren und danach der Regierung wegen der bezüglich des Baues und Betriebs der Fernsprecher zu erlassenden gesetzlichen Bestimmungen Vorschläge zu machen.

Königl. Verordnung, betreffend den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Basaluzzo nach Frugarolo.

Veröffentlicht im Mon. d. Str. ferr. vom 21. u. 28. April 1886.

Zwischen Vertretern der italienischen Regierung und der Trambahn-Gesellschaft Novi-Ovada ist unter dem 4. Februar 1886 ein durch die bezeichnete königl. Verordnung genehmigter Vertrag abgeschlossen worden, nach welchem der genannten Gesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer normalspurigen Eisenbahn von Frugarolo (Station der Eisenbahn Alessandria-Genova) nach Basaluzzo ertheilt wird. Der Staat gewährt einen jährlichen Betriebszuschuss von 1000 Lire (800 *fl.*) für jedes Kilometer Bahnlänge, welches einen eigenen Bahnkörper hat, vom Tage der Betriebseröffnung ab auf die Dauer von 35 Jahren. Die Betriebseröffnung soll binnen 3 Jahren erfolgen. Aus den dem Vertrage beigefügten Baubedingungen ist zu erwähnen, dass an den Uebergängen in gleicher Ebene beide Schienen des Geleises mit Gegenschienen zu versehen sind, deren Länge um etwa 1,50 m die Breite des Uebergangs übertreffen soll. Die zu beiden Seiten der Eisenbahn an solchen Uebergängen anzubringenden Schranken müssen mindestens 3,50 m von der nächsten Schiene entfernt sein.

Russland. Kaiserlicher Erlass vom 10. März 1886, betr. den Tarif für die Beförderung von Militärpersonen und Militärgut auf Staatsbahnen.

Veröffentlicht im Verordnungsblatt des Ministeriums der Verkehrsangelegenheiten vom 21. Mai 1886.

Die auf den Staatsbahnen zu erhebenden Tarifsätze für die Beförderung von Militärpersonen, Geschützen, Pferden, sonstigem Kriegsmaterial und Verpflegungsgegenständen in fahrplanmässigen Personen- und gemischten, sowie in Extra- und Güterzügen werden den zuständigen Dienststellen zur Nachachtung mitgetheilt.

Kaiserlicher Erlass vom 7. April 1886, betr. die technischen Eisenbahnschulen.

Veröffentlicht im Verordnungsblatte des Ministeriums der Verkehrsanstalten vom 7. Mai 1886.

Im Ministerium der Verkehrsanstalten wird eine besondere Abtheilung für Unterrichtswesen errichtet, welcher die Verwaltung der zum Geschäftsbezirke dieses Ministeriums gehörigen Lehranstalten obliegt. Dieser, dem Minister der Verkehrsanstalten unterstellten Abtheilung wird die unmittelbare Leitung der bei den russischen Eisenbahnen bestehenden technischen Eisenbahnschulen, welche seither von den Gesellschaften, von denen sie errichtet waren, unter allgemeiner staatlicher Aufsicht verwaltet wurden und nunmehr zu Staatsanstalten erhoben werden, übertragen.

In dem Erlasse werden zugleich die demselben beigefügten neuen Vorschriften für die Verwaltung der technischen Eisenbahnschulen genehmigt und wird Anordnung getroffen, bezüglich der Einstellung der durch die Errichtung der neuen Ministerial-Abtheilung und die Uebernahme der Eisenbahnschulen in Staatsverwaltung für letztere entstehenden Kosten

in den Staatshaushaltsetat, sowie bezüglich der Regelung der Rang- und Einkommensverhältnisse der bei der neuen Abtheilung und den Eisenbahnschulen thätigen Beamten und Lehrer.

Die technischen Eisenbahnschulen haben den Zweck, Eisenbahnbedienstete zweiten Ranges — Lokomotivführer, Bahnmeister und dergl. — heranzubilden. Zur Aufnahme in dieselben gelangen junge Leute russischer Nationalität im Alter von 14 bis 17 Jahren, nachdem sie durch Zeugnisse oder durch Ablegen einer Prüfung die vorgeschriebene Vorbildung nachgewiesen haben. Dabei sollen die Kinder von Eisenbahnbediensteten in erster Reihe berücksichtigt werden. Die in die Anstalten aufgenommenen Schüler haben Uniform zu tragen.

Der Lehrgang ist ein dreijähriger. Die Unterrichtsgegenstände sind: Religion, die Anfangsgründe der Mathematik nebst praktischem Rechnen und Feldmessen; Grundzüge der Physik und praktische Telegraphie; Grundzüge der allgemeinen und der angewandten Mechanik; Bearbeitung des Holzes und der Metalle; Anfangsgründe der Baukunde; Praxis des Eisenbahnwesens; Zeichnen und Schönschreiben; Schlosser-, Schmiede- und Tischler-Handwerk. Ausserdem sollen Gesang und gymnastische Uebungen gepflegt werden.

Zur Bestreitung der Kosten der technischen Eisenbahnschulen sollen verwendet werden: die von den Eisenbahngesellschaften in Folge früherer Bestimmungen für diesen Zweck aufgewendeten Beträge (15 Rubel jährlich für jede im Betrieb befindliche Werst Bahnlänge), sowie auch die über diesen Betrag hinaus seitens der Eisenbahngesellschaften für die Schulen seither gemachten Aufwendungen, soweit bezügliche Vereinbarungen mit den Gesellschaften getroffen werden können; ferner die von den Schülern zu erhebenden Beiträge und die Erträgnisse aus den den Schulen gemachten Schenkungen.*) Die hiernach noch fehlenden Beträge sollen aus Staatsmitteln gedeckt werden.

Denjenigen, welche den dreijährigen Lehrgang durchgemacht haben, wird hierüber ein Zeugnis ausgestellt, welches ihnen, wenn sie sich in einer praktischen Probezeit bewähren, bei Besetzung von Stellen im Eisenbahndienst einen Vorzug vor solchen verschafft, welche derartige Schulen nicht besucht haben. Auch gewährt der Besuch der Schule Erleichterungen in Bezug auf die Militärdienstpflicht.

Verordnung vom 8. April 1886, betreffend Ergänzung der Bestimmungen des allgemeinen russischen Eisenbahngesetzes vom 12. Juni 1885.**)

Veröffentlicht im Verordnungsblatt des Min. d. Verkehrsanstalten.

In Ergänzung des Art. 8 des allgemeinen Eisenbahngesetzes wird bestimmt, dass, wenn an einem Orte ausser der Hauptstation noch Nebenstationen für Aufnahme und Abgabe von Gütern vorhanden sind, der Verkehr dieser Nebenstationen auf Antrag der betreffenden Eisenbahn nach besonderen, in Gemässheit der Bemerkung zu Artikel 50 vom Eisenbahnrathe zu genehmigenden Vorschriften geregelt wird. In Ergänzung des Artikels 20 wird ferner angeordnet, dass auch die Bestimmungen bezüglich der im inneren Verkehr bereits bestehenden Saison-, Retour- u. dergl. Billete dem Minister der Verkehrsanstalten zur Genehmigung vorzulegen sind.

*) Im Jahrgang 1885 des Verordnungsblatts des Ministeriums der Verkehrsanstalten finden sich drei kaiserliche Erlasse, durch welche die Stiftung von Stipendien an technischen Eisenbahnschulen genehmigt wird. Die betreffenden Beträge von 3300, 3400 und 4800 Rubel sind nach den betreffenden Erlassen von Eisenbahnbediensteten aufgebracht worden; die Stiftungen sind mit den Namen höherer technischer Beamten bezeichnet.

**) Vgl. Archiv 1885 S. 643.

Verordnung vom 25. April 1886, betreffend das Verzeichniß derjenigen Stationen, zwischen welchen direkter Verkehr stattfindet.

Veröffentlicht im Verordnungsblatte des Min. d. Verkehrsanstalten vom 14. Mai 1886.

Nach Art. 8 des Allgemeinen Russischen Eisenbahngesetzes vom 12. Juni 1885 soll direkter Personenverkehr zwischen denjenigen Stationen verschiedener Eisenbahnen eingerichtet werden, für welche dies durch Uebereinkommen der betreffenden Bahnen bestimmt und vom Eisenbahnrathe festgestellt wird. Auf Grund eines Beschlusses des Eisenbahnrathe wird nunmehr ein vorläufig festgestelltes Verzeichniß derjenigen Stationen, zwischen denen direkter Personenverkehr stattfindet, veröffentlicht mit dem Bemerken, dass binnen 4 Monaten ein umgearbeitetes und ergänztes Verzeichniß veröffentlicht werden soll.

Kaiserlicher Erlass vom 13. Mai 1886, betreffend die Ausgabe von Staatseisenbahnrente zum Betrage von 100 Millionen Kreditrubel.

Veröffentlicht im Verordnungsbl. d. Min. d. Verkehrsanstalten vom 4. Juni 1886.

Der Finanzminister wird ermächtigt, Staatseisenbahnrente zum Betrage von 100 Millionen Kreditrubel zu veräußern. Die hierfür eingenommenen Gelder sollen verwendet werden zur Deckung der durch den Bau der Eisenbahnen Wilna—Rowen, Luninetz—Gomel, Baromowitsch—Bjälstock, Sjedletz—Malkin, Brest—Cholm und der transkaspischen Eisenbahn entstandenen Kosten und der übrige Theil zum Bau der Eisenbahnen Riga—Pskow, Rschewo—Wjasma und Romny—Kremenschug. Die für den bezeichneten Zweck ausgegebene 5prozentige Rente wird in das Staats-Schuldbuch unter der Bezeichnung „fortlaufend Zinsen tragende Eisenbahn-Rente“ eingetragen. Die Regierung behält sich das Recht vor, die Rente gegen Bezahlung des Baarbetrages wieder einzulösen, jedoch nicht früher als nach Verlauf von 10 Jahren nach der Ausgabe.

Verordnung vom 23. Mai 1886, betreffend die Verwendung der Disziplinar-Strafgelder.

Veröffentlicht im Verordnungsbl. d. Min. d. Verk. vom 4. Juni 1886.

Gelder, welche als Disziplinarstrafen von Eisenbahnbediensteten eingezogen werden, sollen in die Pensionskassen fließen, soweit solche bestehen. Wo noch keine Pensionskassen für die Eisenbahnbediensteten eingerichtet sind, ist das Geld bis zur allgemeinen Regelung des Pensions-Kassenwesens anderweitig zinstragend sicher anzulegen; die Zinsen können zu Gunsten von Eisenbahnbediensteten, für Waisen-Unterstützung, für Eisenbahnschulen oder dergleichen verwendet werden.

Vereinigte Staaten von Amerika. Gesetzentwurf, betr. Beilegung von Streitigkeiten zwischen Eisenbahngesellschaften und ihren Angestellten durch Schiedsspruch. (Labor Arbitration Bill.)

Vom Repräsentantenhause am 3. April 1886 angenommen.

Der wesentliche Inhalt des Gesetzentwurfs lautet:

1. Wenn Uneinigkeiten und Streitigkeiten zwischen Eisenbahngesellschaften, welche Güter und Reisende zwischen zwei oder mehreren Staaten und Territorien befördern, und ihren Angestellten derart entstehen, dass dadurch die Beförderung von Gütern und Reisen-

den gehindert, unterbrochen oder sonstwie nachtheilig beeinflusst wird, so ist, falls einer der streitenden Theile dem anderen einen Vergleich durch Schiedsspruch schriftlich vorschlägt, der andere Theil verpflichtet, solchem Vorschlag Folge zu geben. Sowohl die Eisenbahngesellschaft, als die Angestellten haben sodann, jede für sich einen, Schiedsrichter zu ernennen, welche gemeinsam einen Dritten erwählen. Alle drei müssen Bürger der Vereinigten Staaten und dürfen in keiner Weise an der Streitigkeit selbst betheilligt sein. Diese drei Personen bilden ein Schiedsgericht mit nachstehenden Rechten und Pflichten:

2. Das Schiedsgericht hat die Befugniss, Eide abzunehmen, Zeugen zu vernehmen und zwangsweise vorzuladen, auch die Vorlage von Schriftstücken, welche auf die Streitigkeit Bezug haben, anzuordnen.

In keinem Falle kann ein Zeuge gezwungen werden, Geheimmisse oder Verhandlungen der Arbeitervereinigung, der er etwa als Vorstandsmitglied angehört, mitzutheilen . . .

Jeder der drei Schiedsrichter hat einen Eid abzulegen, dass er ehrlich und treu seine Pflichten erfüllen will, und dass er in keiner Weise an der Streitfrage betheilligt ist.

Das von den Schiedsrichtern den beiden streitenden Parteien ernannte dritte Mitglied führt bei den Verhandlungen den Vorsitz. Ein Beschluss, für den nur zwei Mitglieder stimmen, hat gleiche Kraft, wie ein von den drei Mitgliedern einstimmig gefasster Beschluss.

3. Das Schiedsgericht ist verpflichtet, alsbald nach seiner Wahl unverzüglich möglichst nahe dem Orte, wo der Streit entstanden, in Thätigkeit zu treten und Verhöre zu veranstalten, bei denen sowohl Mitglieder der streitenden Parteien in Person unter Eid, als auch Zeugen vernommen werden. Den streitenden Parteien ist es verstatet, sich dabei durch Rechtsbeistände vertreten zu lassen.

Nach Abschluss der Untersuchungen und Erhebungen hat das Schiedsgericht seinen Spruch öffentlich bekannt zu machen unter Angabe der für seine Entscheidung maassgebenden Thatsachen und Gründe.

Die Verhandlungen, die Zeugenaussagen und der Urtheilsspruch sind schriftlich bei dem Commissioner of Labor of the United States niederzuliegen, welcher seinerseits wieder die Aussprüche des Schiedsgerichtes zu veröffentlichen hat.

4. Alle bei der streitigen Frage betheilligten Angestellten haben das Recht, schriftlich eine oder mehrere Personen zu bezeichnen, welche sie bei der Wahl des für ihre Partei zu erwählenden Schiedsrichters vertreten können.

5. Die Mitglieder eines solchen Schiedsgerichtes erhalten jeder für die Zeit ihrer wirklichen Thätigkeit eine Entschädigung von 10 Dollars täglich. Die vernommenen Zeugen beziehen die sonst bei Gerichtsverhandlungen üblichen Gebühren. Die Kosten des Verfahrens werden von der Regierung der Vereinigten Staaten getragen, mit der Maassgabe, dass die gesammte Summe, welche für die Erledigung eines einzelnen dem Schiedsgericht unterbreiteten Streitfalles vom Bundes-Schatzamt zu zahlen ist, den Betrag von 1000 Dollars nicht überschreiten darf.

Bücherschau.

Besprechungen.

von Stengel, Dr. Karl, Freiberr, o. ö. Professor in Breslau. Lehrbuch des deutschen Verwaltungsrechts. Stuttgart. Verlag von Ferdinand Enke 1886.

In der von A. von Kirchenheim unter dem Titel „Handbibliothek des öffentlichen Rechts“ herausgegebenen Sammlung, deren zweiten Band die vorliegende Schrift bildet, sollen „kurzgefasste, aber durchaus auf der Höhe der Wissenschaft stehende Lehrbücher des öffentlichen Rechts gegeben werden, welche in klarer, übersichtlicher Darstellung vollständige Bearbeitungen der einzelnen Disziplinen insofern bringen, als kein wesentlicher Punkt des betreffenden Systems unberücksichtigt gelassen und für Erfassung von mehr ins Einzelne gehenden Fragen durch kurze Hinweise der Weg gezeigt ist.“ Der Verfasser hat sich die Darstellung des deutschen Verwaltungsrechts zur Aufgabe gemacht und zwar in der Beschränkung auf das Recht der Verwaltung des Innern. Ausgeschlossen ist die Darstellung des Rechts der Finanzverwaltung, auch desjenigen Theils derselben, welcher bei der Scheidung des Staatsrechts in Verfassungs- und Verwaltungsrecht dem letzteren anheimfällt; dagegen hat das, strenggenommen, dem Verfassungsrechte zugehörige Polizeiverordnungsrecht und die der Rechtspflege zugehörige Verwaltungsjustiz Berücksichtigung gefunden. In dieser Begrenzung wird das im Deutschen Reiche geltende, sowohl das Reichs-, wie das Landesverwaltungsrecht behandelt, ersteres seinem vollen Umfange nach, letzteres durch Darlegung der Rechtsgrundsätze, welche sich in den verschiedenen deutschen Verwaltungseinrichtungen insbesondere der grösseren Staaten herausgebildet haben. An die Einleitung, in welcher die allgemeinen Begriffe der Verwaltung und ihrer für das Verwaltungsrecht in Betracht kommenden Zweige, die Natur, Entstehung und Untergang und der Schutz der öffentlichen Rechte und Pflichten, sowie ferner das öffentliche Vermögen und die öffentlichen Sachen erörtert werden, schliesst sich

ein der Organisation und Einrichtungen der Verwaltung (Staatsverwaltung, Selbstverwaltung und Amtsorganismus), den Mitteln und dem Verfahren der Verwaltung, und den verschiedenen Kontrollen, insbesondere der Verwaltungsgerichtsbarkeit gewidmeter allgemeiner Theil an. Der zweite besondere Theil behandelt die verschiedenen Gebiete, auf welchen sich die innere Verwaltung bethätigt; die Sicherheits- und Unfallspolizei, das Bevölkerungswesen, das Gesundheitswesen, das geistige Leben, die Verhältnisse des Grundbesitzes, der Industrie, Gewerbe und des Handels, des Umlauf- und Kreditwesens, des öffentlichen Verkehrs und Versicherungswesens von ihrer für die innere Verwaltung wichtigen Seite und die Fürsorge für die arbeitenden Klassen, insbesondere die Kranken- und Unfallversicherung, und endlich die Sparkassen und die Armenpflege sind hier zur Darstellung gekommen.

Der Verfasser ist der obengedachten Anforderung einer klaren, übersichtlichen Darstellung und vollständigen Bearbeitung des deutschen Verwaltungsrechts innerhalb der von ihm vorgenommenen Begrenzung gerecht geworden. Die Schrift gewährt einen klaren Ueberblick über dies Rechtsgebiet und ist geeignet, über die Grundlagen und die Einrichtungen des Verwaltungsrechts, über ihre rechtliche Gestaltung und Bedeutung im Allgemeinen zu orientiren. Wenn dieselbe hiernach vorzugsweise für denjenigen von Werth ist, welcher sich allererst mit diesem umfassenden Rechtsgebiete bekannt machen will, so wird auch der zur praktischen Anwendung des Verwaltungsrechts Berufene wegen der systematischen und übersichtlichen Behandlung des Stoffs, des Hinweises auf die hauptsächlich gesetzlichen Grundlagen in den verschiedenen deutschen Staaten, und der Anregung, welche sie in mancher Beziehung gewährt, darin eine willkommene Bereicherung der verwaltungsrechtlichen Litteratur erblicken. Es würde unbillig sein, in der Schrift einen Führer für die Anwendung des Verwaltungsrechts zu erwarten, wie solchen für die Handhabung des Privatrechts ein Lehrbuch der Pandekten gewähren kann. Dazu ist die Verwaltungsrechtswissenschaft noch zu jung, die allgemeinen Grundlagen und Grundsätze dieses Rechtsstoffs sind noch zu wenig geklärt und entwickelt. Erst dann, wenn es gelungen sein wird, das gesammte Verwaltungsrecht wissenschaftlich zu durchdringen und für dasselbe ebenso, wie es für die Pandekten geschehen ist, einen allgemeinen Theil herauszubilden, werden die Lehrbücher des ersteren denen des letzteren ebenbürtig zur Seite stehen können. Dem Verfasser wird aber das Zeugniß nicht versagt werden können, dass seine Darstellung diesem Ziele zustrebt und der Erreichung desselben jedenfalls förderlich ist.

G.

Mertens, O., Kanzlei-Direktor der Riga-Dünaburger Eisenbahn-Gesellschaft. Das Zufuhrgebiet Riga's für Getreide, Mehl und Grütze. 1. Fortsetzung — die Jahre 1882—1884. Riga, Kommissions-Verlag von E. Bruhns, 1886.

Die unter obiger Bezeichnung zuerst im Jahre 1883 herausgegebene Sonderstatistik über den Getreideverkehr von Riga, deren erste Fortsetzung jetzt vorliegt, verdient auch in weiteren Kreisen Beachtung und wegen der Sorgfalt und Gründlichkeit ihrer Durcharbeitung besondere Anerkennung. Unternommen zu dem Zweck, der Stadt und Kaufmannschaft zu Riga ein geordnetes Zahlenmaterial vorzulegen, aus dem sich die Lage des dortigen Getreidehandels und die denselben bedrohenden Gefahren erkennen lassen, gewährt die Arbeit zugleich ein genaues Bild der Getreidebewegung auf dem grössten Theil der russischen Eisenbahnen und einen interessanten Einblick in den Wettstreit, welcher zwischen den einzelnen Ausfuhrhäfen des russischen Reichs und den dort ausmündenden Eisenbahnlinien über ihren Antheil an der Getreideausfuhr geführt wird.

Durch die Gestaltung des russischen Eisenbahnnetzes, welches in langgestreckten, in der Hauptrichtung von Südost nach Nordwest neben einander sich hinziehenden Linien die Kornkammern des Reiches mit den Ausfuhrhäfen an der Ostsee verbindet, scheint zwar jedem der letzteren ein bestimmtes Zufuhrgebiet von vornherein gesichert zu sein. Die vorliegende Darstellung lässt jedoch erkennen, in wie bedeutendem Maasse der Wettstreit der Häfen zu einem gegenseitigen Hinübergreifen in das nachbarliche Gebiet geführt hat. Wie Königsberg, so hat auch Riga in dem aufstrebenden Libau seinen gefährlichsten Mitbewerber erhalten, der von der grossen Zufuhrlinie Riga-Zarizyn ganz bedeutende Mengen (über 30 pCt.) in Dünaburg ablenkt und dem eigenen Hafen zuführt. Aus den für das letzte Jahrzehnt mitgetheilten statistischen Uebersichten weist der Verfasser den Rückgang des Getreidehandels von Riga im Vergleich zu Libau, wie zu dem sich stetig entwickelnden Reval und zu St. Petersburg nach und sucht durch genaue Untersuchungen den maassgebenden Handelskreisen die Ermittlung der Ursachen dieser Erscheinung und die Erforschung zweckdienlicher Abhülffemaassregeln zu erleichtern.

Das hierzu verwendete, reichhaltige statistische Material, sorgfältig gesichtet und leicht verständlich vorgeführt, bietet eine werthvolle Ergänzung der wiederholt in unserer Zeitschrift*) wiedergegebenen allgemeinen statistischen Uebersichten über den Güterverkehr auf den russischen Eisenbahnen. Die Mittheilungen über den Getreidebau, besonders über die Erzeugungsgebiete der einzelnen Getreidearten sind gleichfalls beachtenswerth.

*) S. z. B. Archiv f. Eis. 1883 S. 327, 1885 S. 117.

Da das auch heute noch wichtige Zufuhrgebiet von Riga, an der Grjäsi-Zarizyner Bahn, 1200 bis 1800 Werst von diesem Hafen entfernt liegt, so ist das Gebiet, auf welches sich jene Untersuchungen und Mittheilungen erstrecken, ein sehr umfangreiches. Eine dem Werke beigelegte Karte, in welcher das Hauptzufuhrgebiet von Riga besonders kenntlich gemacht ist, erleichtert die Benutzung.

Die Rathschläge, welche schon in dem 1883 erschienenen ersten Bande den maassgebenden Kreisen von Riga gegeben werden, um die alte hervorragende Stellung der Stadt in dem russischen Seehandel wiederzugewinnen und zu bewahren — Verbesserung der eigenen Einrichtungen, Herstellung ausreichender Lagerhäuser u. s. w. —, bieten wohl ein allgemeineres Interesse, ebenso wie die Warnung vor „kleinen Mitteln“. Zu letzteren werden von dem Verfasser u. A. auch Tarifermässigungen gezählt, wie sie wiederholt von der Kaufmannschaft verlangt und von den Eisenbahnen gewährt worden seien, deren einfache und einzige Folge aber die sei, dass diejenigen Bahnen, gegen welche die Maassregel gerichtet werde, als Antwort sofort ihre Tarife abermals erniedrigen. So verzehrten sich die Bahnen selbst und würden schliesslich zur Verständigung über gleich hohe Frachtsätze geführt, ohne dass ein nachhaltiger Erfolg für Handel und Verkehr erreicht worden sei.

Das fleissige und übersichtlich angeordnete Werk kann allen, welche sich für den Getreideverkehr des russischen Reiches interessiren, und auch weiteren Kreisen als eine Probe gut durchgeführter Sonderstatistik empfohlen werden. Fl.

Hoch, Fr. 1. Der St. Petersburger Seekanal und seine Exploitation. Beitrag II. St. Petersburg, September 1884.

2. Erster Versuch einer Lösung einer Eisenbahntariffrage in Russland. Nach den Verhandlungen und Beschlüssen der unter dem Vorsitz des Staatssekretärs von Hübner am 3. Juni 1883 Allerhöchst eingesetzten Tarifkommission mit Ergänzungen und Erläuterungen. St. Petersburg, 1885.

Der Verfasser beider Schriften ist Vertreter einer der grössten Dampfschiffsgesellschaften in St. Petersburg. In dieser seiner Eigenschaft ist er natürlich an dem überseeischen Verkehr des Petersburger Hafens hervorragend betheilig und dies Interesse tritt in beiden Schriften hervor, ohne dass dadurch die Sachdarstellung, welche von eingehenden Kenntnissen und Erfahrungen in dem Eisenbahntarifwesen und den wirthschaftlichen Verhältnissen Russlands und anderer Länder Zeugniß ablegt, in unzulässiger Weise beeinflusst wird.

Die erste der beiden Schriften beschäftigt sich besonders mit der Hebung des Petersburger Seehafens und zwar mit der Beseitigung der hauptsächlich durch die Tarifpolitik der Grossen russischen Eisenbahngesellschaft herbeigeführten Schädigung des Petersburger überseeischen Verkehrs. Im ersten Abschnitt wird die Lage des St. Petersburger Handels für 1883 in ihrem Zusammenhange mit den bestehenden Tarifen geschildert und dargethan, dass die Petersburger Einfuhr und Ausfuhr mit Ausnahme weniger Gegenstände in Folge der für Petersburg bestehenden hohen Eisenbahntarife und der nicht nur in den Einheitssätzen, sondern vielfach auch in den Frachtsätzen niedrigeren Tarife der Häfen Riga, Reval, Libau und Königsberg nach Moskau, sowie des Wettbewerbes des Landwegs dorthin im mitteldeutsch- und deutsch-russischen Verkehr stetig abnehme. Während die Entfernung nach Moskau, dem Hauptpunkt für die Einfuhr in Russland, von Petersburg rund 600, von Reval 900, von Riga 1000, von Libau 1200 Werst beträgt, bestehen beispielsweise folgende Frachtsätze dorthin für das Pud:

	von Petersburg	von Riga, Reval und Libau
Baumwolle	25	19 Kopeken
Thee	40	25 „
Düngemittel . . .	20	18 „
Olivöl	30	21 „
Chlorkalk	30	25 „

Das sind in der That starke Ungleichmässigkeiten, welche die Beschwerden des Petersburger Handels wohl begründet erscheinen lassen.

Im Abschnitt II, Seitenblicke, ergänzt der Verfasser dies Bild noch in verschiedenen Richtungen und erörtert, wie hauptsächlich der Wettbewerb die russischen Bahnen zu solch' unnatürlichen Eisenbahntarifen geführt habe, im Abschnitt III, der St. Petersburger Seekanal, führt er aus, dass auch dieser neuerbaute Kanal dem Petersburger Hafen nur dann nützen könnte, wenn die Eisenbahntarife anders geregelt würden. Dies führt im IV. Abschnitt, das Tarifprinzip, zu einer allgemeinen Erörterung der Tariffrage. Der Verfasser geht davon aus, dass die Eisenbahnen als öffentliche, nicht als reine Handels-Unternehmungen zu betrachten seien, besonders aber in Russland, wo dieselben fast durchweg auf Kosten des Staats gebaut sind und betrieben werden, und sucht daraus die Unzulässigkeit der bestehenden Differentialtarife, welche sich unter den Titeln „des direkten Tarifs, des direkten überseeischen Verkehrs, der Waggontarife, der Waggontarife mit unbestimmter Lieferfrist, der Ausnahmetarife, Spezialtarife, der speziellen Importtarife, der Exporttarife“ gegenüber den Lokaltarifen verkörpern, nachzuweisen. Es ist derselbe Kampf für die natürliche Lage und gegen die künstliche Verschiebung derselben durch Differentialtarife, wie wir denselben auch in Deutschland und

den anderen Kulturstaaten schon vor Jahren gehabt haben.*)" Ganz richtig erblickt Hoch die sicherste Abhülfe gegen willkürliche und ungerechte Festsetzung der Eisenbahntarife in der Verstaatlichung der Eisenbahnen. Da er aber eine solche in Russland für die nächste Zeit nicht für durchführbar erachtet, so verlangt er Schaffung einer staatlichen Behörde, welche eine unbedingte schiedsrichterliche Machtbefugnis über die Eisenbahnverwaltungen besitzt, wobei er allerdings die Wirkung der betreffenden gesetzlichen Bestimmungen in den anderen Staaten, insbesondere die Wirksamkeit des englischen Eisenbahngerichtshofs, zu überschätzen scheint.

In Abschnitt V, die Exploitation des St. Petersburger Seekanals, macht Hoch praktische Vorschläge, wie die Verwaltung des Petersburger Seekanals und die Eisenbahntarife der Grossen russischen Eisenbahngesellschaft einzurichten seien, um den berechtigten Interessen des Petersburger Hafens Genüge zu leisten.

In der zweiten obengenannten Schrift theilt Hoch die Verhandlungen und Beschlüsse der unter dem Vorsitz des Staatssekretärs v. Hübbenet am 3. Juni 1883 eingesetzten Tariffkommission mit, als deren Mitglied er seitens der Regierung berufen war, und knüpft hieran seine eigenen Ansichten über die Lösung der Tarifffrage in Russland. Die erwähnte Tariffkommission wurde eingesetzt einmal „zwecks Projektirung allgemeiner Regeln für die Regierungsaufsicht über die Tarife der Eisenbahnen“ und zweitens „zur Durchsicht des Nikolaibahn-Tarifs“. Letztere besondere Aufgabe nahm die Tariffkommission auf Wunsch des Finanzministers v. Bunge zuerst vor und auf deren Lösung beziehen sich die Mittheilungen Hoch's. Ganz mit Recht hebt derselbe im Eingange hervor, wie gerade diese Untersuchung über die Tarifverhältnisse einer bestimmten Bahn die Arbeiten der Kommission erfolgreich und fruchtbar gemacht und zugleich für die Klärung und Entscheidung der allgemeinen Tarifffrage die beste Vorarbeit und das geeignete Material geliefert habe. Im Einzelnen möchte Folgendes von besonderem Interesse sein:

Die Nikolaibahn (St. Petersburg—Moskau) wurde infolge Ukas des Kaisers Nikolaus vom 1. Februar 1842 vom Staate gebaut, 1851 vollendet und zunächst auch staatsseitig betrieben. 1867 wurde indess der Betrieb an die Grosse russische Eisenbahngesellschaft, welche die Linien Warschau—St. Petersburg und Moskau-Nischnei-Nowgorod gebaut hatte, pachtweise übertragen. Die allgemeinen Bedingungen dieser Betriebsüberlassung sind aber nie öffentlich bekannt geworden, ja nicht einmal das

*) Vgl. Ulrich, das Eisenbahntarifwesen im Allgemeinen und nach seiner besondern Entwicklung S. 98 ff.

Kriegsministerium kannte sie, obwohl dasselbe ein wesentliches Interesse daran hatte. *)

Allerdings sollten dieselben nicht einen endgültigen Vertrag bilden, sondern lediglich die allgemeinen Grundlagen, auf denen ein endgültiger Vertrag abgeschlossen werden sollte. Dies ist aber bis heute noch nicht geschehen! Nicht anders ist es mit den finanziellen Bedingungen der Betriebsüberlassung gegangen, sie sind ebenfalls erst durch die Tarifikommission in ihrer richtigen Fassung in die Oeffentlichkeit gelangt. Es hat sich dabei ergeben, dass ein § 7, wodurch angeblich eine Staatsgarantie für die Aktien und Obligationen der Grossen russischen Eisenbahngesellschaft festgesetzt war, und auf welchen sich die letztere bei ihren Kundgebungen oft berufen hatte, gar nicht in den Bedingungen enthalten war. Dagegen war der Grossen russischen Eisenbahngesellschaft laut § 14 der Uebergabebedingungen ein sehr niedriger Tarif für die Nikolaibahn vorgeschrieben, der sogenannte Jerakow'sche Tarif, welcher aber niemals zur Einführung gelangt ist, vielmehr sind die bisher zur Anwendung gebrachten Tarife durchweg höher gehalten worden.

Unter Zugrundelegung einmal des Jerakow'schen Tarifs und auf der anderen Seite eines von der Grossen russischen Eisenbahngesellschaft vorgelegten Tarifentwurfs vom 13. Mai 1883 hat die Tarifikommission einen neuen Tarif für die Nikolaibahn ausgearbeitet. Die hierüber geführten Verhandlungen und die dabei in Erörterung gezogenen wirtschaftlichen und tarifarischen Fragen werden von Hoch in klarer Darstellung nach den einzelnen Hauptgegenständen gesondert wiedergegeben, so die Tarife für Getreide, Mehl, Kohlen, Holz, Flachs, Hanf, Heede, Kalk, Kreide, Alabaster, Gyps und Cement, Baumwolle, Salz, Pulver, Eisen u. s. w. Es findet sich hier eine Fülle wichtiger Angaben nicht nur über das russische Eisenbahntarifwesen, sondern auch über die wirtschaftlichen Verhältnisse, Ein- und Ausfuhr. Dass dabei in erster Linie der Petersburger Handel und die Bedeutung Petersburgs als Seehafen in Betracht gezogen wird, war der Sachlage entsprechend. Es kommen die schon in der ersten oben genannten Schrift Hoch's aufgeführten Beschwerden gegen die Grosse russische Eisenbahngesellschaft zur Erörterung, insbesondere werden auch hier die Tarife des direkten überseeischen und internationalen Verkehrs bekämpft und die Begünstigungen, welche durch dieselben der Verkehr über Königsberg, Reval, Riga und Libau gegenüber dem Peters-

*) Die Grosse russische Eisenbahngesellschaft war durch diese Bedingungen verpflichtet, die Militärtransporte zu einem niedrigeren, als dem gewöhnlichen Tarif zu befördern. Dies ist aber nicht geschehen, und sind infolge dessen in den letzten 15 Jahren allein 16 Millionen Rubel für Militärtransporte zuviel erhoben worden, welche die Grosse russische Eisenbahngesellschaft jetzt herauszahlen soll, vgl. auch Kölnische Zeitung 1886 No. 114.

burger Verkehr erfahre. Da diese Fragen auch für unseren direkten Verkehr mit Russland von hoher Wichtigkeit sind, so möchte ich auf die betreffenden Verhandlungen S. 63 bis 89 besonders aufmerksam machen. Sie zeigen die Anschauungen nicht bloss der Petersburger Interessenten, sondern auch der maassgebenden Kreise und beweisen, dass für unseren direkten Eisenbahnverkehr mit Russland, welcher ja ohnehin durch die ausserordentlichen Zollerhöhungen in den letzten Jahren schwer gelitten hat, für die Zukunft wenig zu hoffen ist, da die entschiedene Neigung besteht, die Begünstigungen, welche auf den russischen Eisenbahnen bisher für unsere Ausfuhr gewährt sind, zu beschränken oder ganz aufzuheben. *)

Im Abschnitt V. hat Hoch die allgemeinen Tarifgrundsätze, welche aus den Verhandlungen der Tarifikommission sich ergeben haben, zusammengestellt. Es sind im Wesentlichen die Grundsätze einer gemeinwirthschaftlichen Tarifgestaltung, welche sich hier aufgezeichnet finden. Nur in der Bekämpfung der Differentialtarife gehen sie zu weit, indem sogar Staffeltarife verworfen werden. Es erklärt sich dies wohl durch das vorwiegende Interesse an dem Petersburger Hafen gegenüber den von Moskau weitergelegenen baltischen Häfen und dem direkten deutsch-russischen Verkehre.

Utrich.

Hafner, Heinrich, Dr. Ueber den Begriff der höheren Gewalt im deutschen Transportrecht. Zürich. Druck und Verlag von Orell Füssli & Co. 1886.

In einem Gesetze mit Begriffen zu operiren, für deren genaue Inhaltsbestimmung keine objektiven Merkmale gegeben sind, ist immer ein misslich Ding. Doppelt bedenklich, wenn die den betreffenden Bestimmungen zu

*) Die Beschlüsse der Tarifikommission scheinen bereits praktische Wirkung gehabt zu haben nach folgender Notiz, welche sich in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen 1886 S. 421 findet:

Die „Neue Zeit“ schreibt unter dem 16. April: Der Konseil für Eisenbahnangelegenheiten hat, wie wir erfahren, in seinen beiden letzten Sitzungen die Tarifffrage für den direkten überseeischen Verkehr erörtert, so dass von einer neuen Vertagung dieser Frage bis zum Schluss der Schifffahrt nicht mehr die Rede sein kann. Im Gegentheil hat man allen Grund zur Annahme, dass schon zu Beginn des Sommers die neuen Tarife in Kraft treten werden. Die wesentliche Besonderheit der neuen Tarife besteht darin, dass in denselben auf den Unterschied in den Entfernungen gebührend Rücksicht genommen ist, während nach den bisherigen Tarifen für den Transport von den Städten Königsberg, Riga, Libau, Reval und Petersburg nach Moskau stets ein und derselbe Preis erhoben wurde, obgleich doch z. B. Libau 1 200 Werst, Reval 900 und Petersburg 600 Werst von Moskau entfernt sind. Auf diese Weise wird nach Einführung der neuen Tarife des direkten überseeischen Verkehrs Petersburg aus seiner von der Konkurrenz Revals, Rigas und sogar Königsbergs bedrängten Lage befreit werden und freier aufathmen können.

Grunde liegenden Rechtsgedanken unklar oder bestritten sind. Da fehlt es an jeder Gewähr dafür, dass die Judikatur und Doktrin die ihnen zufallende Aufgabe, aus der Begriffsbezeichnung einen bestimmten Inhalt heraus zu entwickeln und denselben fest zu begrenzen, in befriedigender Weise lösen. Günstigsten Falls wird es nach langjährigem Widerstreit der Meinungen gelingen, zu einer allgemein anerkannten Auffassung zu gelangen.

In diesem Stadium der Klärungsversuche befindet sich noch die Frage, was unter höherer Gewalt als Ausschliessungsgrund der Haftungsverpflichtung nach dem deutschen Transportrechte, insbesondere im Sinne des Art. 395 des deutschen Handelsgesetzbuchs und des § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes zu verstehen sei. Den dormaligen Stand dieser Frage darzulegen, die verschiedenen hierüber bestehenden Ansichten vorzuführen, zu beleuchten und dadurch die richtige Lösung zu finden, ist der Zweck der vorliegenden kurzen Schrift.

Nachdem der Verfasser im Anschluss an den Aufsatz Exner's in Grünhuts Zeitschrift für das Privat- und öffentliche Recht Bd. X. S. 491 die zu beantwortende Frage im Wesentlichen dahin präzisirt hat, ob sich der Begriff der höheren Gewalt lediglich nach objektiven Kriterien bestimme, oder ob dafür die Verhältnissbeziehung der ersatzpflichtigen Personen den betreffenden Ereignissen gegenüber in der Richtung der Abwendbarkeit oder Unabwendbarkeit in Betracht komme, untersucht er zunächst, ob das römische Recht einen Anhalt zur Bestimmung des Begriffs, zur Feststellung des Unterschiedes zwischen casus und vis major biete. Bei Erörterung der verschiedenen hierüber bestehenden Ansichten kommt er zu dem Ergebniss, dass das römische Recht nicht auf die Diligenz des Verpflichteten, sondern auf den objektiven Bestand der schädigenden Handlung Gewicht lege, dass jedoch vis major einen ganz bestimmten Begriff nicht gewähre, und dass derselbe deshalb aus den modernen Verkehrsverhältnissen genommen werden müsse.

Das charakteristische Merkmal der höheren Gewalt wird nun wesentlich im Anschlusse an die von Goldschmidt über das römische receptum nautarum etc. aufgestellte Theorie von verschiedenen Schriftstellern in dem Erfordernisse einer gesteigerten Diligenz gefunden. Die Unabwendbarkeit auch bei Anwendung gesteigerter Diligenz soll den Begriff der höheren Gewalt ausmachen. Den auf diesem Gedanken beruhenden, namentlich von Dernburg, Thöl und von Hahn vertretenen „relativen Theorien“, welche im Näheren dargelegt werden, stellt der Verfasser die Exner'sche absolute Theorie gegenüber, welcher er sich in allen Hauptpunkten anschliesst. Exner geht davon aus, dass der Grund der geschärften Haftung der Schiffer, Wirthe und Frachtführer zu Lande die Beweisnothlage sei, in welcher sich der andere Kontrahent befinde, welcher ausser Stande sei,

nachzuweisen, dass der Verlust oder eine Beschädigung durch Verschulden des Unternehmers oder seiner Leute verursacht sei, während dem Unternehmer der Nachweis, dass der Schade durch Zufall entstanden, ein leichter sei. Hier müsse die Gesetzgebung eingreifen, könne dies aber wirksam nur dadurch erreichen, dass die Frage der konkreten Diligenz gänzlich eliminiert und der Begriff der höheren Gewalt nach objektiven Merkmalen bemessen werde. Das betreffende Ereigniss müsse derart beschaffen sein, dass es, äusserlich betrachtet, vom Schuldverdachte von vornherein entlaste, und müsse dasselbe daher ausserhalb des Betriebskreises des Unternehmers entstanden, also nicht auf Handlungen der Leute oder auf Betriebseinrichtungen des Unternehmers zurückzuführen sein. Ferner müsse das Ereigniss auch ohne Weiteres vom Verdachte der Erdichtung oder Entstellung entlasten und deshalb weithin erkennbar, liquide sein. Sei ein solches Ereigniss nachgewiesen, dann könne sich der Unternehmer hierauf berufen, sofern nicht der Kläger die erforderlichen Anhaltspunkte dafür gebe, dass das Ereigniss gleichwohl auf ein Verschulden des Unternehmers oder seiner Leute zurückzuführen sei. Geschehe dies, so kämen nur die gewöhnlichen Grundsätze der *locatio conductio* zur Anwendung. Der Unternehmer habe durch den Nachweis der höheren Gewalt seine Lage nur dahin geändert, dass er nunmehr zum Beweise unverschuldeter Leistungsunmöglichkeit zugelassen werden müsse.

Der Verfasser der vorliegenden Schrift erblickt den Hauptfortschritt dieser Theorie darin, dass sie den seiner Ansicht nach unhaltbaren Begriff einer gesteigerten Diligenz derjenigen des *bonus pater familias* gegenüber aufgabe, stimmt mit Exner in dem Ausgangspunkte, der Beweisnothlage des anderen Kontrahenten und in den objektiven Begriffsmerkmalen der höheren Gewalt überein. Er verkennt jedoch nicht, dass der Ausschluss aller auf inneren Betriebsereignissen beruhenden Beschädigungen vom Begriffe der höheren Gewalt sich aus dem Gesichtspunkt der Beweisnothlage nicht rechtfertige, dass es vielmehr auch innere Ereignisse geben könne, welche von vornherein vom Schuldverdachte und vom Verdachte der Erdichtung oder Entstellung entlasten. Da er gleichwohl damit einverstanden ist, dass alle inneren Ereignisse vom Unternehmer zu vertreten seien, reicht ihm das Beweismoment zur Begründung der geschärften Haftung nicht aus, und glaubt er nur unter der Annahme einer vom Gesetze dem Unternehmer auferlegten Zwangsversicherung, der Uebernahme einer im Vertragswege häufig freiwillig eingegangenen Garantie dieselbe erklären zu können. Ferner weicht der Verfasser von der Theorie Exner's darin ab, dass er vom Unternehmer nicht nur den Beweis eines die objektiven Merkmale der höheren Gewalt an sich tragenden Ereignisses, sondern auch den Nachweis verlangt, dass dasselbe mit der gehörigen Diligenz unabwendbar

war. Die Definition Exner's, welcher die höhere Gewalt bezeichnet als „ein Ereigniss, welches 1. ausserhalb des Betriebskreises der betreffenden Verkehrsunternehmung entspringen, durch Hereinwirken in diesen Betriebskreis einen Schaden an Leib und Gut verursacht hat, und 2. vermöge der Art und Wucht seines Auftretens die im ordentlichen Laufe des Lebens zu gewärtigenden Zufälle augenscheinlich übersteigt“, will der Verfasser nur dahin ändern, dass er das Wort „Ereigniss“ durch „Zufall“ ersetzt, um anzudeuten, dass das Ereigniss auch in concreto als ein unverschuldetes nachgewiesen werden müsse.

Angesichts der grossen Bedeutung, welche die richtige Begrenzung des Begriffs der höheren Gewalt für das Transportrecht hat, ist schon die nähere Darlegung des gegenwärtigen Standes dieser Frage dankenswerth. Der Verfasser hat auch, wie mir scheint, die schwache Seite der Exner'schen Theorie richtig herausgefunden und die Aenderung, die er an der Definition Exner's vornehmen will, wird als eine Verbesserung anerkannt werden können. Ob damit eine völlig befriedigende Beantwortung der Frage gewonnen ist, und ob insbesondere die für das moderne Verkehrsrecht maassgebenden Rechtsgedanken richtig erkannt worden sind, soll hier nicht untersucht werden. Ihren gänzlichen Abschluss wird die Frage wohl jedenfalls so lange nicht erfahren, als die Anschauungen, welche der neuen Gesetzgebung auf diesem Gebiete ihre Richtung geben, selbst noch nicht als völlig geklärt und abgeschlossen angesehen werden können.

G.

Hirche, T., Regierungsrath, Mitglied der kgl. Eisenbahndirektion Berlin. Systematische Sammlung der Fachausdrücke des Eisenbahnwesens. Französisch und deutsch. I. Der Personen- und Güterdienst nebst alphabetischem Waarenverzeichnis. Zweite, neu bearbeitete Auflage. Berlin 1885. In Kommission bei Karl Heymann's Verlag.

Die erste Auflage dieses Buches, welche Ende 1881 erschien, ist S. 520—522 des Jahrgangs 1881 des Archivs besprochen worden. Die Erfahrung, d. h. der Verkauf der ziemlich starken Auflage in etwa $4\frac{1}{2}$ Jahren, hat wohl unzweifelhaft gezeigt, dass der Gedanke des Verfassers, ein Fachwörterbuch in Form eines gedrängten Abrisses des gesammten Personen- und Güterdienstes der Eisenbahnen, nicht aber in alphabetischer Anordnung der einzelnen Worte, zu schreiben, ein richtiger gewesen ist. Der Verfasser hat denn auch mit Recht diese Anordnung in der neuen Auflage beibehalten, und nur das Waarenverzeichnis — selbstverständlich — wiederum in alphabetischer Reihenfolge beigefügt. Die neue Auflage ist eine bedeutend vermehrte, aus den XXVIII

und 222 Seiten der ersten Auflage sind XL und 448 Seiten in der zweiten geworden, d. h. der Umfang hat sich mehr als verdoppelt. In dem Vorworte wird mitgetheilt, dass allein das Waarenverzeichniss von 6000 auf 13 000 Ausdrücke gewachsen sei. Während im Uebrigen einigen Wünschen, welche bei der Besprechung der ersten Auflage an dieser Stelle geäußert wurden, Rechnung getragen ist, hat der Verfasser wiederum den französisch-deutschen dem deutsch-französischen Theil vorangestellt und den ersten — systematischen — Abschnitt nur in französisch-deutscher Ordnung bearbeitet.

Es ist erfreulich, dass der Verfasser sich die Mühe nicht hat verdriessen lassen, sein Werk so wesentlich zu erweitern und zu verbessern. Die neue Auflage wird daher hoffentlich einen ebenso schnellen Absatz, wie die frühere, finden.

Bröse, G., Geheimer Kanzleirath und Isenbeck, W., Kanzleirath, Handbuch für Staats-Eisenbahnbeamte. Vierte Auflage. Hannover. Th. Schäfer 1886.

In den seit Erscheinen der dritten Auflage dieses in den Kreisen der Eisenbahnbehörden sehr geschätzten Handbuchs*) vergangenen vier Jahren hat sich auf dem Gebiete der preussischen und deutschen Staats-Eisenbahnverwaltung vieles verändert. So sind, um nur Einiges zu erwähnen, eine bedeutende Anzahl von Privatbahnen für den preussischen Staat erworben, die Organisation der Behörden musste in Folge dessen umgestaltet werden, es hat ein engerer Zusammenschluss des grossen preussischen Staatsbahnnetzes stattgefunden, die durch Gesetz vom 1. Juni 1882 eingesetzten beiräthlichen Körperschaften sind in Wirksamkeit getreten und überall ist im Grossen und Kleinen die bessernde Hand an die bestehenden Einrichtungen gelegt worden. Die dritte Auflage des Handbuchs war also allmählich veraltet, übrigens auch, wenn wir recht unterrichtet sind, schon seit einiger Zeit ausverkauft. Das Erscheinen der neuen, bis zum April 1886 vervollständigten Auflage wird daher allen Freunden des Buches gewiss bestens willkommen sein. Dieselbe ist mit der bekannten Sorgfalt und Zuverlässigkeit bearbeitet, nicht nur die seit 1882 ergangenen neuen, sondern auch ältere, bisher weggelassene Bestimmungen — beispielsweise die Verpflichtungen der Eisenbahnen gegenüber den Telegraphenverwaltungen vom 21. Dezember 1868 — sind aufgenommen, das alphabetische Sachregister ist ergänzt und der äussere Umfang hat sich — trotz etwas engeren Drucks — wiederum nicht unerheblich vermehrt.

*) Vgl. Archiv 1882 S. 358.

ÜBERSICHT

der

neuesten Hauptwerke über Eisenbahnwesen und aus verwandten Gebieten.

- Combi, C.** Zur Tauernbahn-Frage. Klagenfurt 1885. M 1,50.
- Congrès des chemins de fer.** Compte rendu général. Vol. I. Bruxelles.
- Couteaux, A.** Les monopoles industriels: les postes, le tabac, les chemins de fer, les compagnies parisiennes des omnibus et du gaz. Paris. Fr. 1,00.
- Fenten, W.** Anleitung für den Stations- und Expeditionsdienst zur Veranschlagung der erforderlichen Arbeitskräfte und Materialien. Wiesbaden. M 2,00.
- Franck, Ed.** Der Betrieb auf den englischen Bahnen. Wien. M 2,00.
- Francoq, Ed.** Le crédit en matière de chemins de fer d'intérêt local et de tramways. Paris.
- Hudson, James F.** The Railways and the Republic. New-York 1886.
- Lejeune.** Discours sur l'homologation des nouveaux tarifs de chemins de fer. Paris.
- Marlo, K.** Untersuchungen über die Organisation der Arbeit oder System der Weltökonomie. 2. Aufl. Tübingen.
- Myrbach, F. Frhr. v.** Der gemeinwirtschaftliche Betrieb elektrischer Anstalten aus dem Gesichtspunkte des ökonomischen Vortheils. M 3,00.
- Nachrichten über Industrie, Handel und Verkehr.** 31. Band, Heft 3 (enthält: Hauptergebnisse der österreichischen Eisenbahn-Statistik im Jahre 1884). Wien.
- Nienholdt, A.** Die Unfallversicherungsgesetze. Leipzig. M 5,00.
- Noback, V.** Der Braunkohlenreichthum und die Braunkohlenbahnen Böhmens. Wien. M 1,20.
- Railroad cases.** The American and English. Northport. \$ 4,50.
- Reitler, M. A.** Der Einnahmen-, Verrechnungs- und Revisionsdienst der Eisenbahnen. Wien. M 4,00.
- Simon, H. V.** Die Bilanzen der Aktiengesellschaften und der Kommanditgesellschaften auf Aktien. Berlin. M 5,50.
- Steiner, C.** Die Tauernbahn-Frage. Salzburg 1885. M 0,75.
- Tesch, J.** Organisation der Staatseisenbahn-Verwaltung. Berlin. M 0,80.
- Vormung, Friedr.** Die reduzierten Quersummen. Eberswalde. M 0,50.
- Waddington, E.** Discours sur l'homologation des nouveaux tarifs de chemins de fer. Paris.
- Winter, P.** Das Etats-, Kassen- und Rechnungswesen der württembergischen Finanzverwaltung mit besonderer Berücksichtigung des Kassen- und Rechnungswesens der Staatseisenbahn-, der Post- und Telegraphen-Verwaltung. Stuttgart. M 1,75.
- Zwickel-Welti, G.** Die Eisenbahnen der verschiedenen Staaten und ihr Einfluss in wirtschaftlicher Beziehung, mit besonderer Berücksichtigung der Alpenbahnen. Zürich. M 1,20.

Zeitschriften.

- Annales des ponts et chaussées.** Paris.
Heft 2. Februar 1886. Note sur le prix de revient des transports par chemin de fer.
- Allgemeine Bauzeitung.** Wien.
1886. 6. Heft. Ueber Projektirung und Bau der schwierigeren Strecken der Arlbergbahn.

Bayerische Handelszeitung. München.

No. 17 bis 22. Vom 24. April bis 29. Mai 1886.

(No. 17 und 19:) Die Eisenbahnergebnisse in den verschiedenen Ländern der Erde. (No. 18:) Rücktransport leerer Bierfässer. (No. 22:) Deutschlands Eisenbahnen im Betriebsjahre 1884/85.

Bayerische Verkehrsblätter. München.

No. 2 und 3. Februar und März 1886. Ueber Vor- und Ausbildung der Eisenbahnfachleute. Erleichterungen für den Eisenbahnpersonenverkehr. Die Nachbehandlung des Reisegepäcks.

Bulletin du ministère des travaux publics. Paris.**Januar 1886.**

Valeurs maxima et minima des actions et des obligations des grandes compagnies de chemins de fer français pendant l'année 1885. Recettes mensuelles de l'exploitation des principaux chemins de fer étrangers (septembre 1885).

Februar 1886.

Résultats d'exploitation des chemins de fer de l'État en 1883. Ouvertures des chemins de fer français, algériens et coloniaux pendant l'année 1885. Prusse (Budget de l'administration des chemins de fer de l'État pour les exercices 1884/85 et 1885/86). Allemagne (Résultats d'exploitation des chemins de fer pendant l'exercice 1883/84). Chemins de fer du globe. Résultats généraux de l'exploitation pendant l'année 1883. Recettes mensuelles de l'exploitation des principaux chemins de fer étrangers (octobre 1885).

März 1886.

Recettes mensuelles de l'exploitation des principaux chemins de fer étrangers (novembre 1885).

April 1886.

Recettes de l'exploitation des chemins de fer français d'intérêt général (année 1884 et 1885). Recettes de l'exploitation des chemins de fer algériens. Autriche-Ungrie (Résultats généraux d'exploitation des chemins de fer en 1883).

Centralblatt der Bauverwaltung. Berlin.

No. 17 bis 25 vom 1. Mai bis 23. Juni 1886.

(No. 17:) Untersuchungen über den Werth der Schlagprobe bei Prüfung von Radreifen und Schienen aus Flusseisen und Flussstahl. (No. 18:) Bauausführungen der italienischen Eisenbahnen. Schmalspurbahnen. (No. 19:) Die Pariser Stadtbahnen. (No. 20:) Selbstthätige Weichen für Strassenbahnen. (No. 22:) Einrichtung von Oberbau-Versuchsstrecken und Apparate zu deren Beobachtung. Gefährdung des Normalprofilsystems.

Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt. Wien.

Die No. 49 bis 69 (vom 29. April bis 17. Juni 1886) enthalten ausser den offiziellen Bekanntmachungen und den Mittheilungen über In- und Ausland nachstehende Aufsätze:

(No. 49:) Die Länge der für den öffentlichen Verkehr bestimmten österreichischen Lokomotiveisenbahnen am 31. Dezember 1885. Die belgischen Staatsbahnen. (No. 50:) Stand der Bau- und Projektionsarbeiten auf den k. k. österreichischen Staatsbahnen mit Ende des 1. Quartals 1886. (No. 52/53:) Internationale Konferenz zur Herstellung der technischen Einheit im Eisenbahnwesen. (No. 53:) Uebersicht der in Oesterreich gelegenen Schlepfbahnen mit Ende 1885. (No. 55:)

Uebertragbarkeit der Rückfahrkarten. (No. 57:) Zur Frage der einseitlichen Signalordnung für Weichen und Signalsicherungsanlagen. (No. 60:) Nochmals zur Haftung für Lieferzeit bei Verlust des Gutes. (No. 61:) Das italienische Eisenbahnbetriebsreglement. (No. 64:) Staatseisenbahnrat. (No. 66:) Unfälle auf den österreichischen Eisenbahnen im I. Semester 1885. (No. 67:) Ueber Lagerhäuser. (No. 68:) Die neue englische Eisenbahn- und Kanalgesetzgebung. Haftung für Lieferzeit bei Verlust des Gutes. (No. 69:) Staatseisenbahnrat.

Der Civilingenieur. Leipzig.

Heft 8 (1886). Die neuen Schmalspurbahnen in Sachsen.

Deutsche Bauzeitung. Berlin.

No. 43. Vom 28. Mai 1886. Die Dampfentnahme bei Lokomotiven (Kesselexplosionen) und die Schutzmaassregeln gegen den Auswurf der Lokomotiven.

Engineering. London.

No. 1059 bis 1067. Vom 16. April bis 11. Juni 1886.

(No. 1059:) Railway rates and their effects on trade. (No. 1061:) Payment of interest out of capital. Compound locomotives. (No. 1062:) The Paris Metropolitan Railway: English and foreign Railways compared. Railway brakes. (No. 1063:) English v. American locomotives for the Colonies. (No. 1064:) Heines Railway coupling. Steel rails on the Continent. (No. 1065:) Passenger locomotive. (No. 1066:) English and American Railways. Passenger and goods locomotive for the Uleaborg Railway. The New-York District Railway Company. (No. 1067:) Cable Tramways.

Железнодорожное дело (Eisenbahnwesen). St. Petersburg.

Die **Nrn. 18 bis 20** des Jahrgangs 1886 enthalten: (No. 13:) Die Eisenbahntarife in ihrer Beziehung zu den russischen Häfen. — Der Fernsprecher im Eisenbahndienst. — Ueber die beste Ausnutzung der Lokomotiven. — (No. 14, 16, 17, 18 u. 20:) Ergebnisse der Einführung des Sekundärbetriebes auf der Fastow'schen Eisenbahn im Jahre 1884. Ausgabe und Einnahme der Fastow'schen Eisenbahn im Vergleich mit anderen Eisenbahnen. (Fortgesetzt aus No. 12.) — (No. 15) Festnummer zur 50jährigen Gedenkfeier der am 15. April 1836 erfolgten Veröffentlichung, betreffend die kaiserliche Genehmigung des Baues der ersten russischen Eisenbahn.) Ueber die Einführung der Eisenbahnen in Russland. — Ueber die Zarskoe-Selo'er Eisenbahn. — Ueber Pferdebahnen. — Ueber die Bauthätigkeit des Kaisers Nikolaus I.

Glaser's Annalen für Gewerbe und Bauwesen. Berlin.

Heft 9. 1. Mai 1886.

Ueber Ersparnisse im Eisenbahnbetriebe. Resultate der Versuchsfahrt mit der Körting-Bremse auf der Gotthardbahn. Die Dampfkessel und Dampfmaschinen in Preussen 1885.

Heft 10. 15. Mai 1886.

Gegenbemerkungen zu dem Vortrage „Ueber den Umfang der bisherigen Einführung durchgehender Bremsen bei den Personenzügen der preussischen Staatsbahnen“. Ueber Zentral-Weichen- und Signalsicherungsanlagen. — Projekt einer Hilfsmaschinenrequisitionsanlage für die Berliner Stadtbahn. Ueber die Wichtigkeit thunlichst kurzer Schienenverbindungen des Innern Deutschlands mit den grossen Seehäfen. Transportkosten auf Eisenbahnen und Kanälen. Eisenbahnfachwissenschaftliche Vorlesungen.

Heft II. 1. Juni 1886.

Die Steinkohlenfrage in Europa. Ueber die Blaubrüchigkeit des Eisens und Stahles. Automatische Friktionsbremse, System Heberlein. Auskunfts-Bureau der Staatsbahnen.

Инженеръ. (Ingenieur). Kiew.

Die **No. 5** und **6** (Mai- und Juniheft) des Jahrgangs 1886 enthalten: Das im Betriebsdienste der russischen Südwestbahnen eingeführte Prämiensystem und die damit erzielten Erfolge. — Ueber Stahlschienen. — Ueber den Bau und Betrieb städtischer Pferdebahnen. — Ueber ausländische Eisenbahn-Werkstätten. — Der Oberbau der Stadtbahnen. — Ueber die von Ricour an den Lokomotiven der französischen Staatsbahnen angebrachten Verbesserungen.

Инженеръ (Ingenieur). Herausgegeben im Ministerium der Verkehrsanstalten in St. Petersburg.

2. und 3. (Februar- und März-) **Heft** des Jahrgangs 1886: Protokolle des Eisenbahnrathes. — Ueber die Ost-Donetz'sche Kohlen-Eisenbahn. Allmähliche Entwicklung und gegenwärtiger Stand der Ausbeute und Benutzung der mineralischen Brennstoffmaterialien Mittel- und Südrusslands im Zusammenhang mit ihren Verkehrsstrassen und Transportmitteln. — Kreuzung einer Eisenbahn mit einer Landstrasse mittels einer Strassenüberführung aus alten Eisenbahnschienen. — Ueber Zugdienst und Wasserversorgung. — Die transkaspische Eisenbahn und die Bildung einer kultivirten Landstrecke längs derselben. — Herstellung provisorischer Sumpfüberbahnungen. — Die Militär-Eisenbahn nach Askabad. — Die Verwendung transportabler Eisenbahnen in Russland und Vortheile derselben.

Journal of the Association of Engineering societies. Boston.

April 1886. Frogs and switches. A glance at the Engineers work, past and future.

Journal des chemins de fer. Paris.**No. 24.** 12. Juni 1886.

Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans. Compagnie des chemins de fer de l'Ouest. Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée. Compagnie du chemin de fer du Nord.

Monitore delle strade ferrate. Torino.**No. 16—23** vom 21. April bis 9. Juni 1886.

Le strade ferrate italiane nel 1884. Le officine di Savigliano. Le ferrovie in Russia. (No. 19:) Ferrovia centrale del Canavese. Ferrovia Eboli-Reggio. Le ferrovie complementari Sarde. (No. 20:) Prodotti ferroviaria. Statistica meccanica Bonazzi. Le ferrovie aperte nel 1885 in Francia e nelle Colonie francesi. Ferrovia del Sempione. (No. 22:) Prodotti ferroviarie. Ferrovia del Gottardo. Ferrovia del Sempione. (No. 23:) Ferrovia dello Spluga. Ferrovia del Gottardo.

Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens. Wiesbaden.**1886. II. und III. Heft.**

Schlafplatzwagen. Der Bettungskoeffizient beim Langschwellen-Oberbau. Ueber Reparaturen an gusseisernen Lokomotivtheilen nach einer besonderen Methode. Neues System der Radreifen-Bearbeitung. Ueber den guten Lauf der Personenzüge. Ueber einige Fragen des Eisenbahn-Signalwesens. Gelaschte Querschwellen. Hartgussleitschienen. Das Kiebitz'sche Lenkachsensystem für Eisenbahnfahrzeuge. Die Tangentenboussole als Ampèremeter, Voltmeter und Ohmmeter. Anderl's Verbindung gewöhnlicher Handbremsen. Ueber die Bedeutung

der Bettung für die Bahnunterhaltung. Entgegnung auf „Ueber den Zusammenhang zwischen dem Radstand der Eisenbahnfahrzeuge, dem Kurvenhalbmesser und der Spurweite“. Der eiserne Oberbau.

Oesterreichische Eisenbahnzeitung. Wien.

No. 18 bis 25. Vom 2. Mai bis 20. Juni 1886.

(No. 18:) Der auswärtige Handel Oesterreich-Ungarns im Jahre 1885. Einschaltungsventil bei Vakuumbremsen, um die Lokomotivräder nur nach Bedarf bremsen zu können. Englische Eisenbahnreform. (No. 18, 19, 22, 23:) Geschäftsberichte österreich-ungarischer Eisenbahnen. (No. 19, 20:) Die neueste Statistik der Eisenbahnen Deutschlands. (No. 19:) Sandstreuvorrichtungen für Lokomotiven. Die Unfälle auf den englischen und amerikanischen Eisenbahnen im Jahre 1885. (No. 20:) Die Ausgleichsvorlagen. Die österreichischen Schlepfbahnen zu Ende 1885. (No. 20 und 21:) Ueber elektrische Akkumulatoren. (No. 21:) Die Länge der österreichischen Eisenbahnen zu Ende 1885. Die Eisenbahnen im Zollkriege. Transportabler elektrischer Beleuchtungsapparat. Die Eisenbahnen der Erde. (No. 22 und 23) Die Statistik des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen für das Jahr 1884. (No. 22:) Transportabler elektrischer Beleuchtungsapparat. Ueber elektrische Akkumulatoren. Werth der Schlagproben. (No. 23 und 24:) Eiserner Oberbau, System Pressel. (No. 23:) Die Unfallversicherung und die Eisenbahnen. (No. 24:) Die Beschlagnahme von Fabrbetriebsmitteln der Eisenbahnen. Ueber Dienstunfähigkeits- und Sterbensverhältnisse der Eisenbahnbediensteten. Eisenbahn-Gesetzgebung in den Vereinigten Staaten und in Grossbritannien. Organisation der ungarischen Staatsbahnen. (No. 25:) Oesterreichs Flussschiffahrt im Jahre 1885. Die Unfälle auf den österreichischen Eisenbahnen im ersten Semester 1885. Die bayerischen Staatsbahnen im Jahre 1884. Ueber die internationale Konkurrenz der mechanischen Tramway-Motoren.

Railroad Gazette. New York.

No. 16. 16. April 1886.

Cowles' locomotive for pole roads. The West Deerfield catastrophe. Importance of the through Trunk Line traffic. Opposition to the New British Railroad legislation. The Mersey tunnel. Economy of compound engines. An old time Railroad meeting. The Russian Railroad to Central Asia.

No. 17. 23. April 1886.

Station buildings (West Shore Railroad). Double-deck stock car. Double-truck locomotive „Pakanoket“. The manufacturer's bridge specifications. The strikes. A short sermon on steel rails. Circulars of the Master Mechanics Association. The East-bound freight movement. Prussian State Railroad rates and traffic. A Russian Railroads grain business.

No. 18. 30. April 1886.

The Australian bridge competition. Northwestern lumber production. Provision exports. Trials of freight train brakes. The Austrian bridge contract.

No. 19. 7. Mai 1886.

Standard stations (West Shore Railroad). Jointer for facing locomotive brasses. Rack rail locomotive (Riggenbach system). Coal consumption as affected by temperature and the length of trains. The question of bad rails. Car couplers in Michigan. The council of engineering societies on national public works.

No. 20. 14. Mai 1886.

Standard 3000 gallon tender, New York, West Shore and Buffalo. Standard timber box culverts, Chicago, Milwaukee and St. Paul. Cumming's semaphore switch stand. Frog diagrams. Railroads in Australia.

No. 21. 21. Mai 1886.

The amended Interstate Commerce Bill. The question of bad rails. Report of the Master Car Builders Committee on the rules for repairs of interchanged cars. Text of the Cullom Bill as passed.

No. 22. 28. Mai 1886.

Proposed St. Lawrence River bridge at Lachine. The M'Keen automatic car coupler. The Aikman automatic car coupler. New York grain receipts since November. The proposed new interchange rules. American bonds in Europe. The Massachusetts commission on the West Deerfield accident. Freight train brakes.

No. 23. 4. Juni 1886.

Experimental iron cross ties. The prices of corn and Railroad rates. High cost of working. Railroads of the world. Continuous brakes in Europe. Changing gauge on the East Tennessee, Virginia and Georgia. Improved Railroad car seats. Metcalf's system of keeping shop accounts.

The Railway News. London.**No. 1163—1171.** Vom 17. April bis 12. Juni 1886.

(No. 1163:) Rolling stocks. (Its earning power and renewal.) The train mile test. Railway companies and the employers liability act. (No. 1163, 1164:) The Railway and canal traffic bill. (No. 1164:) The Easter Holiday arrangement. (No. 1165:) Depression of trade and industry. The Chatam and Dover Company's new blackfriars bridge and St. Paul's station. The Easter holidays 1886. (No. 1166:) The Railway and canal rates bill. The Easter holiday traffic. Railway and canal traffic bill. (No. 1168:) Railway expenses. The safety of Railway employes and passengers. Railway affairs in America. A mountain Railway. The Railway regulation bill. (No. 1169:) Railway and the live stock and dead meat traffic. Railways in Ireland. American Railroad regulation. State purchase of Railways. Two great American Railways. (A contrast and a warning.) (No. 1170:) Passenger and goods train receipts and expenses. Canadian Railway statistics. Australia in London. (No. 1171:) The State purchase of Railways. Railway passenger traffic. Railway affairs in America. The world's Railways.

Revue commerciale, diplomatique et consulaire. Bruxelles.**16. Lieferung.** 20. April 1886.

Le budget des chemins de fer de l'État belge pour l'exercice 1886.

Revue générale des chemins de fer. Paris.**No. 3.** März 1886.

Les nouveaux ateliers de la compagnie du chemin de fer du Nord à Hellemmes-Lille. Note sur l'installation du service des messageries de la nouvelle gare St. Lazare de la compagnie de l'Ouest à Paris. Effets produits sur les ouvrages métalliques par les chocs des roues contre les rails. Les locomotives du London—Brighton and Soud—Coast Railway. Statistique des chemins de fer de l'Inde anglaise pour l'année 1884/85.

No. 4. April 1886.

Note sur les appareils de manoeuvre des aiguilles, signaux, etc., par fils, de la compagnie du chemin de fer hollandais. Note sur quelques méthodes nouvelles de calcul des ponts métalliques. Usure des rails d'acier en Allemagne. Note sur une machine à essayer les freins à vide, installée aux ateliers des chemins de fer du Nord à Paris. Projet de chemin de fer métropolitain de Paris. Statistique. Résultats généraux de l'exploitation des chemins de fer des États-Unis pour les années 1883 et 1884 et statistique des accidents de trains survenus de 1881 à 1885 sur les mêmes chemins.

Schweizerische Bauzeitung. Zürich.**No. 20—23.** Vom 15. Mai bis 5. Juni 1886.

(No. 20:) Graubündener Zentralbahn. (No. 23:) Die Bedingungen des Zahneingriffs auf Zahnradbahnen. Eiserner Oberbau System W. Pressel.

Wochenblatt für Baukunde. Berlin.**No. 34—47.** Vom 28. April bis 13. Juni 1886.

(No. 34:) Die Rhonebahn Brieg-Airolo. (No. 35:) Ueber die Fabrsicherheit zwischen zwei benachbarten Stationen; Kontaktapparat von Siemens und Halske in Berlin. (No. 41 und 43:) Ueber den gegenwärtigen Stand der Frage der elektrischen Arbeitsübertragung und der elektrischen Eisenbahn. (No. 42:) Die Rhonebahn Brieg-Airolo. (No. 45 und 47:) Reisenotizen von der neuen Weltverkehrslinie Berlin-Kopenhagen.

Wochenschrift des österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereins. Wien.**No. 19—23.** Vom 7. Mai bis 4. Juni 1886.

(No. 19, 20, 21, 22, 23:) Diskussion über die Wiener Stadtbahn-Frage.

Zeitschrift für Lokal- und Strassenbahnwesen. Wiesbaden.**1886. 1. Heft.**

Frankreichs Lokal- und Schmalspurbahnen. Streitfragen aus dem Gebiete der Kranken- und Unfallversicherung. Die Resultate des Antwerpener Wettstreits von Betriebsmitteln für Lokal- und Strassenbahnen. Uebersicht über die Niederländischen Lokal- und Strassenbahnen am Ende des Jahres 1885. Die Schmalspurbahn Gernrode-Harzgerode. Beispiele ausgeführter Betriebsmittel und interessanter Einrichtungen für Lokalbahnen.

Zeitschrift für Transportwesen und Strassenbau. Berlin.**No. 13—18.** Vom 1. Mai bis 20. Juni 1886.

(No. 13 und 14:) Die Hochbahn mit Kabelbetrieb in Hoboken, N. J. bei New-York. (No. 13, 14, 15, 18:) Die Ergebnisse der Versuche mit mechanischen Trambahn-Motoren. (No. 14 und 15:) Die sächsischen Schmalspurbahnen. Vergleich der Kosten von Eisenbahnunfällen und Blocksignalen. (No. 16, 17 und 18:) Die Wiener Stadtbahn-Frage. Feuerlose Lokomotiven. (No. 16:) Seitenkuppelungen für Eisenbahnen.

Zeitschrift des Architekten- und Ingenieur-Vereins. Hannover.**Heft 4. 1886.**

Der Umbau des Bahnhofs Hannover.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Berlin.

Die Nummern 34 bis 48 (vom 1. Mai bis 23. Juni 1886) enthalten ausser den regelmässigen Nachrichten aus dem Deutschen Reich, Oesterreich-Ungarn etc., Präjudizien, offiziellen Anzeigen und dergleichen nachstehende Abhandlungen:

(No. 34:) Das Fremdwort in der deutschen Sprache. Die deutsche Eisenbahnstatistik. Die Pariser Stadtbahn. (No. 35:) Die Strassenbahn mit Dampftrieb auf dem Kurfürstendamm bei Berlin. Desinfektion der zur Beförderung von Vieh benutzten Eisenbahnen. (No. 35, 36 und 37:) Die deutsche Eisenbahnstatistik. (No. 36:) Die Wiener Stadtbahn. Ueber Unterhaltung von Stahlschienengeleisen mit Bezug auf die Etatsveranschlagung. Ein neues englisches Eisenbahn- und Kanalnetz. Die elektrische Bahn bei Glyde in England. (No. 37 und 45:) Denkschriften, betreffend die Erweiterung des preussischen Staats-Eisenbahnnetzes. (No. 37:) Die bosnische Eisenbahn Doboj-Siminhan. Die geschäftlichen Grundsätze des Betriebes amerikanischer Maschinenfabriken. (No. 38, 41, 43, 45 und 47:) Statistische Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen für das Jahr 1884. (No. 38:) Ersparnisse im Eisenbahnbetrieb. A. priv. Buschtährader Eisenbahn. Beispiele englischer und amerikanischer Tarifsätze. (No. 39:) Die Zentralmarkthalle in Berlin und die Stadtbahn. Englische Kohlenhäfen und die deutsche Kohlenausfuhr. Eine neue Untergrundbahn in London. Eisenbahn von Syrien nach dem Persischen Meerbusen. Eisenbahn-Verwaltung als Beruf in den Vereinigten Staaten Amerikas. (No. 40:) Ersparnisse im Eisenbahnbetrieb. Einrichtungen für den Eilgutdienst auf dem neuen Bahnhofe St-Lazare in Paris. Durchgehende Bremsen bei den Bahnen in der Schweiz. Eisenbahnbauten in Russisch-Polen. Projektirte unterirdische Eisenbahn in Chicago. Ueber feuerlose Lokomotiven. (No. 41:) Waldeisenbahnen. Bremsversuche, angestellt von der Generaldirektion der Grossherzoglich badischen Staatseisenbahnen am 12. und 13 April 1886. (No. 42:) Gustav Reder †. Statistische Nachrichten über die Ergebnisse der kombinierten Rundreisbillets in der Ausgabezeit des Jahres 1884. Die Eisenbahnkatastrophe von Rquebrunne-Monte Carlo vor dem französischen Abgeordnetenhaus. Die Fahrpläne für die subventionirten deutschen Post-Dampferlinien. (No. 43:) Der Vorortverkehr auf der Berliner Stadteisenbahn. (No. 44, 45 und 48:) Die Kanalvorlage im preussischen Abgeordnetenhaus. (No. 44:) Niederländische Rhein-Eisenbahngesellschaft. (No. 45:) Die Norwegischen Eisenbahnen im Betriebsjahre 1884/85. (No. 46:) Die Abnahme der Rentabilität des Personenverkehrs auf den deutschen Eisenbahnen. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft. Betriebsergebnisse der bayerischen Staatsbahnen im Jahre 1884. Französische Eisenbahntarife. Eiserne Schwellen. (No. 47:) Ersparnisse im Eisenbahnbetriebe. Dortmund-Gronau-Emschder Eisenbahn. Schweizerische Eisenbahn-Statistik für das Jahr 1884. Aachen-Mastrichter Eisenbahn-Gesellschaft. (No. 48:) Holsteinische Marschbahn. Weimar-Geraer Eisenbahn. Werrabahn. Nordhausen-Erfurter Eisenbahnen. Die italienischen Eisenbahnen in 1884.

Die Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen im Jahre 1885.

Von C. Thamer.

Der sechzehnte Band der Statistik der Güterbewegung, welcher nach der bisherigen Ordnung den Verkehr im vierten Quartal 1885 enthalten haben würde, weist statt dessen den Verkehr des ganzen Jahres 1885 nach. Im Jahre 1885 sind weitere Bahnen der Statistik der Güterbewegung nicht beigetreten; es wird deshalb jetzt zulässig sein, die Ergebnisse des Jahres 1885 denen des Jahres 1884 gegenüberzustellen, nur darf dabei nicht übersehen werden, dass bei den Bahnen, welche der Statistik erst am 1. April 1884 beitraten, nämlich: der Sächsischen Staatsbahn, der Hessischen Ludwigsbahn, der Dortmund-Gronau-Enscheder-, der Nordbrabant-Deutschen, der Schleswig-Angeler- und der Paulinenaue-Neuruppiner Eisenbahn der Lokalverkehr und der Verkehr mit dem Auslande — soweit er nicht andere deutsche Bahnen berührte — im ganzen Jahre 1885 dem Verkehre der drei letzten Viertel des Jahres 1884 gegenübersteht.

I. Gesamtverkehr.

Der gesammte Güterverkehr umfasste 111 200 231 Tonnen (gegen 107 074 927 im Jahre 1884*), von denen 93 460 456¹/₂ (91 047 412¹/₂)

*) Scheidet man denjenigen Verkehr im ersten Quartal 1885 aus, welchem entsprechende Angaben in der Statistik des ersten Vierteljahres 1884 nicht gegenüberstehen, nämlich:

- | | |
|--|------------------|
| a) den Lokalverkehr der sächsischen Staatsbahnen im Verkehrsbezirk 20 (Königreich Sachsen) | 1 032 621 Tonnen |
| b) den Verkehr der sächsischen Staatsbahnen mit den Verkehrsbezirken 52, 53, 54, 55 (Oesterreich etc.) | 439 304 „ |
| c) den Verkehr der im Verkehrsbezirk 19 (Thüringen) gelegenen Theile der sächsischen Staatsbahnen mit dem Verkehrsbezirk 20 (Königreich Sachsen) | 93 765 „ |
| d) den Lokalverkehr der Schleswig-Angeler, der Paulinenaue-Neuruppiner, der Dortmund-Gronau-Enscheder, der Nordbrabant-Deutschen- und der Hessischen Ludwigsbahn . . | 103 834 „ |

zu übertragen . 1 669 524 Tonnen

auf den Verkehr im Inlande, 17 739 774¹/₂ (16 027 514¹/₂) auf den Verkehr mit dem Auslande entfielen. Von dem Inlandsverkehr blieben 37 418 200¹/₂ (36 450 375¹/₂)* im engeren Lokalverkehr der einzelnen Verkehrsbezirke und 56 042 256 (54 597 037) wurden im gegenseitigen Austausch der Verkehrsbezirke befördert. Vom Auslandsverkehr kamen 16 235 113¹/₂ t (15 496 423)* auf den direkten Verkehr zwischen Deutschland und dem Auslande und 1 504 661 t (531 091¹/₂)* auf die Durchfuhr von Ausland zu Ausland. Es wurden 9 772 281¹/₂ t (9 801 479¹/₂)* aus Deutschland ausgeführt und 6 462 832 t (5 694 943¹/₂) nach Deutschland eingeführt.

Erwägt man jedoch, dass der Verkehr mit den Seehäfen zu einem grossen Theil den Verkehr mit dem überseeischen Auslande darstellt, und dass der hier nachgewiesene Empfang mit der Eisenbahn sich als Ausfuhr aus Deutschland, der Versand mit der Eisenbahn sich als Einfuhr nach Deutschland charakterisirt, so beträgt:

der Wechselverkehr zwischen den deutschen Verkehrsbezirken (mit Ausschluss der Seehäfen 50 365 957¹/₂ t (48 583 954¹/₂),

der Verkehr der deutschen Verkehrsbezirke (ausschliesslich der Seehäfen) mit dem Auslande (einschliesslich der Seehäfen) in der Anfuhr 9 487 249 + 3 239 114 = 12 726 363 t (9 516 879 + 3 127 837¹/₂ = 12 644 716¹/₂), in der Einfuhr 5 751 501 + 2 437 184¹/₂ = 8 188 685¹/₂ t (5 144 892¹/₂ + 2 885 245 = 8 030 137¹/₂),

die Durchfuhr von Ausland zu Ausland, sowie zwischen dem Auslande und den deutschen Seehäfen 1 504 661 + 285 032¹/₂ + 711 331 = 2 501 024¹/₂ t (531 091¹/₂ + 284 600¹/₂ + 550 051 = 1 365 743).

Bei den späteren Ausführungen wird der Verkehr der Seehäfen in der ebengedachten Weise berücksichtigt werden.

Nach den beförderten Mengen ordnen sich die einzelnen Verkehrsbezirke wie folgt:

	Uebertrag . 1 669 524 Tonnen
ferner den Verkehr der Luxemburgischen Wilhelmsbahn mit Frankreich, Luxemburg, Belgien, Holland und England, welcher zwar deutsches Gebiet nicht berührte, aber in der Statistik der Güterbewegung vom Jahre 1885 abweichend vom Vorjahre als Verkehr von Ausland zu Ausland aufgeführt ist	1 452 312 „

zusammen also . 3 121 836 Tonnen,

so stehen einem Gesamtverkehr von 108078395 Tonnen im Jahre 1885 = 107074927 Tonnen im Jahre 1884 gegenüber.

*) Vergl. Anmerkung auf voriger Seite.

1. Lokalverkehr.

No.	Des Verkehrsbezirks Bezeichnung	Beförderte Mengen	
		1885	in 1884 Tonnen
20	Königreich Sachsen	4 414 124½	3 281 317½*
18	Regierungsbezirk Magdeburg und Anhalt	3 436 431½	3 471 957
22	Ruhrrevier der Provinz Westfalen	3 175 181	3 065 580
13	Regierungsbezirk Oppeln	2 928 915½	3 074 777
36	Königreich Bayern, rechts des Rheins	2 611 792½	2 522 069½
19	Regierungsbezirk Merseburg und Thüringen	2 599 099½	2 481 840
11	Provinz Hannover, Braunschweig, Oldenburg, Lippe etc. (ausser den Häfen)	2 531 669	2 595 762½
26	Rheinprovinz links des Rheins (ausser Saarrevier)	1 938 048	1 943 190½
15	Regierungsbezirke Breslau (ausser Stadt Breslau) und Liegnitz	1 876 202	1 937 639½
23	Ruhrrevier der Rheinprovinz	1 830 966	1 895 621
27	Saarrevier	1 530 127	1 595 479½
17	Provinz Brandenburg (ausser Stadt Berlin)	1 044 243	1 071 721
21	Provinz Hessen-Nassau, Oberhessen und Kreis Wetzlar	1 023 232½	1 083 979
24	Provinz Westfalen (ausser Ruhrrevier) und Waldeck	1 009 343	955 395
15	Königreich Württemberg und Hohenzollern	854 678	875 826½
1	Provinzen Ost- und Westpreussen (ausser den Häfen)	684 007½	705 135½
29	Lothringen	628 321½	633 922½
12	Provinz Posen	539 336½	648 071½
33	Grossherzogthum Baden (ausser Mannheim)	466 186½	435 414
32	" Hessen (ausser Oberhessen)	321 752½	253 419½*
31	Bayerische Pfalz (ausser Ludwigshafen)	313 687½	341 783
30	Elsass	297 502	295 694
25	Rheinprovinz rechts des Rheins (ausser Ruhrrevier, Rhein- häfen und Kreis Wetzlar)	297 194	298 867½
7	Provinz Schleswig-Holstein (ausser den Häfen)	264 403	277 873
5	Grossherzogthum Mecklenburg (ausser den Häfen)	187 613	168 453½
3	Provinz Pommern (ausser den Häfen)	177 471	169 017½
28	Rheinhäfen Duisburg, Ruhrort, Hochfeld	132 950½	144 536
9	Weserhäfen	99 190½	88 978½
2	Ost- und westpreussische Häfen	90 705½	63 812½
8	Elbhäfen	30 386½	25 313½
16	Stadt Berlin	28 397	8 617½
34	Mannheim und Ludwigshafen	16 211½	12 884½
4	Pommersche Häfen	13 522	9 241
14	Stadt Breslau	9 642½	3 996½
10	Emshäfen	6 172½	5 444½
6	Rostock, Lübeck, Kiel, Flensburg etc.	5 494	7 744

*) Vergleiche Anmerkung auf Seite 597.

2. Inland-Wechselverkehr (mit Ausschluss der Seehäfen).

No.	Des Verkehrsbezirks Bezeichnung *	Beförderte Mengen	
		1885	in 1884 Tonnen
Im Versand.			
22	Ruhrrevier der Provinz Westfalen	12 668 846½	12 251 563½
23	„ „ Rheinprovinz	6 890 681	6 659 721
13	Regierungsbezirk Oppeln	5 287 683	4 959 211
27	Saarrevier	2 749 819	2 738 965
19	Regierungsbezirk Merseburg und Thüringen	2 451 871½	2 266 277½
24	Provinz Westfalen (ausser Ruhrrevier) und Waldeck	2 378 851½	2 303 778
11	Provinz Hannover, Braunschweig, Oldenburg, Lippe etc. (ausser den Häfen)	1 747 685½	1 814 309½
20	Königreich Sachsen	1 705 664½	1 565 346½
15	Regierungsbezirke Breslau (ausser Stadt Breslau) und Liegnitz	1 597 897	1 603 918½
18	Regierungsbezirk Magdeburg und Anhalt	1 564 007	1 536 224
25	Rheinprovinz rechts des Rheins (ausser Ruhrrevier, den Rheinhäfen und Kreis Wetzlar)	1 331 907½	1 317 821½
21	Provinz Hessen-Nassau, Oberhessen und Kreis Wetzlar	1 321 104	1 425 883
17	Provinz Brandenburg (ausser Stadt Berlin)	1 299 499½	1 228 466
28	Duisburg, Ruhrort und Hochfeld	1 206 475	1 102 943½
36	Königreich Bayern rechts des Rheins	1 140 297	1 096 571½
26	Rheinprovinz links des Rheins (ausser Saarrevier)	1 139 127	1 052 386½
29	Lothringen	1 080 137½	1 006 028
34	Mannheim und Ludwigshafen	1 004 868	1 002 393½
32	Grossherzogthum Hessen (ausser Oberhessen)	636 594½	539 780½
12	Provinz Posen	582 105	563 929
1	Provinzen Ost- und Westpreussen (ausser den Häfen)	547 506½	530 408½
31	Bayerische Pfalz (ausser Ludwigshafen)	534 899½	537 681½
33	Grossherzogthum Baden (ausser Mannheim)	524 529	475 375½
16	Stadt Berlin	496 621	546 482½
35	Königreich Württemberg und Hohenzollern	487 556½	498 919
3	Provinz Pommern (ausser den Häfen)	390 347½	311 327
14	Stadt Breslau	303 267	286 497½
30	Elsass	185 264½	184 622½
5	Grossherzoglich Mecklenburg (ausser den Häfen)	178 474½	157 220
7	Provinz Schleswig-Holstein (ausser den Häfen)	171 484	147 740½
Im Empfang.			
28	Duisburg, Ruhrort, Hochfeld	4 822 839½	4 241 484
23	Ruhrrevier der Rheinprovinz	3 719 178½	3 607 142
11	Provinz Hannover, Braunschweig, Oldenburg, Lippe etc. (ausser den Häfen)	3 429 511½	3 483 580
24	Provinz Westfalen (ausser Ruhrrevier) und Waldeck	3 332 831	3 354 123½
26	Rheinprovinz links des Rheins (ausser Saarrevier)	3 196 115½	3 257 336½
16	Stadt Berlin	2 837 221	2 699 819

No.	Des Verkehrsbezirks Bezeichnung	Beförderte Mengen in Tonnen	
		1885	1884
22	Ruhrrevier der Provinz Westfalen	2 781 764	2 736 406½
19	Regierungsbezirk Merseburg und Thüringen	2 352 963	2 282 468½
25	Rheinprovinz rechts des Rheins (ausser Ruhrrevier, den Rheinhäfen und Kreis Wetzlar)	2 276 128½	2 359 213
21	Provinz Hessen-Nassau, Oberhessen und Kreis Wetzlar	2 226 304½	2 131 033½
20	Königreich Sachsen	2 225 137	2 008 039
18	Regierungsbezirke Magdeburg und Anhalt	1 906 714	1 988 320½
15	Regierungsbezirke Breslau (ausser Stadt Breslau) und Liegnitz	1 836 692½	1 780 711
17	Provinz Brandenburg (ausser Stadt Berlin)	1 691 244½	1 684 370½
36	Königreich Bayern rechts des Rheins	1 499 807	1 347 765½
33	Grossherzogthum Baden (ausser Mannheim)	1 400 272½	1 354 458½
14	Stadt Breslau	1 310 695	1 209 629
12	Provinz Posen	1 247 519	1 240 688½
35	Königreich Württemberg und Hohenzollern	1 162 646	1 113 813
29	Lothringen	1 072 984½	1 026 428½
30	Elsaas	991 205	1 046 172
27	Saarrevier	882 739½	773 766
31	Bayerische Pfalz (ausser Ludwigshafen)	881 101	848 097
1	Provinzen Ost- und Westpreussen (ausser den Häfen) .	859 490½	962 405½
32	Grossherzogthum Hessen (ausser Oberhessen)	715 329½	724 840
34	Mannheim und Ludwigshafen	592 243½	559 725
7	Provinz Schleswig-Holstein (ausser den Häfen)	505 914	551 054½
13	Regierungsbezirk Oppeln	400 554½	414 347
3	Provinz Pommern (ausser den Häfen)	382 584	447 272
5	Grossherzogthum Mecklenburg (ausser den Häfen) . . .	233 411½	264 690

3. Eisenbahnverkehr der Seehäfen.

No.	Des Verkehrs- bezirks Bezeichnung	Beförderte Mengen in Tonnen		No.	Des Verkehrs- bezirks Bezeichnung	Beförderte Menge in Tonnen	
		1885	1884			1885	1884
	Versand (Einfuhr nach Deutschland).				Empfang (Aus- fuhr aus Deutsch- land).		
8	Elbhäfen	708 898	803 814½	8	Elbhäfen	1 093 734½	1 073 713½
9	Weserbäfen.	547 391	611 473½	9	Weserbäfen	688 934	675 821
6	Rostock, Lübeck, Kiel, Flensburg etc.	477 823½	507 462½	4	Pommersche Häfen	505 845½	442 660½
4	Pommerschellhäfen	325 818	490 613½	2	Ost- und west- preuss. Häfen	468 802	456 320½
2	Ost- und west- preuss. Häfen	298 412	396 893½	6	Rostock, Lübeck, Kiel, Flensburg	372 377½	370 544½
10	Emshäfen	78 842	74 987½	10	Emshäfen	109 420½	108 777½

4. Wechselverkehr mit dem Auslande (mit Ausschluss der Seehäfen).

No.	Des Verkehrsbezirks Bezeichnung	Beförderte Mengen in	
		1885	1884
Tonnen			
Im Versand der deutschen Verkehrsbezirke.			
22	Ruhrrevier der Provinz Westfalen	2 264 595	2 172 389
13	Regierungsbezirk Oppeln	2 218 577	2 115 604½
27	Saarrevier	1 162 470½	1 179 162
15	Regierungsbezirke Breslau (ausser Stadt Breslau) und Liegnitz	751 803½	751 281½
23	Ruhrrevier der Rheinprovinz	706 538	717 505
26	Rheinprovinz links des Rheins (Saarrevier)	533 868	609 881½
29	Lothringen	392 432½	379 683
36	Königreich Bayern rechts des Rheins	231 871½	250 125
30	Elsass	162 219	188 057½
20	Königreich Sachsen	131 132½	124 076
34	Mannheim und Ludwigshafen	130 884½	161 553
24	Provinz Westfalen (ausser Ruhrrevier) und Waldeck	123 543½	122 682½
33	Grossherzogthum Baden (ausser Mannheim)	120 413	124 356
25	Rheinprovinz rechts des Rheins (ausser Ruhrrevier, Rhein- häfen und Kreis Wetzlar)	87 677	87 300
21	Provinz Hessen-Nassau, Oberhessen und Kreis Wetzlar	80 863	79 893½
35	Königreich Württemberg und Hohenzollern	70 145	72 196½
11	Provinz Hannover, Braunschweig, Oldenburg, Lippe etc. (ausser den Häfen)	54 182½	77 549½
18	Regierungsbezirke Magdeburg und Anhalt	48 234	50 901½
31	Bayerische Pfalz (ausser Ludwigshafen)	42 794	49 222½
28	Duisburg, Ruhrort, Hochfeld	35 904	41 640
14	Stadt Breslau	33 987½	29 107
19	Regierungsbezirk Merseburg und Thüringen	28 694	43 339
16	Stadt Berlin	21 095½	23 680
32	Grossherzogthum Hessen (ausser Oberhessen)	17 213	20 058
1	Provinzen Ost- und Westpreussen (ausser den Häfen)	17 008½	15 015½
12	Provinz Posen	9 451	19 007
17	Provinz Brandenburg (ausser Berlin)	4 767½	5 782½
7	Provinz Schleswig-Holstein (ausser den Häfen)	4 417½	5 227½
3	Provinz Pommern (ausser den Häfen)	443½	401
5	Grossherzogthum Mecklenburg (ausser den Häfen)	23	201½
Im Empfang der deutschen Verkehrsbezirke.			
20	Königreich Sachsen	1 593 343	1 099 957½*
36	Königreich Bayern rechts des Rheins	814 567	749 778½
26	Rheinprovinz links des Rheins (ausser Saargebiet)	429 958	441 409½
22	Ruhrrevier der Provinz Westfalen	366 235	345 243
13	Regierungsbezirk Oppeln	271 247	271 057½

*) Vergl. Anmerkung auf Seite 597.

No	Des Verkehrsbezirks Bezeichnung	Beförderte Mengen	
		1885	in 1884 Tonnen
23	Ruhrrevier der Rheinprovinz	268 756	253 275½
16	Stadt Berlin	244 840	235 007½
17	Provinz Brandenburg (ausser Stadt Berlin)	207 734	179 111
30	Elsass	205 053	223 809
29	Lothringen	192 747	182 120½
19	Regierungsbezirk Merseburg und Thüringen	183 294½	152 819
15	Regierungsbezirke Breslau (ausser Stadt Breslau) und Liegnitz	145 634	161 879½
21	Provinz Hessen-Nassau, Oberhessen und Kreis Wetzlar	116 354½	73 445
27	Saarrevier	113 100	126 105½
14	Stadt Breslau	90 300½	98 375
35	Königreich Württemberg und Hohenzollern	64 040½	62 552½
11	Provinz Hannover, Braunschweig, Oldenburg, Lippe etc. (ausser den Häfen)	50 749	36 662
34	Mannheim und Ludwigshafen	48 717½	54 477½
33	Grossherzogthum Baden (ausser Mannheim)	48 306½	59 042½
1	Ost- und Westpreussen (ausser den Häfen)	45 187½	60 991½
18	Regierungsbezirke Magdeburg und Anhalt	42 726	21 792
24	Provinz Westfalen (ausser Ruhrrevier) und Waldeck	41 063	39 177
32	Grossherzogthum Hessen (ausser Oberhessen)	40 491	67 647½
28	Duisburg, Rubrort, Hochfeld	37 601	43 205½
31	Bayerische Pfalz (ausser Ludwigshafen)	35 501	41 547
25	Rheinprovinz rechts des Rheins (ausser dem Ruhrrevier, Rheinhäfen und Kreis Wetzlar)	29 404½	33 014
12	Provinz Posen	18 256	25 704
7	Provinz Schleswig-Holstein (ausser den Häfen)	3 778½	3 235½
5	Grossherzogthum Mecklenburg (ausser den Häfen)	1 322½	1 074½
3	Provinz Pommern (ausser den Häfen)	1 193	1 376

5. Eisenbahnverkehr der Seehäfen mit dem Auslande.

No.	Des Verkehrs- bezirks Bezeichnung	Beförderte Mengen		No.	Des Verkehrs- bezirks Bezeichnung	Beförderte Mengen	
		1885	in 1884 Tonnen			1885	in 1884 Tonnen
	Versand (Einfuhr)				Empfang (Ausf.)		
2	Ost- und West- preussische Häfen	127 648	103 297	2	Ost- und West- preussische Häfen	604 501½	440 047
8	Elbhäfen	66 219½	74 341½	8	Elbhäfen	60 944	68 772
9	Weserhäfen	65 577½	74 044½	4	Pommersche Häfen	23 849	18 872½
4	Pommersche Häfen	20 912½	27 811½	9	Weserhäfen	14 032	14 859½
6	Rostock, Lübeck, Kiel, Flensburg etc.	4 000½	4 401½	6	Rostock, Lübeck, Kiel, Flensburg etc.	5 710½	5 766
10	Emshäfen	674½	704½	10	Emshäfen	2 294	1 734

6. Versand des Auslandes.

7. Empfang des Auslandes.

No.	Des Verkehrs- bezirks Bezeichnung	Beförderte Mengen in Tonnen		No.	Des Verkehrs- bezirks Bezeichnung	Beförderte Mengen in Tonnen	
		1884	1885			1884	1885
54	Böhmen	2 750 093	2 163 855	61	Holland	1 991 654	1 879 382
59	Luxemburg	664 944	574 219½	55	Oesterreich (ohne Galizien, Ungarn, Böhmen).	1 422 891½	1 392 657½
50	Russland (ohne Po- len)	580 888½	490 207	54	Böhmen	1 208 248	1 205 755
61	Holland	578 362½	586 704½	58	Frankreich	1 177 010	1 346 335½
60	Belgien	489 010	504 696	60	Belgien	1 035 092½	1 095 213
55	Oesterreich (ohne Böhmen, Galizien, Ungarn)	365 562	380 362	56	Schweiz	978 238½	1 052 332½
51	Polen	292 210	226 780½	59	Luxemburg	747 441	676 247
53	Ungarn	213 138½	216 641½	51	Polen	545 883	514 938
52	Galizien	208 559½	218 838	52	Galizien	214 305	173 089
58	Frankreich	169 690½	188 454	57	Italien	174 523½	181 538½
56	Schweiz	88 343	88 344½	53	Ungarn	167 050	163 299
57	Italien	44 142	40 498½	50	Russland (ohne Polen)	65 042	76 414½
64	Dänemark	15 879	13 941	64	Dänemark	42 180	38 328½
63	Schweden	1 545½	811	62	England	2 305	5 569½
62	England	464	560½	63	Schweden	417½	380½

Die einzelnen Artikelgruppen des Waarenverzeichnisses (s. S. 343 ff. des Archivs von 1884) ordnen sich nach den beförderten Mengen des Gesamtverkehrs:

No. des Waaren- verzeichnisses	Abgekürzte Bezeichnung	Beförderte Mengen in Tonnen		No. des Waaren- verzeichnisses	Abgekürzte Bezeichnung	Beförderte Mengen in Tonnen	
		1885	1884			1885	1884
60	Steinkohlen . . .	46273341	43964064½	28b	Roggen	1 226 589	1 270 155½
6	Braunkohlen . . .	7 914 956	6 886 550	36	Kalk	1 129 792½	1 014 185
59	Steine, gebrannte	7 667 983½	7 601 014	28d	Gerste	1 003 657½	973 676
20	Eisenerze	4 461 234	3 894 350½	68a	Zucker, roh . . .	927 443½	1 020 382½
11	Eisen, roh	3 129 523	3 237 361	52	Salz	889 266	855 220
49	Rüben	2 769 578½	3 373 990½	37	Kartoffeln	871 041½	902 335½
70	Sonstige Güter . .	2 611 406	2 847 574½	69	Sammelladungen .	791 343	741 506
21	Erde	2 570 324½	2 471 878	3	Bier	667 665	641 340
31b	Nutzholz	2 466 441	2 357 930	7	Cement	648 809½	699 865½
31c	Brennholz	2 378 183½	2 266 774½	28c	Hafer	638 057	720 397½
28a	Weizen	1 982 759½	1 868 280½	28e	Hülsenfrüchte . .	638 026	630 587½
41	Mehl	1 756 710½	1 665 033½	13	Eisenbahnschie- nen	590 988	581 240
31a	Rundholz	1 650 737½	1 596 438	56	Spiritus	546 628½	500 793
10	Düngemittel	1 597 307	1 568 823	22	Erze, rohe	534 867	482 478½
12	Eisen und Stahl	1 360 597	1 382 845½				

No. des Waren- verzeichnisses	Abgekürzte Bezeichnung	Beförderte Mengen in		No. des Waren- verzeichnisses	Abgekürzte Bezeichnung	Beförderte Mengen in	
		1885	1884			1885	1884
		Tonnen				Tonnen	
46	Petroleum und Mi- neralöle	449 488	435 812½	57	Stärke	170 620½	163 747
16	eiserne Dampf- kessel	419 500½	452 004	17	eiserne Röhren . .	163 108½	182 985½
19	Eisen- und Stahl- waren	407 784½	394 531	24	Fische	161 639	135 666
58	Steine, bearbeitet	388 017½	329 938½	55a	Soda, rohe	160 823½	143 962½
42	Obst	364 388½	319 095½	63	Thonwaren	160 391	148 180
68b	Zucker, raffiniert	332 737	352 133½	48	Thonröhren	153 026	168 475
45	Papier	320 058½	283 709½	8	Chemikalien	151 402	140 500
18	Eisen- und Stahl- drabt	294 842½	289 178	47	Reis	150 442½	128 637
2	Baumwolle	283 945½	271 404½	53	Schiefer	147 306½	141 247
32	Holzzeugmasse . .	277 524½	222 617½	54	Schwefelsäure . . .	143 066	138 758½
43	Oele, Fette	271 378½	265 150½	5	Borke	139 400½	129 606½
44	Oelkuchen	268 921	274 368½	4	Blei	131 799	134 178½
29	Glas	267 415½	252 182	14	Eisenbahnschwel- len, eiserne	113 643	113 765½
62	Theer	256 527½	250 207	28g	Sämereien	104 934½	108 773½
40	Lumpen	236 959½	240 274	35	Kaffee	102 155	106 242½
66	Wolle	233 232	230 378½	61	Tabak	99 275½	95 637
27	Garn	230 264½	210 610½	38	Knochen	89 131	87 945½
50	Rübensyrup	226 119½	185 659	15	eiserne Achsen . . .	85 116	99 283
28f	Leinsaat	218 855	232 958½	51	Salpetersäure . . .	79 075½	81 864½
25	Flachs	211 818	204 854	23	Farbehölzer	67 206	58 866
64	Torf	206 918	217 031½	9	Dachpappe	43 935½	44 183
65	Wein	203 070½	193 370½	33	Hopfen	35 919	37 694
67	Zink	179 377½	158 310	34	Jute	32 806½	30 951
30	Häute	176 484	168 671½	1	Abfälle	28 225½	35 604½
				26	Fleisch	22 210	20 677½
				39	Knochenkohle . . .	19 680½	26 049½
				55b	Soda, kaustische . .	17 008	19 925½

2. Erzeugnisse und Bedürfnisse der Landwirtschaft.

Es wurden befördert	Ueber- haupt	Davon entfallen auf den Verkehr		Im engeren Lokal- verkehr der einzelnen Verkehrs- bezirke	Im Wechsel- verkehr der deutschen Verkehrsbezirke mit Ausschluss der Seehafen- stationen
		im Inlande	mit dem Auslande		
Tonnen					
Weizen	1 982 759½	1 508 949	473 810½	733 439½	628 573
(1884)	(1 868 280½)	(1 429 377½)	(438 903)	(645 083½)	(629 921)
Roggen	1 226 589	1 028 399	198 190	449 025	420 993
(1884)	(1 270 155½)	(1 064 560½)	(205 595)	(421 758)	(448 506½)
Hafer	638 057	565 409½	72 647½	251 085	236 725
(1884)	(720 397½)	(603 827½)	(116 570)	(239 311)	(239 808½)

Es wurden befördert	Ueberhaupt	Davon entfallen auf den Verkehr		Im engeren Lokalverkehr der einzelnen Verkehrsbezirke	Im Wechselverkehr der deutschen Verkehrsbezirke mit Ausschluss der Seehafensstationen
		im Inlande	mit dem Auslande		
Tonnen					
Gerste	1 003 657½	758 812½	244 845	386 915	306 736½
(1884)	(973 676)	(763 403½)	(210 272½)	(399 230½)	(286 015)
Mais und Hülsenfrüchte	638 026	490 892	147 134	187 041	212 666½
(1884)	(630 587½)	(451 027½)	(179 560)	(162 441½)	(195 026½)
Leinsaat	218 855	174 837½	44 017½	73 695½	61 713½
(1884)	(232 958½)	(175 580½)	(57 378)	(68 196)	(64 620)
Sämereien	104 934½	82 154	22 780½	26 200½	36 795½
(1884)	(108 773½)	(84 357½)	(24 416)	(25 698½)	(35 446½)
Mühlenfabrikate	1 756 710½	1 641 817½	114 893	793 808½	721 676
(1884)	(1 665 033½)	(1 528 835½)	(136 198)	(714 324)	(682 007½)
Kartoffeln	871 041	820 882½	50 159	257 032½	491 468½
(1884)	(902 335½)	(847 640½)	(54 695)	(291 095)	(486 224)
Spiritus	546 628½	520 252½	26 376	156 469½	236 429½
(1884)	(500 793)	(480 708½)	(20 084½)	(148 968½)	(225 041)
Rüben	2 769 578½	2 731 730	37 848½	2 347 180	373 436½
(1884)	(3 373 990½)	(3 343 295½)	(30 695)	(2 822 430)	(510 094½)
Rübensyrup	226 119½	217 006	9 113½	105 691½	94 113½
(1884)	(185 659)	(180 235)	(5 424)	(94 383½)	(78 844½)
Rohzucker	927 443½	836 636	90 807½	370 694½	292 118
(1884)	(1 020 382½)	(870 904½)	(149 478)	(336 278½)	(306 225½)
Raffinirter Zucker	332 737	307 502½	25 234½	83 650½	180 353½
(1884)	352 133½	(303 472½)	(48 661)	(83 386)	(160 248)
Düngemittel	1 597 307	1 480 503½	116 803½	766 685	484 213½
(1884)	(1 568 823)	(1 458 477½)	(110 345½)	(709 007)	(484 092½)
S t ü c k					
Pferde	333 278	297 487	35 791	103 357	137 803
(1884)	(325 927)	(295 418)	(30 509)	(116 134)	(133 977)
Rindvieh	2 899 488	2 826 192	73 296	1 511 881	1 119 298
(1884)	(2 795 964)	(2 726 121)	(68 943)	(1 450 461)	(1 089 106)
Schafe	3 131 288	2 486 573	644 715	443 098	1 620 085
(1884)	(3 868 413)	(2 635 034)	(1 233 379)	(514 547)	(1 620 417)
Schweine	6 539 256	6 249 288	289 968	2 539 323	2 972 980
(1884)	(6 246 261)	(5 949 485)	(296 776)	(2 199 940)	(2 760 649)
Geflügel	4 154 120	3 169 383	984 737	1 191 014	1 903 137
(1884)	(3 549 068)	(2 842 141)	(706 927)	(1 241 421)	(1 518 045)

Der stärkste Versand (nach den anderen deutschen Verkehrsbezirken einschl. der Seehäfen) fand statt:

an Weizen: 183 003½ t (gegen 244 776 t in 1884) aus V.-B. 34 (Mannheim und Ludwigshafen), 70 785 t (67 634) aus V.-B. 18, (Reg.-Bez. Magdeburg etc.) und 68 976½ t (61 135½) aus V.-B. 1 (Ost- und Westpreussen);

- an Roggen: 111 289 t (100 398) aus V.-B. 12 (Provinz Posen), 62 728 $\frac{1}{2}$ t (64 511) aus V.-B. 1 (Ost- und Westpreussen) und 62 104 $\frac{1}{2}$ t (84 723) aus V.-B. 28 (Duisburg, Ruhrort, Hochfeld);
- an Hafer: 41 840 t (56 806 $\frac{1}{2}$) aus V.-B. 28 (Duisburg, Ruhrort, Hochfeld), 26 843 $\frac{1}{2}$ t (22 461 $\frac{1}{2}$) aus V.-B. 1 (Ost- und Westpreussen) und 21 290 $\frac{1}{2}$ t (69 561 $\frac{1}{2}$) aus V.-B. 3 (Provinz Pommern);
- an Gerste: 63 171 $\frac{1}{2}$ t (52 950) aus V.-B. 18 (Reg.-Bez. Magdeburg etc.), 51 415 t (29 583) aus V.-B. 36 (Bayern) und 42 898 t (49 474 $\frac{1}{2}$) aus V.-B. 19 (Reg.-Bez. Merseburg und Thüringen);
- an Mais und Hülsenfrüchten: 39 691 t (37 078 $\frac{1}{2}$) aus V.-B. 19 (Reg.-Bez. Merseburg und Thüringen), 35 827 $\frac{1}{2}$ t (31 053 $\frac{1}{2}$) aus V.-B. 18 (Reg.-Bez. Magdeburg etc.) und 16 449 $\frac{1}{2}$ t (13 044) aus V.-B. 34 (Mannheim und Ludwigshafen);
- an Leinsaat: 16 978 $\frac{1}{2}$ t (15 204 $\frac{1}{2}$) aus V.-B. 34 (Mannheim und Ludwigshafen), 10 912 $\frac{1}{2}$ t (9 424 $\frac{1}{2}$) aus V.-B. 5 (Mecklenburg) und 9 367 t (9 772 $\frac{1}{2}$) aus V.-B. 1 (Ost- und Westpreussen);
- an Sämereien: 6 809 $\frac{1}{2}$ t (9 769 $\frac{1}{2}$) aus V.-B. 18 (Reg.-Bez. Magdeburg etc.), 5 763 t (4 904) aus V.-B. 14 (Stadt Breslau) und 5 552 t (2 868) aus V.-B. 15 (Reg.-Bez. Breslau und Liegnitz);
- an Mühlenfabrikaten: 76 205 $\frac{1}{2}$ t (87 566 $\frac{1}{2}$) aus V.-B. 11 (Prov. Hannover etc.), 73 009 $\frac{1}{2}$ t (80 872 $\frac{1}{2}$) aus V.-B. 16 (Berlin) und 68 683 $\frac{1}{2}$ t (59 003 $\frac{1}{2}$) aus V.-B. 20 (Königreich Sachsen);
- an Kartoffeln: 118 018 t (99 969) aus V.-B. 18 (Reg.-Bez. Magdeburg etc.), 91 780 t (105 537) aus V.-B. 17 (Prov. Brandenburg) und 46 219 $\frac{1}{2}$ t (54 465) aus V.-B. 19 (Reg.-Bez. Merseburg und Thüringen);
- an Spiritus: 66 854 $\frac{1}{2}$ t (70 892 $\frac{1}{2}$) aus V.-B. 17 (Prov. Brandenburg), 44 176 $\frac{1}{2}$ t (36 483 $\frac{1}{2}$) aus V.-B. 12 (Prov. Posen) und 33 727 $\frac{1}{2}$ t (26 202 $\frac{1}{2}$) aus V.-B. 3 (Prov. Pommern);
- an Rüben: 57 843 $\frac{1}{2}$ t (55 493) aus V.-B. 18 (Reg.-Bez. Magdeburg etc.), 50 194 t (96 521 $\frac{1}{2}$) aus V.-B. 19 (Reg.-Bez. Merseburg und Thüringen) und 43 526 t (53 806 $\frac{1}{2}$) aus V.-B. 15 (Reg.-Bez. Breslau und Liegnitz);
- an Rübensyrup: 21 988 $\frac{1}{2}$ t (17 411) aus V.-B. 19 (Reg.-Bez. Merseburg und Thüringen), 16 137 $\frac{1}{2}$ t (12 170 $\frac{1}{2}$) aus V.-B. 11 (Prov. Hannover etc.) und 12 563 t (12 362 $\frac{1}{2}$) aus V.-B. 18 (Reg.-Bez. Magdeburg etc.);
- an Rohzucker: 111 573 t (151 353) aus V.-B. 11 (Prov. Hannover etc.), 90 917 $\frac{1}{2}$ t (105 223 $\frac{1}{2}$) aus V.-B. 19 (Reg.-Bez. Merseburg und Thüringen) und 47 031 $\frac{1}{2}$ t (33 959 $\frac{1}{2}$) aus V.-B. 18 (Reg.-Bez. Magdeburg etc.);

- an raffinigtem Zucker: 53 785 t (55 608) aus V.-B. 18 (Reg.-Bez. Magdeburg etc.), 31 317 $\frac{1}{2}$ t (28 182) aus V.-B. 31 (Pfalz) und 26 950 t (29 962) aus V.-B. 11 (Provinz Hannover etc.);
- an Düngemitteln: 154 004 $\frac{1}{2}$ (147 362 $\frac{1}{2}$) aus V.-B. 18 (Reg.-Bez. Magdeburg etc.), 60 020 t (59 967) aus V.-B. 16 (Berlin) und 49 239 $\frac{1}{2}$ t (49 182) aus V.-B. 11 (Prov. Hannover etc.);
- an Pferden: 32 175 St. (32 608) aus V.-B. 1 (Prov. Ost- und Westpreussen), 31 260 St. (29 651) aus V.-B. 16 (Berlin) und 17 745 St. (14 586) aus V.-B. 11 (Prov. Hannover etc.);
- an Rindvieh: 144 172 St. (140 552) aus V.-B. 11 (Prov. Hannover etc.), 108 729 St. (105 231) aus V.-B. 1 (Prov. Ost- und Westpreussen) und 103 611 St. (103 262) aus V.-B. 17 (Prov. Brandenburg);
- an Schafen: 282 951 St. (261 846) aus V.-B. 16 (Berlin), 236 755 St. (238 306) aus V.-B. 1 (Prov. Ost- und Westpreussen) und 186 488 St. (193 847) aus V.-B. 18 (Reg.-Bez. Magdeburg etc.);
- an Schweinen: 623 126 St. (618 837) aus V.-B. 1 (Prov. Ost- und Westpreussen), 569 134 St. (574 869) aus V.-B. 11 (Prov. Hannover etc.) und 380 477 St. (384 642) aus V.-B. 12 (Prov. Posen);
- an Geflügel: 691 186 St. (558 210) aus V.-B. 1 (Prov. Ost- und Westpreussen), 563 124 St. (417 931) aus V.-B. 12 (Prov. Posen) und 228 780 St. (229 089) aus V.-B. 16 (Berlin).

Der stärkste Empfang von den anderen deutschen Verkehrsbezirken einschl. der Seehäfen fand statt:

- an Weizen: 84 177 $\frac{1}{2}$ t (93 519) im V.-B. 35 (Württemberg etc.), 83 122 t (90 231 $\frac{1}{2}$) im V.-B. 33 (Baden etc.) und 80 772 $\frac{1}{2}$ t (68 783) im V.-B. 20 (Königreich Sachsen);
- an Roggen: 86 392 $\frac{1}{2}$ t (94 425 $\frac{1}{2}$) im V.-B. 11 (Prov. Hannover etc.), 86 170 t (85 195) im V.-B. 20 (Königreich Sachsen) und 43 399 $\frac{1}{2}$ t (32 238 $\frac{1}{2}$) im V.-B. 14 (Stadt Breslau);
- an Hafer: 57877 t (37856) im V.-B. 16 (Berlin), 22 702 $\frac{1}{2}$ t (27 507 $\frac{1}{2}$) im V.-B. 22 (westf. Ruhrrevier) und 22 325 $\frac{1}{2}$ t (29 246 $\frac{1}{2}$) im V.-B. 24 (Prov. Westfalen etc.);
- an Gerste: 48 065 t (49 323 $\frac{1}{2}$) im V.-B. 11 (Prov. Hannover etc.), 29 193 $\frac{1}{2}$ t (28 692) im V.-B. 22 (westf. Ruhrrevier) und 25 909 t (16 902) im V.-B. 35 (Württemberg etc.);
- an Mais und Hülsenfrüchten: 38 559 t (37 358) im V.-B. 11 (Prov. Hannover etc.), 19 874 t (16 963 $\frac{1}{2}$) im V.-B. 24 (Prov. Westfalen etc.) und 19 040 $\frac{1}{2}$ t (15 021 $\frac{1}{2}$) im V.-B. 16 (Berlin);
- an Leinsaat: 9 598 $\frac{1}{2}$ t (8 621 $\frac{1}{2}$) im V.-B. 35 (Württemberg etc.), 9 354 t (7 785 $\frac{1}{2}$) im V.-B. 33 (Baden) und 8 407 $\frac{1}{2}$ t (7 972) im V.-B. 17 (Prov. Brandenburg);

- an Sämereien: 5 233¹/₂ t (3 261) im V.-B. 14 (Stadt Breslau), 3 604¹/₃ t (4 330) im V.-B. 11 (Prov. Hannover etc.) und 2 974 t (3 972) im V.-B. 18 (Reg.-Bez. Magdeburg etc.);
- an Mühlenfabrikaten: 67 256 t (58 949¹/₂) im V.-B. 19 (Reg.-Bez. Merseburg und Thüringen), 60 999¹/₂ t (61 371¹/₂) im V.-B. 16 (Berlin) und 51 251 t (48 907¹/₂) im V.-B. 21 (Prov. Hessen-Nassau etc.);
- an Kartoffeln: 92 379¹/₂ t (85 993¹/₂) im V.-B. 23 (rheinisch. Ruhrrevier), 82 265¹/₂ t (68 215) im V.-B. 16 (Berlin) und 62 156¹/₂ t (51 275¹/₂) im V.-B. 20 (Königreich Sachsen etc.);
- an Spiritus: 55 688¹/₂ t (50 045¹/₂) im V.-B. 16 (Berlin), 38 948¹/₂ t (31 948¹/₂) im V.-B. 14 (Stadt Breslau) und 27 912¹/₂ t (26 811¹/₂) im V.-B. 19 (Reg.-Bez. Merseburg und Thüringen);
- an Rüben: 66 189 t (70 923) im V.-B. 11 (Prov. Hannover etc.), 43 144 t (65 711) im V.-B. 19 (Reg.-Bez. Merseburg und Thüringen) und 36 842¹/₂ t (50 252¹/₂) im V.-B. 15 (Reg.-Bez. Breslau und Liegnitz);
- an Rübensyrup: 24 931 t (23 462) im V.-B. 18 (Reg.-Bez. Magdeburg etc.), 15 050¹/₂ t (13 970¹/₂) im V.-B. 14 (Breslau) und 9 095 t (8 630) im V.-B. 11 (Prov. Hannover etc.);
- an Rohzucker: 90 817 t (125 499¹/₂) im V.-B. 18 (Reg.-Bez. Magdeburg etc.), 46 611¹/₂ t (36 952¹/₂) im V.-B. 31 (Pfalz) und 42 373 t (46 195) im V.-B. 14 (Stadt Breslau);
- an raffiniertem Zucker: 32 245 t (27 787¹/₂) im V.-B. 36 (Bayern), 21 052 t (20 532) im V.-B. 20 (Königreich Sachsen) und 12 748¹/₂ t (15 730¹/₂) im V.-B. 16 (Berlin);
- an Düngemitteln: 98 770¹/₂ t (109 765) im V.-B. 11 (Prov. Hannover etc.), 89 372¹/₂ t (83 808¹/₂) im V.-B. 17 (Prov. Brandenburg) und 74 508¹/₂ t (86 019¹/₂) im V.-B. 19 (Reg.-Bez. Merseburg und Thüringen);
- an Pferden: 38 660 St. (37 383) im V.-B. 16 (Berlin), 17 315 St. (12 307) im V.-B. 17 (Prov. Brandenburg) und 16 288 St. (15 497) im V.-B. 11 (Prov. Hannover etc.);
- an Rindvieh: 277 262 St. (262 845) im V.-B. 16 (Berlin), 95 984 St. (89 726) im V.-B. 23 (rheinisch. Ruhrrevier) und 73 428 St. (69 046) im V.-B. 20 (Königreich Sachsen);
- an Schafen: 643 354 St. (664 731) im V.-B. 16 (Berlin), 273 508 St. (268 832) im V.-B. 26 (Rheinprovinz l. d. Rh.) und 104 360 St. (69 020) im V.-B. 20 (Königreich Sachsen);
- an Schweinen: 773 523 St. (785 922) im V.-B. 16 (Berlin), 415 590 St. (341 242) im V.-B. 17 (Prov. Brandenburg) und 282 824 St. (283 352) im V.-B. 23 (rheinisch. Ruhrrevier);

an Geflügel: 981 138 St. (753 957) im V.-B. 16 (Berlin), 334 596 St. (306 639) im V.-B. 17 (Prov. Brandenburg) und 137 902 St. (70 341) im V.-B. 3 (Prov. Pommern);

Der stärkste Lokalverkehr (Verkehr innerhalb eines einzelnen Verkehrsbezirks) fand statt:

- an Weizen: 112 635 t (101 870) im V.-B. 36 (Bayern), 87 396 $\frac{1}{2}$ t (65 765 $\frac{1}{2}$) im V.-B. 20 (Königreich Sachsen)* und 54 865 t (50 050) im V.-B. 11 (Prov. Hannover etc.);
- an Roggen: 95 040 $\frac{1}{2}$ t (78 744 $\frac{1}{2}$) im V.-B. 20 (Königreich Sachsen)*, 30 697 t (32 469) im V.-B. 11 (Prov. Hannover etc.) und 29 921 t (33 280) im V.-B. 12 (Prov. Posen);
- an Hafer: 37 513 t (36 757) im V.-B. 36 (Bayern), 28 067 $\frac{1}{2}$ t (19 433 $\frac{1}{2}$) im V.-B. 20 (Königreich Sachsen)* und 24 047 $\frac{1}{2}$ t (18 531) im V.-B. 11 (Prov. Hannover etc.);
- an Gerste: 107 664 t (119 427 $\frac{1}{2}$) im V.-B. 36 (Bayern), 60 030 $\frac{1}{2}$ t (61 191) im V.-B. 19 (Reg.-Bez. Merseburg und Thüringen) und 58 662 $\frac{1}{2}$ t (52 942) im V.-B. 18 (Reg.-Bez. Magdeburg etc.);
- an Mais und Hülsenfrüchten: 26 147 $\frac{1}{2}$ t (15 316 $\frac{1}{2}$) im V.-B. 20 (Königreich Sachsen)*, 25 494 $\frac{1}{2}$ t (17 721) im V.-B. 36 (Bayern) und 17 548 t (15 699 $\frac{1}{2}$) im V.-B. 19 (Reg.-Bez. Merseburg und Thüringen);
- an Leinsaat: 15 485 t (11 929) im V.-B. 26 (Rheinprovinz l. d. Rh.), 12 179 $\frac{1}{2}$ t (11 272 $\frac{1}{2}$) im V.-B. 32 (Grossherz. Hessen etc.) und 7 402 (5 294) im V.-B. 20 (Königreich Sachsen);
- an Sämereien: 3 214 t (3 611 $\frac{1}{2}$) im V.-B. 18 (Reg.-Bez. Magdeburg etc.), 3 138 $\frac{1}{2}$ t (3 356) im V.-B. 19 (Reg.-B. Merseburg und Thüringen) und 2 683 t (1 707 $\frac{1}{2}$) im V.-B. 12 (Prov. Posen);
- an Mühlenfabrikaten: 160 600 t (108 089) im V.-B. 20 (Königreich Sachsen)*, 81 753 t (80 533 $\frac{1}{2}$) im V.-B. 36 (Bayern) und 70 407 t (69 550) im V.-B. 11 (Prov. Hannover etc.);
- an Kartoffeln: 51 749 $\frac{1}{2}$ t (64 798 $\frac{1}{2}$) im V.-B. 17 (Prov. Brandenburg), 24 396 t (20 641 $\frac{1}{2}$) im V.-B. 20 (Königreich Sachsen)* und 24 143 t (26 647 $\frac{1}{2}$) im V.-B. 26 (Rheinprovinz l. d. Rh.);
- an Spiritus: 29 890 $\frac{1}{2}$ t (30 829) im V.-B. 19 (Reg.-Bez. Merseburg und Thüringen), 22 447 t (16 539 $\frac{1}{2}$) im V.-B. 12 (Prov. Posen) und 14 884 t (10 529 $\frac{1}{2}$) im V.-B. 20 (Königreich Sachsen)*;

*) Bei der Vergleichung des Lokalverkehrs im Königreich Sachsen steht dem Verkehre des ganzen Jahres 1885, der Verkehr der drei letzten Vierteljahre von 1884 gegenüber.

- an Rüben: 342 348 t (442 508^{1/2}) im V.-B. 18 (Reg.-Bez. Magdeburg etc.), 329 522 t (408 338) im V.-B. 11 (Prov. Hannover etc.) und 269 032^{1/2} t (343 907) im V.-B. 15 (Reg.-Bez. Breslau und Liegnitz);
- an Rübensyrup: 39 499 t (32 069^{1/2}) im V.-B. 18 (Reg.-Bez. Magdeburg etc.), 27 472^{1/2} t (29 760) im V.-B. 11 (Prov. Hannover) und 15 284 t (13 646^{1/2}) im V.-B. 19 (Reg.-Bez. Merseburg und Thüringen);
- an Rohzucker: 192 293^{1/2} t (181 769^{1/2}) im V.-B. 18 (Reg.-Bez. Magdeburg etc.), 54 007^{1/2} t (52 222^{1/2}) im V.-B. 11 (Prov. Hannover etc.) und 30 962^{1/2} t (22 239^{1/2}) im V.-B. 26 (Rheinprovinz l. d. Rh.);
- an raffiniertem Zucker: 16 581^{1/2} t (20 243^{1/2}) im V.-B. 18 (Reg.-Bez. Magdeburg etc.), 9 169 t (8 993) im V.-B. 15 (Reg.-Bez. Breslau und Liegnitz) und 8 432 t (7 024) im V.-B. 11 (Prov. Hannover etc.);
- an Düngemitteln: 277 872^{1/2} t (251 789^{1/2}) im V.-B. 18 (Reg.-Bez. Magdeburg etc.), 72 553^{1/2} t (64 472^{1/2}) im V.-B. 21 (Prov. Hessen-Nassau etc.) und 56 022 t (70 777^{1/2}) im V.-B. 11 (Prov. Hannover etc.);
- an Pferden: 20 768 St. (21 921) im V.-B. 36 (Bayern), 11 154 St. (9 684) im V.-B. 11 (Prov. Hannover etc.) und 10 765 St. (12 670) im V.-B. 1 (Prov. Ost- und Westpreussen);
- an Rindvieh: 435 297 St. (444 480) im V.-B. 36 (Bayern), 163 779 St. (171 920) im V.-B. 35 (Württemberg etc.) und 125 736 St. (82 101) im V.-B. 20 (Königreich Sachsen)*;
- an Schafen: 73 549 St. (83 129) im V.-B. 36 (Bayern), 48 976 St. (39 552) im V.-B. 20 (Königreich Sachsen)* und 43 528 St. (38 937) im V.-B. 11 (Prov. Hannover etc.);
- an Schweinen: 558 845 t (423 265) im V.-B. 36 (Bayern), 251 957 St. (164 558) im V.-B. 20 (Königreich Sachsen)* und 220 961 St. (172 488) im V.-B. 1 (Prov. Ost- und Westpreussen);
- an Geflügel: 272 229 St. (184 858) im V.-B. 36 (Bayern), 233 142 St. (180 412) im V.-B. 20 (Königreich Sachsen)* und 126 430 St. (165 184) im V.-B. 16 (Berlin).

Der Verkehr zwischen den deutschen Verkehrsbezirken (ausschl. der Seehäfen) und dem Auslande (einschl. der deutschen Seehäfen) war in der **Ausfuhr:**

*) Vergleiche Anmerkung auf Seite 610.

	Versand nach dem Auslande	Empfang der Seehafen- stationen aus Deutsch- land	Zu- sam- men	Stärkster Versand nach dem Auslande (Empfang und Versand der deutschen Seehäfen ausgeschlossen.)			
				1885	1884	aus dem Verkehrsbezirk	
				Tonnen		No.	Bezeichnung
Weizen . . . (1884)	60 528	92 187½	152 715½	40 790	74 671½	34	Mannheim und Ludwigshafen
	107 328	81 808	189 136	12 672	25 605	36	Bayern
Roggen . . . (1884)	4 720	66 962	71 682	3 165½	3 424½	35	Württemberg etc.
	3 631½	57 676½	61 308	1 838½	1 112	1	Prov. Ost- und Westpreussen
Hafer (1884)	5 752	37 083	42 835	771½	165	14	Stadt Breslau
	11 992	34 116	46 108	642½	140	12	Prov. Posen
Gerste (1884)	3 821½	23 020½	26 842	2 959	4 141	35	Württemberg etc.
	8 250½	22 180½	30 431	1 152	2 211	33	Baden
Mais und Hü- senfrüchte . (1884)	12 337	25 282½	37 619½	836½	3 591	36	Bayern
	13 475	28 509½	41 984½	1 481½	1 133	36	Bayern
Leinsaat . . . (1884)	1 344	25 166½	26 510½	546½	3 355	30	Elsass
	1 311	25 176	26 487	441½	1 350½	29	Lothringen
Sämereien . . (1884)	6 431½	12 722	19 153½	7 222½	5 190	34	Mannheim und Ludwigshafen
	7 893	11 001½	18 894½	1 077½	2 423½	36	Bayern
Mühlenfabri- kate (1884)	14 817½	64 720	79 537½	720½	1 203	35	Württemberg
	16 587½	69 412½	86 000	469	370½	14	Stadt Breslau
Kartoffeln . . (1884)	27 449½	69 644½	97 094	325½	212½	13	Reg.-Bez. Oppeln
	36 693½	67 485½	104 179	148	116½	29	Lothringen
Spiritus . . . (1884)	11 833	94 885½	106 718½	2 256½	3 535½	18	Reg.-Bez. Magdeburg
	11 202½	80 944½	92 147	752	831	32	Grossherzogthum Hessen
Rüben (1884)	14 955	7 095½	22 050½	571	800½	19	Reg.-Bez. Merseburg u. Thüringen
	16 006	7 680	23 686	5 098	6 386	29	Lothringen
Rübensyrup . (1884)	7 590½	15 258½	22 849	1 689	883½	36	Bayern
	4 571	5 841	10 412	1 493	1 550	26	Rheinprovinz l. d. Rh.
Rohzucker . . (1884)	9 326½	170 007½	179 334	6 240	6 686	33	Baden
	40 671	224 614	265 285	4 859	4 919	26	Rheinprovinz l. d. Rh.
				2 611½	2 320½	35	Württemberg etc.
				3 075	1 989½	14	Stadt Breslau
				2 602½	2 791½	20	Königreich Sachsen
				2 000½	1 916	26	Rheinprovinz l. d. Rh.
				7 153½	4 888½	18	Reg.-Bez. Magdeburg
				2 124	1 768	33	Baden
				1 880	2 863½	35	Württemberg
				3 608	2 618	26	Rheinprovinz l. d. Rh.
				1 482	510	35	Württemberg
				877	93	34	Mannheim und Ludwigshafen
				3 671	28 112	11	Provinz Hannover etc.
				2 989½	6 613	26	Rheinprovinz l. d. Rh.
				1 922½	2 100½	13	Reg.-Bez. Oppeln

	Versand nach dem Auslande	Empfang der Seehafen- stationen aus Deutsch- land	Zu- sammen	Stärkster Versand nach dem Auslande (Empfang und Versand der deutschen Seehäfen ausgeschlossen)		
				1885	1884	aus dem Verkehrsbezirk
	Tonnen			Tonnen	No.	Bezeichnung
Raffinirter Zucker . . . (1884)	17 726½ 27 636	41 037½ 56 144½	58 764 83 780½	8 027 7 033 808½	13 362½ 9 531 786½	26 Rheinprovinz l. d. Rh. 31 Pfalz 7 Provinz Schleswig-Holstein
Düngemittel (1884)	44 637½ 47 174	33 462½ 30 966½	78 100 78 140½	14 754 5 835 4 919½	14 810 5 662½ 4 048	18 Reg.-Bez. Magdeburg etc. 21 Provinz Hessen-Nassau 13 Reg.-Bez. Oppeln
Pferde (1884)	6 383 6 391	31 608 25 952	37 991 32 343	1 640 1 388 1 095	2 851 188 1 374	11 Provinz Hannover etc. 23 rhein. Ruhrrevier 26 Rheinprovinz l. d. Rh.
Rindvieh . . . (1884)	19 454 31 204	129 344 125 471	148 798 156 675	7 258 2 740 1 640	9 469 7 755 3 082	35 Württemberg 34 Mannheim und Ludwigshafen 30 Elsass
Schafe (1884)	608 103 846 769	338 556 428 157	946 659 1274 926	326 917 75 930 53 395	334 774 320 955 24 527	26 Rheinprovinz l. d. Rh. 31 Pfalz 35 Württemberg
Schweine . . . (1884)	12 660 26 474	472 630 610 620	485 290 637 094	7 314 1 555 1 136	7 218 441 12 012	39 Baden 28 Lothringen 26 Rheinprovinz l. d. Rh.
Geflügel . . . (1884)	76 420 53 147	55 378 60 614	131 798 113 761	24 208 20 428 18 846	80 38 494 7 684	26 Rheinprovinz l. d. Rh. 35 Württemberg 11 Provinz Hannover etc.

Die Einfuhr nach Deutschland betrug:

	Empfang aus dem Auslande	Versand der Seehafen- stationen nach Deutschland	Zu- sammen	Stärkster Empfang aus dem Auslande (Versand und Empfang der deutschen Seehäfen ausgeschlossen)		
				1885	1884	nach dem Verkehrsbezirk
	Tonnen			Tonnen	No.	Bezeichnung
Weizen . . . (1884)	103 247½ 147 738½	54 749 72 565	157 996½ 220 303½	39 325 27 308½ 7 338	24 624 46 099 13 104	20 Königreich Sachsen 36 Bayern 13 Reg.-Bez. Oppeln
Roggen . . . (1884)	81 508½ 126 741½	91 419 136 619½	172 927½ 263 361	35 597½ 12 821 10 190½	57 070 8 561½ 20 098	13 Reg.-Bez. Oppeln 29 Lothringen 26 Rheinprovinz l. d. Rh.
Hafer (1884)	46 839½ 56 389½	40 516½ 90 592	87 356 146 981½	12 235½ 7 799½ 6 792½	2 632½ 13 982 6 321½	20 Königreich Sachsen 16 Berlin 14 Stadt Breslau
Gerste (1884)	202 595½ 167 266½	42 140½ 55 977½	244 736 223 244	90 099 34 191 22 544	70 997½ 24 830½ 23 369½	36 Bayern 20 Königreich Sachsen 16 Berlin

	Empfang aus dem Auslande	Versand der Seehafen- stationen nach Deutschland	Zu- sammen	Stärkster Empfang aus dem Auslande (Versand und Empfang der deutschen Seehäfen ausgeschlossen)		
				1885	1884	nach dem Verkehrsbezirk
	Tonnen			Tonnen	No.	Bezeichnung
Mais- und Hül- senfrüchte .	101 493½	65 902	167 395½	21 038	18 711	36 Bayern
(1884)	116 571	65 050	181 621	17 096½	11 785	16 Berlin
				13 279	8 490	20 Königreich Sachsen
Leinsaat . . .	22 341½	14 262	36 603½	6 844½	9 271½	26 Rheinprovinz L. d. Rh.
(1884)	33 994	17 588½	51 582½	5 197½	10 331½	14 Stadt Breslau
				2 651	2 273	20 Königreich Sachsen
Sämereien . .	10 278½	6 436	16 714½	2 337	3 596	14 Stadt Breslau
(1884)	11 877½	12 211	24 088½	1 303½	1 372	36 Bayern
				962½	1 090	32 Grossherzogthum Hessen
Mühlensabri- kate	67 995	61 613	129 608	10 320½	8 194	26 Rheinprovinz L. d. Rh.
(1884)	76 950	63 091½	140 041½	8 146	10 815½	15 Reg.-Bez. Breslau und Liegnitz
				7 667½	6 076	1 Prov. Ost- und Westpreussen
Kartoffeln . .	16 044½	2 737	18 781½	5 401½	5 414	26 Rheinprovinz L. d. Rh.
(1884)	14 790½	2 836	17 626½	3 232	4 170	23 Rheinisches Ruhrrevier
				2 326½	995½	22 Westfälisches Ruhrrevier
Spiritus . . .	3 525	32 468	35 993	934½	182½	14 Stadt Breslau
(1884)	1 874½	25 754½	27 629	555½	538	26 Rheinprovinz L. d. Rh.
				530½	10	15 Reg.-Bez. Breslau und Liegnitz
Rüben	8 566½	4 018	12 584½	2 655	1 129½	35 Württemberg
(1884)	8 992	3 091	12 083	1 422	1 430	36 Bayern
				964½	550	33 Baden
Rübensyrup .	154½	1 942½	2 097	55½	30	26 Rheinprovinz L. d. Rh.
(1884)	548½	1 166	1 714½	40½	.	13 Reg.-Bez. Oppeln
				20	.	15 Reg.-Bez. Breslau und Liegnitz
Rohzucker . .	44 920½	3 816	48 736½	33 824	42 715½	20 Königreich Sachsen
(1884)	73 287½	3 786½	77 074	9 402½	30 418	32 Grossherzogthum Hessen
				1 595	74	36 Bayern
Raffinirter Zucker . . .	952	2 461	3 413	225	.	1 Provinz Ost- und Westpreussen
(1884)	1 664	3 694	5 358	189½	221	39 Elsass
				154	41	33 Baden
Düngemittel .	59 492½	196 142½	255 635	9 919½	10 805½	26 Rheinprovinz L. d. Rh.
(1884)	54 607	234 411½	289 018½	9 038	8 458½	20 Königreich Sachsen
		S t ü c k		5 747	691	31 Mannheim und Ludwigsbafen
Pferde	18 257	24 719	42 976	4 915	4 195	26 Rheinprovinz L. d. Rh.
(1884)	19 574	19 355	39 929	3 699	3 059	23 Rheinisches Ruhrrevier
				2 009	1 643	16 Berlin
Rindvieh . . .	43 045	65 669	108 714	20 617	16 686	30 Elsass
(1884)	34 020	61 083	95 103	9 751	12 256	7 Provinz Schleswig-Holstein
				4 082	1 047	33 Baden

	Empfang aus dem Auslande	Versand der Seehafen- stationen nach Deutschland	Zu- sammen	Stärkster Empfang aus dem Auslande (Versand und Empfang der deutschen Seehäfen ausgeschlossen)		
				1885	1884	nach dem Verkehrsbezirk
				Tonnen		Bezeichnung
Schafe	27 904	84 834	112 738	23 577	328 369	31 Pfalz
(1884)	380 663	71 913	452 576	1 249	.	26 Rheinprovinz l. d. Rh.
				977	20 253	34 Mannheim und Ludwigshafen
Schweine . . .	197 752	264 355	462 107	34 672	35 720	13 Reg.-Bez. Oppeln
(1884)	214 963	378 276	593 239	33 614	26 953	20 Königreich Sachsen
				22 211	25 027	36 Bayern
Geflügel . . .	907 036	19 854	926 890	273 675	229 937	35 Württemberg
(1884)	651 938	22 061	673 999	203 700	137 904	1 Provinz Ost- und Westpreussen
				196 232	106 695	32 Grossherzogthum Hessen

Ueber die Durchfuhr von Ausland zu Ausland und zwischen dem Auslande und den deutschen Seehäfen giebt die nachstehende Uebersicht Aufschluss.

	Durchfuhr von Ausland zu Ausland	Versand | Empfang der deutschen Seehäfen nach | von dem Auslande		Zusammen		Durchfuhr von Ausland zu Ausland	Versand | Empfang der deutschen Seehäfen nach | von dem Auslande		Zusammen
		Tonnen					Tonnen		
		Tonnen					Tonnen		
Weizen . . .	28 040	16½	281 978½	310 035	Rüben . . .	13 382½	129	815½	14 327
(1884)	25 656½	329	157 851	183 836½	(1884)	5 355½	240½	101	5 697
Roggen . . .	6 326½	58½	105 576½	111 961½	Rübensyrup.	637½	59	622	1 318½
(1884)	4 115	111½	70 995½	75 222	(1884)	179½	41½	83½	304½
Hafer	3 774½	48½	16 233	20 056	Robzucker :	29 804½	403½	6 352½	36 560
(1884)	5 636½	24½	42 527½	48 288½	(1884)	30 692½	235½	4 591½	35 519½
Gerste . . .	5 077½	96½	33 254	38 428	Raffinirter				
(1884)	3 180½	507½	31 067½	34 755½	Zucker . . .	6 359½	61½	135	6 556
Mais u. Hül- senfrüchte .	9 849½	865	22 589	33 303½	(1884)	18 930½	59	371½	19 361
(1884)	17 213	846½	31 454½	49 514	Düngemittel.	5 823½	5 818	1 032	12 673½
Leinsaat . .	731	1 413½	18 187½	20 332	(1884)	2 059	5 714	791½	8 564½
(1884)	270	1 531½	20 271½	22 073					
Sämereien . .	2 311½	1 164	2 595	6 070½	Pferde . . .	2 612	1 253	7 286	11 151
(1884)	1 589½	1 292	1 764	4 645½	(1884)	84	2 003	2 457	4 544
Mühlfabri- kate	8 801½	4 645½	18 633½	32 080½	Rindvieh . .	4 288	141	6 368	10 797
(1884)	18 200½	5 013	19 447	42 660½	(1884)	447	671	2 601	3 719
Kartoffeln . .	6 480½	39½	145	6 665	Schafe . . .	6 223	175	2 310	8 708
(1884)	3 174½	22½	14	3 211	(1884)	546	2 152	3 249	5 947
Spiritus . . .	79½	453½	3 092½	3 625½	Schweine . .	9 379	961	69 216	79 556
(1884)	6 157	434½	416	7 007½	(1884)	879	49517	4 943	55 339
					Geflügel . . .	302	43	936	1 281
					(1884)	407	35	1 400	1 842

	Der stärkste							
	Versand nach				Empfang von			
	den deutschen Verkehrsbezirken (einschl. der Seehäfen) fand statt							
	in den Auslandsverkehrsbezirken							
	1885	1884	Der Verkehrsbezirke		1885	1884	Der Verkehrsbezirke	
	Tonnen		No.	Bezeichnung	Tonnen		No.	Bezeichnung
Weizen	245 988	157 605½	50	Russland*)	55 840	99 347	56	Schweiz
	49 433	40 885½	52	Galizien	2 394	825	59	Luxemburg
	40 238½	10 852	51	Polen	938½	1 383½	55	Oesterreich**)
Roggen	96 538	66 371½	50	Russland*)	3 662	2 396	54	Böhmen
	38 806	63 440	51	Polen	671½	249	55	Oesterreich**)
	18 025½	19 897	52	Galizien	197	493	56	Schweiz
Hafer	17 542	19 167½	54	Böhmen	4 934½	8 614	56	Schweiz
	15 499	44 866	50	Russland*)	204½	644½	59	Luxemburg
	9 445½	6 473½	55	Oesterreich**)	185½	1 642	55	Oesterreich**)
Gerste	70 618½	56 053½	55	Oesterreich**)	1 997	3 869	56	Schweiz
	69 884½	53 126½	53	Ungarn	721½	1 178½	59	Luxemburg
	46 800½	41 957½	54	Böhmen	538½	1 284	61	Holland
Mais u. Hülsenfrüchte	39 841½	38 263½	55	Oesterreich**)	8 587	8 702	56	Schweiz
	17 997	13 989½	53	Ungarn	1 010½	667½	59	Luxemburg
	17 960½	17 581	54	Böhmen	735	1 500½	61	Holland
Leinsaat	14 846	18 425	50	Russland*)	1 239	1 303	54	Böhmen
	6 888	7 399	52	Galizien	552	806	55	Oesterreich**)
	5 197	7 031½	61	Holland	468	226	51	Polen
Sämereien	2 566	2 144½	54	Böhmen	1 311	2 583½	54	Böhmen
	1 830½	1 614½	61	Holland	1 251½	891½	58	Frankreich
	1 815	1 753½	52	Galizien	1 206½	1 285½	51	Polen
Mühlensfabrikate . . .	19 414	20 070	50	Russland*)	5 019	5 766½	64	Dänemark
	14 841	26 362	53	Ungarn	4 719	5 588½	59	Luxemburg
	13 200½	8 491	51	Polen	3 295	2 893½	61	Holland
Kartoffeln	7 292	4 983	61	Holland	9 943	10 030	60	Belgien
	5 260	6 560	60	Belgien	8 210	18 325½	56	Schweiz
	1 154	1 010	55	Oesterreich**)	3 979	2 482½	61	Holland
Spiritus	4 837	794	51	Polen	5 173	6 012½	56	Schweiz
	468½	42½	54	Böhmen	2 449	1 102	55	Oesterreich**)
	368	445	61	Holland	2 003	1 957	60	Belgien
Rüben	5 420½	5 219	60	Belgien	5 812	4 953	54	Böhmen
	2 548½	2 163	61	Holland	2 757½	4 347½	55	Oesterreich**)
	711½	1 501	54	Böhmen	1 953	1 650½	56	Schweiz
Rübensyrup	410	83½	51	Polen	5 672	2 852	58	Frankreich
	180½	1	50	Russland*)	943	1 357	60	Belgien
	92	10	53	Ungarn	634½	245	56	Schweiz
Rohzucker	43 777	74 979½	54	Böhmen	4 555	33 125½	61	Holland
	3 956	.	51	Polen	1 923	2 132½	55	Oesterreich**)
	1 660	1 153	50	Russland*)	1 784	3 579	58	Frankreich

*) Russland ohne Polen. **) Oesterreich ohne Böhmen und Galizien.

	Der stärkste					
	Versand nach			Empfang von		
	den deutschen Verkehrsbezirken (einschl. der Seehäfen) fand statt in den Auslandsverkehrsbezirken					
	1885	1884	Der Verkehrsbezirke	1885	1884	Der Verkehrsbezirke
Tonnen		No. | Bezeichnung	Tonnen		No. | Bezeichnung	
Raffinirter Zucker . .	292	437	58 | Frankreich	9 637½	11 944½	56 | Schweiz
	261	392½	61 | Holland	3 540½	6 326½	60 | Belgien
	225	.	50 | Russland	1 779	5 892½	58 | Frankreich
Düngemittel	18 777	11 538	60 | Belgien	10 168	8 455½	56 | Schweiz
	10 116	5 797	52 | Galizien	7 819	11 262½	60 | Belgien
	8 566½	10 605½	61 | Holland	7 262	8 264	54 | Böhmen
	S t ü c k			S t ü c k		
Pferde	8 313	7 289	64 | Dänemark	2 254	1 510	60 | Belgien
	7 117	5 953	60 | Belgien	1 520	3 683	61 | Holland
	3 929	2 914	59 | Luxemburg	1 192	1 051	56 | Schweiz
Rindvieh	25 033	16 464	56 | Schweiz	8 487	11 613	56 | Schweiz
	15 815	14 583	64 | Dänemark	3 855	9 084	60 | Belgien
	4 400	424	61 | Holland	2 781	5 102	58 | Frankreich
Schafe	24 395	340 903	55 | Oesterreich *)	385 680	591 463	58 | Frankreich
	2 311	3 610	64 | Dänemark	157 991	150 609	60 | Belgien
	1 949	36 850	54 | Böhmen	62 533	54 826	61 | Holland
Schweine	81 923	95 492	53 | Ungarn	7 697	7 840	56 | Schweiz
	60 138	8 774	64 | Dänemark	2 271	1 447	59 | Luxemburg
	34 075	18 940	51 | Polen	1 191	2 002	54 | Böhmen
Geflügel	440 772	333 549	57 | Italien	28 762	13 750	61 | Holland
	157 056	144 632	54 | Böhmen	26 802	20 842	60 | Belgien
	132 900	94 404	51 | Polen	15 165	6 321	58 | Frankreich

3. Erzeugnisse der Forstwirthschaft.

Es wurden befördert	Ueberhaupt	Davon entfallen auf den Verkehr		Im engeren Lokalverkehr der einzelnen Verkehrsbezirke	Im Wechselverkehr der deutschen Verkehrsbezirke mit Anschluss der Seehäfen
		im Inlande	mit dem Auslande		
T o n n e n					
Rundholz	1 650 737½	1 395 897	254 840½	777 387½	545 145½
in 1884	(1 596 438)	(1 402 684)	(193 754)	(753 763½)	(586 339½)
Nutzholz	2 466 441	2 152 423	314 018	828 317	1 018 282
in 1884	(2 357 930)	(2 020 632½)	(337 297½)	(783 956½)	(964 581)
Brennholz, Grubenholz und Schwellen . . .	2 378 183½	2 164 629	213 554½	1 089 438	961 046½
in 1884	(2 266 774½)	(2 068 421½)	(198 353)	(1 056 619½)	(920 448½)
Borke	139 400½	90 570½	48 830	44 999	40 885½
in 1884	(129 606½)	(85 083½)	(44 523)	(43 607½)	(36 271)

*) Oesterreich ohne Böhmen, Ungarn und Galizien.

Der stärkste Versand nach den anderen deutschen Verkehrsbezirken (einschliesslich der Seehäfen) fand statt:

- an Rundholz: 152 528 t (155 015¹/₂) aus V.-B. 36 (Bayern), 46 189¹/₂ t (67 605) aus V.-B. 35 (Württemberg etc.) und 40 194¹/₂ t (34 956) aus V.-B. 19 (Reg.-Bez. Merseburg und Thüringen);
- an Nutzholz: 308 575 t (314 783¹/₂) aus V.-B. 36 (Bayern), 87 701 t 86 326¹/₂) aus V.-B. 35 (Württemberg etc.) und 76 379¹/₂ t (66 287¹/₂) aus V.-B. 1 (Ost- und Westpreussen);
- an Brennholz, Grubenholz und Schwellen: 304 795 t (271 009¹/₂) aus V.-B. 24 (Prov. Westfalen etc.), 120 700 t (114 860¹/₂) aus V.-B. 11 (Prov. Hannover etc.) und 76 746¹/₂ t (53 310¹/₂) aus V.-B. 17 (Prov. Brandenburg);
- an Borke: 11 898¹/₂ t (9 145) aus V.-B. 36 (Bayern), 6 546¹/₂ t (5 662) aus V.-B. 26 (Rheinprovinz l. d. Rh.) und 4 697 t (4 093¹/₂) aus V.-B. 33 (Baden).

Der stärkste Empfang von den anderen deutschen Verkehrsbezirken (einschl. der Seehäfen) fand statt:

- an Rundholz: 91 776¹/₂ t (85 981¹/₂) im V.-B. 20 (Königreich Sachsen), 67 851 t (78 389¹/₂) im V.-B. 35 (Württemberg) und 51 693 t (80 428) im V.-B. 30 (Elsass);
- an Nutzholz: 98 968 t (97 963¹/₂) im V.-B. 34 (Mannheim und Ludwigshafen), 98 418¹/₂ t (81 998¹/₂) im V.-B. 16 (Berlin) und 79 263¹/₂ t (76 517) im V.-B. 26 (Rheinprovinz l. d. Rh.);
- an Brennholz, Grubenholz und Schwellen: 310 324 t (288 051) im V.-B. 22 (westfäl. Ruhrrevier), 131 348¹/₂ t (129 615) im V.-B. 23 (rheinisch. Ruhrrevier) und 55 613 t (65 046¹/₂) im V.-B. 27 (Saarrevier);
- an Borke: 7 139¹/₂ t (5 437) im V.-B. 35 (Württemberg), 4 818 t (3 855¹/₂) im V.-B. 32 (Grossherzth. Hessen) und 4 182¹/₂ t (3 291) im V.-B. 19 (Reg.-Bez. Merseburg und Thüringen).

Der stärkste Lokalverkehr (Verkehr innerhalb eines einzelnen Verkehrsbezirks) fand statt:

- an Rundholz: 187 048 t (190 435¹/₂) im V.-B. 36 (Bayern), 109 719¹/₂ t (98 255¹/₂) im V.-B. 35 (Württemberg) und 97 314 t (76 018¹/₂) im V.-B. 20 (Königreich Sachsen);
- an Nutzholz: 185 869 t (188 766) im V.-B. 36 (Bayern), 131 970¹/₂ t (105 694) im V.-B. 20 (Königreich Sachsen) und 60 522¹/₂ t (53 978) im V.-B. 19 (Reg.-Bez. Merseburg und Thüringen);
- an Brennholz, Grubenholz und Schwellen: 230 182 t (244 469) im V.-B. 36 (Bayern), 98 341 t (99 264) im V.-B. 13 (Reg.-Bez. Oppeln) und 87 753 t (69 477) im V.-B. 11 (Prov. Hannover etc.);
- an Borke: 8 799¹/₂ t (8 395¹/₂) im V.-B. 36 (Bayern), 6 094¹/₂ t (5 986¹/₂) im V.-B. 26 (Rheinprovinz l. d. Rh.) und 5 122¹/₂ t (3 509) im V.-B. 20 (Königreich Sachsen).

Der Verkehr zwischen den deutschen Verkehrsbezirken (ausschl. der Seehäfen) mit dem Auslande (einschl. der deutschen Seehäfen) war in der Ausfuhr:

	Versand nach dem Auslande	Empfang der Seehafen- stationen aus Deutsch- land	Zu- sammen	Stärkster Versand nach dem Auslande (Empfang und Versand der deutschen Seehäfen ausgeschlossen)		
				1885	1884	aus dem Verkehrsbezirk
				Tonnen		Bezeichnung
Rundholz	64 522	48 003½	112 525½	15 076½	27 677	26 Rheinprovinz l. d. Rh.
(1884)	75 742½	85 111	110 853½	13 499	12 219	33 Baden
				7 590	5 815	35 Württemberg
Nutzholz	97 331½	93 194	190 525½	25 701½	34 244½	36 Bayern
(1884)	123 398½	85 155	208 553½	23 713½	28 396	33 Baden
				18 628½	22 231	30 Elsass
Brenn-, Grubenholz und Schwellen . .	118 253	73 145½	191 398½	26 773	26 220	33 Baden
(1884)	141 367	56 489½	197 856½	22 218	29 288	26 Rheinprovinz l. d. Rh.
				13 630	14 645½	35 Württemberg
Borke	1 582	2 769	4 351	1 066½	1 086	29 Lothringen
(1884)	2 382½	2 663	5 045½	138½	90	33 Baden
				61	65	36 Bayern

Die Einfuhr nach Deutschland betrug:

	Empfang aus dem Auslande	Versand der Seehafen- stationen nach Deutsch- land	Zu- sammen	Stärkster Empfang aus dem Auslande (Versand und Empfang der deutschen Seehäfen ausgeschlossen)		
				1885	1884	aus dem Verkehrsbezirk
				Tonnen		Bezeichnung
Rundholz	178 018½	25 360½	203 379	76 840½	32 632½	13 Reg.-Bez. Oppeln
(1884)	112 471	27 470	139 941	54 713½	34 973½	20 Königr. Sachsen
				19 774½	18 607	15 Reg.-Bez. Breslau u. Liegnitz
Nutzholz	168 178½	212 630	380 808½	37 865½	20 923	20 Königr. Sachsen
(1884)	156 772½	186 940	343 712½	31 532	29 193	36 Bayern
				17 480½	24 888½	13 Reg.-Bez. Oppeln
Brenn-, Grubenholz und Schwellen . .	73 174½	40 999	114 173½	25 837½	22 660½	13 Reg.-Bez. Oppeln
(1884)	48 530½	34 864	83 394½	19 775½	5 591	20 Königr. Sachsen
				17 251½	10 061½	14 Stadt Breslau
Borke	42 084½	1 917	44 001½	7 839½	5 717½	30 Elsass
(1884)	39 034½	2 542	41 576½	5 126	5 429½	20 Königr. Sachsen
				5 059	4 118½	26 Rheinprovinz l. d. Rh.

Ueber die Durchfuhr von Ausland zu Ausland und zwischen dem Auslande und den deutschen Seehäfen giebt die nachstehende Uebersicht Aufschluss.

	Durchfuhr von Ausland zu Ausland	Versand der deutschen Seehäfen nach von dem Auslande		Zusammen
		T o n n e n		
Rundholz	7 569	195½	4 535½	12 300
(1884)	4 762	150	628½	5 540½
Nutzholz	21 171	1 010½	26 326½	48 508
(1884)	45 729½	1 634	9 754	57 126½
Brenn-, Grubenholz u. Schwellen	15 161	32	6 934	22 127
(1884)	3 621	69½	4 765	8 455½
Borke	1 906½	443	2 814	5 163½
(1884)	502	180½	2 423½	3 106

	Der stärkste											
	Versand nach				Empfang von							
	den deutschen Verkehrsbezirken (einschl. der Seehäfen) fand statt in den Auslandsverkehrsbezirken											
	1885		1884		Der Verkehrsbezirke		1885		1884		Der Verkehrsbezirke	
	Tonnen		No.	Bezeichnung	Tonnen		No.	Bezeichnung	Tonnen		No.	Bezeichnung
Rundholz	78 399½	30 867	51	Polen	18 616½	17 543½	58	Frankreich				
	63 047	48 767½	54	Böhmen	17 217	29 383½	60	Belgien				
	18 203	11 240½	55	Oesterreich**)	10 855½	8 628½	61	Holland				
Nutzholz	61 973	56 700½	55	Oesterreich**)	46 456½	54 670	58	Frankreich				
	38 068	27 481	54	Böhmen	21 924½	33 782	56	Schweiz				
	23 104½	11 582½	50	Russland*)	8 635	9 719	61	Holland				
Brenn-, Grubenholz, Schwellen	18 568½	7 844½	54	Böhmen	44 973½	53 375½	60	Belgien				
	15 346½	15 522	51	Polen	38 532½	41 516	56	Schweiz				
	14 101½	8 788½	53	Ungarn	17 745	25 728½	58	Frankreich				
Borke	13 572	15 951	53	Ungarn	580	422	58	Frankreich				
	10 426	7 958	58	Frankreich	527	702	59	Luxemburg				
	7 919½	6 559½	55	Oesterreich**)	382½	159	51	Polen				

*) Ohne Polen.

***) Ohne Böhmen und Galizien.

4. Erzeugnisse des Berg- und Hüttenwesens.

Es wurden befördert	Ueberhaupt	Davon entfallen auf den Verkehr		Im engeren Lokalverkehr der einzelnen Verkehrsbezirke	Im Wechselverkehr der deutschen Verkehrsbezirke mit Ausschluß der Seehafenstationen
		im Inlande	mit dem Auslande		
T o n n e n					
Steinkohlen	46 273 341	39 092 605½	7 180 735½	11 643 763	26 151 153½
(1884)	43 964 064½	36 907 598	7 056 466½	10 768 772	24 880 739½
Braunkohlen	7 914 956	5 653 394	2 261 562	3 854 728	1 785 494
(1884)	6 886 550	5 295 912	1 590 638	3 663 270	1 621 552½
Eisenerz	4 461 234	2 832 913	1 628 321	885 139½	1 929 410½
(1884)	3 894 350½	3 155 953	738 397½	1 029 065½	2 087 727
Roheisen	3 129 523	2 547 720	581 803	972 050½	1 507 163½
(1884)	3 237 361	2 676 887	560 474	1 013 379½	1 526 433½
Eisen und Stahl	1 360 597	1 118 270	242 327	269 185½	745 125
(1884)	1 382 845½	1 153 424½	229 421	270 618½	773 928½
Eisenbahnschienen	590 988	443 122½	147 865½	134 673½	278 263½
(1884)	581 240	412 579½	168 660½	126 104½	263 444
Eiser. Eisenbahnschwellen	113 643	102 608½	11 034½	33 350	66 645
(1884)	113 765½	99 041½	14 724	26 783	68 713½
Eiserne Achsen	88 116	68 361½	19 754½	11 363	52 289½
(1884)	99 283	76 774½	22 508½	12 461½	59 450½
Eiserne Dampfkessel	419 500½	327 692½	91 808	100 632½	177 439½
(1884)	452 004	343 226	108 778	102 060½	184 908
Eiserne Röhren	163 108½	139 529½	23 579	29 082	101 108½
(1884)	182 985½	163 982	19 003½	36 892½	118 511½
Eisen- und Stahlraht	294 842½	167 091½	127 751	33 095	107 964
(1884)	289 178	164 708	124 470	34 604	101 592½
Eisen- und Stahlwaaren	407 784½	337 574½	70 210	105 014½	187 950½
(1884)	394 531	333 006	61 525	101 346	187 967½
Rohe Erze	534 867	419 981	114 886	90 749½	299 506
(1884)	482 478½	419 542	62 936½	99 509½	301 407
Blei	131 799	107 092	24 707	49 053	52 574
(1884)	134 178½	100 762½	33 416	48 216½	47 553
Zink	179 377½	149 235	30 142½	41 155	92 481
(1884)	158 310	130 785	27 525	39 664½	76 352½
Salz	889 266	852 168	37 098	369 085½	429 364
(1884)	855 220	804 254	50 966	333 952½	418 466

Der stärkste Versand nach den anderen deutschen Verkehrsbezirken (einschl. der Seehäfen) fand statt:

an Steinkohlen: 11 636 058 t (11 171 851) aus dem V.-B. 22 (Westfälisches Ruhrrevier), 5 818 028½ t (5 517 289½) aus dem V.-B. 23 (Rheinisches Ruhrrevier), 4 440 631 t (4 148 322½) aus V.-B. 13 (Reg.-Bez. Oppeln), 2 453 659½ t (2 453 363) aus V.-B. 27 (Saarrevier),

- 889 326 $\frac{1}{2}$ (800 012 $\frac{1}{2}$) aus V.-B. 20 (Königreich Sachsen), 542 383 t (555 530 $\frac{1}{2}$) aus V.-B. 15 (Reg.-Bez. Breslau und Liegnitz), 434 621 t (392 647 $\frac{1}{2}$) aus V.-B. 34 (Mannheim und Ludwigshafen) und 347 009 t (371 518) aus V.-B. 24 (Prov. Westfalen);
- an Braunkohlen: 1 120 278 t (960 704 $\frac{1}{2}$) aus V.-B. 19 (Reg.-Bez. Merseburg und Thüringen), 267 174 $\frac{1}{2}$ t (285 430) aus V.-B. 18 (Reg.-Bez. Magdeburg etc.), 205 493 $\frac{1}{2}$ t (186 842 $\frac{1}{2}$) aus V.-B. 17 (Prov. Brandenburg) und 144 279 t (147 460) aus V.-B. 11 (Prov. Hannover);
- an Eisenerz: 479 320 t (598 375 $\frac{1}{2}$) aus V.-B. 29 (Lothringen), 448 426 $\frac{1}{2}$ t (410 607 $\frac{1}{2}$) aus V.-B. 21 (Prov. Hessen-Nassau etc.) und 343 052 $\frac{1}{2}$ t (389 464 $\frac{1}{2}$) aus V.-B. 25 (Rheinprovinz r. d. Rh.);
- an Roheisen: 244 546 t (237 804 $\frac{1}{2}$) aus V.-B. 25 (Rheinprovinz r. d. Rh.), 200 660 $\frac{1}{2}$ t (182 365 $\frac{1}{2}$) aus V.-B. 28 (Ruhrort, Duisburg, Hochfeld) und 179 749 t (160 467) aus V.-B. 24 (Prov. Westfalen etc.);
- an Eisen und Stahl: 127 113 $\frac{1}{2}$ t (131 211 $\frac{1}{2}$) aus V.-B. 13 (Reg.-Bez. Oppeln), 123 656 $\frac{1}{2}$ t (120 978) aus V.-B. 27 (Saarrevier) und 118 089 $\frac{1}{2}$ t (129 362 $\frac{1}{2}$) aus V.-B. 22 (Westfälisches Ruhrrevier);
- an Eisenbahnschienen: 101 383 t (95 753 $\frac{1}{2}$) aus V.-B. 22 (Westfälisches Ruhrrevier), 76 982 $\frac{1}{2}$ t (66 555 $\frac{1}{2}$) aus V.-B. 23 (Rheinisches Ruhrrevier) und 18 427 $\frac{1}{2}$ t (8 367) aus V.-B. 13 (Reg.-Bez. Oppeln);
- an eisernen Eisenbahnschwellen: 19 040 t (28 659) aus V.-B. 22 (Westfälisches Ruhrrevier), 9 509 t (3 457) aus V.-B. 28 (Ruhrort, Duisburg, Hochfeld) und 9 064 t (8 364) aus V.-B. 23 (Rheinisches Ruhrrevier);
- an eisernen Achsen: 17 207 $\frac{1}{2}$ t (18 816) aus V.-B. 22 (Westfälisches Ruhrrevier), 15 041 $\frac{1}{2}$ t (17 156 $\frac{1}{2}$) aus V.-B. 23 (Rheinisches Ruhrrevier) und 7 359 t (7 886 $\frac{1}{2}$) aus V.-B. 28 (Ruhrort, Duisburg, Hochfeld);
- an eisernen Dampfkesseln etc.: 27 672 t (25 072 $\frac{1}{2}$) aus V.-B. 20 (Königreich Sachsen), 16 284 t (20 669 $\frac{1}{2}$) aus V.-B. 16 (Berlin) und 13 331 t (11 124 $\frac{1}{2}$) aus V.-B. 23 (Rheinisches Ruhrrevier);
- an eisernen Röhren: 36 971 $\frac{1}{2}$ t (41 240 $\frac{1}{2}$) aus V.-B. 23 (Rheinisches Ruhrrevier), 14 396 t (18 208 $\frac{1}{2}$) aus V.-B. 27 (Saarrevier) und 8 481 t (9 761 $\frac{1}{2}$) aus V.-B. 26 (Rheinprovinz l. d. Rh.);
- an Eisen- und Stahldraht: 77 240 $\frac{1}{2}$ t (61 872 $\frac{1}{2}$) aus V.-B. 22 (Westfälisches Ruhrrevier), 23 664 t (24 622) aus V.-B. 24 (Prov. Westfalen etc.) und 9 398 t (14 646) aus V.-B. 23 (Rheinisches Ruhrrevier);

- an Eisen- und Stahlwaaren: 31 230 t (31 744) aus V.-B. 24 (Prov. Westfalen etc.), 25 783 $\frac{1}{2}$ t (25 110) aus V.-B. 23 (Rheinisches Ruhrrevier) und 25 604 t (26 757) aus V.-B. 22 (Westfälisches Ruhrrevier);
- an rohen Erzen: 99 178 $\frac{1}{2}$ t (121 325 $\frac{1}{2}$) aus V.-B. 24 (Prov. Westfalen), 47 134 $\frac{1}{2}$ t (34 461) aus V.-B. 25 (Rheinprovinz r. d. Rh.) und 25 883 $\frac{1}{2}$ t (19 091 $\frac{1}{2}$) aus V.-B. 32 (Grossherzogthum Hessen);
- an Blei: 12 199 t (10 889) aus V.-B. 26 (Rheinprovinz l. d. Rh.), 13 389 t (7 925 $\frac{1}{2}$) aus V.-B. 13 (Reg.-Bez. Oppeln) und 11 684 t (13 146 $\frac{1}{2}$) aus V.-B. 11 (Prov. Hannover etc.);
- an Zink: 67 322 t (56 657) aus V.-B. 13 (Reg.-Bez. Oppeln), 13 782 $\frac{1}{2}$ t (11 043 $\frac{1}{2}$) aus V.-B. 23 (Rheinisches Ruhrrevier) und 7 861 $\frac{1}{2}$ t (4 634) aus V.-B. 22 (Westfälisches Ruhrrevier);
- an Salz: 140 089 $\frac{1}{2}$ t (130 267) aus V.-B. 18 (Reg.-Bez. Magdeburg etc.), 71 684 $\frac{1}{2}$ t (70 670) aus V.-B. 19 (Reg.-Bez. Merseburg und Thüringen) und 58 117 $\frac{1}{2}$ t (57 785) aus V.-B. 11 (Prov. Hannover etc.).

Der stärkste Empfang von den anderen deutschen Verkehrsbezirken (einschl. der Seehäfenstationen) fand statt:

- an Steinkohlen: 4 233 043 $\frac{1}{2}$ t (3 672 942) im V.-B. 28 (Ruhrort, Duisburg, Hochfeld), 2 198 202 $\frac{1}{2}$ t (2 242 500 $\frac{1}{2}$) im V.-B. 26 (Rheinprovinz l. d. Rh.), 2 045 515 $\frac{1}{2}$ t (1 992 168 $\frac{1}{2}$) im V.-B. 24 (Prov. Westfalen) und 1 923 898 t (1 886 624 $\frac{1}{2}$) im V.-B. 11 (Prov. Hannover etc.);
- an Braunkohlen: 557 347 $\frac{1}{2}$ t (504 466) im V.-B. 18 (Reg.-Bez. Magdeburg etc.), 405 875 t (306 046) im V.-B. 20 (Königreich Sachsen) und 300 869 $\frac{1}{2}$ t (273 800) im V.-B. 16 (Berlin);
- an Eisenerz: 444 109 t (384 486) im V.-B. 27 (Saarrevier), 367 357 t (429 995 $\frac{1}{2}$) im V.-B. 23 (Rheinisches Ruhrrevier), 359 909 t (405 675 $\frac{1}{2}$) im V.-B. 22 (Westfälisches Ruhrrevier) und 313 911 t (353 618 $\frac{1}{2}$) im V.-B. 24 (Prov. Westfalen);
- an Roheisen: 349 810 $\frac{1}{2}$ t (364 373 $\frac{1}{2}$) im V.-B. 22 (Westfälisches Ruhrrevier), 316 636 t (312 573 $\frac{1}{2}$) im V.-B. 23 (Rheinisches Ruhrrevier) und 123 350 $\frac{1}{2}$ t (105 413 $\frac{1}{2}$) im V.-B. 28 (Ruhrort, Duisburg und Hochfeld);
- an Eisen und Stahl: 67 506 $\frac{1}{2}$ t (68 712 $\frac{1}{2}$) im V.-B. 16 (Berlin), 61 720 t (61 560 $\frac{1}{2}$) im V.-B. 20 (Königreich Sachsen) und 48 974 t (44 756) im V.-B. 36 (Bayern);
- an Eisenbahnschienen: 46 634 t (38 684 $\frac{1}{2}$) im V.-B. 28 (Ruhrort, Duisburg, Hochfeld), 21 804 $\frac{1}{2}$ t (17 360) im V.-B. 11 (Prov. Hannover) und 17 237 $\frac{1}{2}$ t (21 037 $\frac{1}{2}$) im V.-B. 16 (Berlin);

- an eisernen Eisenbahnschwellen: 7 738 t (4 911 $\frac{1}{2}$) im V.-B. 28 (Ruhrort, Duisburg, Hochfeld), 6 055 $\frac{1}{2}$ t (5 513 $\frac{1}{2}$) im V.-B. 11 (Prov. Hannover etc.) und 5 387 t (6 074 $\frac{1}{2}$) im V.-B. 24 (Prov. Westfalen);
- an eisernen Achsen: 5 099 t (5 923) im V.-B. 36 (Bayern), 4 655 t (5 929) im V.-B. 26 (Rheinprovinz l. d. Rh.) und 3 475 t (2 465 $\frac{1}{2}$) im V.-B. 14 (Stadt Breslau);
- an eisernen Dampfkesseln: 13 954 t (12 820 $\frac{1}{2}$) im V.-B. 20 (Königreich Sachsen), 12 954 t (16 231) im V.-B. 11 (Prov. Hannover etc.) und 11 719 t (13 208) im V.-B. 19 (Reg.-Bez. Merseburg und Thüringen);
- an eisernen Röhren: 12 130 $\frac{1}{2}$ t (16 107 $\frac{1}{2}$) im V.-B. 16 (Berlin), 9 265 t (13 809 $\frac{1}{2}$) im V.-B. 36 (Bayern) und 8 756 $\frac{1}{2}$ t (8 577) im V.-B. 22 (Westfälisches Ruhrrevier);
- an Eisen- und Stahldraht: 29 122 t (24 158) im V.-B. 24 (Prov. Westfalen etc.), 19 772 t (18 316) im V.-B. 25 (Rheinprovinz r. d. Rh.) und 11 477 t (9 274) im V.-B. 28 (Ruhrort, Duisburg und Hochfeld);
- an Eisen- und Stahlwaaren: 21 404 t (20 187) im V.-B. 16 (Berlin), 21 230 $\frac{1}{2}$ t (19 904) im V.-B. 22 (Westfälisches Ruhrrevier) und 16 678 $\frac{1}{2}$ t (15 037 $\frac{1}{2}$) im V.-B. 19 (Reg.-Bez. Merseburg und Thüringen);
- an rohen Erzen: 59 667 $\frac{1}{2}$ t (59 656 $\frac{1}{2}$) im V.-B. 26 (Rheinprovinz l. d. Rh.), 43 049 t (42 325 $\frac{1}{2}$) im V.-B. 21 (Prov. Hessen-Nassau) und 35 841 t (27 898) im V.-B. 22 (Westfälisches Ruhrrevier);
- an Blei: 11 191 t (5 862) im V.-B. 14 (Stadt Breslau), 7 208 t (7 268) im V.-B. 25 (Rheinprovinz r. d. Rh.) und 6 352 $\frac{1}{2}$ t (8 505 $\frac{1}{2}$) im V.-B. 18 (Reg.-B. Magdeburg etc.);
- an Zink: 40 152 t (25 906 $\frac{1}{2}$) im V.-B. 14 (Stadt Breslau), 6 947 t (3 129 $\frac{1}{2}$) im V.-B. 28 (Ruhrort, Duisburg, Hochfeld) und 6 009 $\frac{1}{2}$ t (5 391) im V.-B. 20 (Königreich Sachsen);
- an Salz: 37 749 t (36 411 $\frac{1}{2}$) im V.-B. 20 (Königreich Sachsen), 36 412 $\frac{1}{2}$ t (33 105 $\frac{1}{2}$) im V.-B. 36 (Bayern) und 36 061 t (32 592 $\frac{1}{2}$) im V.-B. 21 (Prov. Hessen-Nassau).

Der stärkste Lokalverkehr (Verkehr innerhalb eines einzelnen Verkehrsbezirkes) fand statt:

- an Steinkohlen: 2 189 180 $\frac{1}{2}$ t (1 559 481) im V.-B. 20 (Königreich Sachsen)*), 2 178 603 t (2 112 433) im V.-B. 22 (Westfälisches Ruhrrevier), 1 721 058 t (1 726 534 $\frac{1}{2}$) im V.-B. 13 (Reg.-Bez. Oppeln) und 1 411 974 t (1 474 112) im V.-B. 27 (Saarrevier);

*) Vergl. Anmerkung auf Seite 597.

- an Braunkohlen: 1 686 811 t (1 651 474) im V.-B. 18 (Reg.-Bez. Magdeburg), 1 364 603 t (1 246 319 $\frac{1}{2}$) im V.-B. 19 (Reg.-Bez. Merseburg und Thüringen) und 443 389 t (452 877 $\frac{1}{2}$) im V.-B. 17 (Prov. Brandenburg);
- an Eisenerzen: 184 884 $\frac{1}{2}$ t (238 454 $\frac{1}{2}$) im V.-B. 13 (Reg.-Bez. Oppeln), 171 373 $\frac{1}{2}$ t (243 675) im V.-B. 21 (Prov. Hessen-Nassau) und 139 305 $\frac{1}{2}$ t (137 896 $\frac{1}{2}$) im V.-B. 24 (Prov. Westfalen);
- an Roheisen: 256 556 $\frac{1}{2}$ t (272 856) im V.-B. 22 (Westfälisches Ruhrrevier), 142 644 t (161 529) im V.-B. 13 (Reg.-Bez. Oppeln) und 73 942 $\frac{1}{2}$ t (80 170) im V.-B. 11 (Prov. Hannover etc.);
- an Eisen und Stahl: 45 743 t (45 032 $\frac{1}{2}$) im V.-B. 22 (Westfälisches Ruhrrevier), 28 139 t (32 025 $\frac{1}{2}$) im V.-B. 13 (Reg.-Bez. Oppeln) und 27 174 t (31 418 $\frac{1}{2}$) im V.-B. 36 (Bayern);
- an Eisenbahnschienen: 23 506 $\frac{1}{2}$ t (15 359 $\frac{1}{2}$) im V.-B. 22 (Westfälisches Ruhrrevier), 17 270 $\frac{1}{2}$ t (13 878) im V.-B. 13 (Reg.-Bez. Oppeln) und 10 537 $\frac{1}{2}$ t (11 178) im V.-B. 11 (Prov. Hannover etc.);
- an eisernen Eisenbahnschwellen: 6 262 t (3 837 $\frac{1}{2}$) im V.-B. 35 (Württemberg etc.), 6 136 $\frac{1}{2}$ t (3 575) im V.-B. 22 (Westfälisches Ruhrrevier) und 4 283 $\frac{1}{2}$ t (2 732) im V.-B. 28 (Ruhrort, Duisburg und Hochfeld);
- an eisernen Achsen: 3 003 $\frac{1}{2}$ t (3 088) im V.-B. 22 (Westfälisches Ruhrrevier), 1 177 t (683) im V.-B. 35 (Württemberg) und 1 120 t (775 $\frac{1}{2}$) im V.-B. 28 (Ruhrort, Duisburg, Hochfeld);
- an eisernen Dampfkesseln: 19 065 t (15 026) im V.-B. 20 (Königreich Sachsen), 10 235 $\frac{1}{2}$ t (9 116 $\frac{1}{2}$) im V.-B. 36 (Bayern) und 7 123 t (9 114) im V.-B. 18 (Reg.-Bez. Magdeburg etc.);
- an eisernen Röhren: 5 874 $\frac{1}{2}$ t (7 383) im V.-B. 20 (Königreich Sachsen), 2 947 $\frac{1}{2}$ t (3 914) im V.-B. 23 (Rheinisches Ruhrrevier) und 2 623 $\frac{1}{2}$ t (2 269 $\frac{1}{2}$) im V.-B. 35 (Württemberg);
- an Eisen- und Stahldraht: 15 727 t (16 933) im V.-B. 24 (Prov. Westfalen), 4 468 t (4 036 $\frac{1}{2}$) im V.-B. 22 (Westfälisches Ruhrrevier) und 3 973 $\frac{1}{2}$ t (4 231 $\frac{1}{2}$) im V.-B. 23 (Rheinisches Ruhrrevier);
- an Eisen- und Stahlwaaren: 18 021 $\frac{1}{2}$ t (17 578) im V.-B. 22 (Westfälisches Ruhrrevier), 11 490 t (9 757 $\frac{1}{2}$) im V.-B. 36 (Bayern) und 8 574 t (6 118) im V.-B. 20 (Königreich Sachsen);
- an rohen Erzen: 17 443 $\frac{1}{2}$ t (3 192) im V.-B. 25 (Rheinprovinz r. d. Rh.), 13 370 $\frac{1}{2}$ t (14 465) im V.-B. 23 (Rheinisches Ruhrrevier) und 12 820 $\frac{1}{2}$ t (12 515) im V.-B. 24 (Prov. Westfalen);
- an Blei: 29 280 t (26 732) im V.-B. 26 (Rheinprovinz l. d. Rh.), 8 167 $\frac{1}{2}$ t (8 546) im V. B. 11 (Prov. Hannover etc.) und 4 263 $\frac{1}{2}$ t (5 924 $\frac{1}{2}$) im V.-B. 13 (Reg.-Bez. Oppeln);

an Zink: 12 924 t (12 404 $\frac{1}{2}$) im V.-B. 23 (Rheinisches Ruhrrevier),
9 209 $\frac{1}{2}$ t (8 774) im V.-B. 13 (Reg.-Bez. Oppeln) und 8 175 t (8 149)
im V.-B. 26 (Rheinprovinz l. d. Rh.);

an Salz: 177 799 t (153 942 $\frac{1}{2}$) im V.-B. 18 (Reg.-Bez. Magdeburg),
44 110 t (42 942) im V.-B. 36 (Bayern) und 25 393 t (25 256 $\frac{1}{2}$)
im V.-B. 19 (Reg.-Bez. Merseburg und Thüringen).

Der Verkehr zwischen den deutschen Verkehrsbezirken (ausschliesslich
der Seehäfen) mit dem Auslande (einschliesslich der deutschen Seehäfen)
war in der Ausfuhr:

	Versand nach dem Auslande	Empfang der Seehafen- stationen aus Deutschland	Zu- sammen	Stärkster Versand nach dem Auslande (Empfang und Versand der deutschen Seehäfen ausgeschlossen)			
				1885	1884	Der Verkehrsbezirke	
				Tonnen		No.	
Tonnen							
Steinkohlen . (1884)	6 828 144	1 105 821	7 933 965	2 068 366 $\frac{1}{2}$	1 953 718	22	Westfälisches Ruhrrevier
	6 657 898 $\frac{1}{2}$	1 053 660	7 711 558 $\frac{1}{2}$	1 984 772 $\frac{1}{2}$	1 874 250	13	Reg.-Bez. Oppeln
				1 112 423	1 129 994	27	Saarrevier
Braunkohlen . (1884)	46 276	10 425	56 701	44 034 $\frac{1}{2}$	38 157 $\frac{1}{2}$	26	Rheinprovinz l. d. Rh.
	39 684	9 896 $\frac{1}{2}$	49 580 $\frac{1}{2}$	771	10	20	Königreich Sachsen
				681	786	21	Provinz Hessen-Nassau
Eisenerz . . . (1884)	169 171	730	169 901	105 079 $\frac{1}{2}$	83 120	29	Lothringen
	132 838 $\frac{1}{2}$	348	133 186 $\frac{1}{2}$	28 263	19 956 $\frac{1}{2}$	36	Bayern
				21 651	21 382 $\frac{1}{2}$	21	Provinz Hessen-Nassau etc.
Roheisen . . . (1884)	203 666	17 173	220 839	47 146 $\frac{1}{2}$	48 036 $\frac{1}{2}$	13	Reg.-Bez. Oppeln
	210 670	17 320	227 990	37 022 $\frac{1}{2}$	38 092 $\frac{1}{2}$	25	Rheinprovinz r. d. Rh.
				29 601	25 204 $\frac{1}{2}$	29	Lothringen
Eisen u. Stahl (1884)	201 733	86 938	288 671	43 764 $\frac{1}{2}$	49 773 $\frac{1}{2}$	29	Lothringen
	200 296	90 486	290 782	31 066	35 884 $\frac{1}{2}$	13	Reg.-Bez. Oppeln
				29 283 $\frac{1}{2}$	30 114	22	Westfälisches Ruhrrevier
Eisenbahn- schienen . . (1884)	139 518 $\frac{1}{2}$	24 287 $\frac{1}{2}$	163 806	60 362	85 975	22	Westfälisches Ruhrrevier
	160 686	17 196 $\frac{1}{2}$	177 882 $\frac{1}{2}$	46 065	47 165 $\frac{1}{2}$	23	Rheinisches Ruhrrevier
				5 821 $\frac{1}{2}$	2 318	29	Lothringen
Eiserne Eisen- bahnschwellen (1884)	10 938	2 554 $\frac{1}{2}$	13 492 $\frac{1}{2}$	4 719 $\frac{1}{2}$	3 273 $\frac{1}{2}$	34	Mannheim u. Ludwigshafen
	14 236 $\frac{1}{2}$	2 468 $\frac{1}{2}$	16 705	3 886 $\frac{1}{2}$	2 304 $\frac{1}{2}$	22	Westfälisches Ruhrrevier
				989 $\frac{1}{2}$	799	29	Lothringen
Eiserne Achsen (1884)	16 146	3 849 $\frac{1}{2}$	19 995 $\frac{1}{2}$	5 868	5 408	23	Rheinisches Ruhrrevier
	20 811 $\frac{1}{2}$	4 375 $\frac{1}{2}$	25 187	3 310 $\frac{1}{2}$	4 820 $\frac{1}{2}$	22	Westfälisches Ruhrrevier
				3 038	2 933	29	Lothringen
Eiserne Dampfkessel (1884)	53 366 $\frac{1}{2}$	25 200 $\frac{1}{2}$	78 567	10 167	14 011	30	Elsass
	60 936	28 882 $\frac{1}{2}$	89 818 $\frac{1}{2}$	10 145	11 903	20	Königreich Sachsen
				3 457	3 747	21	Provinz Hessen-Nassau etc.

	Versand nach dem Auslande	Empfang der Seehafen- stationen aus Deutschland	Zu- sammen	Stärkster Versand nach dem Auslande (Empfang und Versand der deutschen Seehäfen ausgeschlossen)			
				1885	1884	Der Verkehrsbezirke	
				Tonnen		No.	Bezeichnung
Tonnen			Tonnen		No.	Bezeichnung	
Eiserne Röhren (1884)	20 880 $\frac{1}{2}$	7 831	28 711 $\frac{1}{2}$	12 691 $\frac{1}{2}$	9 073	23	Rheinisches Ruhrrevier
	15 985 $\frac{1}{2}$	6 867	22 852 $\frac{1}{2}$	1 653	1 650 $\frac{1}{2}$	26	Rheinprovinz l. d. Rh.
				1 547	419 $\frac{1}{2}$	27	Saarrevier
Eisen- und Stahl Draht . (1884)	127 083	23 944 $\frac{1}{2}$	151 027 $\frac{1}{2}$	66 309	55 200	22	Westfälisches Ruhrrevier
	123 623 $\frac{1}{2}$	25 014 $\frac{1}{2}$	148 638	23 721	20 375 $\frac{1}{2}$	26	Rheinprovinz l. d. Rh.
				15 615 $\frac{1}{2}$	20 967	24	Provinz Westfalen
Eisen- und Stahl waaren (1884)	60 585 $\frac{1}{2}$	33 967	94 552 $\frac{1}{2}$	18 167 $\frac{1}{2}$	10 764 $\frac{1}{2}$	23	Rheinisches Ruhrrevier
	54 652 $\frac{1}{2}$	32 296 $\frac{1}{2}$	86 949	9 144	9 838	24	Provinz Westfalen
				9 118	12 283	22	Westfälisches Ruhrrevier
Rohe Erze . . (1884)	23 291	1 820	25 111	7 243	9 381	24	Provinz Westfalen
	21 286 $\frac{1}{2}$	2 036	23 322 $\frac{1}{2}$	7 217 $\frac{1}{2}$	6 185	13	Reg.-Bez. Oppeln
				2 814 $\frac{1}{2}$	35 $\frac{1}{2}$	14	Stadt Breslau
Blei (1884)	22 639	4 778 $\frac{1}{2}$	27 417 $\frac{1}{2}$	16 492 $\frac{1}{2}$	21 017	26	Rheinprovinz l. d. Rh.
	31 140	4 369	35 509	4 119	8 221	13	Reg.-Bez. Oppeln
				605	407 $\frac{1}{2}$	34	Mannheim u. Ludwigshafen
Zink (1884)	26 383 $\frac{1}{2}$	15 051	41 434 $\frac{1}{2}$	15 837 $\frac{1}{2}$	14 946	13	Reg.-Bez. Oppeln
	23 854 $\frac{1}{2}$	14 315	38 169 $\frac{1}{2}$	6 977 $\frac{1}{2}$	6 304 $\frac{1}{2}$	26	Rheinprovinz l. d. Rh.
				1 932 $\frac{1}{2}$	1 123	23	Rheinisches Ruhrrevier
Salz (1884)	30 291	29 204	59 495	9 712 $\frac{1}{2}$	11 314	18	Reg.-Bez. Magdeburg etc.
	39 902 $\frac{1}{2}$	22 384 $\frac{1}{2}$	62 287	5 565	15 118	12	Provinz Posen
				4 555 $\frac{1}{2}$	5 731	29	Lothringen

Die Einfuhr nach Deutschland betrug:

	Empfang aus dem Auslande	Versand der Seehafen- stationen nach Deutschland	Zu- sammen	Stärkster Versand aus dem Auslande (Versand und Empfang der deutschen Seehäfen ausgeschlossen)			
				1885	1884	Der Verkehrsbezirke	
				Tonnen		No.	Bezeichnung
Tonnen			Tonnen		No.	Bezeichnung	
Steinkohlen . (1884)	298 976 $\frac{1}{2}$	191 868	490 844 $\frac{1}{2}$	164 855 $\frac{1}{2}$	236 061	36	Bayern
	374 114	204 426 $\frac{1}{2}$	578 540 $\frac{1}{2}$	65 763 $\frac{1}{2}$	59 986	29	Lothringen
				39 209	38 636 $\frac{1}{2}$	30	Elsass
Braunkohlen . (1884)	2 185 574	2 747	2 188 321	1 202 865 $\frac{1}{2}$	801 231	20	Königreich Sachsen*)
	1 530 065 $\frac{1}{2}$	1 193	1 531 258 $\frac{1}{2}$	375 029	227 351	36	Bayern
				198 828	170 736	17	Provinz Brandenburg
Eisenerz . . . (1884)	700 461	17 633	718 094	306 366	286 072	22	Westfälisches Ruhrrevier
	604 620	38 812 $\frac{1}{2}$	643 432 $\frac{1}{2}$	148 993 $\frac{1}{2}$	193 153 $\frac{1}{2}$	23	Rheinisches Ruhrrevier
				84 170	93 380	27	Saarrevier

*) Vergl. Anmerkung auf S. 597.

	Empfang aus dem Auslande	Versand der Seehäfen- stationen nach Deutschland	Zu- sammen	Stärkster Versand aus dem Auslande (Versand und Empfang der deutschen Seehäfen ausgeschlossen)			
				1885	1884	Der Verkehrsbezirke	
				Tonnen		Bezeichnung	
Roheisen . . . (1884)	349 199½ 338 100½	51 333 119 754	400 532½ 457 854½	148 780 51 372½ 31 796	139 029 43 801½ 37 153½	26 23 28	Rheinprovinz l. d. Rh. Rheinisches Ruhrrevier Ruhrort, Duisburg, Hochfeld
Eisen u. Stahl (1884)	10 640 10 783	17 021½ 18 391½	27 661½ 29 174½	2 432½ 1 154½ 1 044½	3 416½ 574½ 1 019½	30 26 29	Elsass Rheinprovinz l. d. Rh Lothringen
Eisenbahn- schienen . . (1884)	657 708½	5 898 5 834½	6 555 6 543	197½ 186 83	49½ 74 88½	30 36 29	Elsass Bayern Lothringen
Eiserne Eisen- bahnschwellen (1884)	26 80	59 1 076½	65 1 156½	20 —	— —	23 26	Rheinisches Ruhrrevier
Eiserne Achsen (1884)	528 970	862½ 487	1 390½ 1 457	199½ 108	32½ 631	26 30	Rheinprovinz l. d. Rh. Elsass
Eiserne Dampf- kessel . . . (1884)	15 392 18 471	24 420 27 375	39 812 45 846	3 639 2 320 2 189	4 298 1 265 2 231	26 36 30	Rheinprovinz l. d. Rh. Bayern Elsass
Eiserne Röhren (1884)	1 149 1 207	1 508 1 711	2 657 2 918	383½ 262½ 249	83 199 134	26 29 30	Rheinprovinz l. d. Rh. Lothringen Elsass
Eisen- u. Stahl- draht (1884)	365 616	2 088 3 497	2 453 4 113	134½ —	157½ —	26 —	Rheinprovinz l. d. Rh.
Eisen- u. Stahl- waren . . . (1884)	5 119½ 3 872	10 642½ 11 396	15 762 15 268	1 944 1 179 390	856 1 149½ 601½	26 30 29	Rheinprovinz l. d. Rh. Elsass Lothringen
Rohe Erze . . (1884)	41 550 38 563½	27 905½ 16 589½	69 455½ 55 153	19 778 5 175½ 3 278½	16 693 1 826 341½	26 23 21	Rheinprovinz l. d. Rh. Rheinisches Ruhrrevier Provinz Hessen-Nassau etc.
Blei (1884)	1 484 1 843	686½ 624	2 170½ 2 467	552½ 227 215½	932½ 146½ 192	26 36 29	Rheinprovinz l. d. Rh. Bayern Lothringen
Zink (1884)	2 273 2 637	548 453	2 821 3 090	883½ 272 247	758½ 165 471	26 15 15	Rheinprovinz l. d. Rh. Königreich Sachsen Reg.-Bez. Breslau u. Liegnitz
Salz (1884)	1 062 2 237	24 514½ 29 451	25 576½ 31 688	440 133½ 100	203½ 62½ 335	23 34 26	Rheinisches Ruhrrevier Mannheim u. Ludwigshafen Rheinprovinz l. d. Rh.

Ueber die Durchfuhr von Ausland zu Ausland und zwischen dem Auslande und den deutschen Seehäfen giebt nachstehende Uebersicht Aufschluss:

	Durchfuhr von Ausland zu Ausland	Versand Empfang der deutschen Seehäfen nach | von dem Auslande		Zusammen		Durchfuhr von Ausland zu Ausland	Versand Empfang der deutschen Seehäfen nach | von dem Auslande		Zusammen
	Tonnen								
Steinkohlen .	48 652½	4 952½	10	53 615	Eiserne				
1884	19 921½	4 532½	—	24 454	Dampfkesse	10 740½	11 753½	555½	23 049½
Braunkohlen .	24 307½	—	5 404½	29 712	1884	12 315	16 094	962	29 371
1884	17 162½	—	3 726	20 888½	Eiserne Röhren	1 067	434½	48	1 549½
Eisenerz . .	758 679*	1	9	758 689	1884	1 519½	266	25½	1 811
1884	27½	901½	10	939	Eisen- und				
Roheisen . .	20 920	7 848½	169	28 937½	Stahl Draht .	200½	97½	5	303
1884	5 350	6 309	44½	11 703½	1884	153	78½	—	231½
Eisen u. Stahl	27 706	2 095	153	29 954	Eisen- u. Stahl-				
1884	16 116	2 115	111	18 342	waren . .	2 641	1 241½	623½	4 505
Eisenbahn-					1884	1 659	1 069½	272	3 000½
schiene . .	7 623	66	1	7 690	Rohe Erze .	49 679½*	191½	174	50 045
1884	6 695	554½	16½	7 266	1884	1 586	1 195½	305	3 086½
Eiserne Eisen-					Blei . . .	477½	85½	21	584
bahn-schwellen	70½	—	—	70½	1884	298	75	60	433
1884	407½	—	—	407½	Zink . . .	582	96½	807½	1 486
Eiserne					1884	373½	8½	651½	1 033½
Achsen . .	3 072½	2½	5½	3 080½	Salz . . .	4 867	866	12	5 745
1884	708	18½	½	727	1884	6 956	1 866	4½	8 826½

an	Der stärkste							
	Versand nach			Empfang von				
	den deutschen Verkehrsbezirken (einschl. der Seehäfen) fand statt in den Auslandsverkehrsbezirken							
	1885	1884	Der Verkehrsbezirke	1885	1884	Der Verkehrsbezirke		
Tonnen		No.	Bezeichnung	Tonnen		No.	Bezeichnung	
Steinkohlen . . .	173 045	245 636	54	Böhmen	1 584 460	1 430 467½	61	Holland
	85 841	81 326	60	Belgien	1 166 538½	1 096 578½	55	Oesterreich**)
	31 519½	30 865	58	Frankreich	936 633½	934 113	51	Böhmen
Braunkohlen . .	2 188 344½	1 531 036	54	Böhmen	28 640½	24 261½	61	Holland
	2 390	2 480	55	Oesterreich**)	11 415	11 656	56	Schweiz
	194½	173	52	Galizien	3 410	1 894	58	Frankreich
Eisenerz.	349 913½	345 588	61	Holland	118 823½	93 870	59	Luxemburg
	284 135	200 967	59	Luxemburg	28 225½	20 272	54	Böhmen
	27 045	19 542	51	Polen	7 172½	12 028½	60	Belgien
Roheisen	339 925½	318 188½	59	Luxemburg	65 250½	59 630	60	Belgien
	4 778	8 846½	60	Belgien	57 582	53 328	51	Polen
	2 966	9 224	61	Holland	25 154½	19 004	56	Schweiz

*) Der Verkehr der Luxemburgischen Wilhelmbahn mit dem Auslande, soweit er deutsches Gebiet nicht berührte, ist in der Statistik vom Jahr 1884 nicht berücksichtigt.

**) Ohne Böhmen und Galizien.

an	Der stärkste					
	Versand nach			Empfang von		
	den deutschen Verkehrsbezirken (einschl. der Seehäfen)			in den Auslandsverkehrsbezirken		
	1885	1884	Der Verkehrsbezirke	1885	1884	Der Verkehrsbezirke
	Tonnen		No. Bezeichnung	Tonnen		No. Bezeichnung
Eisen und Stahl .	4 703	3 411	59 Luxemburg	67 006 $\frac{1}{2}$	60 319	60 Belgien
	2 236	1 707 $\frac{1}{2}$	60 Belgien	46 614 $\frac{1}{2}$	40 083	61 Holland
	1 285	810 $\frac{1}{2}$	61 Holland	22 653 $\frac{1}{2}$	26 252 $\frac{1}{2}$	57 Italien
Eisenbahnschienen	413 $\frac{1}{2}$	228	60 Belgien	70 240 $\frac{1}{2}$	90 678	61 Holland
	64 $\frac{1}{2}$	244 $\frac{1}{2}$	61 Holland	35 811	25 770 $\frac{1}{2}$	60 Belgien
	61	14	55 Oesterreich*)	8 568	15 297 $\frac{1}{2}$	56 Schweiz
eisernen Eisenbahnschwellen .	24	1	61 Holland	4 923	6 333 $\frac{1}{2}$	56 Schweiz
				3 228 $\frac{1}{2}$	4 726 $\frac{1}{2}$	61 Holland
				1 703 $\frac{1}{2}$	1 968 $\frac{1}{2}$	60 Belgien
eisernen Achsen .	223	239 $\frac{1}{2}$	60 Belgien	3 790	5 081	61 Holland
	165 $\frac{1}{2}$	477	58 Frankreich	3 250	3 888 $\frac{1}{2}$	58 Frankreich
	49 $\frac{1}{2}$	119 $\frac{1}{2}$	56 Schweiz	2 918	3 620 $\frac{1}{2}$	60 Belgien
eisernen Dampfkesseln	6 560	5 339 $\frac{1}{2}$	60 Belgien	10 029 $\frac{1}{2}$	15 252 $\frac{1}{2}$	58 Frankreich
	3 606	2 330	56 Schweiz	7 916	8 920	54 Böhmen
	2 100 $\frac{1}{2}$	3 127	61 Holland	7 665 $\frac{1}{2}$	10 564	55 Oesterreich*)
eisernen Röhren .	509 $\frac{1}{2}$	304 $\frac{1}{2}$	59 Luxemburg	5 427 $\frac{1}{2}$	2 090	61 Holland
	322	212 $\frac{1}{2}$	60 Belgien	4 468	3 403 $\frac{1}{2}$	60 Belgien
	188	162 $\frac{1}{2}$	58 Frankreich	3 308 $\frac{1}{2}$	2 454 $\frac{1}{2}$	56 Schweiz
Eisen- und Stahl- drabt	184	294 $\frac{1}{2}$	60 Belgien	61 553	57 852 $\frac{1}{2}$	60 Belgien
	78 $\frac{1}{2}$	19	54 Böhmen	48 868 $\frac{1}{2}$	51 707	61 Holland
	71 $\frac{1}{2}$	70	61 Holland	6 557	4 647 $\frac{1}{2}$	57 Italien
Eisen- und Stahl- waren	1 787	1 828 $\frac{1}{2}$	58 Frankreich	22 298 $\frac{1}{2}$	16 773	60 Belgien
	1 751	751 $\frac{1}{2}$	60 Belgien	16 597	16 852 $\frac{1}{2}$	61 Holland
	568	279	61 Holland	4 803 $\frac{1}{2}$	4 682	55 Oesterreich*)
rohen Erzen	20 058 $\frac{1}{2}$	19 000 $\frac{1}{2}$	60 Belgien	6 591 $\frac{1}{2}$	6 564 $\frac{1}{2}$	60 Belgien
	8 099 $\frac{1}{2}$	4 619 $\frac{1}{2}$	55 Oesterreich*)	5 742	6 097 $\frac{1}{2}$	51 Polen
	5 999 $\frac{1}{2}$	1 637 $\frac{1}{2}$	61 Holland	4 644	2 986 $\frac{1}{2}$	55 Oesterreich*)
Blei	947	1 311 $\frac{1}{2}$	54 Böhmen	10 288	12 969 $\frac{1}{2}$	58 Frankreich
	268 $\frac{1}{2}$	216 $\frac{1}{2}$	60 Belgien	5 222	7 459 $\frac{1}{2}$	60 Belgien
	109 $\frac{1}{2}$	76	56 Schweiz	3 304	2 575 $\frac{1}{2}$	51 Polen
Zink	1 126	1 232	52 Galizien	8 400	8 322 $\frac{1}{2}$	55 Oesterreich*)
	998 $\frac{1}{2}$	1 160 $\frac{1}{2}$	60 Belgien	5 172	3 449 $\frac{1}{2}$	52 Galizien
	445 $\frac{1}{2}$	302	61 Holland	4 550 $\frac{1}{2}$	5 626 $\frac{1}{2}$	60 Belgien
Salz	491 $\frac{1}{2}$	306 $\frac{1}{2}$	61 Holland	9 538	7 869 $\frac{1}{2}$	60 Belgien
	217	1 019	58 Frankreich	9 071	20 347 $\frac{1}{2}$	51 Polen
	132	448	60 Belgien	2 535	3 950	54 Böhmen

*) Ohne Böhmen und Galizien.

5. Bedürfnisse des Bauwesens.

Es wurden befördert	Ueberhaupt	Davon entfallen auf den Verkehr		Im engeren Lokalverkehr der einzelnen Verkehrsbezirke	Im Wechselverkehr der deutschen Verkehrsbezirke mit Ausschluss der Seehafenstationen
		im Inlande	mit dem Auslande		
T o n n e n					
Cement	648 809½	522 872½	125 937	189 541	258 853
(1884)	599 865½	493 301½	106 564	177 430	231 115
Dachpappe	43 935½	41 730	2 205½	13 396	20 981
(1884)	44 183	41 468½	2 714½	13 472½	19 540½
Erde	2 570 324½	2 348 531½	221 793	1 081 440	1 188 744
(1884)	2 471 878	2 296 004½	175 873½	1 095 684	1 126 148½
Kalk	1 129 792½	1 036 977½	92 815	384 529	621 201½
(1884)	1 014 185	931 540½	82 644½	344 638	555 340½
Thonröhren	153 026	148 889½	4 136½	69 979	67 663½
(1884)	168 475	164 303½	4 171½	85 223	67 448
Schiefer	147 306½	118 679½	28 627	43 011½	62 253½
(1884)	141 247	118 820	22 427	45 435	60 559½
Bearbeitete Steine . .	388 017½	359 054½	28 963	192 044	156 983
(1884)	329 938½	295 466	34 472½	164 429½	121 446
Gebrannte Steine . .	7 667 983½	7 429 861	238 122½	4 320 967½	2 929 182
(1884)	7 601 014	7 360 727	240 287	4 388 675	2 780 601
Theer, Asphalt etc. .	256 527½	204 201	52 326½	57 904	108 437
(1884)	250 207	204 808½	45 398½	53 370½	109 213

Der stärkste Versand nach den anderen deutschen Verkehrsbezirken (einschliesslich der Seehafenstationen) fand statt:

an Cement: 56 029 t (58 179½) aus V.-B. 11 (Prov. Hannover etc.), 39 447½ t (32 503) aus V.-B. 13 (Reg.-Bez. Oppeln) und 30 561½ t (25 532½) aus V.-B. 24 (Prov. Westfalen);

an Dachpappe: 3 900½ t (3 092) aus V.-B. 17 (Prov. Brandenburg), 3 754½ t (4 449½) aus V.-B. 16 (Berlin) und 2 453 t (2 491½) aus V.-B. 14 (Stadt Breslau);

an Erde: 235 463½ t (224 505½) aus V.-B. 28 (Ruhrort, Duisburg, Hochfeld), 156 996½ t (141 839½) aus V.-B. 25 (Rheinprovinz r. d. Rh.) und 149 307 t (144 276) aus V.-B. 26 (Rheinprovinz l. d. Rh.);

an Kalk: 232 959 t (221 842) aus V.-B. 13 (Reg.-Bez. Oppeln), 157 659 t (136 306) aus V.-B. 24 (Prov. Westfalen) und 78 931½ t (65 498½) aus V.-B. 23 (Rheinisches Ruhrrevier);

- an Thonröhren: 21 465 $\frac{1}{2}$ t (20 912 $\frac{1}{2}$) aus V.-B. 19 (Reg.-Bez. Merseburg und Thüringen), 8 215 t (8 115) aus V.-B. 33 (Baden) und 7 539 t (10 111) aus V.-B. 15 (Reg.-Bez. Breslau und Liegnitz);
- an Schiefer: 28 133 t (27 958 $\frac{1}{2}$) aus V.-B. 19 (Reg.-Bez. Merseburg und Thüringen), 13 448 t (11 762 $\frac{1}{2}$) aus V.-B. 26 (Rheinprovinz l. d. Rh.) und 5 396 t (4 288) aus V.-B. 24 (Prov. Westfalen);
- an bearbeiteten Steinen: 34 369 t (26 426 $\frac{1}{2}$) aus V.-B. 31 (Pfalz), 31 091 $\frac{1}{2}$ t (19 573 $\frac{1}{2}$) aus V.-B. 15 (Reg.-Bez. Breslau und Liegnitz) und 22 551 t (11 499 $\frac{1}{2}$) aus V.-B. 20 (Königreich Sachsen);
- an gebrannten Steinen etc.: 453 944 $\frac{1}{2}$ t (364 082 $\frac{1}{2}$) aus V.-B. 24 (Prov. Westfalen), 251 691 t (307 893) aus V.-B. 23 (Rheinisches Ruhrrevier) und 239 735 t (265 656 $\frac{1}{2}$) aus V.-B. 15 (Reg.-Bez. Breslau und Liegnitz);
- an Theer, Asphalt etc.: 28 581 t (31 683) aus V.-B. 11 (Prov. Hannover etc.), 11 411 t (14 113 $\frac{1}{2}$) aus V.-B. 16 (Berlin) und 7 228 t (7 161 $\frac{1}{2}$) aus V.-B. 34 (Mannheim und Ludwigshafen).

Der stärkste Empfang von den anderen deutschen Verkehrsbezirken (einschliesslich der Seehäfen) fand statt:

- an Cement: 27 567 t (23 616) im V.-B. 36 (Bayern), 23 765 $\frac{1}{2}$ t (21 043 $\frac{1}{2}$) im V.-B. 20 (Königreich Sachsen) und 21 749 t (21 319 $\frac{1}{2}$) im V.-B. 26 (Rheinprovinz l. d. Rh.);
- an Dachpappe: 3 007 $\frac{1}{2}$ t (3 253 $\frac{1}{2}$) im V.-B. 1 (Prov. Ost- und Westpreussen), 2 495 t (2 331 $\frac{1}{2}$) im V.-B. 17 (Prov. Brandenburg) und 2 160 $\frac{1}{2}$ t (2 001 $\frac{1}{2}$) im V.-B. 15 (Reg.-Bez. Breslau und Liegnitz);
- an Erde: 321 934 $\frac{1}{2}$ t (296 312) im V.-B. 22 (Westfälisches Ruhrrevier), 249 473 t (230 882) im V.-B. 23 (Rheinisches Ruhrrevier) und 70 871 t (40 309 $\frac{1}{2}$) im V.-B. 27 (Saarrevier);
- an Kalk: 90 447 $\frac{1}{2}$ t (83 839 $\frac{1}{2}$) im V.-B. 22 (Westfälisches Ruhrrevier), 71 074 t (67 167 $\frac{1}{2}$) im V.-B. 15 (Reg.-Bez. Breslau und Liegnitz) und 64 476 t (59 690) im V.-B. 26 (Rheinprovinz l. d. Rh.);
- an Thonröhren: 9 551 t (9 074) im V.-B. 16 (Berlin), 7 273 $\frac{1}{2}$ t (9 287) im V.-B. 12 (Prov. Posen) und 6 505 $\frac{1}{2}$ t (6 531 $\frac{1}{2}$) im V.-B. 36 (Bayern);
- an Schiefer: 28 211 $\frac{1}{2}$ t (27 448 $\frac{1}{2}$) im V.-B. 20 (Königreich Sachsen), 5 886 $\frac{1}{2}$ t (4 921) im V.-B. 23 (Rheinisches Ruhrrevier) und 3 410 $\frac{1}{2}$ t (2 277) im V.-B. 15 (Reg.-Bez. Breslau und Liegnitz);
- an bearbeiteten Steinen: 26 230 t (12 478) im V.-B. 21 (Prov. Hessen-Nassau etc.), 16 243 $\frac{1}{2}$ t (11 746 $\frac{1}{2}$) im V.-B. 16 (Berlin) und 15 371 t (7 488) im V.-B. 19 (Reg.-Bez. Merseburg und Thüringen);

- an gebrannten Steinen: 412 802 t (357 646 $\frac{1}{2}$) im V.-B. 22 (Westfälisches Ruhrrevier), 232 709 $\frac{1}{2}$ t (158 453 $\frac{1}{2}$) im V.-B. 23 (Rheinisches Ruhrrevier) und 208 443 t (171 672) im V.-B. 16 (Berlin);
- an Theer, Asphalt etc.: 12 957 t (11 641) im V.-B. 17 (Prov. Brandenburg), 10 649 $\frac{1}{2}$ t (16 559 $\frac{1}{2}$) im V.-B. 11 (Prov. Hannover) und 10 462 $\frac{1}{2}$ t (10 141) im V.-B. 22 (Westfälisches Ruhrrevier).

Der stärkste Lokalverkehr (Verkehr innerhalb eines einzelnen Verkehrsbezirks) fand statt:

- an Cement: 41 896 $\frac{1}{2}$ t (36 773) im V.-B. 35 (Württemberg), 40 562 $\frac{1}{2}$ t (31 902 $\frac{1}{2}$) im V.-B. 11 (Prov. Hannover etc.) und 29 313 $\frac{1}{2}$ t (29 618) im V.-B. 36 (Bayern);
- an Dachpappe: 2 233 $\frac{1}{2}$ t (2 708) im V.-B. 12 (Prov. Posen), 2 109 $\frac{1}{2}$ t (2 211) im V.-B. 20 (Königreich Sachsen) und 1 340 $\frac{1}{2}$ t (1 204) im V.-B. 17 (Prov. Brandenburg);
- an Erde: 125 775 t (138 070 $\frac{1}{2}$) im V.-B. 26 (Rheinprovinz l. d. Rh.), 108 817 $\frac{1}{2}$ t (129 728 $\frac{1}{2}$) im V.-B. 11 (Prov. Hannover etc.) und 100 638 t (82 789) im V.-B. 20 (Königreich Sachsen);
- an Kalk: 58 905 $\frac{1}{2}$ t (49 585 $\frac{1}{2}$) im V.-B. 13 (Reg.-Bez. Oppeln), 51 852 t (53 011) im V.-B. 11 (Prov. Hannover) und 48 998 $\frac{1}{2}$ t (37 186) im V.-B. 20 (Königreich Sachsen);
- an Thonröhren: 14 436 t (10 286 $\frac{1}{2}$) im V.-B. 20 (Königreich Sachsen), 7 073 t (9 646 $\frac{1}{2}$) im V.-B. 12 (Prov. Posen) und 6 887 $\frac{1}{2}$ t (8 785 $\frac{1}{2}$) im V.-B. 1 (Prov. Ost- und Westpreussen);
- an Schiefer: 9 176 t (9 012) im V.-B. 21 (Prov. Hessen-Nassau), 7 451 t (8 460 $\frac{1}{2}$) im V.-B. 36 (Bayern) und 7 247 t (7 277) im V.-B. 20 (Königreich Sachsen);
- an bearbeiteten Steinen: 47 223 $\frac{1}{2}$ t (26 945 $\frac{1}{2}$) im V.-B. 20 (Königreich Sachsen), 32 867 t (27 385 $\frac{1}{2}$) im V.-B. 36 (Bayern) und 15 683 $\frac{1}{2}$ t (11 393 $\frac{1}{2}$) im V.-B. 33 (Baden);
- an gebrannten Steinen: 505 005 t (364 572 $\frac{1}{2}$) im V.-B. 20 (Königreich Sachsen), 504 008 $\frac{1}{2}$ t (410 437) im V.-B. 36 (Bayern) und 462 880 $\frac{1}{2}$ t (444 462 $\frac{1}{2}$) im V.-B. 11 (Prov. Hannover etc.);
- an Theer, Asphalt etc.: 12 101 $\frac{1}{2}$ t (8 910) im V.-B. 20 (Königreich Sachsen), 7 822 $\frac{1}{2}$ t (8 358 $\frac{1}{2}$) im V.-B. 19 (Reg.-Bez. Merseburg und Thüringen) und 6 273 $\frac{1}{2}$ t (6 235) im V.-B. 11 (Prov. Hessen-Nassau etc.).

Der Verkehr zwischen den deutschen Verkehrsbezirken (ausschliesslich der Seehäfen) mit dem Auslande (einschliesslich der deutschen Seehäfen) war in der Ausfuhr:

	Versand nach dem Auslande	Empfang der Seehafen- stationen aus Deutschland	Zu- sammen	Stärkster Versand nach dem Auslande (Empfang und Versand der deutschen Seehäfen ausgeschlossen)			
				1885 | 1884		Der Verkehrsbezirke	
				Tonnen		No.	Bezeichnung
Cement	72 081	38 941½	111 022½	36 751	33 215½	13	Reg.-Bez. Oppeln
(1884)	61 732½	36 980½	98 713	21 126	10 740½	36	Bayern
				4 414½	6 305½	34	Mannheim und Ludwigshafen
Dachpappe	1 473½	2 180	3 653½	383	371	14	Stadt Breslau
(1884)	1 794	2 304	4 098	248½	311	20	Königreich Sachsen
				150½	156½	16	Berlin
Erde	104 860	44 208	149 068	32 334½	28 498	15	Reg.-Bez. Breslau und Liegnitz
(1884)	94 918½	39 407	134 325½	27 924½	30 132	26	Rheinprovinz l. d. Rh.
				10 361	4 820½	21	Provinz Hessen-Nassau
Kalk	31 621	29 592½	61 213½	24 760	33 735	13	Reg.-Bez. Oppeln
(1884)	39 737	29 683½	69 420½	3 513	1 948	36	Bayern
				1 660½	1 877	24	Provinz Westfalen
Thonröhren	2 819½	5 953	8 772½	663½	368	26	Rheinprovinz l. d. Rh.
(1884)	3 064½	5 626	8 690½	401½	782	13	Reg.-Bez. Oppeln
				328	741½	15	Reg.-Bez. Breslau und Liegnitz
Schiefer	10 218½	1 248½	11 467	3 811	4 037½	20	Königreich Sachsen
(1884)	11 009½	824	11 833½	2 663	2 788	19	Reg.-Bez. Merseburg u. Thüringen
				1 494½	1 038½	36	Bayern
Bearbeitete Steine	10 070½	6 271½	16 342	3 344	872½	15	Reg.-Bez. Breslau und Liegnitz
(1884)	14 369½	5 777½	20 147	2 053	5 555½	29	Lothringen
				1 591	595	20	Königreich Sachsen
Gebrannte Steine	154 898½	108 480	263 378½	22 764	28 597½	26	Rheinprovinz l. d. Rh.
(1884)	179 052	87 937	266 989	18 477	26 851	36	Bayern
				16 700	14 978½	13	Reg.-Bez. Oppeln
Theer, Asphalt etc.	18 805½	10 617½	29 423	5 559	5 294½	30	Elsass
(1884)	21 696½	16 114	37 810½	2 060	2 782½	33	Baden
				1 747	2 536½	26	Rheinprovinz l. d. Rh.

Die Einfuhr nach Deutschland betrug:

	Empfang aus dem Auslande	Versand der Seehafen- stationen nach Deutschland	Zu- sammen	Stärkster Empfang aus dem Auslande (Versand und Empfang der deutschen Seehäfen ausgeschlossen)			
				1885 | 1884		Der Verkehrsbezirke	
				Tonnen		No.	Bezeichnung
Cement	12 345½	35 537	47 882½	6 523½	2 738½	36	Bayern
(1884)	8 728	47 776	56 504	3 573½	4 203	30	Elsass
				1 511	1 024	26	Rheinprovinz l. d. Rh.
Dachpappe	535½	5 173	5 708½	175	112	14	Stadt Breslau
(1884)	692	6 151½	6 843½	151	20	13	Reg.-Bez. Oppeln
				137½	6	26	Rheinprovinz l. d. Rh.

	Empfang aus dem Auslande	Versand der Seehafen- stationen nach Deutschland	Zu- sammen	Stärkster Empfang aus dem Auslande (Versand und Empfang der deutschen Seehäfen ausgeschlossen)			
				1885	1884	Der Verkehrsbezirke Bezeichnung	
				Tonnen			No.
Erde (1884)	80 876 72 444½	34 139½ 34 765	115 015½ 107 209½	12 459½ 11 697½	17 072 10 501	29 20	Lothringen Königreich Sachsen
Kalk (1884)	51 451½ 41 587½	1 654½ 1 878½	53 106 43 466	9 508½ 10 862½	8 882 9 483	13 26	Reg.-Bez. Oppeln Rheinprovinz l. d. Rh.
Thonröhren . (1884)	529 618½	5 294 6 006½	5 823 6 625	9 002½ 110	6 612 60	20 33	Königreich Sachsen Rheinprovinz l. d. Rh. Baden
Schiefer . . . (1884)	13 134½ 8 427½	16 166 12 001½	29 300½ 20 429	6 185 1 311	1 626 1 795	29 36	Lothringen Bayern
Bearbeitete Steine (1884)	13 903½ 16 975½	3 756 3 813	17 659½ 20 788½	1 223½ 2 541	1 124½ 3 570	30 23	Elsass Rheinisches Ruhrrevier Bayern
Gebrannte Steine (1884)	48 283½ 52 801½	71 231½ 103 514	119 515 156 315½	1 648 9 929	2 105 10 412	25 26	Rheinprovinz r. d. Rh. Rheinprovinz l. d. Rh.
Theer, Asphalt etc. (1884)	20 932½ 20 082½	21 962½ 26 111	42 895 46 193½	8 804½ 6 351	8 873 9 006½	20 29	Königreich Sachsen Lothringen
				4 215½ 3 943	3 514 5 470	34 30	Mannheim und Ludwigshafen Elsass
				2 833½	1 760½	16	Berlin

Ueber die Durchfuhr von Ausland zu Ausland und zwischen dem Auslande und den deutschen Seehäfen giebt nachstehende Uebersicht Aufschluss:

	Durchfuhr von Ausland zu Ausland	Versand der deutschen Seehäfen nach von dem Auslande	Empfang der deutschen Seehäfen von dem Auslande	Zu- sammen		Durchfuhr von Ausland zu Ausland	Versand der deutschen Seehäfen nach von dem Auslande	Empfang der deutschen Seehäfen von dem Auslande	Zu- sammen
Cement . . . (1884)	30 115½ 27 685	11 367 8 288	28 130½	41 510½ 36 103½	Schiefer (1884)	3 053½ 1 925½	1 637½ 845	583 219½	5 274 2 990
Dachpappe (1884)	80 84½	96½ 64	20 80	196½ 228½	Bearbeitete Steine . . (1884)	4 483½ 2 326	320 326½	185½ 475	4 989 3 127½
Erde (1884)	29 956 2 477	5 196½ 5 392½	904½ 641	36 057 8 510½	Gebrannte Steine . . (1884)	27 382 4 089½	4 626½ 2 736	2 932 1 608	34 940½ 8 433½
Kalk (1884)	9 054 1 210	2 —	686½ 110	9 742½ 1 320	Theer und Asphalt . (1884)	8 464 2 297	3 763 1 103½	361½ 219	12 588½ 3 619½
Thonröhren (1884)	417½ 44½	350½ 444	20 —	788 488½					

an	Der stärkste							
	Versand nach			Empfang von				
	den deutschen Verkehrsbezirken (einschl. der Seehäfen)			in den Auslandsverkehrsbezirken				
	1885	1884	Der Verkehrsbezirke		1885	1884	Der Verkehrsbezirke	
	Tonnen		No.	Bezeichnung	Tonnen		No.	Bezeichnung
Cement	6 433½	2 740½	55	Oesterreich*)	26 277	18 334	55	Oesterreich*)
	3 668	4 413	58	Frankreich	24 856½	12 830	51	Polen
	1 090½	891	61	Holland	12 538	13 193	52	Galizien
Dachpappe	364	414	54	Böhmen	625	740	54	Böhmen
	81½	5	60	Belgien	371	393½	55	Oesterreich*)
	72½	—	58	Frankreich	152	228½	51	Polen
Erde	24 759	22 550½	54	Böhmen	27 777	23 167½	60	Belgien
	23 187½	17 254	60	Belgien	24 180½	16 846½	54	Böhmen
	7 955½	9 743½	59	Luxemburg	17 975	23 476½	55	Oesterreich*)
Kalk	33 912½	26 902	60	Belgien	23 481½	32 633½	55	Oesterreich*)
	10 389	8 571	54	Böhmen	4 476	2 482½	54	Böhmen
	3 174	2 473	58	Frankreich	1 938	2 072½	61	Holland
Thonröhren	190½	200	60	Belgien	836½	1 039	55	Oesterreich*)
	115	107	56	Schweiz	761½	569½	56	Schweiz
	113	116	54	Böhmen	358½	358½	54	Böhmen
Schiefer	7 182	3 250	58	Frankreich	6 740½	6 034	54	Böhmen
	3 173½	2 913	60	Belgien	3 626	4 326½	55	Oesterreich*)
	1 151	1 001½	56	Schweiz	756½	707½	53	Ungarn
bearbeitet. Steinen	4 555	6 439½	60	Belgien	3 198½	957	55	Oesterreich*)
	3 727	4 442½	57	Italien	1 750½	997½	54	Böhmen
	1 856½	2 047	56	Schweiz	1 352½	3 152½	59	Luxemburg
gebranntenSteinen	13 985	12 136½	54	Böhmen	27 158½	35 393	54	Böhmen
	12 831½	19 582	60	Belgien	27 137½	28 458½	58	Frankreich
	7 731	6 759	59	Luxemburg	26 800½	31 267	55	Oesterreich*)
Theer u. Asphalt	14 619½	8 913½	56	Schweiz	8 694	10 121½	58	Frankreich
	1 626½	2 726	61	Holland	3 458½	2 091½	51	Polen
	1 436	2 176	60	Belgien	2 628	3 329½	60	Belgien.

**) Ohne Böhmen und Galizien.

Die Eisenbahnen Deutschlands und Englands in den Jahren 1882, 1883 und 1884.

In gleicher Weise, wie im vorigen Jahrgange dieser Zeitschrift (Seite 585) ein Vergleich der wichtigsten, den Bestand und die Betriebsergebnisse der deutschen und englischen Eisenbahnen betreffenden statistischen Angaben für die Jahre 1881, 1882 und 1883 mitgetheilt worden, soll im Nachstehenden ein Vergleich für die Jahre 1882 bis 1884 angestellt werden. Als Quelle für die statistischen Angaben sind ebenso, wie im Vorjahr, bezüglich der deutschen Eisenbahnen die betreffenden Jahrgänge der im Reichs-Eisenbahn-Amt bearbeiteten „Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands“, in Bezug auf die englischen Eisenbahnen die dem Parlament vorgelegten Berichte des Handelsamts (board of trade) benutzt worden. Diese für den Vergleich der deutschen und englischen Eisenbahnen zur Verfügung stehenden Unterlagen sind, wie in den denselben Gegenstand behandelnden früheren Mittheilungen (vgl. Archiv 1884 S. 206 und 1885 S. 585) näher dargethan, sehr verschiedenartig und es ist deshalb und da auch in beiden Ländern die Verhältnisse, welche die Betriebsergebnisse beeinflussen, sehr verschiedene sind, die Vergleichung nur in beschränkter Weise möglich und auch der Werth derselben nur ein bedingter.

1. Ausdehnung und

Vergleichende Zusammenstellung der Längenverhältnisse und des Anlagekapitals

	Deutschland		
	1882/83	1883/84	1884/85
Länge der im Betrieb befindlichen Eisenbahnen km	34 917	35 824	36 538
Davon doppel- oder mehrgleisig . km	10 431	10 589	10 816
Auf je 10 000 Einwohner kommt Bahnlänge km	7,70	7,79	7,90
Auf je 100 qkm Fläche kommt Bahnlänge km	6,45	6,61	6,74
Länge der im Betrieb befindlichen, dem öffentlichen Verkehr dienenden schmalspurigen Eisenbahnen km	235	250	323
Gesamt-Anlagekapital M	9 238 509 690	9 459 527 092	9 612 297 502
Anlagekapital für bas Kilometer Bahnlänge M	265 356	264 497	263 620
Von dem verwendeten Anlagekapital sind beschafft:			
bei den Staatsbahnen:			
durch Staatsanleihen M	6 806 017 829	7 705 993 907	8 158 819 254
aus extraordinären Fonds „	584 541 897	595 638 484	598 583 579
bei den Privatbahnen:			
durch Ausgabe von Aktien „	942 662 929	572 083 701	523 746 343
„ „ „ Obligationen „ „	805 919 257	312 257 680	287 561 094
„ schwebende Schulden „	89 314 317	81 914 640	34 533 771
„ Anleihen und Schulden (loans and debenture stock) M	—	—	—

Das Eisenbahnnetz Deutschlands übertraf hiernach am Ende des Jahres 1884 das Englands in der Ausdehnung um 6167 km. Die Zunahme in den 3 Jahren von 1882 bis 1884 betrug in Deutschland 1621 km oder 4,65 pCt., in England 656 km oder 2,20 pCt. Auch die Zunahme der zweigleisigen Strecken war in dem in Betracht gezogenen Zeitraum in Deutschland grösser als in England, da sie im ersteren Lande 385 km oder 3,69 pCt., im letzteren Lande 315 km oder 1,95 pCt. betragen hat.

Die im Vorstehenden für die Längen der deutschen Eisenbahnen eingesetzten Zahlen bezeichnen nach der vom Reichs-Eisenbahn-Amt bearbeiteten Statistik die „Eigentums-längen“, für welche die Länge

Anlagekapital.*)

der deutschen und englischen Eisenbahnen in den Jahren 1882, 1883 und 1884.

England			Zunahme oder Abnahme in 1884 gegen 1882			
1882	1883	1884	Deutschland		England	
			Betrag	in Pro- zenten	Betrag	in Pro- zenten
29 715	30 076	30 371	+ 1 621	+ 4,65	+ 656	+ 2,90
16 170	16 269	16 485	+ 385	+ 3,69	+ 315	+ 1,95
8,43	8,33	8,62	+ 0,30	+ 2,6	+ 0,19	+ 2,25
9,43	9,55	9,64	+ 0,20	+ 4,5	+ 0,21	+ 2,22
—	—	—	+ 88	+ 3,7	—	—
15 357 991 400	15 698 426 240	16 029 287 340	+ 373 787 812	+ 4,46	+ 671 295 940	+ 4,37
516 843	521 950	527 783	— 1 736	— 0,65	+ 10 940	+ 2,1
—	—	—	+ 1 352 801 425	+ 19,88	—	—
—	—	—	+ 14 041 682	+ 2,4	—	—
5 671 480 000	5 868 742 120	5 979 668 920	— 418 916 586	— 44,4	+ 308 188 920	+ 5,43
5 901 000 000	5 911 220 420	6 028 256 940	— 518 358 163	— 64,3	+ 127 256 940	+ 2,16
—	—	—	— 54 780 546	— 61,3	—	—
3 785 511 400	3 918 463 700	4 021 361 480	—	—	+ 235 850 080	+ 6,23

der im Eigenthum der einzelnen Verwaltungen stehenden durchgehenden Geleise, von Mitte zu Mitte der Stationsgebäude gemessen, maassgebend ist. Aus dieser „Eigenthumslänge“ einer Bahn ergibt sich die „Betriebslänge“ derselben durch Hinzurechnung der von anderen Verwaltungen gepachteten und der in Mitbetrieb genommenen Strecken und Abrechnung der verpachteten, von der Verwaltung nicht betriebenen eigenen Strecken.

*) Für die Umrechnung des englischen Maasses und Geldes sind nachstehende Verhältnisszahlen gebraucht: 1 mile = 1,61 km, 1 £ = 20 M.

Diese Betriebslänge ergibt sich für die gesammten deutschen Eisenbahnen:

	1882/83 km	1883/84 km	1884/85 km
am Jahreschlusse	35 236	36 058	36 782
im Jahresdurchschnitt	34 923	35 542	36 454
von dieser durchschnittlichen Betriebslänge waren benutzt:			
gemeinschaftlich für Personen und Güterverkehr	34 221	34 878	35 797
ausschliesslich für Personenverkehr	120	63	61
„ „ Güterverkehr	582	601	596

Welche genauere Bedeutung die für die Längen der englischen Eisenbahnen angegebenen Zahlen haben, ob dieselben Eigenthums- oder Betriebslängen sind, ist aus der englischen Statistik nicht ersichtlich.

Die angegebenen Längen beziehen sich bei den deutschen nur auf die vollspurigen, für den öffentlichen Verkehr bestimmten Eisenbahnen, neben welchen in Deutschland noch im Betriebe waren:

	1882/83 km	1883/84 km	1884/85 km
Anschlussbahnen für Privatzwecke	1 681	1 783	1 896
Schmalspurbahnen	235	250	323

Ob bei den im Vorhergehenden gemachten Angaben für die Längen der englischen Eisenbahnen die Anschlussgeleise für Privatzwecke, sowie die schmalspurigen Eisenbahnen miteinbegriffen sind, ist aus der vorliegenden Quelle nicht ersichtlich. In Bezug auf die deutschen Eisenbahnen sind bei allen folgenden Angaben nur die vollspurigen, für den öffentlichen Verkehr bestimmten Bahnstrecken berücksichtigt.

Von den deutschen Bahnen wurden betrieben:

	1882/83 km	1883/84 km	1884/85 km
als Vollbahnen nach Maassgabe der Bestimmungen des Bahnpolizei-Reglements . .	30 586	30 539	30 440
als Bahnen untergeordneter Bedeutung nach Maassgabe der „Bahnordnung für deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung“	4 331	5 285	6 098
	34 917	35 824	36 538

In England besteht keine entsprechende Unterscheidung bezüglich des Betriebes der Eisenbahnen.

Sämmtliche Eisenbahnen in England sind in Privateigenthum und werden auch von Privaten betrieben. Dagegen waren von den deutschen Eisenbahnen:

	1882/83 km	1883/84 km	1884/85 km
Staatsbahnen, und auf Rechnung des Staats			
verwaltete Privatbahnen	25 588	30 050	32 045
Privatbahnen unter Staatsverwaltung	2 957	648	464
" " Privatverwaltung	6 372	5 126	4 029
	34 917	35 824	36 538

Das in der vorhergehenden Nachweisung angegebene Anlagekapital der deutschen Eisenbahnen bezeichnet das für die Verzinsung in Betracht kommende, von den gegenwärtigen Besitzern auf die Bahnanlage verwendete Kapital. In der deutschen Statistik ist daneben noch die Gesamtbauaufwendung angegeben. Dieselbe ergibt sich dadurch, dass von den durch die Bahnanlage verursachten Ausgaben, den eigentlichen Baukosten, die Ueberschüsse aus dem Betriebe von Strecken für Rechnung des Baufonds, Rückeinnahmen, Kursgewinne, Verwendungen aus Betriebs-einnahmen, Beihülfen, Zahlungen à fonds perdu und sonstige Einnahmen abgezogen werden.

	1882/83 M	1883/84 M	1884/85 M
Diese Gesamt-Bauaufwendung für die deutschen Eisenbahnen hat betragen im Ganzen	9 040 184 844	9 170 236 116	9 346 602 691
für das km Eigenthumslänge der von den Baukosten in Abzug gebrachte Betrag der seitens Dritter geleisteten Beihülfen und Zahlungen à fonds perdu hat betragen	259 660	256 408	256 333
	52 176 346	57 762 328	60 754 879

Welche genauere Bedeutung die Zahlen haben, welche in der englischen Statistik für das Anlagekapital angegeben sind, geht aus der vorliegenden Unterlage nicht hervor. Wahrscheinlich stellen dieselben den Nennbetrag der Aktien und Obligationen der Eisenbahn-Gesellschaften und der von letzteren gemachten Anleihen und Schulden dar.

2. Betriebsmittel und

	Deutschland		
	1882/83	1883/84	1884/85
I. Bestand.			
Lokomotiven zusammen	11 362	11 726	12 098
Auf 10 km Betriebslänge	3,26	3,25	3,29
Beschaffungskosten der Lokomotiven (einschl. Tender) M	564 293 320	570 439 823	581 097 313
Personenwagen zusammen	20 892	21 684	22 145
Beschaffungskosten M	157 013 680	164 020 477	168 493 204
Sitz- und Stehplätze in den Personenwagen . .	901 270	932 841	952 102
Zahl der Achsen derselben	47 161	48 732	49 586
Postwagen	1 297	1 368	1 389
Gepäck-, Güter- und sonstige Wagen	235 546	241 634	246 588
Zahl der Achsen derselben	481 028	493 236	503 223
Tragfähigkeit derselben t	2 269 003	2 337 433	2 393 773
Beschaffungskosten derselben M	694 244 908	714 528 794	727 494 712
II. Leistungen.			
Die eigenen und fremden Lokomotiven leisteten auf den eigenen Betriebsstrecken:			
a) Lokomotivkilometer (Nutz-, Leerfahrt- und Rangirkilometer) zusammen	336 608 118	357 370 873	375 971 422
auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge	9 651	10 068	10 327
b) Nutzkilometer	228 696 915	242 447 398	254 004 795
An Wagenachskilometern sind auf den eigenen Betriebsstrecken geleistet:			
von Personenwagen im Ganzen Wagenachskm	1 567 280 572	1 653 579 351	1 753 105 492
„ Gepäck- und Güterwagen			
im Ganzen „	7 364 310 259	7 716 394 436	7 903 606 971
„ Postwagen im Ganzen „	194 508 039	206 458 621	210 112 392
zusammen von den verschiedenen Wagengattungen „	9 126 098 870	9 576 432 408	9 866 824 855
auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge „	261 663	269 785	271 038

*) In der vorliegenden englischen Statistik sind Angaben über Sitzplätze, Tragfähigkeit,

deren Leistungen.

England			Zunahme oder Abnahme in 1884 gegen 1882			
1882	1883	1884	Deutschland		England	
			Betrag	in Prozent	Betrag	in Prozent
14 128	14 469	14 827	+ 736	+ 6,5	+ 699	+ 4,94
4,67	4,81	4,91	+ 0,03	—	+ 0,24	—
—*)	—	—	+ 16 803 993	+ 3,0	—	—
31 250	32 304	33 031	+ 1 253	+ 6,0	+ 1 781	+ 5,7
—	—	—	+ 11 479 524	+ 7,3	—	—
—	—	—	+ 50 832	+ 5,6	—	—
—	—	—	+ 2 425	+ 5,1	—	—
—	—	—	+ 92	+ 7,1	—	—
430 811	458 357	479 695	+ 11 042	+ 4,7	+ 48 884	+ 11,3
—	—	—	+ 22 195	+ 4,6	—	—
—	—	—	+ 124 770	+ 5,5	—	—
—	—	—	+ 33 249 804	+ 4,8	—	—
—*)	—	—	+ 39 363 304	+ 11,7	—	—
—	—	—	+ 676	+ 7,0	—	—
—	—	—	+ 25 307 880	+ 11,7	—	—
—	—	—	+ 185 824 920	+ 11,9	—	—
—	—	—	+ 539 296 712	+ 7,3	—	—
—	—	—	+ 15 604 353	+ 8,0	—	—
—	—	—	+ 740 725 985	+ 8,1	—	—
—	—	—	+ 9 375	+ 3,6	—	—

Kosten und Leistungen der Betriebsmittel nicht enthalten.

3. Finanzielle

Zusammenstellung der Einnahmen, der Ausgaben und des Ueberschusses der
in den Jahren 1882,

	D e u t s c h l a n d		
	1882/83	1883/84	1884/85
Einnahme aus dem Personenverkehr.			
1. Klasse	14 115 376	14 282 825	13 930 313
2. „	72 067 602	73 796 722	74 871 398
3. „	118 803 993	123 290 266	127 643 405
4. „	33 771 584	35 752 460	37 547 781
Militär	5 919 989	5 935 764	6 195 217
3. Klasse und Parlamentszüge	—	—	—
Abonnementsbillets (periodical tickets)	—	—	—
Nebeneinnahme aus dem Personenverkehr	9 210 247	9 395 765	9 424 209
Gesamteinnahme aus dem Personenverkehr	253 838 791	262 453 802	269 612 323
Für das km Betriebslänge	7 193	7 521	7 529
Einnahme aus dem Güterverkehr.			
Eilgut	18 095 908	19 143 829	19 388 344
Frachtgut	586 894 861	608 174 746	611 799 622
Postgut	2 191 536	2 251 518	2 286 579
Militärgut	1 028 436	1 061 667	1 083 488
Dienstgut	3 559 712	7 332 066	8 770 309
Vieh	22 649 204	23 784 729	22 718 629
Mineralklasse	—	—	—
Allgemeine Güter (general merchandise)	—	—	—
Nebenerträge	17 768 618	18 596 576	19 006 309
Gesamteinnahme aus dem Güterverkehr	652 188 275	680 345 131	685 053 280
Für das km Betriebslänge	18 764	19 201	19 383
Sonstige Einnahmen	62 642 558	59 492 096	57 634 293
Gesamteinnahme	968 719 624	1 002 291 029	1 012 299 896
Einnahme für das km Betriebslänge	27 362	28 237	27 770
Einnahme auf 1000 Nutzkilometer	4 173	4 134	3 985
Einnahme aus dem Personen- und Güterverkehr zusammen	906 077 066	942 798 933	954 665 603
Für das km Bahnlänge	25 949	26 318	26 128
Auf 1000 Nutzkilometer	3 961	3 889	3 758
Auf 1000 Zugkm	—	—	—
Betriebsausgaben.			
Allgemeine Verwaltung			
im Ganzen	50 806 587	54 925 836	55 415 406
auf 1 km Betriebslänge	1 404	1 547	1 520
auf 1000 Nutzkilometer	214	227	218

Betriebsergebnisse.

Einnahmen über die Ausgaben bei den deutschen und englischen Eisenbahnen 1883 und 1884.

England			Zunahme oder Abnahme in 1884 gegen 1882			
1882	1883	1884	Deutschland		England	
			Betrag	in Prozent	Betrag	in Prozent
75 060 000	73 400 000	69 620 000	- 185 063	- 1,3	- 5 440 000	- 7,2
68 340 000	66 600 000	62 100 000	+ 2 803 796	+ 3,9	- 6 240 000	- 9,
—	—	—	+ 8 839 412	+ 7,4	—	—
—	—	—	+ 3 776 197	+ 11,2	—	- 2,98
—	—	—	+ 275 228	+ 4,65	—	0,67
327 620 000	341 000 000	352 120 000	—	—	+ 24 500 000	+ —
32 200 000	33 840 000	35 260 000	—	—	+ 3 060 000	+ 2,7
72 720 000	75 320 000	81 500 000	+ 213 962	+ 2,3	+ 8 780 000	+ —
575 936 260	590 160 000	600 609 000	+ 15 723 532	+ 6,2	+ 24 672 740	+ 4
19 382	19 622	19 776	+ 336	+ 4,7	+ 394	+ 2,0
—	—	—	+ 1 292 436	+ 7,1	—	—
—	—	—	+ 24 904 761	+ 4,2	—	—
—	—	—	+ 95 043	+ 4,3	—	—
—	—	—	+ 55 052	+ 5,4	—	—
—	—	—	+ 5 210 597	+ 146,4	—	—
25 660 000	23 448 000	24 756 000	+ 69 425	+ 0,3	- 904 000	- 3,5
312 120 000	325 108 000	310 573 000	—	—	- 1 547 000	- 0,5
416 740 000	424 970 000	417 600 000	—	—	+ 860 000	+ 0,2
286 300	500 380	482 840	+ 1 237 691	+ 6,96	+ 196 540	+ 68,6
754 806 300	774 026 380	753 411 840	+ 32 865 005	+ 5,0	- 1 394 460	- 0,18
25 402	25 736	24 807	+ 619	+ 3,3	- 595	- 2,3
56 799 920	57 044 360	56 432 020	- 5 008 265	- 8,7	- 367 900	- 0,65
1 387 542 480	1 421 245 400	1 410 452 860	+ 43 580 272	+ 4,5	+ 22 910 380	+ 1,65
46 695	47 255	46 440	+ 408	+ 1,5	- 255	- 0,55
—	—	—	- 188	- 4,5	—	—
1 330 746 300	1 364 201 040	1 354 020 800	+ 48 588 537	+ 5,36	+ 23 274 500	+ 1,75
44 784	45 358	44 583	+ 179	+ 0,7	- 201	- 0,45
—	—	—	- 203	- 5,1	—	—
3 204	3 151	3 083	—	—	- 121	- 3,78
—	—	—	+ 4 608 819	+ 9,0	—	—
—	—	—	+ 116	+ 8,3	—	—
—	—	—	+ 4	+ 1,9	—	—

	D e u t s c h l a n d		
	1882/83	1883/84	1884/85
Bahnverwaltung			
im Ganzen //	164 174 259	161 162 607	154 763 592
auf 1 km Betriebslänge "	4 219	4 540	4 246
auf 1000 Nutzk. "	643	665	609
Transportverwaltung			
1. im Ganzen "	319 029 276	346 276 428	354 370 934
2. auf 1 km Betriebslänge "	8 939	9 755	9 721
3. auf 1000 Nutzk. "	1 363	1 428	1 395
4. pro km Betriebsausgabe "	534 010 122	562 364 871	564 549 932
Militär			
3. Klasse auf 1000 Nutzk. "	14 562	15 843	15 487
Abonn. auf 1000 Zugkm "	2 221	2 320	2 223
Neber "	—	—	—
Gesamtmteinnahme in Prozenten der Fü. gesamtteinnahme %	53,22	56,11	55,77
Die Betriebsausgaben für je 1000 Zugkm setzen sich wie folgt zusammen:			
Bahnunterhaltung //	—	—	—
Lokomotivzugkraft "	—	—	—
Betriebsmaterial "	—	—	—
Verkehrsausgaben "	—	—	—
Allgemeine Kosten "	—	—	—
Steuern "	—	—	—
Regierungsabgaben "	—	—	—
Entschädigungen für Personenverletzungen "	—	—	—
Entschädigungen für Güterbeschädigung "	—	—	—
Rechtsbeistand und Parlamentskosten "	—	—	—
Sonstige Kosten "	—	—	—
Ueberschuss der Einnahme über die Aus- gabe im Ganzen "	434 709 502	427 764 744	433 545 497
auf das km Betriebslänge "	12 801	12 394	12 282
auf 1000 Nutzk. "	1 952	1 775	1 763
auf 1000 Zugkm "	—	—	—
Der Ueberschuss beträgt in Prozenten des Anlagekapitals %	4,80	4,61	4,60

Wie aus der vorstehenden Zusammenstellung ersichtlich, ist die Gesamteinnahme in 1884 gegen 1882 bei den deutschen Eisenbahnen um

England			Zunahme oder Abnahme in 1884 gegen 1882			
1882	1883	1884	Deutschland		England	
			Betrag	in Prozent	Betrag	in Prozent
—	—	—	— 9 410 667	— 5,7	—	—
—	—	—	+ 27	+ 0,64	—	—
—	—	—	— 34	— 5,3	—	—
—	—	—	+ 35 341 658	+ 11,7	—	—
—	—	—	+ 782	+ 8,75	—	—
—	—	—	+ 32	+ 2,35	—	—
723 408 720	747 371 240	744 343 940	+ 30 539 810	+ 5,7	+ 20 935 220	+ 2,88
24 345	24 849	24 508	+ 925	+ 6,4	+ 163	+ 0,67
—	—	—	+ 2	+ 0,09	—	—
1 681	1 665	1 635	—	—	— 46	— 2,7
52,1	52,7	53,0	+ 2,55	—	+ 0,9	—
318	311	301	—	—	— 17	— 5,3
424	430	432	—	—	+ 8	+ 1,9
153	153	155	—	—	+ 2	+ 1,3
523	517	513	—	—	— 10	— 1,9
76	75	75	—	—	— 1	— 1,3
85	86	88	—	—	+ 3	+ 3,5
41	36	18*	—	—	— 23	— 56,1
13	11	8	—	—	— 5	— 38,5
10	9	9	—	—	— 1	— 10,0
16	17	15	—	—	— 1	— 6,25
22	20	21	—	—	— 1	— 4,5
664 133 760	673 874 160	666 108 920	— 1 164 005	— 0,27	+ 1 975 160	+ 0,3
22 350	22 406	21 932	— 519	— 4,0	— 418	— 1,87
—	—	—	— 189	— 9,7	—	—
1 523	1 486	1 448	—	—	— 75	— 4,9
4,32	4,29	4,16	— 0,20	—	— 0,16	—

43 580 272 \mathcal{M} oder 4,5 pCt., bei den englischen um 22 910 380 \mathcal{M} oder 1,65 pCt., gestiegen.

Wird von den „sonstigen Einnahmen“ abgesehen, unter welchen sich vielfache mit dem eigentlichen Verkehrsdienste nicht unmittelbar zusammenhängende Einnahmeposten befinden, und welche deshalb auch in der englischen Statistik für die Berechnung der Einnahmen auf das Zugkilometer ausser Betracht bleiben, so ergibt sich die Zunahme der Einkünfte im Jahre 1884 gegen 1882 bei den deutschen Bahnen zu 48 588 537 *M.* oder 5,86 pCt., bei den englischen zu 23 274 500 *M.* oder 1,75 pCt. Die kilometrische Einnahme aus dem Personen- und Güterverkehr zusammen ist in 1884 gegen 1882 bei den deutschen Bahnen um 0,7 pCt. gestiegen, bei den englischen um 0,45 pCt. gefallen. Dieses Ergebniss ist für Deutschland mit Rücksicht auf die Ausdehnung der in der Zeit von 1882 bis 1884 neu eröffneten Bahnlinien (1 621 km), welche zunächst fast ausnahmslos nur einen geringen Verkehr haben und daher die durchschnittliche kilometrische Einnahme ungünstig beeinflussen, als ein sehr günstiges zu bezeichnen.

Die Einnahme aus dem Personenverkehr im Ganzen ist in 1884 gegen 1882 bei den deutschen Bahnen um 15 723 532 *M.* oder 6,2 pCt., bei den englischen Bahnen um 24 672 740 *M.* oder 4,3 pCt. gestiegen. In Bezug auf das Erträgniss der verschiedenen Klassen ist bemerkenswerth, dass sowohl bei den deutschen als bei den englischen Eisenbahnen die Einnahme aus der ersten Klasse sich verringert hat und zwar bei den ersteren um 185 063 *M.* oder 1,3 pCt., bei den letzteren sogar um 5 440 000 *M.* oder um 7,2 pCt. Das Erträgniss aus der zweiten Klasse hat dagegen bei den deutschen Bahnen zugenommen und zwar um 2 803 796 *M.* (3,9 pCt.), bei den englischen Bahnen dagegen um 6 240 000 *M.* (9,1 pCt.) abgenommen. Die Steigerung der Einnahme aus dem Personenverkehr hat sich daher, abgesehen von den mit demselben verbundenen Nebeneinnahmen, bei den deutschen Bahnen vorwiegend aus der dritten und vierten Klasse, bei den englischen Eisenbahnen ausschliesslich aus der dritten Klasse und den billigeren Parlamentszügen ergeben.

Die durchschnittliche Verzinsung des Anlagekapitals ist in der Zeit von 1882 bis 1884 bei den deutschen Eisenbahnen um 0,20 pCt., bei den englischen um 0,16 pCt., gefallen. Von den deutschen Privatbahnen wurde in 1884 die höchste Dividende (21,00 pCt.) für die Stammaktien der 6 km langen Nürnberg-Fürth'er Eisenbahn erzielt. Derselben am nächsten kam die 349 km lange Mecklenburg'sche Friedrich-Franz-Eisenbahn, welche in 1884 9,40 pCt. Dividende auf ihre Stammaktien zahlte. Die preussischen Staatsbahnen erzielten in 1884/85 durchschnittlich 5,10 pCt., die sächsischen 4,77 pCt. auf das verwendete Anlagekapital.

Die Verzinsung des in den englischen Eisenbahnen angelegten Kapitals für das Jahr 1884 ergibt sich aus der nachstehenden Uebersicht:

Prozentsatz	Stammaktien		Garantirtes Kapital		Prioritäts-Obligationen		Anleihen und Schulden	
	Betrag	Prozent des Gesamt-betrages	Betrag	Prozent des Gesamt-betrages	Betrag	Prozent des Gesamt-betrages	Betrag	Prozent des Gesamt-betrages
	<i>M.</i>		<i>M.</i>		<i>M.</i>		<i>M.</i>	
Keine Zinsen wurden gezahlt auf	952 525 080	15,0	8 910 000	0,5	210 410 480	5,1	160 000	0,0
nicht über 1 % Zinsen auf	62 684 740	1,1	—	—	7 421 400	0,2	—	—
von 1—2 „ „	200 322 760	4,2	2 023 600	0,1	5 955 180	0,3	3 026 400	0,1
„ 2—3 „ „	189 960 100	3,5	—	—	17 065 600	0,4	23 659 400	0,8
„ 3—4 „ „	437 163 660	7,5	1 056 154 820	55,2	2 074 795 600	50,4	2 715 327 760	67,5
„ 4—5 „ „	1 405 290 840	23,3	761 278 900	39,8	1 707 545 320	41,5	1 212 596 740	30,2
„ 5—6 „ „	1 309 623 640	21,5	82 391 600	4,3	78 591 100	1,9	66 483 180	1,6
„ 6—7 „ „	1 200 582 380	20,1	—	—	300 000	0,7	—	—
„ 7—8 „ „	56 092 000	0,9	—	—	10 000 000	0,3	108 000	0,0
„ 8—9 „ „	20 016 000	0,3	40 000	0,0	—	—	—	—
„ 9—10 „ „	24 565 080	0,4	1 273 340	0,1	800 000	0,2	—	—
„ 10—12 „ „	—	—	—	—	—	—	—	—
„ 12—13 „ „	600 000	0,0	—	—	—	—	—	—
zu 15 % „ „	30 242 640	0,5	—	—	3 300 000	0,1	—	—
Insgesamt	5 979 668 920	—	1 912 072 260	—	4 116 184 680	—	4 021 361 480	—

Im Mittel betrug

die Dividende der Stammaktien	4,34	%
„ „ des garantirten Kapitals	4,42	%
„ „ der Prioritäts-Obligationen	4,16	%
der Zinsfuß für Anleihen und Schulden	4,21	%
Insgesamt	4,27	%

Im Allgemeinen ist das Betriebsergebniss in 1884 für die englischen Bahnen nicht so befriedigend, wie in den letzten Jahren. Die Verminderung des Reinertrages drückte die Dividende um $\frac{1}{12}$ gegenüber 1883, jedoch war dieselbe immer noch höher als in manchen früheren Jahren z. B. in 1879. Der in 1884 bei den englischen Eisenbahnen stattgehabte Einnahmeausfall beschränkte sich hauptsächlich auf den Güter- bzw. Kohlenverkehr (etwa 20 000 000 *M.*); demselben steht eine Zunahme im Personenverkehr (etwa 10 000 000 *M.*) gegenüber.

Die württembergischen Eisenbahnen

im Rechnungsjahr vom 1. April 1884 bis 31. März 1885.

(Nach dem vom königl. württembergischen Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten —
Abtheilung für die Verkehrsanstalten — herausgegebenen Verwaltungsbericht.)*

1. Längen.

Am 31. März 1884 betrug die Gesamtlänge der im württembergischen Staatseigenthum befindlichen Bahnen	1543,58 km
Im Betriebsjahr 1884/85 ist eine neue Bahnstrecke nicht eröffnet worden.	
Doppelgeleisig sind	166,57 „
Auf württembergischen Staatsgebiete liegen im Ganzen dem öffentlichen Verkehr dienende Eisenbahnen	1442,09 „
Es kommen also auf 100 qkm Grundfläche	7,39 „
und auf 10 000 Einwohner	7,80 „
Die Länge der von der württembergischen Staatsbahnverwaltung betriebenen, dem öffentlichen Verkehr dienenden Bahnlinien betrug nach Hinzurechnung der gepachteten fremden (3,75 km) und Abzug der verpachteten eigenen Bahnstrecken (11,23 km) am Jahresschluss, wie im Jahresdurchschnitt 1884/85	1536,10 „
Als Bahnen untergeordneter Bedeutung wurden	126,92 „
betrieben.	

2. Betriebsmittel, sowie Kosten und Leistungen derselben.

Bestand und Beschaffungskosten der Betriebsmittel waren am
31. März 1885:

*) Vergl. die Statistik für das Jahr 1883/84: Archiv 1885 S. 604 ff.

	Bestand		Kosten	
	im Ganzen	für 10 km Betriebslänge	im Ganzen	für das Stück (durchschnittlich)
	Stück		M	M
Lokomotiven	331	2,14	17 438 595	52 685
Tender	295	—		
Personenwagen	798	—	5 828 846	7 304
Sitzplätze in denselben	36 795	236		
Güter-, Gepäck-, Vieh- u. Arbeitswagen	5 156	—	17 108 531 (ohne Postwagen)	3 363
Tragfähigkeit der letzteren . t	50 275	318,87		
Zusammen	—	—	40 375 972	—

Die Lokomotiven haben zurückgelegt:

	1884/85	1883/84
In Schnell-, Personen-, Güter- und Arbeitszügen zusammen Zugkilometer	7 436 682	7 253 962
In Vorspanndiensten und zum Schieben . km	406 883	389 990
zusammen Nutzkilometer	7 843 565	7 643 952
In Leerfahrten wurden gefahren km	246 157	234 669
Im Rangirdienst „	2 268 380	2 133 430
zusammen Lokomotiv- und Rangirkilometer	10 358 102	10 012 051
Auf jedes Kilometer Betriebslänge kommen Nutzkilometer	5 106	4 977
Jede Lokomotive hat durchschnittlich gefahren Nutzkilometer	23 913	23 305
und an Nutz-, Leerfahrt- und Rangirkilometern zusammen	31 580	30 524

Mit der vorhandenen Zugkraft wurden geleistet:

zusammen	240 700 969	Wagenachskilometer,
und zwar von Personenwagen	63 028 717	
„ Gepäck- und Güterwagen	170 729 980	
„ Postwagen	6 942 272	
Die Anzahl der geförderten Züge beträgt	119 501	

Tonnenkilometer (ohne das Gewicht der Fahrzeuge) wurden auf den eigenen Betriebsstrecken geleistet:

	1884/85	1883/84
Personen nebst Handgepäck	20 713 012	20 255 892
Reisegepäck und Hunde	820 481	828 058
Güter aller Art	279 168 481	281 600 706
Zusammen Brutto	1 464 352 143	1 495 516 325

Es kommen hiernach von den Lokomotiven geleistete Tonnenkilometer:

	1884/85	1883/84
auf 1 km durchschnittliche Betriebslänge . . .	953 292	973 581
„ 1 Nutzkilometer	187	196

Die Kosten der Zugkraft der Lokomotiven berechnen sich zusammen auf 3 817 136 *ℳ*

Es kommen auf 1000 Nutzkilometer 487 „

„ 1000 Wagenachskilometer 15,86 „

An Brennmaterial zur Lokomotivfeuerung wurden verbraucht:

durchschnittlich für das Nutzkilometer 10,78 kg

„ „ „ Lokomotivkilometer 8,12 „

Von sämtlichen eigenen Personen-, Gepäck-, Güter- und Postwagen sind geleistet:

	1884/85	1883/84
	Wagenachskilometer	
auf eigenen Betriebsstrecken	173 959 074	171 946 260
„ fremden Bahnstrecken	57 242 874	56 054 972
zusammen	231 201 948	228 001 232
Fremde Personen-, Gepäck-, Güter- und Postwagen haben auf württembergischen Bahnstrecken zurückgelegt	66 741 895	67 658 189

Die Kosten der für die Leistungen sämtlicher Betriebsmittel verwendeten Materialien haben betragen:

	1884/85	1883/84
durchschnittlich für 1000 Nutzkilometer . . .	215 <i>ℳ</i>	223 <i>ℳ</i>
„ „ 1000 Wagenachskilometer . . .	7,01 „	7,12 „

3. Verkehr.

a) Personenverkehr.

Klasse	Zahl der beförderten Personen:		Zurückgelegte Personenkilometer:		Jede Person ist durchschnittlich gefahren Kilometer
		%		%	
I. Wagenklasse	86 339	0,76	4 291 579	1,55	49,71
II. „	1 218 282	10,67	36 838 401	13,34	30,24
III. „	9 973 982	87,31	224 712 118	81,37	22,53
Militär.	144 332	1,26	10 331 399	3,74	71,58
zusammen . . .	11 422 935	100,00	276 173 497	100,00	24,18

Bei einem Verkehr von 11 422 935 beförderten Personen fuhren auf:

	Fahrtscheine			
	Rück-	Rundreise-	Abonne-ments-	Wochen-
Zahl der Personen	6 866 202	61 731	370 800	134 604
in % der Gesamtfrequenz	60,11 %	0,34 %	3,25 %	1,18 %
Zurückgelegte Personenkilometer	154 257 933	5 781 769	2 333 952	842 057
in % der Gesamtfrequenz	55,86 %	2,09 %	0,85 %	0,30 %
Jede Person ist durchschnittlich gefahren km	22,47	93,66	6,39	6,36

Der Personenverkehr war
 am stärksten im Monat September 1884 = 10,66 %
 „ schwächsten „ Februar 1885 = 5,69 %
 des Gesamtjahresverkehrs.

b) Güterverkehr.

Es wurden befördert gegen Frachtberechnung:

	Tonnen		Tonnenkilometer		Jede Tonne ist durchschnittlich befördert km
	überhaupt	in %	überhaupt	in %	
I. Eilgut (einschl. des in Schnellzügen beförderten)	31 129	0,91	2 420 036	0,87	77,74
II. Frachtgut	3 085 477	89,88	260 360 356	93,25	84,38
III. Militärgut (auf Requisitionsschein)	2 796	0,08	347 543	0,12	124,30
IV. Viehverkehr	138 028	4,09	4 259 480	1,59	30,86
V. Frachtpflichtiges Dienstgut	175 541	5,11	11 847 295	4,34	67,49
Im Ganzen	3 432 971	100,00	279 234 710	100,00	81,34

Auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge wurden zurückgelegt: 181 781 Tonnenkilometer.

Von den Monaten des Rechnungsjahres zeigte der Oktober mit 10,98 % des Gesamtjahresverkehrs den stärksten, der Dezember mit 6,78 % den schwächsten Güterverkehr, ähnlich wie im Vorjahre.

Auf jede beladene Güterwagenachse kamen durchschnittlich 2,72 Tonnen, überhaupt (beladen und leer) = 1,87 Tonnen.

Steinkohlenverkehr.

An Steinkohlen und Kokes wurden im Etatsjahre 1884/85 in Württemberg eingeführt:

	Tonnen	in %
an Saar- und Ruhrkohlen: zu Wasser	43 031	6,9
mittels Eisenbahn	570 211	91,1
zusammen	613 242	98,0
an bayerischen, österreichischen, böhmischen und sächsischen Kohlen mittels Bahn	12 294	2,0
zu Wasser	210	—
zusammen	12 504	2,0
Ganze Zufuhr	625 746	100,0
Davon auf der Eisenbahn	582 505	93,1
zu Wasser	43 241	6,9

Am stärksten war der Eisenbahnkohlenverkehr im November 1884, wo im Binnen-, Verbands- und Durchgangsverkehr zusammen 56 470 Tonnen, am schwächsten im Februar 1885, wo 47 400 Tonnen befördert wurden. Den grössten Kohlenverkehr hatte Stuttgart mit 110 095 Tonnen.

Für die Reihenfolge der Eisenbahnstationen nach ihrer Bedeutung im Personen-, Güter- und Kassen-Verkehr ergeben sich für 1884/5 für die nachstehenden Stationen die entsprechenden Ordnungsziffern und Beträge:

	Gesam t- Güter- V e r k e h r					
	Personen- Zahl	Ordn.- Ziffer	kg	Ordn.- Ziffer	Kassen- M	Ordn.- Ziffer
Stuttgart . . .	2 980 640	1	522 595 730	1	5 993 327	1
Heilbronn . . .	692 672	3	349 512 030	2	2 693 183	2
Ulm	688 993	4	175 369 400	3	1 757 010	3
Esslingen . . .	412 912	6	114 611 060	4	1 072 102	4
Reutlingen . . .	276 637	8	89 685 110	5	1 004 253	5
Cannstatt . . .	1 440 203	2	88 115 150	6	885 805	6
Ludwigsburg . .	439 169	5	86 306 910	7	854 002	7
Göppingen . . .	259 091	9	59 481 450	11	607 155	8
Friedrichshafen	162 201	22	71 781 840	8	605 813	9
Ravensburg . .	219 729	11	46 015 370	14	494 348	10
Tübingen . . .	335 935	7	33 179 160	24	479 083	11
Heidenheim . .	107 190	37	39 865 940	16	458 161	12

4. Anlagekapital.

Der Bauaufwand für die im Betrieb befindlichen von Württemberg gebauten Bahnen betrug beim Rechnungsabschluss des Jahres 1884/85 = 448 843 556 *M.*, also bei einer Bahnbaulänge von 1 543,58 km = 290 781 *M.* für das Kilometer.

Für die Berechnung der Verzinsung des Anlagekapitals durch den Reinertrag des Betriebsjahres 1884/85 bleiben — unter Berücksichtigung der gepachteten fremden und verpachteten eigenen Strecken — 444 811 420 *M.*

Ausserdem sind zur Erweiterung und Verbesserung der Bahnanlagen aus den Eisenbahnbetriebs-Einnahmen in den Jahren 1855—72 verwendet worden: 7 741 957 *M.* Wird dieser Betrag, sowie die bis zum Rechnungsabschluss 1884/85 auf noch im Bau begriffene Bahnen, sowie die für Vorarbeiten verwendeten Kosten und der Vorschuss an die Dampfschiffahrts-Verwaltung zu der obigen Summe von 448 843 555 *M.* 99 *M.* hinzugerechnet, so ergibt sich beim Rechnungsabschluss 1884/85 das Gesamt-Anlagekapital der Staatseisenbahnen = 462 275 203 *M.* 41 *M.*

5. Finanzielle Ergebnisse.

Das Rechnungsergebniss beim Eisenbahnbetrieb im Etatsjahr 1884/85 ist folgendes:

	1884/85 <i>M.</i>	1883/84 <i>M.</i>
Gesamteinnahme	28 998 470	29 061 823,75
Gesamtausgabe	15 557 603	15 209 992,23
Reinertrag	13 440 867	13 851 831,52

Die Transporteinnahmen betragen:

im Personen- und Güterverkehr 9 533 501 *M.*
(auf das Kilometer Betriebslänge = 6 206,80 *M.*)

im Güterverkehr 17 193 842 „
(auf das Kilometer Betriebslänge = 11 193,18 *M.*)

zusammen 26 727 343 *M.*

auf das Kilometer Betriebslänge = 17 399,48 *M.*

im Vorjahre = 17 405,87 „ .

Das Verhältniss der eigentlichen Betriebseinnahmen und Ausgaben stellt sich nach den erforderlichen Abzügen für Dienstsendungen, Pachtzins etc. wie folgt:

eigentliche Betriebseinnahmen	27 912 644 <i>M.</i>
„ Betriebsausgaben	14 668 864 „
somit reiner Ueberschuss	13 243 780 <i>M.</i>

Die Betriebsausgaben berechnen sich hierbei auf

52,55⁰/₀ der Einnahmen,
gegenüber 51,12 „ im Vorjahre.

Das Gesamtanlagekapital für die im Betrieb stehenden Bahnlínien
(= 444 811 420 *M*) hat sich mithin verzinst

in 1884/85 zu 2,98⁰/₀
im Vorjahre „ 3,07 „

Der Rückgang der Eisenbahnrente ist hauptsächlich durch grössere Ausgaben für Erneuerung des Oberbaues, in Folge Umwechslung der Holzschwellen in Eisenschwellen und Einführung eines neuen Schienenprofils verursacht.

Auf 1 km Betriebslänge kommen:

	1884/85 <i>M</i>	1883/84 <i>M</i>
eigentliche Betriebseinnahmen	18 171,11	18 183,83
„ Betriebsausgaben	9 549,42	9 295,53
Reinertrag	8 621,69	8 888,30

Auf 1 Nutzkilometer berechnet sich:

die eigentliche Betriebseinnahme zu	3,56	3,65
„ „ Betriebsausgabe „	1,87	1,87
der Reinertrag zu	1,69	1,78

6. Unfälle beim Eisenbahnbetrieb.

Im Betriebsjahre 1884/85 sind folgende Bahnunfälle vorgekommen:

	auf		zusammen	
	freier Strecke	Stationen	1884/85	1883/84
Entgleisungen	6	6	12	11
Zusammenstösse	2	20	22	19
Sonstige Unfälle	17	46	63	90
zusammen	25	72	97	90
im Vorjahre	19	71	90	—

Tödtungen und Verletzungen.

	Reisende		Bahnbedienstete und Bahnarbeiter		Fremde Personen	
	getödtet	verletzt	getödtet	verletzt	getödtet	verletzt
Unverschuldet, bei Unfällen der Züge während der Fahrt . . .	—	12	—	{ 4 } { + 1 }	1	2
Durch unvorsichtiges Verhalten beim Besteigen und Verlassen der Züge	4	3	1	6	4	3
Beim Rangiren etc.	—	—	—	18	—	—
Beim Ueberschreiten der Geleise und aus anderen Ursachen . .	—	—	4	16	—	—
zusammen	4	15	5	45	5	5

Ausserdem sind durch die Bahnzüge in Folge von Selbstmordversuchen 4 Personen getödtet und 1 Person verletzt.

Es entfallen:

auf je 1 Million beförderte Reisende
auf 1 Million Personenkilometer . .

Tödtungen		Verletzungen	
1884/85	1883/84	1884/85	1883/84
0,35	0,26	1,32	0,62
0,01	0,01	0,05	0,08

Ausserdem sind zu verzeichnen:

- 3 Achsbrüche an eigenen Lokomotiven und Wagen,
- 2 Radreifenbrüche an Eisenbahnfahrzeugen,
- 13 Schienenbrüche (im Vorjahre 15).

7. Beamte und Arbeiter.

	Etats-	Diätarische	Arbeiter	Zu-
	mässige	Beamte			sammen
1. Allgemeine Verwaltung	190	56	13	259
2. Bahnaufsicht und Unterhaltung	1 187	8	1 310	2 505
3. Transportverwaltung	2 242	171	1 956	4 369
4. Werkstättenverwaltung	45	5	912	962
zusammen	3 664	240	4 191	8 095
im Vorjahre	3 699	225	4 209	8 133

Die Eisenbahnen im Grossherzogthum Baden im Jahre 1884. *)

1. Längen.

Die Längenverhältnisse sind gegen das Vorjahr unverändert, da keine neuen Bahnen zur Eröffnung kamen, mithin:

	Im Ganzen	davon als Nebenbahnen betrieben.
I. Badische Staatsbahnen	1185.06 km	107.17 km
II. gepachtete Strecken.	24.48 "	—
III. mitbetriebene Strecken	4.89 "	—
IV. Privatbahnen	102.86 "	47.54 "
Zusammen	1317.29 km	154.71 km
Doppelgeleisig sind	396.36 "	— "

Der Jahresdurchschnitt ist gleich der vollen Betriebslänge.

Die Eigenthümlänge der Staatsbahnen beträgt zuzüglich der verpachteten Strecke: Wertheim-Mitte Mainbrücke (1.64 km) = 1186.70 km.

Ausserhalb des badischen Gebietes liegen von badischen Bahnen 137.83 "

Auf badischem Gebiete liegen von anderen Verwaltungen betriebene Bahnstrecken mit einer Gesamtlänge von . . . 149.38 "

Die Gesamtlänge des Eisenbahnnetzes auf badischem Gebiet ergibt sich hiernach zu 1328.84 "

2. Betriebsmittel und Leistungen derselben.

Am Schlusse des Jahres 1884 waren vorhanden:

421 Lokomotiven darunter zur Güterzugsbeförderung 178 Stück

368 Tender " " " 171 "

auf das Kilometer Bahnlänge hiernach:

0.319 Lokomotiven, nämlich:

0.184 Personenzug-Lokomotiven,

0.135 Güterzug- "

1083 Personenwagen mit 43 665 Plätzen und 2 208 Achsen,

6928 Lastwagen mit 67300 Tonnen Tragfähigkeit und 14 036 Achsen,
zusammen 8011 Wagen mit 16 244 Achsen;

*) Vergl. die Statistik für 1883, Archiv 1885 S. 471 ff. Die nachstehenden Angaben sind dem von der Grossherzoglichen Generaldirektion der badischen Staatsbahnen herausgegebenen Jahresberichte über die Eisenbahnen und die Dampfschiffahrt im Grossherzogthum Baden für das Jahr 1884 (Karlsruhe 1885) entnommen.

auf das Kilometer Bahnlänge:

0,822 Personenwagen mit 1,676 Achsen

5,259 Güterwagen „ 10,655 „

im Ganzen 6,081 Wagen mit 12,331 Achsen.

Geleistet wurden:

von den 421 badischen Lokomotiven 12 185 526 km,

also auf 1 Maschine im Mittel . . . 28 944 „

gegen 27 841 „ im Vorjahre;

von den 8011 badischen Wagen (mit 16 244 Achsen):

auf badischen Bahnen 205 306 030 Achskilometer,

„ auswärtigen „ 80 545 867 „

zusammen 285 851 897 Achskilometer,

durchschnittlich von 1 Achse . . . 17 597 „

3. Anlagekapital.

Am Jahreschluss 1884 betrug das Anlagekapital:

der 1186,70 km langen Staatsbahnen 399 356 613,95 *fl.*

also für das Kilometer 336 527,00 „

der 102,86 km langen Privatbahnen in Staats-

betrieb 10 925 488,84 „

oder für das Kilometer 106 217,00 „

Das Gesamt-Anlagekapital bei einer Ge-

samt-Eigenthumslänge von 1289,56 km mithin . . . 410 282 102,79 „

und für das Kilometer 318 157,00 „

4. Beamte und Arbeiter.

Die Zahl der Beamten und Arbeiter betrug im Jahre 1884:

A. bei der Allgemeinen Verwaltung

B. „ „ Bahn-Verwaltung . .

C. „ „ Transport-Verwaltung:

a) äusserer Bahnhofsdienst .

b) Expeditionsdienst . . .

c) Zugbegleitungsdienst . .

d) Zugbeförderungsdienst .

zusammen . .

Werkstätten-Verwaltung . . .

Im Ganzen . .

	Anzahl der		Arbeiter
	etatmässigen Beamten	diätarischen Beamten	
	im Jahresdurchschnitt		
A.	278,62	10,00	16,70
B.	800,52	9,50	1387,50
C.			
a)	1329,00	4,80	642,80
b)	655,00	14,00	518,80
c)	539,00	22,00	515,00
d)	685,00	—	511,90
zusammen	4287,14	60,30	3592,20
Werkstätten-Verwaltung	83,65	13,00	1520,50
Im Ganzen	4370,79	73,30	5112,70

5. Verkehr und finanzielle Betriebsergebnisse.

Der Personenverkehr ergibt für das Betriebsjahr 1884:

Befördert wurden:	Personen	Personen-Kilometer	Auf 1 km Betriebslänge Personen
I. Klasse	125 911	9270813	7 102
II. „	1 388 473	65 863 895	50 459
III. „	8 810 490	190 461 194	145 915
Ermässigte Klassen	1 201 904	19 337 843	14 815
zusammen	11 526 778	284 933 745	218 291
im Vorjahre	10 701 788	277 070 356	212 267
mithin mehr	7,71 pCt.	2,84 pCt.	6 024

Die Ergebnisse des Güterverkehrs waren:

	1884	1883
Gesamtbeförderung kg	5 275 282 150	4 909 923 550
Verkehrszunahme hiernach in 1884 pCt.	7,74	—
Zurückgelegte Tonnen-Kilometer	398 980 774	371 529 335
mithin mehr pCt.	7,99	—
Auf jedes Kilometer Bahnlänge kommen Tonnenkm	302 880	282 040
mithin mehr „	20 840	—
Auf 1 Lokomotiv-Nutzkilometer entfallen Tonnen	43,55	43,20
mithin mehr „	0,35	—
Einnahmen M	20 110 511	18 988 777
mithin mehr pCt.	5,91	—
auf 1 Bahn-Kilometer . . . M	15 266,58	14 415,03
mithin mehr „	851,55	—
auf 1 Tonnen-Kilometer . . . ₤	5,04	5,11
mithin weniger „	0,07	—
Durchschnittlicher Frachtwerth:		
für 1 Tonnen-Kilometer . . . ₤	5,04	5,11
für 1 Achs-Kilometer . . . „	9,22	9,10
Durchschnittliche Belastung einer Achse Tonnen	1,83	1,78

Als Stationen mit dem stärksten Verkehr ergeben sich die nachstehenden:

Stationen	Verkaufte Billets		Jahres-Güterverkehr (Tonnen)	
	1884	1883	1884	1883
Mannheim	387 062	365 918	1 169 410	1 016 518
Basel	233 391	225 430	396 200	355 994
Karlsruhe Bahnhof . . .	518 139	459 078	172 210	155 870
Heidelberg „	330 732	309 841	159 833	149 574
Freiburg	257 228	237 110	158 028	129 708

Die Rechnungsergebnisse des eigentlichen Bahnbetriebes stellen sich wie folgt:

	1884	1883	in 1884 mehr	
	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	= %
Gesamtroheinnahmen . . .	35 605 318	34 242 073	1 363 245	3,98
Betriebsaufwand	22 258 877	20 538 050	1 720 827	8,88

Von der Gesamtroheinnahme entfallen

auf die Staatsbahnen 34 239 319 *M*

„ „ Privatbahnen 1 365 999 „

Nach den Einnahmequellen kommen von der Roheinnahme

auf Personenverkehr 32,83 pCt.

„ Güterverkehr 59,18 „

„ sonstige Quellen 8,04 „

Von den Einnahmen, den Ausgaben und dem Ueberschusse kommt für das Jahr 1884:

	Einnahme	Ausgabe	Ueberschuss
	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>
auf 1 Lokomotiv-Kilometer	2,92	1,83	1,09
(bei 12 185 526 km)			
„ 1 Nutz-Kilometer	3,89	2,48	1,46
(bei 9 160 167 km)			
„ 1 Bahn-Kilometer	27 029	16 897	10 132
(bei 1 317,29 km)			

Die Rentenberechnung ergibt in 1884 für die

	Staatsbahnen	Privatbahnen	Zusammen
	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>
Anlagekapital (im Jahresmittel)	397 588 519,21	10 912 873,49	408 501 392,70
Einnahmeüberschüsse	12 805 544,81	540 896,45	13 346 441,26
mitbin Rente	3,22 pCt.	4,96 pCt.	3,27 pCt.
im Vorjahre	3,34 „	4,74 „	3,88 „

Der den Privatbahnen vom Staate in Form von eingeräumten Vergünstigungen geleistete Betriebszuschuss bezifferte sich in den letzten 6 Jahren wie folgt:

1879	auf	263 357	<i>M</i>
1880	"	270 127	"
1881	"	236 120	"
1882	"	243 017	"
1883	"	227 505	"
1884	"	271 288	"

6. Unfälle.

Es haben 20 Entgleisungen und Zusammenstösse stattgefunden, davon 4 auf freier Bahn, 16 auf Stationen.

Es wurden durch eigenes Verschulden (einschliesslich Selbstmord):

Ohne Verschulden (bei Ausübung des Dienstes oder in Folge von Unfällen):

	Be- dienstete	Reisende	Sonstige Personen	Zusammen	
				1884	1883
getödtet	12	—	9	21	26
verletzt	40	—	11	51	117
getödtet	—	—	—	—	1
verletzt	4	—	2	6	12
zusammen { getödtet	12	—	9	21	27
verletzt	44	—	13	57	129

7. Main-Neckarbahn.

Vom badischen Antheil der Main-Neckarbahn betrug:

das Anlagekapital Ende 1884	8 182 389,74	<i>M</i>
" " im Jahresmittel	8 181 825,58	"
der Einnahmeüberschuss	567 847,76	"

Es rentirte sich daher das Anlagekapital

in 1884 zu	6,94	pCt.
im Vorjahre zu	7,50	"

Die italienischen Eisenbahnen im Jahre 1884.*)

Im Anschlusse an die im Archiv für Eisenbahnwesen früher gebrachten Mittheilungen über die italienischen Eisenbahnen sollen nachstehend aus dem neu erschienenen ministeriellen Jahresberichte**) über den Stand der Bauausführungen und die Ergebnisse des Betriebes der italienischen Eisenbahnen für das Jahr 1884 die von allgemeinerem Interesse erscheinenden wesentlichsten Angaben über die Entwicklung und die Ergebnisse des Betriebes des italienischen Eisenbahnnetzes wiedergegeben werden.

I. Längen.

Am 31. Dezember 1883 waren im Betrieb	9 602 km
Im Jahre 1884 wurden neu in Betrieb genommen	465 „
mithin am 31. Dezember 1884 im Betrieb	<u>10 067 km</u>
Im erster Halbjahr 1885 wurden weiter in Betrieb ge-	
nommen	247 „
Demnach waren am 1. Juli 1885 im Betrieb ;	<u>10 314 km</u>

Für das Jahr 1884 betrug die mittlere Betriebslänge 9 818 km.

Wird die Bevölkerungszahl des Königsreichs Italien nach dem Zensus von 1881 — 28 951 374 — zu Grunde gelegt, so kamen Ende 1884 auf je 10 000 Einwohner 3,477 km Eisenbahn. Da die Ausdehnung des Reiches 2963 Quadrat-Myriameter beträgt, so kamen zu derselben Zeit auf je 100 Quadratkilometer Oberfläche = 3,397 km Eisenbahn.

*) Vgl. Archiv 1885. S. 198.

**) Relazione statistica sulle costruzioni e sull' esercizio delle strade ferrate italiane per l'anno 1884. Ministero dei Lavori pubblici. Direzione Generale delle strade ferrate. Roma 1885.

Von der Gesamtlänge kamen auf:

	Betriebslänge		
	am 31. Dezbr. 1884	im mittlere Durchschnitt für das Jahr 1884	unter Berücksichtigung der von mehreren Linien gemeinschaftlich be- triebenen Strecken
	Kilometer		
1. Staatseisenbahnen, welche vom Staate betrieben wurden	4 710	4 617	4 644
2. Staatseisenbahnen, von Privatgesellschaf- ten betrieben	1 622	1 552	1 614
3. Privateisenbahnen, vom Staate be- trieben	957	954	896
4. Privateisenbahnen, von Privatgesellschaf- ten betrieben	2 778	2 695	2 762
Zusammen	10 067	9 818	9 916

Von den 10 067 km Eisenbahn haben

12 km (Menaggio-Porlezza) eine Spurweite von 0,85 m

12 „ (Turin-Rivoli) „ „ „ 0,90 „

135 „ (4 Linien) „ „ „ 0,95 „

38 „ (Albano-Nettano) „ „ „ 1,441 „

Bei den sardinischen Bahnen ist die Spurweite 1,440 und bei allen
übrigen 1,445 m.

Zweigeleisig sind 689 km Bahnlänge.

2. Betriebsmittel und Leistungen derselben.

Im Bestand waren am 31. Dezember:

	1884		1883	
	im Ganzen	auf das Kilometer Bahnlänge	im Ganzen	auf das Kilometer Bahnlänge
Lokomotiven	1 913	0 190	1 807	0,188
Personenwagen	5 616	0,558	5 400	0,562
Güter-, Vieh- u. s. w. Wagen	31 740	3,153	30 455	3,172
Zahl der Sitzplätze in den Personen- wagen	205 719	20,44	196 957	20,51
Tragfähigkeit der Güter- u. s. w. Wagen t	285 623	28,375	269 922	28,11

Es haben durchfaufen:

	1884		1883	
	im Ganzen	durch- schnittlich jedes Be- triebsmittel	im Ganzen	durch- schnittlich jedes Be- triebsmittel
	Kilometer		Kilometer	
die Lokomotiven	62 940 854	32 902	58 238 354	32 229
„ Personenwagen	201 261 641	35 837	183 917 459	34 059
„ Güter- u. s. w. Wagen	516 794 434	16 282	487 813 931	16 017

Die Gesamtzahl der in 1884 gefahrenen Personen-, Güter- und gemischten Züge betrug 675 586 oder täglich im Durchschnitt 1 769. Diese Züge legten zusammen zurück 46 440 891 km gegen 42 455 284 km im Vorjahre. Im Durchschnitt war jeder Zug zusammengesetzt aus:

1,07	Lokomotive,
4,47	Personenwagen,
11,20	Güterwagen.

3. Anlagekapital.

Das für den Bau und die Ausrüstung der Eisenbahnen bis zum 31. Dezember 1884 verwendete Anlagekapital betrug:

	im Ganzen	für das
	Lire	Kilometer Bahnlänge Lire
für die Herstellung der Bahnlinsen	2 595 609 504	263 407
„ „ Betriebsmittel	279 454 780	28 359
zusammen	2 875 064 284	291 766

Dieses Anlagekapital bezieht sich auf eine Bahnlänge von 9854 km.

4. Betriebsergebnisse.

A. Betriebseinnahme.

Aus dem	1884			1883		
	im Ganzen		für das	im Ganzen	für das	
	Lire	in %	Kilometer Bahnlänge Lire		Lire	Kilometer Bahnlänge Lire
Personenverkehr	79 750 429	37,84	8 124	82 854 263	8 872	
Eilgutverkehr	22 648 305	10,75	2 307	22 320 923	2 390	
Frachtgutverkehr	104 913 398	49,78	10 687	97 061 519	10 393	
Sonstige Einnahmen	3 433 799	1,63	350	3 899 290	417	
zusammen	210 745 931		21 467	206 135 995	22 072	

Der Personenverkehr hat hiernach in 1884 um nahezu 3 Millionen abgenommen, was hauptsächlich der im Sommer und Herbst 1884 in Italien aufgetretenen Cholera-Epidemie zuzuschreiben ist. Im Güterverkehr sind dagegen über 8 Millionen Lire mehr eingenommen, als in 1883.

Die durchschnittliche Einnahme für das Nutz-Zugkilometer betrug

in 1884	4,64	Lire,
„ 1883	4,85	„

B. Betriebsausgabe.

	1884		1883	
	im Ganzen Lire	für das Kilometer Bahnlänge Lire	im Ganzen Lire	für das Kilometer Bahnlänge Lire
Allgemeine Verwaltungs- u. Betriebskosten	13 774 127 (= 8,68 0/0)	1 403	13 191 981	1 413
Unterhaltung und Bewachung der Bahn	44 342 502 (= 27,95 0/0)	4 518	43 284 487	4 635
Verkehrs- und kommerzieller Dienst	51 237 335 (= 32,30 0/0)	5 220	46 260 533	4 953
Zugförderungs- und Werk- stätten dienst	49 291 264 (= 31,07 0/0)	5 022	45 589 062	4 881
zusammen	158 645 228	16 163	148 326 063	15 882

Für das Nutz-Zugkilometer betrug die Ausgabe

in 1884 3,60 Lire,

„ 1883 3,49 „

C. Reineinnahme.

Die Reineinnahme berechnet sich

für 1884 auf 52 100 703 Lire,

gegen 1883 „ 57 809 932 „

Unter den Stationen hatte Mailand die grösste Roheinnahme mit 13 537 342 Lire (13 532 408 Lire in 1883). Danach folgt Genua mit 10 484 826 Lire (10 088 760 Lire in 1883), Rom mit 9 028 003 Lire (8 558 825 Lire in 1883), Turin mit 8 963 311 Lire (9 361 609 Lire in 1883).

D. Verkehr.

	1884	1883
Zahl der beförderten Reisenden	36 358 791	36 817 031
davon in I. Klasse	2 076 843 (= 5,71 0/0)	2 044 530
„ II. „	10 256 751 (= 28,21 0/0)	9 928 863
„ III. „	23 807 204 (= 65,48 0/0)	24 581 254
„ IV. „	217 993 (= 0,60 0/0)	262 384
(IV. Klasse findet sich nur bei den Südbahnen.)		

	1884	1883
Geleistete Personenkilometer	1 637 895 851	1 735 375 525
Im Mittel wurden durchfahren von einem Reisenden	45	47
in I. Klasse	80	87
„ II. „	48	52
„ III. „	41	43
„ IV. „	21	22
Durchschnittliche Einnahme für 1 km Fahrt:		
von 1 Reisenden in I. Klasse . . Lire	0,086	0,088
„ II. „	0,060	0,061
„ III. „	0,036	0,034
„ IV. „	0,028	0,028
im Mittel	0,048	0,049
Befördertes Eilgut . Zentner (quintali)	6 286 018	5 807 101
Geleistete Zentnerkilometer im Eilgutverkehr	1 007 189 204	813 706 693
1 Zentner Eilgut wurde durchschnittlich gefahren km	160	140
Durchschnittliche Einnahme für 1 Zentnerkilometer Eilgut Lire	0,018	0,022
Befördertes Frachtgut t	12 786 350	11 905 035
Im Frachtgutverkehr geleistete Tonnenkilometer	1 520 766 863	1 398 722 089
1 Tonne Frachtgut wurde durchschnittlich gefahren km	119	117
Durchschnittliche Einnahme für 1 Tonnenkilometer Lire	0,067	0,067

Unter den in 1884 als Frachtgut beförderten Gegenständen spielen Getreide und Mehl mit 2 295 341 t die wichtigste Rolle. Darnach kommen

Bausteine	mit 2 062 523 t
Fossile Kohle	„ 1 951 025 „
Bauholz	„ 924 029 „
Getränke und Spirituosen	„ 647 398 „
Mineralien und mineralische Erzeugnisse „	606 698 „

E. Englisch-ostindischer Postverkehr.

Die im englisch-ostindischen Verkehr in den Jahren 1883 und 1884 geleisteten Transporte sind aus nachstehender Zusammenstellung ersichtlich:

	Zahl der Fahrten	Reisende	Gepäckstücke	Poststücke			
				englische	französische	holländische	zusammen
Von Bologna nach Brindisi:							
1884	52	527	850	40 241	2 248	614	43 103
1883	51	1 147	1 752	32 466	1 913	473	34 852
Von Brindisi nach Bologna:							
1884	53	590	972	10 828	793	163	12 427 *
1883	46	586	890	7 828	526	122	8 476

5. Eisenbahnpersonal.

Am 31. Dezember waren im Dienst:

	1884				1883			
	Beamte	Arbeiter	zusammen	auf 1 km Bahnlänge zusammen	Beamte	Arbeiter	zusammen	auf 1 km Bahnlänge zusammen
bei der Zentralverwaltung	3 112	811	3 923	—	2 903	769	3 672	—
„ „ Bahn - Unterhaltung und Bewachung	11 337	19 268	30 605	—	10 842	19 216	30 058	—
im Verkehrs- und kommerziellen Dienst	19 804	9 889	29 693	—	18 423	9 138	27 561	—
im Zugförderungs- und Werkstätten dienst	5 908	12 277	18 185	—	5 545	11 708	17 253	—
zusammen	40 161	42 245	82 406	8,189	37 713	40 831	78 544	8,179

Gezahlt wurden an das Personal an Gehalt, Tagelohnern, Fahrgeldern und sonstigen Entschädigungen, sowie an Löhnen u. s. w.

	1884	1883
zusammen	88 506 457 Lire	81 800 027 Lire
oder für das Bahnkilometer	9 017 „	8 527 „

Für die Altersversorgung der Bahnbediensteten, sowie für die Versorgung der Wittwen und Waisen derselben bestehen bei den oberitalienischen, den römischen, den calabrisch-sizilischen und den sardinischen Eisenbahnen besondere Pensionskassen.

Diese Kassen hatten am 1. Januar 1884 einen Bestand von zusammen 39 440 755 Lire.

Es kamen in 1884 hinzu:

an Beiträgen der Teilnehmer	1 497 125 Lire
„ „ „ Verwaltungen	1 417 864 „
„ Erträgen der angelegten Fonds	2 123 394 „
„ sonstigen Einnahmen	110 233 „
zusammen	5 148 616 Lire

*) Einschliesslich: 219 schweizerische Poststücke.

160 österreichische „
264 deutsche „

Es wurden verausgabt:

an Pensionen und Unterstützungen . . .	1 428 558	Lire
„ sonstigen Beträgen	1 302	„
zusammen . . .	1 429 860	Lire

Es war hiernach Bestand am 31. Dezember 1884 43 159 511 Lire.

Auf die oberitalienischen Bahnen kamen hiervon allein 31 026 864 Lire.

Die Gesamtzahl der Theilnehmer betrug 31 123 (davon 23 231 von den oberitalienischen Eisenbahnen), die Zahl der Pensionäre und Unterstützten war 3 234.

Ausser den Pensionskassen bestehen bei denselben Bahnen noch „Kassen zur gegenseitigen Unterstützung“ (casse di mutuo soccorso), aus denen besonders Unterstützungen in Krankheitsfällen gezahlt werden. Diese Kassen hatten am 1. Januar 1884 einen Bestand von 3 303 318 Lire.

Es kamen in 1884 hinzu:

Beiträge der Theilnehmer	660 404	Lire
„ „ Verwaltungen	338 674	„
Erträge der angelegten Fonds	226 245	„
sonstige Einnahmen	74 635	„
zusammen . . .	1 299 958	Lire

Ausgegeben wurden in 1884:

für Unterstützungen	777 095	Lire
„ sonstige Zwecke	177 569	„
zusammen . . .	954 664	Lire

Hiernach war der Bestand dieser Klassen am 31. Dezember 1884 3 648 611 Lire.

Die Zahl der Beteiligten betrug 48 558

„ „ „ Unterstützten „ 20 875

6. Unfälle.

Es kamen im Ganzen vor:

	1884			1883		
	auf der Strecke	auf Stationen	zusammen	auf der Strecke	auf Stationen	zusammen
Entgleisungen	63	487	617	67	527	621
	67*)			27*)		
Zusammenstöße	38	431	507	40	411	475
	38*)			24*)		
Sonstige Unfälle	2 869	2 697	5 723	2 653	2 718	5 667
	157*)			296*)		
zusammen . . .	2 970	3 615	6 847	2 760	3 656	6 763
	262*)			347*)		

*) Bei diesen Fällen ist nicht angegeben, ob sie sich auf der Strecke oder auf Stationen ereigneten.

An Tötungen und Verletzungen von Personen kamen vor:

	1884		1883	
	getödtet	verletzt	getödtet	verletzt
in Folge von Eisenbahnunfällen:				
Reisende	1	88	—	23
Bahnbedienstete	25	667	28	651
sonstige Personen	3	8	12	23
in Folge eigener Unvorsichtig- keit:				
Reisende	3	36	6	19
Bahnbedienstete	32	231	46	218
sonstige Personen	43	49	59	47
Zusammen	107	1 079	151	981

Von der Zahl der „verschiedenen Unfälle“ (= 5723) entfallen

auf atmosphärische Einflüsse	177
„ Mängel an den Bahnanlagen	237
„ falsche Signale und Weichenstellungen	629
„ Hindernisse auf den Geleisen	266
„ Fehler an Lokomotiven	1585
„ „ „ Fahrzeugen	867
„ Bruch der Lokomotivachsen	5
„ „ „ Wagenachsen	27
„ „ „ Triebbandagen	11
„ „ „ Wagenbandagen	64
„ Herabfallen von Zügen	77
„ Ueberfahren von Personen durch Züge	108
„ Feuer im Zuge während der Fahrt	7
„ Brand von Gebäuden	15
„ verschiedene unaufgeklärte Ursachen	1033
„ unvorsichtige Handlungen	534
„ versuchten oder vollführten Selbstmord	81

5723*)

Aus einer dem italienischen Jahresberichte beigefügten bildlichen Darstellung über die Entwicklung des italienischen Bahnnetzes vom Jahre 1839 bis Ende 1884 nebst Betriebseinnahmen und Ausgaben für das Kilometer Bahnlänge vom Jahre 1863 ab ergibt sich nachstehende Uebersicht:

*) (Davon auf die oberitalienischen Bahnen = 3347).

Jahr	Betriebslänge km	Einnahme	Ausgabe	Reinertrag
		für das Kilometer Betriebslänge		
		Lire	Lire	Lire
		(abgerundete Zahlen)		
1839	8	—	—	—
1842	54	—	—	—
1845	157	—	—	—
1848	360	—	—	—
1851	691	—	—	—
1854	1 087	—	—	—
1857	1 512	—	—	—
1860	2 189	—	—	—
1863	3 537	21 000	10 700	10 300
1866	5 091	16 700	10 000	6 700
1869	5 869	16 800	9 200	7 600
1872	6 754	19 100	10 400	8 700
1875	7 686	19 700	12 600	7 100
1878	8 220	19 000	12 500	6 500
1881	8 892	21 700	15 200	6 500
1884	10 063	21 500	16 200	5 300

Auszug aus der Uebersicht über den aus

(Nach am

I. Ausfuhr russischer Waaren

Laufende No.	Benennung der Waaren	Bezeichnung der Punkte, an denen			
		Menge	Geldwerth in Rubeln	a u	
				überhaupt	St. Petersburg
1	Weizen Tschetwert	14 066 496	170 194 280	3 749 531	207 825
2	Roggen "	7 682 721	67 864 079	3 032 171	102 527
3	Gerste "	4 982 705	33 589 770	1 189 629	4 054
4	Hafer "	10 030 411	52 110 804	8 551 978	73 297
5	Buchweizen "	189 858	1 769 227	137 221	—
7	Mais "	1 108 601	8 727 700	—	—
8	Erbsen "	382 722	3 780 778	113 703	676
10/11	Grüze "	248 264	2 900 306	224 462	20 364
12	Weizenmehl "	133 906	2 645 616	3 147	864
13	Roggenmehl "	96 388	1 430 723	64 769	25 874
14	Kleie "	730 324	3 954 768	64 748	903
	Getreide überhaupt "	39 740 584	349 845 024	17 137 851	437 115
15	Kuhbutter Pud	290 402	3 417 954	137 536	96 745
16	Eier Stück	127 047 464	1 803 715	1 239 333	310 000
18	Fische Pud	309 990	980 712	—	897
20	Tabak in Blättern "	127 554	625 329	80 508	3 410
22	Spiritus Grade	329 213 513	10 235 161	139 227 099	5 548 744
	Lebensmittel überhaupt für Rubel	—	373 862 127	151 103 119	6 177 158
23	Holzwaaren "	—	37 941 061	21 790 871	117 690
24	Leinsamen Tschetwert	2 251 329	29 821 170	1 255 238	7 919
25	Oelsämereien, sonstige "	459 284	4 549 976	7 499	—
26	Oelkuchen Pud	4 073 606	4 444 477	2 592 456	1 133 564
27	Flachs "	10 941 662	56 735 139	4 638 235	446 711
28	Flachsheede "	1 487 285	5 402 445	884 314	99 495
29	Hanf "	3 744 653	17 670 875	1 535 106	72 501
30	Hanfheede "	159 058	378 345	105 312	15 598
32	Felle, unbearbeitete "	416 911	4 858 349	49 301	4 908
34	Knorchen, roh "	471 341	402 024	334 844	255 498
35	Knochenkohle "	765 743	953 397	314 388	75 831
36	Knochenmehl "	802 079	1 221 802	489 422	408 674
37	Lumpen "	597 001	622 450	70 318	1 725
38	Fett von Thieren "	230 559	1 403 875	87 755	56 134
40	Wolle, ungewaschen "	725 585	7 234 803	208 935	—
41	Wolle, gewaschen "	81 270	599 289	57 991	994
42	Petroleum "	398 284	778 839	195 980	158 916
43	Naphta-Schmieröl "	1 091 548	1 656 247	1 089 584	539 010
	Rohes und halbbearbeitetes	—	—	—	—
	Material überhaupt für Rubel	—	211 024 356	93 443 338	10 181 871
44	Federvieh (Hausthiere) Stück	1 148 977	1 017 581	581	—
45	Federvieh (wildes) "	982 772	950 955	156 505	3 905
47	Schweine "	416 680	7 569 562	150	—
48	Kälber, Schaaf u. Ziegen "	403 510	1 460 896	31	—
49	Pferde "	44 957	3 609 249	57	25
	Ueberhaupt lebend. Vieh für Rubel	—	15 899 036	79 886	8 735
50	Fabrik- u. Handwerksarbeiten	—	—	—	—
	überhaupt für Rubel	—	7 002 437	2 455 798	989 957
	Ueberhaupt an Waaren aller	—	—	—	—
	Art für Rubel	—	607 787 956	247 082 141	17 357 721

ländischen Handel Russlands im Jahre 1883.

(lichen Quellen.)

über die europäische Grenze.

die Waaren aus dem russischen Reiche ausgeführt worden

Baltischen Meere

Kronstadt	Narwa	Reval	Baltisch Port	Pernow	Riga	Windau	Libau
3 154 514	4 726	331 231	10 100	—	21 727	—	18 954
537 134	1 642	240 361	—	36 181	599 211	12 326	1 490 193
10 931	2 022	47 492	—	87 254	665 942	21 704	321 635
2 769 135	—	930 646	38 500	—	1 357 411	1 335	3 881 654
—	—	103 877	—	—	—	—	33 344
—	—	—	—	—	—	—	—
518	—	10 623	—	—	49 905	—	51 981
203 391	—	232	151	—	324	—	—
633	—	1 231	—	—	419	—	—
1 598	—	2 300	—	—	—	—	87 277
4 500	—	1 974	—	—	—	—	57 371
6 682 354	8 390	1 671 182	48 751	123 438	2 697 205	35 365	5 392 409
7 950	—	7 446	120	—	1 200	—	—
—	—	443 333	—	—	—	—	486 000
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	71 974	—	5 124
—	—	81 233 769	23 833 062	—	130 231	—	25 799 710
66 621 590	93 562	16 315 958	1 023 651	1 025 642	20 092 217	296 970	39 035 818
7 110 548	431 395	39 531	—	2 282	13 270 851	538 458	273 066
505 199	4 666	78 181	—	29 982	442 420	4 153	182 718
—	—	6 000	—	—	26 145	1 492	6 770
78 518	—	158 694	—	—	1 094 774	—	126 906
832 161	9 275	397 910	—	687 278	2 020 931	—	243 969
678 189	815	17 592	502	78 596	9 125	—	—
148 706	—	6 431	—	—	1 373 143	—	82 922
17 417	—	3 176	—	—	68 480	—	641
—	—	1 440	—	—	38 205	—	4 748
—	8 658	4 319	—	—	49 210	1 961	15 198
—	—	71 741	600	—	145 606	—	20 610
—	—	—	—	—	17 655	—	6 613
—	1 187	—	—	—	—	—	67 435
13 906	—	11 515	—	—	522	—	5 678
—	—	—	—	—	51 656	—	97 084
2 064	—	738	—	—	54 195	—	—
109 314	—	33 536	3 528	—	40 610	—	123 756
96 555	—	3 195	—	—	352 852	—	101 167
23 338 366	541 490	3 978 774	80 867	4 168 649	41 730 770	630 975	8 784 580
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	143 600	9 000	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	63 351	3 600	—	—	—	32
—	—	—	—	—	—	—	4 200
741 107	1 016	256 433	12 709	6 190	291 809	640	155 796
90 701 063	636 068	20 614 516	1 120 827	5 200 481	62 114 786	928 591	47 980 394

Laufende No.	Benennung der Waaren	Bezeichnung der Punkte, an denen				
		an der preussl				
		überhaupt	Peisern	Taugen	Gurgurg	Wirballen
1	Weizen Tschetwert	1 774 504	7 641	300	8 968	68 382
2	Roggen "	1 995 055	79 126	13 855	172 486	32 742
3	Gerste "	270 693	1 760	8 689	24 572	25 140
4	Hafer "	641 934	—	7 716	32 005	71 182
5	Buchweizen "	8 082	—	—	—	676
7	Mais "	17 229	—	—	—	—
8	Erbsen "	171 207	400	5 545	22 205	23 395
10/11	Grütze "	18 965	—	—	—	81
12	Weizenmehl "	435	—	—	—	165
13	Roggenmehl "	1 318	—	—	—	187
14	Kleie "	571 328	3 434	—	—	15 703
	Getreide überhaupt "	5 492 661	92 411	36 112	260 359	248 067
15	Kubbutter Pud	31 773	918	111	—	443
16	Eier Stück	75 460 849	212 600	146 020	350 400	—
18	Fische Pud	33 581	—	—	—	3 082
20	Tabak in Blättern "	3 066	—	—	—	—
22	Spiritus Grade	91 482 508	10 662 597	—	—	5 790 072
	Lebensmittel überhaupt für Rubel	56 801 505	1 060 983	255 378	1 913 729	3 245 152
23	Holzwaaren "	12 240 357	362 845	29 632	2 873 956	100 904
24	Leinsamen Tschetwert	186 512	—	7 324	34 431	61 135
25	Oelsämereien, sonstige "	68 957	—	120	—	4 939
26	Oelkuchen Pud	1 012 198	2 479	—	—	147 163
27	Flachs "	5 096 482	—	8 585	3 021	3 781 455
28	Flachsheede "	363 444	—	3 462	2 480	60 734
29	Hanf "	2 178 494	—	2 395	—	1 151 581
30	Hanfheede "	19 462	—	—	—	—
32	Felle, unbearbeitete "	280 125	147	929	—	191 681
34	Knochen, roh "	75 534	—	—	—	8 804
35	Knochenkohle "	393 492	—	—	22 575	17 433
36	Knochenmehl "	281 947	—	26 645	36 250	69 895
37	Lumpen "	519 346	—	5 244	—	368 121
38	Fett von Thieren "	18 260	—	—	—	4 908
40	Wolle, ungewaschen "	191 328	—	—	100	34 026
41	Wolle, gewaschen "	23 177	—	—	—	7 320
42	Petroleum "	108 294	—	—	6 015	12 837
43	Naphta-Schmieröl "	64	—	—	—	1 380
	Rohes und halbbearbeitetes Material überhaupt für Rubel	76 031 570	369 108	357 380	3 310 162	40 863 256
44	Federvieh (Hausthiere) Stück	1 044 982	10 628	82 512	—	120 463
45	Federvieh (wildes) "	826 094	—	—	—	814 344
47	Schweine "	364 225	—	48 269	—	23 731
48	Kälber, Schaaf u. Ziegen "	12 537	—	—	—	—
49	Pferde "	31 707	164	6 295	—	5 425
	Ueberhaupt lebend. Vieh für Rubel	11 250 276	32 014	841 605	67	2 212 127
50	Fabrik- und Handwerksarbeiten überhaupt für Rubel	2 430 781	35	4 780	406	1 324 161
	Ueberhaupt an Waaren aller Art für Rubel	146 514 042	1 462 140	1 459 143	5 224 364	47 444 696

die Waaren aus dem russischen Reiche ausgeführt worden

sich an der russischen Grenze					an der österreichischen Grenze			
Grajewo	Miawa Bhf. Landweg	Alexandrowo	Sosnowice	Neschema	überhaupt	Graniza	Radsiwilow	Wolotischik
651 769	533 196	80 448	44 878	316 953	324 576	300	8 731	183 227
332 067	171 458	121 151	420 858	225 853	311 081	4 145	179 122	66 574
112 299	40 410	11 730	9 210	5 181	61 937	—	3 199	4 906
346 154	57 410	55 137	21 430	—	152 578	—	62 653	54 976
—	1 945	960	—	2 190	—	—	14 078	16 278
9 056	3 960	3 848	—	—	95 316	—	—	1 614
58 218	22 857	6 317	3 620	11 560	31 488	—	14 638	13 997
4 723	1 500	841	11 490	—	1 392	—	5 912	1 105
—	120	—	102	—	759	—	—	—
—	240	1 073	565	619	66	—	—	—
404 672	45 000	10 658	16 826	19 289	15 062	—	1 229	553
1 924 632	880 296	292 604	531 404	579 705	1 053 192	4 711	293 679	355 644
2 214	—	12 080	417	—	1 092	—	—	—
776 000	2 380 000	2 636 169	11 844 728	—	49 810 802	—	14 387 850	5 640 060
—	4 755	22 059	—	—	28 245	782	9 165	9 540
1 316	—	—	1 733	—	39 703	8 591	31 102	—
16 452 659	9 413 523	4 254 768	11 233 168	—	63	—	—	—
17 366 987	9 868 027	3 049 818	5 849 071	5 287 744	10 314 544	1 416 290	2 638 721	3 156 910
961 573	197 651	31 875	588 823	6 830 086	136 998	2 110	61 908	22 440
25 550	887	815	24 017	—	6 384	—	3 181	2 851
42 302	16 105	—	—	—	9 010	—	1 668	6 388
306 333	49 350	77 651	142 815	—	3 583	—	2 436	—
514 364	—	4 348	147 549	—	136 435	135 690	745	—
207 362	—	—	3 015	—	15 311	—	13 432	—
810 682	480	7 913	8 270	—	27 440	647	2 224	7 669
—	—	—	19 462	—	34 120	—	3 733	29 060
514	—	55 385	3 302	—	35 636	5 129	3 927	9 697
11 843	2 393	9 947	18 660	—	1 986	—	—	—
41 232	—	106 063	165 089	7 500	51 067	10 897	40 170	16 710
12 395	1 800	28 903	82 845	—	16 710	—	—	—
93 454	3 042	—	—	—	3	—	—	—
3 620	—	—	3 556	—	65	—	—	—
4 103	4 993	80 014	4 076	1 840	25 025	1 697	85 992	225 237
—	—	—	2 387	—	—	—	5 789	45 617
5 361	10 709	—	35 424	—	43 323	4 036	30 422	3 578
—	—	—	—	—	1 700	1 700	—	—
0 651 831	546 847	1 470 956	3 070 096	6 923 497	7 766 151	1 416 290	2 304 335	3 466 997
67 070	{ 6 900 18 750 }	—	15 724	—	99 792	—	—	—
—	—	—	—	—	173	—	—	—
—	{ 19 936 26 315 }	—	79 349	—	52 305	68	978	9 595
—	—	—	—	—	353 220	5 748	—	337 103
—	{ 88 390 }	—	53	—	3 218	593	49	778
201 270	771 227	246 936	2 009 099	58	2 306 663	145 556	56 040	1 349 091
69 994	14 682	194 353	503 304	4 342	362 205	69 628	16 980	56 083
8 290 082	11 147 706	4 962 063	11 431 570	12 215 641	20 749 653	1 761 524	5 016 076	8 029 081

Laufende No.	Benennung der Waaren	Bezeichnung der Punkte, an denen die Waaren aus dem russischen Reiche ausgeführt worden					
		an der rumänischen Grenze		am Schwarzen Meere		am Asowschen Meere	
		überhaupt	Ungeni	überhaupt	Odessa	überhaupt	Rostow
1	Weizen Tschetwert	14 645	—	3 790 528	2 724 664	4 412 712	5 571 801
2	Roggen „	38 404	1 020	1 490 036	907 564	814 974	695 842
3	Gerste „	37 517	525	2 504 537	1 774 915	918 391	483 711
4	Hafer „	1 410	1 410	393 092	261 167	44 631	15 010
5	Buchweizen „	6	—	9 751	9 751	—	—
7	Mais „	82 447	843	901 435	775 924	12 174	9 834
8	Erbsen „	268	—	66 044	65 988	—	—
10/11	Grütze „	20	—	2 542	2 542	1 972	—
12	Weizenmehl „	410	272	124 557	105 879	4 472	3 351
13	Roggenmehl „	—	—	24	—	151	151
14	Kleie „	—	—	76 985	73 161	2 201	2 201
	Getreide überhaupt „	175 147	4 143	9 392 372	6 732 582	6 211 739	3 781 811
15	Kuhbutter Pud	27	—	33 056	32 857	84 476	15 995
16	Eier Stück	—	—	535 980	454 400	—	—
18	Fische Pud	43 647	21 620	167 067	103 945	36 252	26 760
20	Tabak in Blättern „	2 642	2 630	1 613	1 613	22	—
22	Spiritus Grade	—	—	98 256 843	98 256 843	247 000	—
	Lebensmittel überhaupt für Rubel	1 419 656	113 532	92 664 703	71 233 692	59 935 996	30 236 541
23	Holzwaaren „ „	7 861	—	1 792 791	1 766 163	1 726	—
24	Leinsamen Tschetwert	—	—	134 567	7 278	627 165	508 707
25	Oelsämereien, sonstige „	22	—	109 443	88 629	264 353	154 322
26	Oelkuchen Pud	—	—	372 549	371 107	92 820	9 820
27	Flachs „	650	—	700 207	700 207	—	—
28	Flachsheede „	—	—	—	—	—	—
29	Hanf „	—	—	9 573	9 295	—	—
30	Hanfheede „	—	—	—	—	—	—
32	Felle, unbearbeitete „	2 623	948	41 502	37 216	4 956	—
34	Knochen, roh „	—	—	54 810	21 318	584	—
35	Knochenkohle „	—	—	6 796	6 796	—	—

Von diesen Waaren sind ausgeführt worden nach

Deutschland	England	Frankreich	Holland	Belgien	Italien	Oesterreich	Griechenland	Türkei
2 046 068	6 374 329	1 368 613	1 367 763	775 023	573 319	557 984	278 780	127 793
{ 53 902}								
{ 3 044 639}	1 457 155	53 051	776 626	402 978	5 545	326 507	—	652
{ 6 383}								
{ 473 950}	2 429 766	114 037	540 898	893 053	8 890	60 422	540	12 202
{ 124 335}								
{ 1 678 204}	4 465 634	1 362 067	1 063 072	953 905	30 108	155 278	—	—
{ 450}								
{ 30 205}	35 166	2 394	72 470	8 931	—	34 798	—	—
{ 17 229}	647 600	27 549	19 424	129 329	13 315	95 316	200	2 560
{ 2 752}	106 922	8 720	17 510	11 881	4 301	34 944	1 036	799
{ 187 223}								
{ 44 173}	3 676	—	164 733	34 739	—	1 392	—	—
{ 1 067}	18 139	4 027	1 530	200	27 851	809	2 277	66 775
{ 1 802}								
{ 1 340}	3 859	—	1 598	379	—	—	—	135
{ 614 813}	33 275	21 520	602	4 975	20 139	15 062	—	705
{ 189 004}	15 585 157	2 975 734	4 027 061	3 217 081	691 456	1 306 778	284 978	212 805
{ 8 159 692}								
{ 2 534}	30 034	190	29 625	845	142	1 077	9 685	96 786
{ 109 858}								
{ 64 289 894}	15 974 988	454 400	—	—	—	46 246 102	—	—
{ 33 581}	6 487	—	—	300	566	28 545	898	17 271
{ 3 810}								
{ 22 825}	—	55 429	—	—	—	39 703	—	—
{ 73 322 195}	5 333 084	7 034 013	7 305 158	—	2 332 138	4 092 271	2 135 045	61 748 012
{ 162 394 234}								
{ 4 280 073}	130 608 433	27 512 917	38 915 269	26 529 666	6 617 402	12 917 388	4 527 079	6 487 150
{ 83 300 437}								
{ 202 281}	16 202 967	2 109 123	2 440 158	690 822	25 060	133 311	86 348	449 527
{ 14 487 098}								
{ 6 362}	1 401 656	38 237	265 214	101 205	—	30 401	35	950
{ 274 775}								
{ 1 064}	314 187	12 088	3 820	39 905	173	9 010	—	—
{ 78 002}								
{ 10 915}	2 099 155	15 356	55 758	270 841	—	3 583	—	2 500
{ 1 161 691}	3 529 517	1 001 907	73 887	—	—	309 715	—	—
{ 5 107 866}								
{ 493 862}	607 638	163 096	4 776	198 588	—	18 326	—	—
{ 28 978}	1 061 405	112 880	60 638	101 235	—	29 710	—	—
{ 2 077 038}								
{ 7 250}	90 512	908	2 112	643	—	53 582	—	—
{ 55 631}	31 397	1 420	—	884	1 227	42 847	2 936	13 800
{ 238 667}								
{ 99 101}	338 301	31 913	—	—	—	1 986	—	—
{ 497 772}	179 606	31 600	—	—	—	51 067	—	3 094

Laufende No.	Benennung der Waaren	Bezeichnung der Punkte, an denen die Waaren aus dem russischen Reiche ausgeführt worden					
		an der rumänischen Grenze		am Schwarzen Meere		am Asowschen Meere	
		überhaupt	Ungeni	überhaupt	Odessa	überhaupt	Rostow
36	Knochenmehl „	—	—	14 000	14 000	—	—
37	Lumpen „	—	—	6 120	6 120	763	—
38	Fett von Thieren . . „	12 050	12 050	42 999	42 949	68 524	28 548
40	Wolle, ungewaschen . „	37	—	17 451	444 570	282 809	238 542
41	Wolle, gewaschen . . „	—	347	—	31 931	—	169 996
42	Petroleum „	26 365	26 365	24 322	42 322	—	—
43	Naphta-Schmieröl . . „	—	239	—	25 793	200	—
	Rohes und halb- arbeitetes Material überhaupt für Rubel	141 033	123 839	14 005 605	11 627 836	13 727 241	10 087 940
44	Federvieh (Hausthiere). Stück	7	—	3 615	2 417	—	—
45	Federvieh (wildes) . . „	—	—	—	—	—	—
47	Schweine „	—	—	—	—	—	—
48	Kälber, Schaaf und Ziegen „	5 568	—	32 153	31 257	1	—
49	Pferde „	8 282	2 285	1 586	618	107	—
	Ueberhaupt lebendes Vieh für Rubel	529 271	210 589	1 719 795	1 516 841	13 045	—
50	Fabrik- u. Handwerks- arbeiten überhaupt „ „	79 336	65 321	1 577 936	1 309 496	26 428	1 170
	Ueberhaupt an Waaren aller Art „ „	2 169 296	513 281	109 968 039	85 687 865	73 702 710	40 325 651

Von diesen Waaren sind ausgeführt worden nach

Deutschland	England	Frankreich	Holland	Belgien	Italien	Oesterreich	Griechenland	Türkei
{ 1 627}	303 903	—	9 460	—	—	16 710	—	—
{ 348 757}	62 469	9 387	—	—	—	—	—	—
523 833	41 027	12 509	18 630	1 598	1 030	—	—	65 134
68 503	380 948	28 296	644	35 359	—	25 025	—	779
197 926	50 447	—	—	838	—	—	—	—
29 863	39 805	—	6 314	960	—	43 323	—	1 005
249 402	254 865	112 011	145 634	118 832	—	1 700	—	—
{ 3 781}								
426 622								
{ 872 598}	78 103 904	11 515 106	7 477 786	9 237 669	219 897	9 283 799	138 206	1 466 594
{ 85 939 847}	70 971	—	—	—	—	—	—	2 417
1 074 317	62 340	—	—	—	—	—	—	—
912 159	—	—	—	—	—	52 182	—	—
364 498	—	—	—	—	—	353 220	7 913	22 350
12 566	1 093	—	—	—	—	3 071	361	352
30 791								
{ 2 050}	101 699	16 625	—	—	18 755	2 269 745	456 991	822 850
{ 11 271 986}								
{ 6 335}	1 300 562	239 843	90 617	20 983	3 331	399 239	57 363	409 484
{ 3 171 632}								
{ 5 161 056}	210 124 598	39 284 491	46 483 677	35 788 318	6 859 405	24 870 151	5 179 639	9 186 078
{ 183 683 902}								

II. Einfuhr ausländischer Waaren in da

Laufende No.	Benennung der Waaren	Bezeichnung der Punkte			
		Menge	Geldwerth in Rubeln	A1	
				Ueber- haupt	St. Peters- burg
1	Kochsalz aller Art Pud	8 982 621	5 548 365	3 593 679	726 058
2	Heringe und getrocknete Fische „	4 292 931	6 899 507	2 224 075	295 943
3	Streuozucker „	48 607	366 100	46 561	32 625
4	Zucker-Raffinade „	22	221	14	—
5	Thee „	915 715	52 850 939	68	39 564
	Lebensmittel überhaupt für Rubel	—	122 603 001	38 288 413	15 372 578
6	Rohe Baumwolle Pud	8 103 758	94 038 561	5 232 209	798 261
7	Felle, unbearbeitete „	281 922	2 374 750	86 798	41 227
8	Felle, bearbeitete „	26 756	1 020 368	8 594	1 300
9	Pelzwerk „	23 217	6 120 587	1 627	675
10	Fett von Thieren „	263 420	1 979 320	188 408	164 610
11	Seide, rohe gesponnene „	23 931	10 236 960	273	87
12	Wolle „	333 387	15 838 231	88 481	21 529
13	Baumwolle, Watte „	144 164	2 180 290	5 322	243
14	Baumwolle, gesponnene „	220 870	10 042 751	78 239	41
15	Steinkohlen exkl. Polen „	104 205 881	15 500 774	83 067 628	54 795 615
16	Steinkohlen für Polen „	27 841 172	1 841 256	—	—
17	Gusseisen in Stangen und Stücken „	14 262 163	9 440 069	8 124 201	5 755 975
18	Eisenschienen „	24 063	78 194	5 004	—
19	Eisen bis 18 Zoll breit „	3 622 595	6 218 749	1 349 180	337 711
20	Eisen über 18 Zoll breit „	2 717 416	7 559 988	1 249 703	350 652
21	Stahl in Platten bis 18 Zoll breit „	188 684	313 661	115 028	24 537
22	Stahlschienen „	79 812	249 565	70 577	26 832
23	Stahl in Platten über 18 Zoll breit „	38 477	138 752	11 388	1 473
24	Me-sing in Stücken „	70 843	823 286	46 165	15 774
25	Messing zu Blättern „	151 039	2 024 852	97 936	29 253
26	Baumöl „	1 512 831	16 456 950	887 395	354 995
27	Glyce-rin „	252 927	1 880 706	112 063	57 225
	Ueberhaupt rohes und halbbear- beitetes Material für Rubel	—	288 786 926	145 700 444	41 510 028
	an lebenden Thieren „	—	401 341	43 802	17 800
28	Messing und Broncearbeiten Pud	2 236	105 979	601	285
29	Messingarbeiten „	52 426	1 070 964	20 049	1 990
30	Gusseisenwaaren „	336 694	2 344 783	158 457	1 588
31	Eisen und Stahlwaaren „	997 718	8 935 803	452 366	—
32	Eisenblechwaaren „	28 528	440 981	7 693	1 396
33	Messing, Eisen u. Stahldrahtwaaren „	199 855	2 834 329	103 626	13 255
34	Sensen, Sicheln etc. „	254 611	2 177 565	41 934	8 533
35	Instrumente f. Handwerker u. Fabriken „	251 945	2 601 187	82 621	14 824
36	Ländliche Ackergeräthe „	959 970	5 619 017	365 076	12 705
37	Tender, Dampfgröben etc. „	1 327 590	14 550 438	699 131	127 370
38	{ Polirte Tischler- und } „	—	—	—	—
39	{ Drechslerarbeiten } „	92 618	1 271 554	22 877	4 446
40	Schreibpapier „	24 244	344 854	9 060	2 867
41	Kartonpapier „	65 042	245 904	8 340	776
42	Leinwandsäcke „	78 126	656 047	986	516
43	Wäsche aus Batist etc. „	7 491	1 827 894	332	139
44	Knopfwaaren „	26 074	871 730	3 236	437
45	Wanduhren Stück	37 127	204 924	12 209	—
46	Bücher in ausländischer Sprache Pud	53 634	2 969 658	14 485	4 965
	Ueberhaupt an Fabrik- und Hand- werksarbeiten für Rubel	—	101 418 779	17 023 670	5 448 540
	Ueberhaupt an Waaren aller Art „ „	—	513 210 047	221 056 329	11 978 844

Russische Reich über die europäische Grenze.

in denen die Waaren in das russische Reich eingeführt worden

Baltischen Meere

Kronstadt	Narwa	Reval	Baltisch Port	Perno	Riga	Windau	Libau
—	464 302	—	—	505 901	613 151	35 829	511 189
—	55 059	—	13 966	37 786	635 238	—	937 856
—	—	—	—	—	11 761	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	171	—	9 422	—	13 010
40 474	315 391	71 072	475 904	126 130	5 226 760	24 013	4 627 019
—	121 739	—	30 572	—	287 201	—	97 752
—	—	—	—	—	15 132	—	10 421
—	69	—	1 619	—	12 701	—	17 393
—	—	—	—	—	11	—	280
—	—	—	—	—	15 621	—	3 101
—	—	—	—	—	118	—	—
—	—	—	2 609	2 211	9 605	—	12 888
—	—	—	—	—	836	—	455
—	—	—	14	—	750	—	1 591
14 642 526	314 521	—	23 310	268 580	7 752 908	185 630	2 204 472
—	78 599	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	2 173 551	—	62 731
—	—	—	—	—	1 658	—	2 819
—	—	52 401	—	1 688	421 147	—	511 319
8 207	—	—	8 981	—	329 316	—	372 670
—	—	—	1 865	—	18 663	—	20 948
—	—	—	—	—	37 182	—	5 337
—	—	—	—	—	2 522	—	1 519
—	—	—	2 008	—	—	—	21 715
—	—	—	—	—	1 946	—	52 794
—	2 546	—	1 294	136	41 545	—	85 211
—	—	—	—	—	19 995	—	15 182
1 826 727	1 764 428	213 036	920 017	50 554	19 639 084	41 970	13 143 456
—	231	63	—	—	9 373	500	535
—	—	—	—	—	226	—	75
—	121	—	—	—	5 104	—	2 985
—	1 625	—	164	—	16 036	125	42 097
8 285	—	1 246	952	—	120 838	—	95 195
—	—	—	—	—	1 318	—	1 503
332	—	—	443	—	22 284	—	10 759
—	—	1 787	533	—	11 572	—	12 274
—	—	—	1 414	—	15 634	—	21 734
—	—	—	344	—	163 406	—	146 562
4 093	—	209	3 011	—	103 004	298	155 326
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	273	—	4 304	—	4 241
—	—	—	—	—	1 060	—	840
—	—	—	—	—	4 825	—	1 186
—	—	—	—	—	434	—	—
—	—	—	—	—	35	—	—
—	—	—	—	—	574	—	605
—	—	—	665	—	4 205	—	507
—	—	—	—	—	5 771	—	65
264 438	58 209	216 529	127 340	2 165	8 197 392	6 973	7 096 977
2 181 870	2 138 091	500 637	1 523 261	178 849	33 072 609	73 456	24 872 987

Laufende No.	Benennung der Waaren	Bezeichnung der Punkte.				
		An der preussischen				
		Ueberhaupt	Po- langen	Tau- rogen	Gurburg	Wirballen
1	Kochsalz aller Art Pud	4 053 377	—	58 046	284 324	211 932
2	Heringe und getrocknete Fische . . „	2 060 929	—	21 731	101 271	517 104
3	Strenzucker „	223	—	—	—	—
4	Zucker-Raffinade „	5	—	—	—	—
5	Thee „	489 939	—	—	—	42 711
	Lebensmittel überhaupt . . . für Rubel	41 712 745	13 556	82 456	374 703	4 351 680
6	Rohe Baumwolle Pud	1 163 076	—	—	—	6 158
7	Felle, unbearbeitete „	172 941	—	—	—	6 316
8	Felle, bearbeitete „	17 527	—	495	—	10 587
9	Pelzwerk „	37 810	—	—	—	11 754
10	Fett von Thieren „	69 643	—	—	—	3 208
11	Seide, rohe gesponnene „	20 398	—	—	—	12 923
12	Wolle „	232 181	—	—	—	12 894
13	Baumwolle, Watte „	125 942	—	—	—	393
14	Baumwolle, gesponnene „	128 955	—	119	—	701
15	Steinkohlen exkl. Polen „	457 612	—	—	423 565	—
16	Steinkohlen für Polen „	24 757 618	—	—	—	94 389
17	Gusseisen in Stangen und Stücken . „	5 815 285	—	—	30 606	9 232
18	Eisenschienen „	15 661	—	—	—	—
19	Eisen bis 18 Zoll breit „	1 439 374	—	5 832	7 071	19 041
20	Eisen über 18 Zoll breit „	877 589	—	—	—	5 455
21	Stahl in Platten bis 18 Zoll breit . „	49 981	—	—	515	3 853
22	Stahlschienen „	6 699	—	—	—	—
23	Stahl in Platten über 18 Zoll breit „	25 543	—	—	—	—
24	Messing in Stücken „	22 023	—	—	—	190
25	Messing zu Blättern „	29 340	—	126	—	4 417
26	Baumöl „	15 661	—	—	578	7 234
27	Glycerin „	54 330	—	—	910	1 728
	Ueberhaupt rohes und halbbear-					
	beitetes Material für Rubel	96 603 631	263 229	68 855	318 730	17 957 293
	an lebenden Thieren „	215 060	2 500	32	300	4 650
28	Messing und Broncearbeiten . . . Pud	27 964	—	—	—	1 187
29	Messingarbeiten „	25 744	—	63	—	5 028
30	Gusseisenwaaren „	124 084	—	426	1 378	25 123
31	Eisen und Stahlwaaren „	353 790	—	273	341	53 741
32	Eisenblechwaaren „	12 783	—	—	—	1 628
33	Messing, Eisen u. Stahldrahtwaaren „	60 456	—	134	428	9 695
34	Seusen, Sichelu etc. „	100 076	—	592	576	2 862
35	Instrumente f. Handwerker u. Fabriken „	110 147	—	491	619	9 539
36	Ländliche Ackergeräthe „	259 055	2 820	1 863	1 896	7 498
37	Tender, Dampfrollen etc. „	329 166	—	260	—	59 045
38	{ Polirte Tischler- und	—	—	—	—	—
39	{ Drechslerarbeiten	21 238	106	—	—	8 506
40	Schreibpapier „	9 679	—	—	—	2 142
41	Kartonpapier „	42 216	—	—	292	1 487
42	Leinwandsäcke „	15 492	—	—	—	249
43	Wäsche aus Batist etc. „	6 068	—	—	—	1 757
44	Knopfwaaren „	16 498	—	188	—	3 894
45	Wanduhren Stück	22 870	—	—	—	9 711
46	Bücher in ausländischer Sprache . Pud	33 573	—	—	—	19 400
	Ueberhaupt an Fabrik- und Hand-					
	werksarbeiten für Rubel	42 449 730	17 848	86 206	56 530	18 701 402
	Ueberhaupt an Waaren aller Art „ „	180 981 175	297 133	237 579	750 263	41 015 025

an denen die Waaren in das russische Reich eingeführt worden

Landgrenze					An der österreichischen Landgrenze			
Grajewo	Mlawa	Alexan- drowo	Sosnowice	Neschawa	Ueber- haupt	Graniza	Radsil- willow	Wo- lotschisk
122 963	641 000	1 492 800	378 436	64 515	973 481	258 896	—	142 615
461 261	707 796	85 446	—	57 458	1 744	—	—	—
212	—	—	—	—	1 087	1 086	—	—
—	—	—	—	—	1	—	—	—
439 500	593	6 677	—	—	3 947	3 765	—	—
26 814 110	2 918 277	4 689 961	668 893	517 630	5 289 614	4 154 290	133 305	351 299
—	—	938 412	184 629	33 770	318 516	318 452	—	—
3 059	100 567	44 442	—	3 694	4 309	1 789	—	—
4 320	323	18 648	1 616	—	327	194	385	764
1 398	—	7 742	129	—	1 500	86	549	147
812	46 618	2 351	4 630	7 350	1 876	—	—	—
2 395	—	4 829	238	—	3 176	3 153	—	66
65 718	—	161 876	38 009	—	12 601	12 571	—	—
382	—	25 308	99 488	—	12 817	12 810	—	—
802	—	22 297	997	—	4 433	2 928	—	—
—	—	—	—	—	341 666	—	147 420	197 246
96 662	—	—	22 237 524	423 576	3 083 554	1 096 826	—	—
14 491	3 227 870	196 384	1 432 908	900 959	913	—	—	—
—	—	714	14 392	—	3 360	—	—	3 286
56 493	42 931	72 853	1 168 578	—	185 058	—	45 023	124 830
73 362	175 102	137 194	450 160	15 411	70 165	—	35 798	31 731
1 653	13 453	23 786	4 580	810	3 010	1 910	—	733
2 908	—	1 733	1 853	—	—	—	—	—
139	658	24 451	284	—	906	196	—	—
109	12 556	7 886	159	931	7	—	—	—
10 192	10 035	2 437	1 310	—	606	529	—	—
474	1 525	3 680	1 211	202	46 509	46 195	174	—
5 006	13 491	9 228	926	9 022	1 164	536	—	—
9 175 295	5 302 458	47 858 374	11 710 835	2 787 499	13 294 210	8 584 820	1 172 263	2 546 964
—	7 125	100 035	9 160	—	72 054	12 960	26 000	2 368
68	—	886	41	—	4 393	250	14	127
2 345	298	16 700	1 073	—	4 046	1 226	1 219	1 428
13 867	9 735	43 024	21 309	188	11 632	2 530	1 754	5 963
53 907	20 245	146 689	70 554	215	95 675	16 664	35 501	36 685
850	440	8 424	623	—	2 576	1 139	401	915
6 391	4 107	26 268	11 810	—	7 360	2 313	875	3 072
6 686	3 574	82 242	1 359	—	93 321	4 783	78 721	3 623
21 295	14 379	59 930	2 311	—	3 307	1 039	907	848
71 010	15 239	140 508	3 299	—	213 435	10 101	61 727	128 381
61 624	5 747	22 800	158 324	13 613	250 122	62 627	97 263	66 450
—	—	—	—	—	—	—	—	—
1 076	—	4 913	4 966	—	41 258	30 271	4 693	4 467
193	—	4 602	236	—	4 366	3 623	152	502
623	415	5 341	30 993	—	8 033	7 742	—	—
1 882	5 942	5 012	187	—	2 173	1 490	216	—
197	—	3 968	34	—	949	739	—	201
934	—	11 280	84	—	5 754	4 483	185	1 021
825	—	11 480	—	—	1 138	—	411	513
478	—	13 526	169	—	3 062	268	135	2 658
5 814 210	641 909	12 585 935	3 704 336	288 431	12 801 533	4 332 576	2 316 287	5 634 241
41 803 615	8 869 769	65 234 326	16 093 224	3 593 560	31 457 411	17 084 646	3 647 855	8 534 872

Laufende No.	Benennung der Waaren	Bezeichnung der Punkte, an denen die Waaren in das russische Reich eingeführt worden					
		an der rumänischen Grenze		Am Schwarzen Meer		Am Asowschen Meer	
		Ueberhaupt	Ungeni	Ueberhaupt	Odessa	Ueberhaupt	Rostow
1	Kochsalz aller Art Pud	116 560	113 518	22	—	—	—
2	Heringe und getrocknete Fische „	—	—	6 130	6 082	53	—
3	Streuzyucker „	—	—	—	—	736	—
4	Zucker-Raffinade „	2	—	—	—	—	—
5	Thee „	—	—	324 877	324 597	927	56
	Lebensmittel überhaupt für Rubel	1 211 470	1 184 203	32 349 064	32 089 243	3 103 607	205 187
6	Rohe Baumwolle Pud	—	—	1 389 957	502 671	—	—
7	Felle, unbearbeitete „	4 826	3 410	13 047	12 265	—	—
8	Felle, bearbeitete „	3	—	305	2 639	—	182
9	Pelzwerk „	7	—	3 009	145	25	—
10	Fett von Thieren „	3 361	3 361	118	—	1	—
11	Seide, rohe gesponnene „	2	—	31	20	—	—
12	Wolle „	1	—	600	121	—	—
13	Baumwolle, Watte „	5	—	78	—	—	—
14	Baumwolle, gesponnene „	—	—	8 448	8 161	791	789
15	Steinkohlen exkl. Polen „	1 114	—	20 096 912	19 176 054	—	—
16	Steinkohlen für Polen „	—	—	—	—	—	—
17	Gusseisen in Stangen und Stücken „	—	—	261 103	230 674	60 299	—
18	Eisenschienen „	—	—	—	—	—	—
19	Eisen bis 18 Zoll breit „	137	—	632 698	582 545	15 479	14 482
20	Eisen über 18 Zoll breit „	3	—	508 560	439 077	11 291	9 867
21	Stahl in Platten bis 18 Zoll breit „	1	—	17 349	15 530	3 262	2 591
22	Stahlschienen „	—	—	2 536	2 536	—	—
23	Stahl in Platten über 18 Zoll breit „	—	—	1 221	1 221	19	—
24	Messing in Stücken „	12	—	2 610	2 610	19	—
25	Messing zu Blättern „	—	—	20 471	20 299	2 686	919
26	Baumöl „	146	—	409 893	405 371	148 922	7 323
27	Glycerin „	3	—	81 227	81 227	4 023	3 782

Von diesen Waaren sind eingeführt worden aus

Deutschland	England	Frankreich	Holland	Belgien	Italien	Oesterreich	Griechenland	Türkei
168 903)	3 870 499	123 074	28 925	—	84 702	977 121	—	—
3 003 149)								
30 918)	1 231 294	36 874	194 069	1 763	—	—	—	—
741 888)								
18 388	1 374	17 116	7 463	4 235	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
2 211)								
207 479)	378 658	23	33	—	—	2 371	—	—
1 806 419)								
29 016 323)	32 271 299	11 681 824	1 773 275	—	2 866 942	4 186 024	1 141 495	8 439 333
176 366)								
515 113)	1 143 180	—	—	—	—	—	—	161 826
15 862)								
103 903)	15 962	—	16 549	—	5 644	4 359	—	5 395
1 800)								
88 850)	35 425	1 438	235	170	—	1 701	—	—
587)								
21 513)	1 550	16	—	—	—	46 939	—	179
4 381)								
43 937)	128 602	4 449	18 169	927	—	1 876	—	—
19 684	166	2 268	—	—	656	1 097	—	—
2 968)								
124 275)	107 773	14 970	211	26 465	—	12 602	—	—
31 686)								
12 717)	5 676	—	—	—	—	12 828	—	—
174)								
112 185)	101 851	1 181	124	325	—	4 735	—	68
188 743	103 260 410	37 000	7 326	—	—	406 426	—	189 000
24 321 818	563 329	—	—	—	—	3 026 415	—	—
1 049 097)								
1 612 807)	10 755 061	—	239 638	23 584	—	913	—	—
18 539	484	—	—	1 624	—	3 360	—	—
11 940)								
1 483 283)	651 360	—	467 118	837 213	—	118 772	—	—
11 548)								
752 290)	1 038 037	621	151 622	691 192	—	38 229	—	—
87 177	83 405	870	7 283	3 461	—	3 869	—	—
13 584	27 701	—	1 690	36 837	—	—	—	—
27 653	10 547	—	—	—	—	—	—	—
2 540)								
3 599)	64 236	—	250	—	—	—	—	—
59 367	52 816	4 749	7 259	25 023	—	602	—	—
23 107)								
48 584)	92 423	95 415	31 403	716 989	—	60 458	151 200	212 057
19 625)								
19 672)	161 767	2 545	1 550	2 267	473	1 056	—	1 884

Laufende No.	Benennung der Waaren	Bezeichnung der Punkte, an denen die Waaren in das russische Reich eingeführt worden					
		an der rumänischen Grenze		Am Schwarzen Meer		Am Asowschen Meer	
		Ueberhaupt	Ungeni	Ueberhaupt	Odessa	Ueberhaupt	Rostov
	Ueberhaupt rohes und halb- bearbeitetes Material für Rubel	723 296	603 362	30 693 940	20 542 630	1 664 108	260 976
	an lebenden Thieren „ „	69 700	61 380	645	295	80	—
28	Messing und Bronzearbeiten . Pud	89	—	2 517	239	201	—
29	Messingarbeiten „	6	—	2 278	2 191	197	107
30	Gusseisenwaaren „	18	—	36 953	36 339	3 902	2 030
31	Eisen und Stahlwaaren „	252	—	68 984	63 729	21 469	7 659
32	Eisenblechwaaren „	3	—	5 360	5 123	85	—
33	Messing, Eisen und Stahldraht- waaren „	23	—	26 611	23 821	3 641	1 859
34	Sensen, Sicheln etc. „	2 218	2 205	11 274	9 713	5 681	4 299
35	Instrumente für Handwerker und Fabriken „	13	—	21 465	15 612	4 184	3 368
36	Ländliche Ackergeräthe „	1 069	916	105 616	101 133	15 719	4 235
37	Tender, Dampfrohren etc. „	2 080	2 072	56 157	50 191	4 576	4 135
38	{ Polirte Tischler- und }	—	—	—	—	—	—
39	{ Drechslerarbeiten }	444	436	6 665	6 187	133	—
40	Schreibpapier „	27	—	1 961	1 844	43	—
41	Kartouppapier „	—	—	6 191	6 091	53	—
42	Leinwandsäcke „	18	—	59 373	59 105	84	—
43	Wäsche aus Batist etc. „	5	—	115	110	22	22
44	Knopfwaaren „	1	—	533	530	2	—
45	Wanduhren Stück	—	—	910	907	—	—
46	Bücher in ausländischer Sprache Pud	8	—	2 477	2 472	29	—
	Ueberhaupt an Fabrik- und Handwerksarbeiten für Rubel	105 807	98 828	7 987 237	7 462 429	926 251	469 762
	Ueberhaupt an Waaren aller Art für Rubel	2 110 273	1 947 773	71 030 886	60 094 897	5 694 816	935 925

Von diesen Waaren sind eingeführt worden aus

Deutschland	England	Franke- reich	Holland	Belgien	Italien	Oester- reich	Griechen- land	Türkei
{ 5 744 428 } { 79 579 763 } 15 160 232 018 2 694 { 130 } { 34 834 } 351 { 156 041 } 352 { 289 897 } 16 962	75 981 585 9 300 408 10 753 136 548 218 688 3 856 55 505 22 906 79 549 312 403 581 836 — — 11 042 4 901 1 514 64 320 1 559 157 — 1 320 25 334 667	7 254 314 — 235 1 331 599 5 694 1 065 4 172 738 2 845 5 795 15 655 — — 1 692 4 901 345 952 1 131 763 — 2 149 4 360 160	4 477 210 — — 169 16 791 14 838 436 25 914 1 204 2 996 — 12 668 — — 771 116 — — 21 178 — — 1 187 029	7 876 987 — 13 539 8 116 28 133 348 9 111 6 216 5 145 466 39 702 — — 541 1 384 — — 307 — 1 786 35 1 806 719	8 640 557 — — — — — 505 — — — — 1 408 — — — — — — — — 59	8 355 408 72 191 375 4 404 7 441 60 421 4 337 6 639 95 780 4 127 185 800 208 529 — — 44 554 4 324 12 658 2 240 841 3 986 1 914 2 826 13 239 433	1 612 846 —	4 317 019 — — 161 — 780 751 219 150 181 1 457 — — 359 81 — 818 8 — — 507 —
571 080 } 51 702 901 } 8 137 087 } 160 531 005 }	133 596 781	23 296 298	7 437 514	10 083 251	11 781 816	25 853 056	2 764 538	13 161 356

III. Durchfuhr ausländischer Waaren durch das

No.	Waaren.	Durch das				
		überhaupt		ausgeführt über Mlawa		
		Menge	Werth Rubel	eingeführt über		
Graniza	Radsiwilow			Ungeni		
1	Weizen Tschetwert	4 506	48 978	1 406	—	—
2	Roggen "	1 114	8 985	160	—	—
3	Gerste "	280	1 985	—	—	—
4	Mais Pud	3 660	3 660	3 660	—	—
5	Bohnen "	24 986	24 534	6 070	—	616
6	Holzwaaren für Rubel	—	1 875 738	—	43 375	—
7	Fischthran Pud	375	3 750	—	—	—
8	Reis "	87 432	262 296	—	—	—
9	Heringe "	86 973	173 946	—	—	—
10	Weisses Harz "	15 033	15 033	—	—	—
11	Petroleum "	11 727	23 454	—	—	—
12	Soda "	5 540	11 080	—	—	—
13	Chlorkalk "	1 326	2 652	—	—	—
14	Butter "	612	6 120	—	—	—
15	Leinöl "	3 797	22 782	—	—	—
16	Papiermasse "	1 258	1 258	—	—	—
17	Säcke "	10 164	50 820	—	—	—
18	Verschiedene Waaren "	159 600	798 000	—	—	—
	Ueberhaupt an Waaren					
	aller Art für Rubel	—	3 414 921	28 525	43 375	616

Auszug aus der Uebersicht über den Personenverkehr

No.	Nationalität	Ueberhaupt		Ueber die			
		Ueberhaupt		über das baltische Meer		über die preussisch-russische Grenze	
		zugereist	abgereist	zugereist	abgereist	zugereist	abgereist
1	Oesterreicher	171 225	136 059	50	42	30 674	20 842
2	Engländer	2 546	2 392	579	578	1 155	1 205
3	Belgier	108	109	13	5	3	1
4	Bulgaren	1 122	1 032	—	—	—	—
5	Deutsche	370 965	340 383	1 461	1 406	365 974	336 186
6	Holländer	53	59	8	12	2	2
7	Griechen	3 642	3 363	—	4	2	—
8	Italiener	1 197	1 163	22	24	299	248
9	Chinesen	—	3	—	—	—	—
10	Persier	24 741	20 195	—	—	4	4
11	Rumänier	11 682	11 509	—	—	—	2
12	Russen	302 686	335 543	832	743	237 653	257 437
13	Türken	13 859	9 033	1	—	23	20
14	Franzosen	3 128	1 905	20	35	2 177	1 149
15	Schweden und Norwegen	372	294	166	129	136	112
16	Schweizer	674	581	13	27	223	173
17	Amerikaner	590	502	18	26	473	347
etc.							
	Ueberhaupt	909 265	864 621	3 364	3 176	638 801	617 730

Russische Reich über die europäische Grenze.

europäische Russland

ausgeführt über Neschawa			ausgeführt über Graniza		ausgeführt über Radsiwilow		ausgeführt über Ungeni		
eingeführt über			eingeführt über		eingeführt über		eingeführt über		
Sawichost	Dolgo-bitschew	Winzensk	Alexan-drowo	Mlawa	Mlawa	Grajewo	Grajewo	Mlawa	Odessa
2 739	361	—	—	—	—	—	—	—	—
710	244	—	—	—	—	—	—	—	—
280	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
18 300	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1 649 324	98 427	84 612	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	375	—	—	—	—	—
—	—	—	—	76 307	—	11 125	—	—	—
—	—	—	—	60 412	1 237	17 104	8 220	—	—
—	—	—	—	15 033	—	—	—	—	—
—	—	—	—	11 727	—	—	—	—	—
—	—	—	—	5 540	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	1 326	—	—	—
—	—	—	—	—	612	—	—	—	—
—	—	—	—	2 186	628	983	—	—	—
—	—	—	—	1 258	—	—	—	—	—
—	—	—	—	2 376	1 967	4 621	—	1 200	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	159 600
1 703 102	103 650	84 612	210	433 210	38 637	157 504	17 480	6 000	798 000

Russlands über die europäische und asiatische Grenze.

europäische Grenze

europäische Grenze						über die kaukasische Grenze und Astrachan	
über die russisch-österreichische Grenze		über die russisch-rumänische Grenze		über das schwarze und asowsche Meer		zugereist	abgereist
zugereist	abgereist	zugereist	abgereist	zugereist	abgereist	zugereist	abgereist
138 295	112 592	1 785	2 083	393	474	28	26
466	338	40	23	232	230	69	13
80	85	1	8	5	7	6	3
105	58	508	477	505	497	4	—
3 231	2 464	158	148	126	158	15	21
25	34	1	7	15	4	2	—
113	81	1 518	1 633	1 919	1 601	90	44
611	594	39	57	187	181	39	59
—	—	—	—	—	3	—	—
44	37	4	4	44	64	24 645	20 086
172	133	11 298	11 137	211	236	1	1
43 338	47 820	12 305	12 578	5 604	14 883	2 950	2 080
302	223	447	405	4 887	3 220	8 199	5 165
611	493	93	89	103	102	124	37
43	28	1	2	9	11	—	—
381	337	31	20	20	20	6	4
70	77	2	8	11	26	16	18
188 038	165 541	28 365	28 730	14 467	21 868	36 204	27 557

Notizen.

Ueber das Eisenbahnwesen in der Schweiz werden alljährlich von dem eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement Berichte erstattet, deren Inhalt auch über die Grenzen der Schweiz hinaus häufig Interesse bietet. Insbesondere ist dies der Fall bei den beiden letzten vorliegenden Berichten über die Jahre 1884 und 1885. Durch Bundesgesetz vom 21. Dezember 1883*) ist das gesammte Rechnungswesen der schweizerischen Eisenbahnen auf neue Grundlagen gestellt, und genaue Vorschriften über die Aufstellung der Bilanzen und Statuten den Eisenbahnen gegeben. In Uebergangsbestimmungen wird Vorsorge getroffen, dass die Statuten und Vermögensbilanzen der bestehenden Gesellschaften allmählich mit den neuen Bestimmungen in Einklang gebracht werden. Beide gedachte Berichte enthalten Mittheilungen über die Ausführung des Gesetzes vom 21. Dezember 1883, welche im Allgemeinen nicht auf Schwierigkeiten gestossen ist. Im Jahre 1884 wurde sofort mit einer Prüfung der Statuten der Gesellschaften begonnen. Bei den Verhandlungen zeigten alle Gesellschaften das Bestreben, ihre Statuten mit dem Gesetze vom 21. Dezember 1883 in Einklang zu bringen, und schon im Jahre 1885 waren sämtliche Statuten — bis auf die der Gesellschaft Tramways Suisses — geprüft und ihre Abänderungen genehmigt.

Hinsichtlich der Bilanzen verfolgte das Gesetz den Zweck, einmal solche Posten aus den Aktiven der Gesellschaft zu entfernen, welche in der That Aktiva nicht sind und den Werth einer Bahn höher erscheinen lassen, als er ist; und sodann für die Zukunft dafür zu sorgen, dass die Bahnen die Ausgaben zur Unterhaltung und Ergänzung der Anlagen, zur Ausstattung der Reserve- und Erneuerungsfonds vorweg aus ihren Erträgen bestritten, und erst dann zur Zahlung der Dividenden übergängen.

Schon im Jahre 1884 war mit einer grossen Anzahl Bahnen Einverständnis hinsichtlich der Bereinigung ihrer Baukonti erzielt. Im Jahre 1885 gelangten die Verhandlungen mit allen Bahnen zum Abschluss. Das Ergebniss war folgendes:

Der Gesamtbetrag des in den Aktiven berechneten

Anlagekapitals belief sich bei allen Bahnen auf . .	Fr. 1 028 908 851
als Verwendungen im Sinne des Artikel 2 des Gesetzes vom 21. Dezember 1883 wurden anerkannt „	<u>877 066 157</u>
die Aktiva waren also zu hoch um	Fr. 151 842 694.

*) Vgl. Archiv 1884 S. 165—167.

Hinsichtlich letzterer Summe wurde verfahren wie folgt:

1. Durch Verrechnung wurden ohne weiteres gestrichen	Fr.	16 959 208
2. als Emissionsverluste durften in den Bilanzen bleiben	„	21 195 027
3. aus den Bilanzen sind zu entfernen	„	113 688 459

Zusammen wie oben Fr. 151 842 694.

Von dem letztgedachten Posten war übrigens die grössere Hälfte, nämlich 58 Millionen Franks, schon bei Erlass des Gesetzes auf Liquidationsrechnung gestellt.

Die Tilgungen müssen allmählich aus den Erträgen bewirkt werden. Ueber die hierfür zu bestimmenden, je nach der Leistungsfähigkeit der Gesellschaften verschieden bemessenen Fristen wurde gleichfalls Einverständnis mit den Bahnen erzielt. —

Die Prüfung der Rechnungen der Bahnen für das Jahr 1884 ist dagegen nicht so glatt von statten gegangen. Einzelne Bahnen haben insbesondere das Baukonto mit Beträgen belastet, welche nach Ansicht des Bundesraths aus den Erträgen zu entnehmen waren. In einigen Fällen hat dieserhalb die Entscheidung des Bundesgerichts angerufen werden müssen, welche zur Zeit der Erstattung des Berichtes noch ausstand.

Des weiteren verbreitet sich der Bericht für 1885 auch über das Tarifwesen, welches bekanntlich in Anlehnung an die Verhältnisse der deutschen Eisenbahnen nach und nach geregelt ist, wie denn auch Vertreter schweizerischer Bahnen an den Verhandlungen der ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen sich regelmässig zu beteiligen pflegen. Im Jahre 1885 war die Einheit der Tarifvorschriften für den schweizerischen Güterverkehr gesichert. Nach langen und mühsamen Verhandlungen hatte gegen Ende des Jahres auch die Verwaltung der Westbahnen die Erklärung abgegeben, dass sie dem Reformtarif vom 1. März 1886 ab beitreten werde. Gleichzeitig sollen auch die Verbandstarife der Westbahnen mit den anderen schweizerischen Gesellschaften umgearbeitet werden, womit die Umwandlung der sämtlichen direkten Tarife im Verkehr der schweizerischen Eisenbahnen unter sich auf der Grundlage des Reformsystems durchgeführt sein wird.

Wenn es nicht möglich war, so heisst es in dem Berichte, für die Grundtaxen eine durchgängige einheitliche Gestaltung herzustellen, so liegt die Ursache ebenso sehr, wie in den konzessionsmässigen Rechten der Gesellschaften, in den verschiedenen Verkehrsbedingungen, unter denen die einzelnen Netze stehen. Die in den normalen Tarifen künftig zur Einrechnung kommenden Taxen sind in den folgenden Tabellen zusammengestellt:

A. Streckentaxen für die Tonne und das Kilometer.

(Den in Rappen ausgeworfenen Beträgen sind die Beträge in Pfennigen [100 Rappen = 80 ₰] in Klammern beigelegt.)

	Eilgut	Stückgut		Allgemeine Wagenladungsklassen		Spezialtarife						Länge des Netzes, auf welches ein Schema Anwendung findet
		1.	2.	A.	B.	I.		II.		III.		
						a.	b.	a.	b.	a.	b.	
I. Jura-Bern-Luzernbahn, ¹⁾ Jura neu-châtelois, ²⁾ Centralbahn, Aarg. Südbahn, Wohlten-Brengarten, Emmenthalbahn, ³⁾ Seethal- bahn, Tössthalbahn, ⁴⁾ Vereinigte Schweizerbahnen, Toggenburgerbahn, Waldrütibahn, ⁵⁾ Zürich- see-Gothardbahn, ⁶⁾ Appenzellerbahn. ⁷⁾	34 (27,2)	17 (13,6)	13,5 (10,8)	13,5 (10,8)	12,5 (10)	11 (8,8)	9,5 (7,6)	9,5 (7,6)	8 (6,4)	8 (6,4)	5 (4)	1195
II. Nordostbahn, Bötzbahn ⁸⁾	34 (27,2)	17 (13,6)	13,5 (10,8)	12,5 (10)	11 (8,8)	9,5 (7,6)	8 (6,4)	8,5 (6,8)	7 (5,6)	7,5 (6)	4,2 (3,3)	687
III. Suisse Occidentale-Simplon, Traversthalbahn, Bulle-Romontbahn ⁹⁾	34 (27,2)	17 (13,6)	14 (11,2)	14 (11,2)	13 (10,4)	11,5 (9,2)	10 (8)	10 (8)	8,5 (6,8)	8,5 (6,8)	5,5 (4,4)	629
IV. Gotthardbahn: a) Lokal-Taxen, ¹⁰⁾ Intern und direkter schweiz. Verkehr b) Transit-Taxen, ¹¹⁾ Schweizerisch-italienischer Verkehr Deutsch-italienischer Verkehr: I. Zone, 1-100 km Entfernung v. d. deutschschweizer. Grenze II. Zone, 101--200 km III. Zone, über 200 km	34 (27,2)	17 (13,6)	13,5 (10,8)	12,5 (10)	11,5 (9)	9,4 (7,5)	8,4 (6,7)	8,4 (6,7)	6,6 (5,3)	6,6 (5,3)	4,2 (3,3)	266
V. Wädenswil-Einsiedlbahn ¹²⁾	36 (28,8)	18 (16,2)	17 (13,6)	16 (12,8)	15 (12)	14 (11,2)	13,5 (10,8)	14 (11,2)	12 (9,6)	13 (10,4)	10 (8)	17
VI. Rorschach-Heiden Bergbahn, Bodelbahn, Basler Verbindungsbahn	Haben feste Sätze ohne Ausscheidung in Streckentaxen und Expeditionsgebühren											21
Länge der sämtlichen Reformtarif Bahnen Summa											2815 ^{*)}	

*) = 97,4% der sämtlichen Lokomotivbahnen. Die weiteren 2,6% haben keinen oder nur beschränkten Güterverkehr.

Im Allgemeinen werden die Transporttaxen auf Grund der aufgeführten Kilometerentfernungen bestimmt. Ausnahmen bestehen nur bei den folgenden Linien, auf welchen Tarifkilometer durch Zuschlag der nachstehend verzeichneten % der effektiven Distanzen gebildet werden:

1) Bern-Luzern Bahn 10% Biel-Sonceboz-Tavannes-Convers 20%

2) 60%

3) 1-10 km 30% Ueberschuss über 10 km 10%

4) 1-10 km 30% Ueberschuss über 10 km 20%

5) 60% Maximaltaxen: Eilgut 500 Cts., Stückgut 1250 Cts.

6) 60%

7) 50%

8) Eilgut Spezialtaxen.

9) Eilgut Spezialtaxen. Gewöhnliches Frachtgut im Allgemeinen 200%, Ausnahme: Bulle-Romont 150%

10) 60% auf den Bergstrecken Erstfeld-Biasca und Glubiasco-Taverne.

11) Bergzuschlag für Immensee transit-Chiasso transit 64 km und für Immensee transit-Pino transit 59 km.

12) Für Steigungen über 25‰ Distanzzuschlag nach Maassgabe der in der Botschaft vom 11. September 1873 niedergelegten Grundsätze.

B. Expeditionsgebühren für die Tonne.

	Eilgut	Stückgut		Allgemeine Wagenladungsklassen		Spezialtarife						
		1.	2.	A.	B.	I.		II.		III.		
						a.	b.	a.	b.	a.	b.	
A. Lokal-Verkehr.												
1. Jura - Bern - Luzernbahn, Jura neu-châtelais, Centralbahn, Aarg. Südbahn, Wohlen-Bremgarten, Ementhalbahn, Seethalbahn, Tössthalbahn, Vereinigte Schweizerbahnen, Toggenburgerbahn, Wald-Rütibahn, Zürichsee-Gotthardbahn, Appenzellerbahn, Nordostbahn, Bötzbahn, Effretikon-Wetzikon-Hinweil, Bischofszellerbahn, Suisse Occidentale et Simplon, Bulle-Romontbahn.	1-20 km	200 (160)	100 (80)	100 (80)	75 (60)	75 (60)	60 (48)	60 (48)	60 (48)	60 (48)	60 (48)	60 (48)
	21-30 km, Zuschlag für das km	10 (8)	5 (4)	5 (4)	7.5 (6)	7.5 (6)	4 (3.2)	4 (3.2)	4 (3.2)	4 (3.2)	4 (3.2)	4 (3.2)
	31 km u. mehr	300 (240)	150 (120)	150 (120)	150 (120)	150 (120)	100 (80)	100 (80)	100 (80)	100 (80)	100 (80)	100 (80)
	1-10 km	100 (80)	50 (40)	50 (40)	—	—	—	—	—	—	—	—
	11-20 km, Zuschlag für das km	10 (8)	5 (4)	5 (4)	—	—	—	—	—	—	—	—
2. Gotthardbahn	1-20 km	200 (160)	100 (80)	100 (80)	75 (60)	75 (60)	60 (48)	60 (48)	60 (48)	60 (48)	60 (48)	60 (48)
	21-30 km, Zuschlag für das km	20 (16)	10 (8)	10 (8)	7.5 (6)	7.5 (6)	4 (3.2)	4 (3.2)	4 (3.2)	4 (3.2)	4 (3.2)	4 (3.2)
	31 km u. mehr	400 (320)	200 (160)	200 (160)	150 (120)	150 (120)	100 (80)	100 (80)	100 (80)	100 (80)	100 (80)	100 (80)
3. Traversthalbahn		200 (160)	100 (80)	100 (80)	75 (60)	75 (60)	50 (40)	50 (40)	50 (40)	50 (40)	50 (40)	50 (40)
4. Wädensweil - Einsiedelnbahn (auch im direkten Verkehr)		200 (160)	100 (80)	100 (80)	80 (64)	80 (64)	80 (64)	60 (48)	60 (48)	60 (48)	60 (48)	60 (48)
B. Durchgehender schweizerischer Verkehr.												
1. Jura - Bern - Luzernbahn, Jura neu-châtelais, Centralbahn, Aarg. Südbahn, Wohlen-Bremgarten, Ementhalbahn, Seethalbahn, Tössthalbahn, Vereinigte Schweizerbahnen, Toggenburgerbahn, Wald-Rütibahn, Zürichsee-Gotthardbahn, Nordostbahn, Bötzbahn, Effretikon-Wetzikon-Hinweil, Bischofszellerbahn, Suisse Occidentale et Simplon, Bulle-Romontbahn, Gotthardbahn, Traversthalbahn.		400 (320)	200 (160)	200 (160)	150 (120)	150 (120)	100 (80)	100 (80)	100 (80)	100 (80)	100 (80)	100 (80)

Diese Expeditionsgebühren fallen hälftig je der Anfangs- und Endbahn zu. Bloss Zwischenstrecken erhalten keine Expeditionsgebühren.

Auch die auf Revision der internationalen Bestimmungen über den Güterverkehr und thunlichst einheitliche Gestaltung derselben gerichteten Schritte sind nicht ohne Erfolg gewesen. Dem im Geschäftsberichte von 1884 erwähnten neuen Reglement für den direkten Verkehr mit Deutschland sind seither der belgisch-schweizerische Güterverkehr und der belgisch-italienische Güterverkehr nördlich von der schweizerisch-italienischen Grenze unterstellt worden. Die Umarbeitung der Tarife für den deutsch-schweizerischen Verkehr rückt der Vollendung entgegen; die noch vorhandenen Lücken dürften im Laufe des Jahres 1886 ausgefüllt werden.

Weniger vorgeschritten sind die mit den österreichischen und ungarischen Bahnen angeknüpften Verhandlungen. Ueber den Arlberg bestehen noch immer keine direkten allgemeinen Tarife. Immerhin erfolgte die Ausgabe direkter Tarife über den Arlberg für Massengüter, wie Getreide, Wein, Holz, und ist als Vorbereitung für die allgemeinen Tarife ein neues Transportreglement sammt Waarenklassifikation für den schweizerisch-österreichisch-ungarischen Verkehr vereinbart und genehmigt worden, dem das deutsch-schweizerische als Vorbild gedient hat.

Auch in der einheitlichen Gestaltung der Personentarife verzeichnet der Bericht insofern einen Fortschritt, als die Bahnen betreffs der Gültigkeitsdauer der Fahrscheine einheitliche Bestimmungen vereinbart haben, aus welchen hervorzuheben ist, dass die Rückfahrscheine, wie auf den preussischen Staatsbahnen, bei Entfernungen von 1—100 km zwei Tage, von 101—200 km drei Tage, von 201—300 km vier Tage und von 301 und mehr Kilometern an fünf Tage Geltung haben. Ferner ist dem vom Publikum seit Langem geltend gemachten Wunsch Rechnung getragen, dass Rückfahrscheine, welche vor Sonn- und Festtagen gelöst werden, in allen Fällen auch am nächstfolgenden Werktag Gültigkeit haben.

Sodann ist von den Bahnverwaltungen die Erweiterung der zweiten Stückgutklasse durch Einbeziehung der bisher in die erste Klasse verwiesenen landwirthschaftlichen Erzeugnisse (Wein, in Fässern, Obstwein, [Most, in Fässern], frische Butter, Käse [in Kübeln, Fässern], Gemüse, essbare Kastanien, frische Trauben, gedörrtes Obst), und die Streichung derjenigen Gegenstände aus der Sperrgutklasse zugestanden, hinsichtlich welcher seiner Zeit begründete Anträge gestellt worden sind, wogegen den Verwaltungen gestattet ist, auch da, wo es bisher noch nicht geschehen war, eine Einschreibgebühr von 10 Rappen von jeder Gepäcksendung und bei jedem Thiertransport zu erheben. Ferner ist für die Berechnung der Taxe auf Gepäcksendungen ein Mindestgewicht von 20 kg und die Auf- rundung von 10 zu 10 kg als einheitliche Vorschrift an Stelle der verschiedenen Systeme getreten, welche bisher in dieser Richtung Geltung hatten.

Der Ankauf der Eisenbahn von Rustschuk nach Varna für den Staat*) hat nunmehr auch die Genehmigung der bulgarischen Sobranje gefunden. Gegen Zahlung von 44 $\frac{1}{2}$ Millionen Francs Gold tritt der bulgarische Staat in das freie Eigenthum dieser Eisenbahn, sowie in alle Rechte der Gesellschaft ein, welcher sie bisher gehörte.

Die transkaspische Eisenbahn, über deren erste 231 km lange Theilstrecke Michailowsk—Kisil-Arwat im Archiv 1885 S. 484 ff. nähere Mittheilungen gebracht sind, ist im Juli d. J. bis zu der Stadt Merw für den Verkehr fertiggestellt worden. Die vorerwähnte Theilstrecke Michailowsk—Kisil-Arwat ist seit dem Jahre 1882 im regelmässigen Betrieb; der Weiterbau wurde im Frühjahr 1885 in Angriff genommen und so kräftig gefördert, dass am 1. Dezember 1885 die 220 km lange Theilstrecke von Kisil-Arwat bis Askabad in Betrieb gesetzt werden konnte, und nunmehr auch die etwa 370 km lange Strecke Askabad—Merw bereits betriebsfähig fertiggestellt ist. Die ganze Länge der transkaspischen Eisenbahn von Michailowsk am Ostufer des kaspischen Meeres bis Merw beträgt hiernach etwa 821 km. Auch auf der weiteren, 247 km langen Strecke zwischen Merw und der an dem schiffbaren Amu-Darja gelegenen, von etwa 30 000 Bucharen und Turkmenen bewohnten Stadt Tschardschui sind die Erdarbeiten im Anfang dieses Jahres in Angriff genommen worden. Von Tschardschui aus soll die Eisenbahn sodann unter Ueberschreitung des Amu-Darja mittelst Dampfähre über Buchara nach Samarkand fortgesetzt werden. Die Bahn wird nach Fertigstellung bis Samarkand vom Anfangspunkte Michailowsk an eine Ausdehnung von etwa 1400 km haben.

Auf der Insel Java sind, amtlichen Mittheilungen zufolge, 926 km Eisenbahnen, welche sich auf vier Linien vertheilen. Zwei derselben, im Umfange von 665 km sind Staatsbahnen, zwei im Umfange von 261 km Privatbahnen im Eigenthum und Betrieb der niederländisch-indischen Eisenbahngesellschaft (Nederlansch Indische Spoorweg Maatschappij). Die Eisenbahnen liegen in den westlichen und den östlichen Gebieten der Insel, die Mitte derselben entbehrt bisher der Eisenbahnen. Die westlichen Bahnen nehmen ihren Ausgangspunkt von der Hauptstadt der Insel, Batavia, von welcher aus sich die eine, 58 km lange Privatbahn bis nach Buitenzorg erstreckt, wo an dieselbe die 182 km lange westliche Staatsbahn Buitenzorg-Tjitjaleuka anschliesst. Im Osten liegen die drei östlichen Staatsbahnen: Soerakarta-Sidho Ardjo en Kertosono-Blitar (330 km), Soerabaja-Pasuruan-Malan (112 km) und Pasuruan-Probolinga (41 km). Diese Bahnen laufen entlang der Ostküste der Insel, der Madura-Strasse

*) Vgl. Arch. 1885. S. 690.

schräg gegenüber, und erstrecken sich von da in westlicher und mit zwei Abzweigungen in südlicher Richtung in das Innere. Die Privatbahn Samarang-Vorstenlanden (203 km) trifft in Soerakarta mit den Staatsbahnen zusammen und geht von dort nördlich zu dem Hafen Samarang, südlich nach Djokjakarta. Von der Strecke Soerakarta-Samarang zweigt sich die Bahn Tempoeran-Willem I. ab. Die Spurweite der Staatsbahnen und der westlichen Privatbahnen ist 1,067 m, die östliche Privatbahn ist vollspurig

Jahr	Kilometer im Betriebe im Jahres- durchschnitt	Anzahl der Reisenden				Tonnen Güter		
		1. Klasse	2. Klasse	3. Klasse	Uebrige*) Reisende	Eil- und Frachtgut	Bestell- gut	Gepäck
1. Staatsbahnen,								
1882	50,123	939	6 871	204 042	—	23 062	234	53
1883	81,967	1 129	7 432	256 195	—	30 514	280	78
1884	141,914	1 543	9 132	255 221	—	42 836	320	129
2. Staatsbahnen,								
1880	119,095	33 394	31 407	674 819	—	56 628	1 403	275
1881	191,693	3 706	37 149	963 677	—	96 965	1 391	742
1882	257,913	4 805	44 300	1 210 778	—	121 489	1 386	1 055
1883	311,757	5 687	51 789	1 467 985	—	170 323	1 452	1 382
1884	433,998	15 481	81 459	1 644 977	—	230 837	2 064	1 850
3. Privatbahnen, westliche								
1873	58	14 674	91 756	384 842	16 256	14 594	78	25
1874		13 017	102 620	469 427	25 307	23 361	114	34
1875		10 088	101 972	473 134	28 911	28 365	97	119
1876		11 225	105 008	559 026	36 756	36 765	115	145
1877		14 068	122 812	601 040	28 889	43 359	124	144
1878		19 237	154 895	695 983	25 328	41 178	109	119
1879		16 695	162 042	656 636	22 242	48 515	108	124
1880		17 867	151 018	670 024	16 553	49 369	179	143
1881		18 810	156 327	666 208	19 681	66 826	152	131
1882		18 475	171 848	844 428	21 169	69 307	296	126
1883		20 900	150 748	820 458	21 556	84 068	326	115
1884	18 313	96 481	632 828	20 352	86 876	364	122	
4. Privatbahnen, östliche								
1873	203	5 394	27 639	400 556	143 567	88 771	65	89
1874		6 654	31 140	367 975	389 006	110 570	81	161
1875		6 742	31 574	369 240	491 588	123 240	129	158
1876		7 036	28 711	366 422	490 121	146 735	120	136
1877		7 026	30 628	442 882	476 659	153 215	119	107
1878		6 549	29 437	423 031	522 134	167 944	125	143
1879		6 377	30 368	406 479	567 511	184 511	136	136
1880		6 344	30 580	399 991	513 008	334 080	141	183
1881		5 542	28 031	378 756	479 071	295 603	146	162
1882		5 997	30 276	384 131	488 917	295 341	159	137
1883		6 494	31 637	393 948	523 362	274 119	190	241
1884	6 339	35 390	415 709	588 434	291 713	251	487	

*) Unter „übrige Reisende“ sind bei den Privatbahnen diejenigen Personen zu verstehen,

gebaut. Auf den Staatsbahnen liegen Stahlschienen, auf den Privatbahnen eiserne Schienen, welche zur Zeit durch Stahlschienen ersetzt werden. Die Anlagekosten beliefen sich durchschnittlich für ein Kilometer bei der westlichen Staatsbahn auf 99 398 fl., bei der östlichen auf 69 027 fl., bei den westlichen Privatbahnen auf 58 200 fl., den östlichen auf 96 100 fl.

Ueber die finanziellen und Verkehrsverhältnisse der Bahnen wird Folgendes mitgetheilt:

Anzahl der auf ein Kilometer beförderten Personen	Anzahl der auf ein Kilometer beförderten Tonnen Eil- und Frachtgut	Roh-einnahme Gulden	Betriebskosten Gulden	Reingewinn	
				Gulden	in Prozenten des Anlagekapitals
westliche Linie.					
119 286	19 616	258 634	175 503	83 131	1,56
96 998	25 010	389 009	261 479	127 530	1,48
87 768	41 416	792 342	422 438	369 903	2,64
östliche Linie.					
179 424	24 557	912 725	522 751	389 973	3,98
170 022	28 141	1 482 720	751 122	731 598	5,02
154 430	35 325	1 848 879	870 525	978 353	5,30
154 074	45 387	2 509 041	1 070 136	1 438 904	6,46
144 320	46 678	3 459 058	1 475 348	1 983 710	6,48
Linie (Batavia-Buitenzorg).					
176 928	10 136	379 547	174 250	205 297	6,04
198 903	16 554	458 670	213 090	245 580	7,29
209 642	21 476	496 619	225 166	271 452	7,98
234 471	25 956	550 515	231 139	319 376	9,40
244 588	29 906	593 340	240 722	352 617	10,37
264 006	30 703	626 049	237 291	388 757	11,43
254 302	35 760	644 674	263 544	381 129	11,21
264 007	36 419	693 226	299 242	393 984	11,59
274 632	36 540	703 210	285 700	417 510	12,28
305 860	40 744	770 301	301 805	468 496	13,78
284 875	36 138	738 106	303 597	434 508	12,78
250 255	49 513	751 562	321 496	430 065	12,65
Linien (Samarang-Vorstenlanden).					
95 192	38 510	1 575 010	748 251	826 758	4,26
107 662	46 879	1 780 527	879 144	901 383	4,64
116 482	57 526	2 084 147	1 006 861	1 077 285	5,25
110 779	71 968	2 402 613	1 142 570	1 260 043	6,40
121 175	66 248	2 401 844	1 116 473	1 285 371	6,69
124 208	67 899	2 370 509	1 054 911	1 315 598	6,77
120 491	73 610	2 618 700	1 027 052	1 591 647	8,20
116 975	77 666	2 689 463	1 089 389	1 600 073	8,24
111 092	94 185	3 097 334	1 063 328	2 034 006	10,46
112 870	93 508	3 142 194	1 076 485	2 065 709	10,64
120 499	91 393	3 117 949	1 012 359	2 105 589	10,84
132 921	96 032	3 144 982	1 110 004	2 034 978	10,48

welche im Lokalverkehr zu ermäßigten Preisen befördert sind, sowie die Soldaten und Gefangenen.

Die Beförderung der Reisenden geschieht in drei Klassen. Auf den Staatsbahnen beträgt der Einheitspreis für die Person und das Kilometer in erster Klasse 6 Cents und zweiter Klasse 4 Cents, in dritter Klasse für die ersten 50 km 2 Cents, für jede weitere 50 km $\frac{1}{8}$ Cents weniger, bis zu einem Mindestbetrag von $1\frac{1}{4}$ Cents für die Entfernungen über 300 km. In der dritten Klasse werden 30 kg Freigepäck gewährt. Auf den östlichen Privatbahnen sind die Einheitssätze für die drei Klassen 9, 6 und 2 Cents, auf dem westlichen 12, 6 und 2 Cents für die Person und das Kilometer. In allen drei Klassen wird Freigepäck von 30 kg für die Person gewährt. Auf den östlichen Privatbahnen gilt für die Reisenden dritter Klasse im Verkehr zwischen zwei aufeinander folgenden Stationen (Lokalverkehr) ein ermässiger Satz von 1 Cent für die Person und das Kilometer.

Für den Güterverkehr der Staatsbahnen bestehen ausser Eilgut fünf Frachtgutklassen. Die Fracht setzt sich zusammen aus einer festen Expeditionsgebühr für die Tonne und aus Streckensätzen mit einer von 50 zu 50 km um je 0,5 Cent für die Tonne bis zu Entfernungen von 300 km fallenden Skala. Für die fünfte Klasse beträgt die Verminderung bei Entfernungen über 150 km nur $\frac{1}{4}$ Cent für jede weitere 50 km. Die höchsten Sätze sind für Eilgut 16 Cents, für die 5 Klassen 12, 10, 8, 6 und 3 Cents für die Tonne und das Kilometer.

Auf den Privatbahnen sind für den Güterverkehr nur drei Klassen mit Einheitssätzen bei den östlichen Bahnen von 16, 10 und 5 Cents, bei den westlichen von 12, 10 und 7 Cents für das Tonnenkilometer. Auf den östlichen Bahnen besteht noch eine Klasse 1a mit dem Einheitssatz von 12 Cents für das Tonnenkilometer. Auf der Zweigbahn Temporaen-Willem I. sind die Sätze verschieden, je nachdem die Fahrt zu Berg oder zu Thal erfolgt. Bei vollen Wagenladungen ermässigen sich die Tarife um 5 pCt.

Auf allen Bahnen wird ausserdem sog. Bestellgut (Pakete) zu festen Sätzen von 2 Cents für das Kilogramm und Kilometer auf den Privatbahnen und 5 Cent für 5 kg und 35 km auf den Staatsbahnen gefahren.

Japanische Eisenbahnen.*) Im März 1886 waren in Japan:

	im Betrieb	im Bau	in Vorbereitung
	K i l o m e t e r		
Staatsbahnen	365	110	307
Privatbahnen	193,5	67	691
Zusammen	558,5	177	998

*) Vergl. Archiv 1886 S. 90.

Eisenbahnen in Australien. Nach einer aus amtlichen Quellen entnommenen Mittheilung des Engineering vom 6. August 1886 geben wir die nachstehende Uebersicht über Flächengrösse, Einwohnerzahl und Eisenbahnen der englischen Kolonien des australischen Festlandes am Ende des Jahres 1884:

Kolonien	Flächen- grössen engl. Quadratmeilen	Bevölkerungs- zahl (nach einer Mitte des Jahres 1884 aufgestellten Schätzung)	Eisenbahnen	
			im Betrieb	im Bau
			engl. Meilen	
Neu-Süd-Wales	310 700	895 533	1 688	442
Victoria	87 884	946 100	1 663	32
Süd-Australien	903 690	307 947	1 059	263
Queensland	668 497	298 694	1 207	746
West-Australien	1 060 000	32 329	138	48
Zusammen	3 030 771	2 480 603	5 755	1 531

Als ein Beispiel für die rasche Entwicklung der australischen Kolonien wird angeführt, dass die Kolonie Neu-Süd-Wales Ende 1885 bereits 947 986 Einwohner und 1887 Meilen Eisenbahn im Betriebe hatte. Weitere 384 Meilen waren zu letzterer Zeit noch im Bau.

Statistisches von den deutschen Eisenbahnen. Aus den amtlichen Veröffentlichungen des Reichs-Eisenbahn-Amtes für die Monate April Mai und Juni 1886 entnehmen wir Folgendes über die Betriebsergebnisse, Zugverspätungen und Betriebsunfälle auf den deutschen (ausschliesslich der bayerischen) Eisenbahnen:

a. Betriebsergebnisse.

	Länge Kilometer	Einnahme im Monat in M		Einnahmen vom Beginn des Etatsjahrs	
		im Ganzen	für das km	vom 1. April 1886 ab	vom 1. Januar 1886 ab
I. April 1886.					
A. Hauptbahnen.					
1. Staatsbahnen etc.	28 397,95	67 683 610	2 383	58 486 961	33 615 109
gegen 1885	+ 416,34	+ 685 888	- 10	+ 711 914	- 1 351 771
2. Privatbahnen in Staatsverwaltung gegen 1885	210,01	363 772	1 732	308 952	204 364
3. Privatbahnen in eigener Ver- waltung	2 368,40	3 122 657	13 185	59 020	11 141 759
gegen 1885	+ 0	- 282 692	-1193	+ 222	- 1 230 004
Summe A.	30 975,66	71 170 039	2 298	58 854 933	44 961 232
gegen 1885	+ 416,34	+ 709 626	- 7	+ 733 520	- 2 589 593
B. Bahnen untergeordneter Bedeutung					
gegen 1885	1 326,98	747 305	563	343 832	1 536 476
gegen 1885	+ 94,59	+ 90 302	+ 30	+ 57 848	+ 87 182

	Länge Kilometer	Einnahme in M		Einnahmen vom Beginn des Etatsjahrs	
		im Ganzen	für das km	vom 1. April 1886 ab	vom 1. Januar 1886 ab
II. Mai 1886.					
A. Hauptbahnen.					
1. Staatsbahnen etc.	28 402,14	69 557 299	2 449	118 702 991	43 257 720
gegen 1885	+ 414,95	— 657 420	— 60	+ 389 031	— 1 422 737
2. Privatbahnen in Staatsverwaltung gegen 1885	210,01 + 0	405 086 + 26 487	1 929 + 126	655 564 + 46 396	263 544 — 6 181
3. Privatbahnen in eigener Ver- waltung	2 376,40	3 147 331	1 326	123 293	14 301 698
gegen 1885	+ 8,00	— 607 367	— 259	— 807	— 1 805 771
Summe A.	30 988,55	73 109 716	2 359	119 481 848	57 822 962
gegen 1885	+ 422,95	— 1 238 300	— 73	+ 434 620	— 3 234 689
B. Bahnen untergeordneter Bedeutung 1886					
gegen 1885	1 326,98 + 94,59	744 903 + 43 959	561 — 8	677 488 + 84 757	1 949 960 + 104 094
III. Juni 1886.					
A. Hauptbahnen.					
1. Staatsbahnen etc.	28 457,34	70 431 520	2 475	179 131 279	53 709 321
gegen 1885	+ 397,63	+ 1 779 529	+ 28	+ 1 374 865	— 814 599
2. Privatbahnen in Staatsverwaltung gegen 1885	210,01 + 0	406 885 + 43 734	1 937 + 208	1 005 670 + 88 759	330 311 + 4 676
3. Privatbahnen in eigener Ver- waltung	2 376,40	3 302 171	1 390	200 489	17 536 799
gegen 1885	+ 8,00	— 48 671	— 25	+ 436	— 2 006 281
Summa A.	31 043,75	74 140 576	2 388	180 337 438	71 576 431
gegen 1885	+ 405,63	+ 1 774 592	+ 26	+ 1 464 060	— 2 816 204
B. Bahnen untergeordneter Bedeutung					
gegen 1885	1 299,15 + 49,66	780 123 + 115 125	600 + 68	1 071 676 + 163 077	2 120 674 + 147 992

b. Zugverspätungen.

	Betriebslänge Kilometer	Beförderte Züge			
		fahrplanmässige		ausserfahrplanmässige	
		Personen- u. gemischte	Güter- züge.	Personen- u. gemischte	Güter- züge.
April 1886	31 920,58	193 305	107 166	2 660	18 038
Mai 1886	31 925,99	199 759	113 622	3 966	23 432
Juni 1886	31 918,88	209 001	106 454	4 958	19 331

	Verspätungen der fahrplanmässigen Personenzüge im		
	April 1886.	Mai 1886.	Juni 1886.
Im Ganzen	1240	736	2892 Züge
Davon durch Abwarten verspäteter An- schlüsse	403	241	1187 „
Also durch eigenes Verschulden	837	495	1705 Züge
	oder 0,43 pCt.	0,25 pCt.	0,52 pCt.

c. Betriebsunfälle.

Zahl der Unfälle		Zahl der getödteten und verletzten Personen.	
Fahrende Züge	Beim Rangiren		
a. April 1886.			
Entgleisungen 5	14	Reisende	getödtet 1 verletz 1
Zusammen- stösse	10	Bahnbeamte u. Arbeiter .	17 42
Sa. 5	Sa. 24	Post-, Steuer- etc. Beamte	— —
Sonstige . . 90		Fremde	9 8
		Selbstmörder	11 —
		Sa.	38 51
			89
b. Mai 1886.			
Entgleisungen 5	19	Reisende	— 4
Zusammen- stösse	16	Bahnbeamte u. Arbeiter .	10 80
Sa 5	Sa. 35	Post-, Steuer- etc. Beamte	— 2
Sonstige . . 117		Fremde	10 6
		Selbstmörder	14 1
		Sa.	34 93
			127
c. Juni 1886.			
Entgleisungen 8	21	Reisende	2 2
Zusammen- stösse	13	Bahnbeamte u. Arbeiter .	9 68
Sa. 9	Sa. 34	Post-, Stener- etc. Beamte	— 2
Sonstige . . 92		Fremde	6 4
		Selbstmörder	9 1
		Sa.	26 77
			103

Der Güterverkehr von St. Petersburg in den Jahren 1884 u. 1885.
Im Verordnungsblatte des Ministeriums der Verkehrsanstalten vom 18. Juni

Laufende Nummer.	Bezeichnung der Güter	Jahr	Zeit, in welcher die Schifffahrt auf Eisenbahnen vom 1. November					
			Nikolaibahn		St. Petersburg- Warschau		Baltische Bahn	
			Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand
			P u d					
1.	Getreide	1885/6	6 663 673	329 929	109 334	228 227	134 825	547 934
		1884/5	10 098 561	209 266	298 445	168 785	426 747	582 356
2.	Steinkohlen	1885/6	31 242 3	174 771	675	16 035	—	128 189
		1884/5	67 385 2	522 245	7 734	10 020	—	8 722
3.	Brennholz	1885/6	2 587 499	27 606	104 700	—	786 308	—
		1884/5	2 699 785	21 642	331 171	—	351 221	—
4.	Holz-Baustoffe	1885/6	54 015	117 336	27 432	17 830	8 838	33 600
		1884/5	80 286	132 234	69 897	20 650	70 100	74 086
5.	Mineralische Baustoffe	1885/6	198 639	497 789	30 583	12 338	101 793	76 231
		1884/5	163 716	199 826	28 229	10 580	164 660	190 030
6.	Sonstige Güter	1885/6	10 088 932	4 587 060	2 719 091	1 656 570	1 020 950	1 155 484
		1884/5	12 371 161	5 274 006	2 587 762	1 528 315	1 302 987	935 214
	Zusammen	1885/6	19 624 000	8 734 491	2 991 815	1 931 000	2 052 714	1 941 438
		1884/5	25 380 894	8 358 409	3 323 238	1 738 351	2 315 705	1 790 408
	Ebenso	1883/4	27 710 586	9 622 288	2 960 519	1 496 151	3 489 818	2 580 257
		1882/3	28 588 344	9 269 902	4 038 485	1 710 092	2 841 615	1 760 405
		1881/2	24 660 138	7 924 905	4 255 404	2 138 441	3 295 169	1 716 631
		1880/1	18 196 681	7 670 751	4 451 037	1 398 105	6 276 135	1 876 426

Bezüglich der Zahl der in St. Petersburg auf der Newa in den Jahren 1880 bis 1885 ein- und ausgegangenen beladenen Schiffe wird die nachstehende Uebersicht gegeben.

Jahr	Es kamen an von oberhalb		Es wurden stromauf abgesandt	
	Schiffe	mit durchschnittlicher Ladung (ausschl. der Post) für ein Schiff P u d	Schiffe	mit durchschnittlicher Ladung (ausschl. der Post) für ein Schiff P u d
1885	11 498	13 333	1 143	2 137
1884	12 330	13 418	1 310	1 782
1883	13 531	13 500	1 257	1 560
1882	14 193	14 159	1 405	2 236
1881	14 300	12 074	1 349	1 715
1880	15 034	11 418	1 385	2 115

1886 sind die nachstehenden Angaben über die in St. Petersburg auf Eisenbahnen und auf der Newa eingegangenen und versandten Güter veröffentlicht.

geschlossen war				Ganzes Jahr			
bis 1. April				auf Eisenbahnen vom 1. April bis 1. April		auf dem Newaflusse von der Eröffnung bis zum Schlusse der Schifffahrt.	
Finnländische Bahn		Zusammen		Empfang	Versand	Empfang	Versand
Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand
P u d							
4 213	967 754	6 912 045	2 073 844	34 916 213	5 771 927	37 568 568	226 730
578	985 068	10 824 331	1 945 475	49 681 192	4 549 524	36 710 385	192 489
24 003	22 742	55 920	3 341 737	140 082	10 158 355	—	485 969
12 819	48 228	87 938	2 589 215	213 323	10 063 678	—	332 110
3 494 744	—	6 973 251	27 606	8 535 250	49 215	62 093 886	—
2 383 394	—	5 765 571	21 642	7 682 710	278 400	65 509 985	—
195 758	22 782	286 043	191 548	534 448	597 555	20 597 819	4 323
285 406	5 426	505 689	232 396	721 110	517 943	24 597 811	5 570
64 641	16 360	395 656	602 718	1 863 297	1 401 900	27 611 908	495 355
23 511	15 695	380 116	416 121	2 021 965	1 441 649	29 551 007	258 859
540 231	582 668	14 369 204	7 981 782	34 911 068	25 527 363	5 431 433	1 269 760
591 778	569 935	16 853 688	8 307 471	39 055 029	21 837 631	9 078 378	1 545 227
4 323 590	1 612 306	28 992 119	14 219 235	80 900 359	43 506 319	153 303 614	2 482 137
3 297 486	1 624 342	34 317 323	13 511 510	99 285 120	38 691 018	165 447 606	2 334 355
2 857 760	1 465 326	37 018 683	15 164 022	106 542 287	38 694 442	182 670 579	1 959 549
2 746 197	1 544 115	38 214 641	14 274 514	90 987 369	38 227 300	200 973 556	3 141 541
2 825 516	2 501 813	35 036 227	14 281 790	82 880 510	38 411 825	172 656 455	2 314 735
3 431 031	961 412	32 354 884	11 906 694	86 699 131	32 560 225	171 664 393	2 929 002

Die Schifffahrt auf der Newa wurde bei St. Petersburg

im Jahre	eröffnet	geschlossen
1886	28. März a. St.	—
1885	29. April „	10. November a. St.
1884	14. „ „	11. „ „
1883	15. „ „	22. „ „
1882	30. März „	24. Oktober „
1881	2. Mai „	20. „ „

Rechtsprechung und Gesetzgebung.

Rechtsprechung.

Rechtsgrundsätze aus den Entscheidungen des Reichsgerichts.*)

Reichsrecht.

Reichshaftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871.

§. 3. Ziffer 2.

Erkenntniss des Reichsgerichts vom 19. Juni 1885. (Entsch. Nr. 8, S. 25, 26.)

Erwerbsunfähigkeit liegt auch dann vor, wenn dem Verletzten die Ausübung der Erwerbsthätigkeit, welche ihm zugemuthet werden kann, durch äussere, in Folge des Unfalls eingetretene Verhältnisse unmöglich gemacht worden ist.

§ 1.

Erkenntniss des Reichsgerichts vom 23. Juni 1885. (Entsch. Nr. 9 S. 26, 27.)

Entscheidend für die Frage, ob ein beim Ausladen stillstehender Eisenbahnwagen vorgekommener Unfall als ein Unfall beim Eisenbahnbetrieb angesehen werden muss, kann nur der Umstand sein, ob der Eisenbahnverkehr mit seinen besonderen (nicht ausschliesslich in der Beeilung aller Manipulationen liegenden) Gefahren in das Geschäft des Ein- und Ausladens einwirkt.

Erkenntniss des Reichsgerichts vom 2. Februar 1884. (Entsch. Nr. 10 S. 27, 28.)

Der Umstand, dass zur Vermeidung der Reibung von Wagen, welche durch Arbeiter fortgeschoben werden, Schienen gelegt sind, und eine Eisenbahn in diesem Sinne hergestellt ist, und dass in Folge dessen auf dieser Unterlage grössere Lasten fortbewegt werden, als sie bei dem Mangel der Anlage mit denselben Kräften fortbewegt werden könnten, genügt für sich allein nicht, um einen Eisenbahnbetrieb im Sinne des Reichshaftpflichtgesetzes herzustellen.

*) Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen. Herausgegeben von Mitgliedern des Gerichtshofes. Band XIV. Leipzig, Veit & Comp., 1886. (Vgl. zuletzt Archiv 1886 S. 252 ff.)

Erkenntniss des Reichsgerichts vom 18. September 1885. (Entsch. Nr. 19 S. 82, 83.)

Für die Annahme höherer Gewalt im Sinne des § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes genügt nicht der Mangel eigener Verschuldung des Unternehmers oder seiner Angestellten, vielmehr muss dargethan werden, dass ein mit aller denkbarer Umsicht unabwendbares Ereigniss den Unfall bewirkte.*)

Aktienrecht.

Erkenntniss des Reichsgericht vom 30. September 1885. (Entsch. No. 28 S. 168—171.)

Nach Verstaatlichung des Betriebes und Auflösung einer Aktiengesellschaft kann ein Recht auf Nachbezug von Dividenden nicht mehr geltend gemacht werden.

Handelsrecht.

Erkenntniss des Reichsgerichts vom 26. Oktober 1885. (Entsch. Nr. 57 S. 231—233.)

Einem Eisenbahnbauntennehmer als solchen kommt die Eigenschaft als Kaufmann nicht zu.

Preussisches Recht.

Wegerecht.

Gesetze vom 1. August 1883, § 56 und vom 19. März 1881, Art. IV. § 2.

Erkenntniss des Reichsgerichts vom 21. Oktober 1885. (Entsch. Nr. 67 S. 262—264.)

Die Entscheidung über die Oeffentlichkeit eines Weges ist in dem Streite mit der Wegepolizei über die Richtigkeit ihrer Anordnung den Verwaltungsgerichten übertragen. Wenn aber diese Frage den Bestandtheil eines Privatrechtsstreites bildet, so ist die Entscheidung über dieselbe den ordentlichen Gerichten nicht entzogen.

Rechtsgrundsätze aus den Entscheidungen des Kammergerichts in Sachen der nichtstreitigen Gerichtsbarkeit und in Strafsachen.**)

Handelsrecht.

A.D.H.G.B. Art. 25, 244, 135. Instruktion vom 12. Dezember 1861, § 76.

Beschluss des Kammergerichts vom 16. Juni 1884. (Jahrb. Nr. 15 S. 34—36.)

Die Beendigung der Liquidation einer aufgelösten Aktiengesellschaft und das deshalb erfolgte Erlöschen ihrer Firma kann auf Antrag ihrer Liquidatoren nicht im Handelsregister eingetragen werden.

*) Vgl. das Erkenntniss des Reichsgerichts vom 13. April 1880. (Entsch. I. S. 276. Archiv 1880 S. 202.)

**) Jahrbuch für Entscheidungen des Kammergerichts etc. von Johow und Küntzel. Band V. Berlin, Franz Vahlen 1885. (Vgl. zuletzt Archiv 1885 S. 91 ff.)

Strafrecht.

Strafgesetzbuch §§ 263, 43, 47. Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands.

Urtheil des Kammergerichts (ohne Datum). (Jahrh. Nr. 142 S. 400—404.)

Wenn auf einem Retourbillet nicht vermerkt ist, dass es nur für diejenige Person, welche es gelöst hat, gültig und unübertragbar sei, und wenn sich auch in dem von der zuständigen Behörde erlassenen und veröffentlichten Betriebsreglement eine entsprechende Bestimmung nicht findet, so enthält die Benutzung eines Retourbillets seitens einer anderen Person, als derjenigen, welche es gelöst hat, keine Beschädigung des Eisenbahnfiskus und stellt sich deshalb als strafbarer Betrug oder Versuch eines solchen nicht dar.

Gesetzgebung.

Oesterreich-Ungarn. Verordnung des Handelsministers vom 15. Juli 1886, betreffend Aenderungen des Betriebsreglements.

Abgedruckt in dem am 27. Juli 1886 ausgegebenen XXXIX. Stück des Reichsgesetzblattes unter Nr. 125.

Die nach den Bekanntmachungen des deutschen Reichskanzlers vom 27. Januar 1886 unter 2. 3. 4. (vgl. Eisenbahn-Verordnungsblatt 1886 S. 290) und vom 25. Juli 1886 unter II. III. IV. (vgl. Eisenbahn-Verordnungsblatt 1886 S. 430) für die Eisenbahnen Deutschlands erfolgten Abänderungen des Betriebsreglements sind durch die vorgedachte Verordnung auch für die österreichischen Eisenbahnen und, wie am Schlusse derselben bemerkt wird, gleichzeitig für die Eisenbahnen Ungarns eingeführt worden.

Für den Binnenverkehr in Oesterreich-Ungarn ist der Nr. XXXIII. der Anlage D folgende Anmerkung zugefügt worden:

„Im internen österreichisch-ungarischen Verkehre haben sich die Parteien auch noch allen jenen speziellen Bedingungen zu unterwerfen, welche die Bahnverwaltung auf Grund von aus sanitären oder anderen öffentlichen Rücksichten erlassenen Verordnungen der Regierung vorschreibt.“

Der § 57 hat den nachstehenden Zusatz erhalten:

„Für Frachtsendungen, deren Lieferzeit an einem Sonntag abläuft, wird dieselbe im internen österreichisch-ungarischen Verkehre bis 12 Uhr Mittags des nächstfolgenden Montags erstreckt.“

Diese Aenderungen sind sofort in Kraft getreten.

Italien. Königl. Verordnung vom 21. April 1886, betr. den Bau und Betrieb der Eisenbahn Valdagno—Recoaro.

Veröffentlicht im Mon. d. Str. ferr. 28. Juli 1886.

Die Konzession für den Bau und Betrieb einer normalspurigen Eisenbahn von Valdagno nach Recoaro (Provinz Vicenza) wird der Gemeinde Recoaro übertragen, welche diese Bahn binnen 5 Jahren betrieb-fähig herzustellen und alljährlich vom obengenannten Tage ab bis zum Erlöschen der auf 90 Jahre ertheilten Konzession den Betrag von 20 Lire für das Kilometer Bahnlänge für die Ausübung der Regierungsaufsicht zu zahlen hat. Die

Regierung gewährt vom Tage der Betriebseröffnung ab 35 Jahre lang jährlich einen Zuschuss von 1000 Lire für das Kilometer im Betrieb befindlicher Eisenbahn, soweit solche auf eigenem Bahnkörper (nicht auf Landstrassen u. s. w.) angelegt ist.

Verordnung vom 23. Juni 1886, betr. die Rechtspflege in Eisenbahnsachen.

Veröffentlicht im Mon. d. Str. ferr. vom 4. August 1886.

Unter Aufhebung verschiedener älterer Bestimmungen werden Vorschriften erlassen, welche besonders zum Zwecke haben, die höheren Behörden, namentlich auch die obere Eisenbahnverwaltung in laufender Kenntniss darüber zu erhalten, in welcher Weise in Eisenbahnangelegenheiten, welche zu gerichtlicher Behandlung kommen, von den verschiedenen Gerichtsbehörden verfahren und entschieden wird.

Russland. Kaiserlicher Erlass vom 2. April 1886, betreffend den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Jaroslaw nach Kostrom.

Veröffentlicht im Verordnungsblatte des Ministeriums d. Verkehrsanstalten vom 21. Mai 1886.

Bau und Betrieb der 93 Werst langen Eisenbahn von Jaroslaw (vom rechten Wolgauer) nach Kostrom wird der Moskau - Jaroslaw'er Eisenbahn - Gesellschaft übertragen. Der Bau ist binnen 2½ Jahren fertigzustellen. Das auf 2 276 000 Kreditrubel veranschlagte Baukapital ist von der Gesellschaft durch Ausgabe von Obligationen zu beschaffen, für deren Verzinsung und Tilgung die Regierung keinerlei Gewähr übernimmt. Die Regierung unterstützt dagegen die Gesellschaft durch Abgabe von Material aus den staatlichen Beständen, nämlich von 458 894 Pud Stahlschienen zum Preise von 1 Rbl. 77 Kop. für das Pud, 6 sechsradrigen Lokomotiven zum Preise von 25 000 Rbl. und von 150 bedeckten Güterwagen zum Preise von 1325 Rbl. für das Stück. Die Abtragung der hieraus sich ergebenden Schuld der Gesellschaft hat ohne Berechnung von Zinsen nach Verlauf von 12 Jahren nach der Betriebseröffnung der zu bauenden Bahn zu beginnen und ist alsdann in 12 gleichen Jahreszahlungen zu bewirken. Der Gesellschaft ist ferner als Verpflichtung auferlegt, allen Eisenbahnbedarf aus Russland zu beziehen und folgende Zahlungen aus den Betriebseinnahmen an den Staat zu leisten: ½ pCt. der Roheinnahme zur Deckung der Kosten der Regierungsaufsicht, einen von der Regierung noch näher festzustellenden Betrag für die Eisenbahn - Gendarmeriepolizei, 15 Rbl. für die Werst Bahnlänge für die Eisenbahnschulen und 5 Rbl. für die Werst Bahnlänge für die Unterhaltung des Invalidenhauses Alexanders II.

Kaiserlicher Erlass vom 7. April 1886, betreffend die Erhöhung des Obligationenkapitals der Rjasan-Koslow'schen Eisenbahn-Gesellschaft.

Veröffentlicht im Verordnungsblatte des Ministeriums d. Verkehrsanstalten vom 21. Mai 1886.

Die Rjasan-Koslow'sche Eisenbahn-Gesellschaft wird ermächtigt, eine Obligationen-Anleihe im Nennbetrage zu 48 650 000 deutsche Reichsmark aufzunehmen zum Zwecke des Rückkaufs der im Umlauf befindlichen Obligationen der Gesellschaft und zur Deckung der von der Regierung der Gesellschaft gemachten Vorschüsse (5 420 000 Rbl. einschließlich der aufgelaufenen Zinsen). Für die neue Anleihe leistet die russische Regierung unbedingte Gewähr für 4 pCt. Zinsen und die bis zum Ablauf der KonzeSSION zu bewirkende Tilgung, auch sollen die betreffenden Obligationen von der durch kaiserlichen Erlass vom 20. Mai 1885 angeordneten Reutensteuer befreit sein.

Die Rjasan-Koslow'sche Eisenbahn-Gesellschaft übernimmt die Verpflichtung, alle für ihre Bahn erforderlichen Schienen, Betriebsmittel und überhaupt alles sonstige Eisenbahn-Zubehör ausschliesslich aus Russland zu beziehen und der Regierung vom 1. Januar 1886 ab die Kosten der Eisenbahn-Gendarmeriepolizei zu ersetzen. Alle Gegenstände, welche für das Obligationenkapital beschafft werden, sollen als untrennbar zur Bahn gehörig betrachtet werden und müssen deshalb im Falle des Ankaufs der Bahn oder beim Ablauf der Konzession dem Staate mit übergeben werden. (Die Rjasan-Koslow'er Eisenbahn-Gesellschaft hatte nach der amtlichen russischen Eisenbahnstatistik für 1882/83 am 1. Januar 1883 198 Werst Bahnlänge im Betriebe. Ihr Anlagekapital beträgt 4 919 108 Rbl. in Aktien und 10 002 204 Rbl. in Obligationen, im Ganzen 14 921 312 Rbl. Die Regierung hat für dieses Kapital $5\frac{1}{10}$ pCt. Zinsen gewährleistet. An Vorschüssen und Darlehen schuldete die Gesellschaft der Regierung am 1. Januar 1883 4 811 505 Rbl. Die im Jahre 1886 erteilte Konzession erlischt im Jahre 1945.)

Verordnung vom 20. Mai 1886, betreffend die Abtheilung für Unterrichtswesen im Ministerium der Verkehrsanstalten.

Veröffentlicht im Verordnungsblatte des Ministeriums d. Verkehrsanstalten vom 27. Mai 1886.

Im Anschluss an den kaiserlichen Erlass vom 7. April 1886, betreffend die Errichtung der vorbezeichneten Abtheilung, wird die für dieselbe aufgestellte Geschäftsanweisung veröffentlicht. Für die unmittelbare Beaufsichtigung der dieser Abtheilung unterstellten technischen Eisenbahnschulen werden besondere Inspektoren (zunächst 2) angestellt. Das technische Unterrichtswesen betreffende Fragen, welche nach dem Ermessen des Ministers der Verkehrsanstalten einer besonderen Prüfung bedürfen, wie die Wahl der beim Unterricht zu verwendenden Hilfsmittel u. dergl., sollen von einem beratenden Unterrichts-Komitee erörtert werden. Dieses Komitee wird zusammengesetzt aus den Mitgliedern der Unterrichts-Abtheilung, aus Mitgliedern anderer Abtheilungen des Ministeriums der Verkehrsanstalten und anderer Ministerien. Zu den Beratungen können auch andere Personen, welche mit den Beratungsgegenständen vertraut sind, vom Minister der Verkehrsanstalten zugezogen werden.

Kaiserlicher Erlass vom 12. Juni 1886, betreffend Erhöhung des Obligationenkapitals der Moskau-Rjasaner Eisenbahn-Gesellschaft.

Veröffentlicht im Verordnungsblatte des Ministeriums d. Verkehrsanstalten vom 4. Juni 1886.

Die Moskau-Rjasaner Eisenbahn-Gesellschaft wird ermächtigt, eine Obligationenanleihe zum Baarbetrage von 32 300 000 deutsche Mark aufzunehmen, für welche die Regierung eine unbedingte Gewähr für 4 pCt. Zinsen und für die bis zum Ablaufe der Konzession der Gesellschaft zu bewirkende Tilgung übernimmt. Die Anleihe soll verwendet werden zum Rückkauf der im Umlauf befindlichen Obligationen der Gesellschaft, zur Rückzahlung von Vorschüssen, welche die Regierung geleistet hat, und zur Vervollständigung der Bahnanlagen. Die Gesellschaft verpflichtet sich, alle Eisenbahnmaterialien ausschliesslich aus Russland zu beziehen, der Regierung vom 1. Januar 1885 ab die Kosten der Eisenbahn-Gendarmerie zu ersetzen und $\frac{1}{2}$ pCt. der Roheinnahme zur Deckung der Kosten der Regierungsaufsicht zu zahlen. (Die Moskau-Rjasaner Eisenbahn-Gesellschaft hatte nach der amtlichen russischen Statistik vom Jahre 1883 am 1. Januar 1883 243 Werst Eisenbahn im Betriebe. Ihr Kapital bestand zu derselben Zeit aus 10 Millionen Rubel in Aktien und 5 Millionen Rubel in Obligationen, für welches die Regierung 5 pCt. Zinsen gewährleistet hatte. An Vorschüssen schuldete die Gesellschaft der Regierung etwa 3 Millionen Rubel).

Bücherschau.

Besprechungen.

Frank, Eduard, Inspektor der K. K. österreichischen Staatsbahnen. Der Betrieb auf den englischen Bahnen. Mit sechs Tafeln. Wien, Pest, Leipzig. A. Hartleben's Verlag.

Die vorliegende Abhandlung, etwa neunzig Druckseiten umfassend, stellt sich als die Frucht einer Studienreise dar, welche der Verfasser im August v. J. nach England unternommen hat, und verfolgt, wie in dem kurzen Vorwort erläuternd bemerkt wird, den Zweck, manche Einrichtungen und Verkehrsformen der englischen Bahnen, wenn sie auch an sich schon bekannt sein sollten, vom Standpunkte des Betriebsbeamten aus zu beleuchten. In ungezwungener Reihenfolge werden darin die allgemeinen Grundzüge der Verwaltungs-Organisation, die Eigenthümlichkeiten des Personen-, Gepäck- und Güterverkehrs, die wichtigsten Betriebsvorschriften und Sicherungsmaassregeln besprochen und namentlich die Verhältnisse der Londoner Untergrundbahnen im Vergleich mit denen der Berliner Stadt- und Ringbahn näher erörtert. Derartige Schilderungen, wenn sie, wie die vorliegende, in lebendiger Darstellung die Eindrücke widerspiegeln, welche ein Sachverständiger durch eigene Anschauung gewonnen hat, sind immer willkommen zu heissen. Der Eindruck, den sie ihrerseits auf den Leser machen, wird naturgemäss verschieden sein, je nachdem letzterer lediglich als Mitglied der reisenden Menschheit die Zeilen durchfliegt oder als ein näher mit den Aufgaben des Eisenbahnwesens Vertrauter aus dem Büchlein Belehrung schöpfen möchte. Beiden Gattungen von Lesern wird aus der Durchsicht des Mitgetheilten Nutzen erwachsen können. Der Laie, welcher in Deutschland geneigt zu sein pflegt, das Fremdländische weit mehr zu bewundern, als das, was ihm die Heimath bietet, wird in den Schilderungen neben vielem in der That höchst Bewundernswürdigen doch auch Manches finden, was ihm das Reisen auf deutschen Eisenbahnen behaglicher erscheinen lassen wird. Mag ihm auch einerseits die Bequemlichkeit der hohen Perrons, die Gewährung des grossen Freigewichts beim Reisegepäck

und je nach seiner Neigung auch die umfangreichere Verwendung der Salon- und Familienwagen in den Expresszügen als ein Vorzug der englischen Bahnen einleuchten, so wird er andererseits nicht sonderlich befriedigt sein, wenn er von der im Allgemeinen nur mässigen Eleganz und Bequemlichkeit der Personenwagen liest, oder wenn er erfährt, dass die bahnsseitige Gewähr für die richtige Beförderung des Reisegepäcks an die Erfüllung lästiger Bedingungen geknüpft ist, und dass auf den Zwischenstationen Fahrkarten ausgegeben werden, welche nur für den Fall, dass in dem ankommenden Zuge noch Platz vorhanden ist, das Recht zur Mitreise gewähren. Auch die ungemein scharfen Strafandrohungen gegen das Publikum, in Verbindung mit der Angabe, dass die hohen Geldstrafen rücksichtslos eingetrieben zu werden pflegen, müssen den deutschen Reisenden eigenthümlich berühren. Sollten ihm auch die meisten der mit Strafe bedrohten Vergehen, einschliesslich des Versuchs, die „Retourhälfte einer Retourkarte“ zu verkaufen, fern liegen, so wird er doch die Zahlung von 2 £ für den unschuldig scheinenden Versuch, in einen Wagen noch einzusteigen, wenn der Zug sich schon in Bewegung gesetzt hat, oder für die Mitnahme eines Hundes in den Wagen wahrscheinlich als eine etwas rücksichtslose Forderung ansehen. Auch die in England fast allgemein übliche Absperrung der Perrons dürfte dem Geschmack der meisten deutschen Reisenden wenig entsprechen und der Umstand umsomehr Verwunderung erregen, dass das englische Publikum nicht nur über diese Anordnungen keine Beschwerde führt, sondern dieselbe sogar als zweckmässig anerkennt, die erlassenen Vorschriften willig befolgt und die Bahnverwaltung in jeder Weise bei der Erfüllung ihrer schweren Dienstpflichten unterstützt. Sollte es dem Erzähler solcher Beobachtungen gelingen, auch nur einem mässig grossen Kreise deutscher Leser die Ueberzeugung von den günstigen Folgen einer derartigen Auffassung des Eisenbahnbetriebes seitens des Publikums beizubringen, so würde der Nutzen der Arbeit nach dieser Richtung hin schon nicht zu unterschätzen sein. Die grosse Ruhe und Sicherheit bei der Abfertigung der Züge in England, welche jeden Fremden so wohlthuend berührt, würde unzweifelhaft auch auf den deutschen Bahnen erreichbar sein, sobald das Publikum hier, wie in England, sich nicht bloss seiner hochgesteigerten Ansprüche, sondern auch gewisser Pflichten gegen die Eisenbahnverwaltung bewusst würde und sich daran gewöhnte, unnöthige Belästigungen der Bahnbeamten thunlichst zu vermeiden.

Auch für den Fachmann bringen die vorliegenden Mittheilungen manches Werthvolle, selbst wenn derselbe der Auffassung des Verfassers nicht durchweg sollte beitreten können. Es ist eine schon öfter dagesessene Erscheinung, dass der mächtige Eindruck, den die staunenswerthe

Bewältigung des massenhaften Güterverkehrs in England auf Betriebsbeamte anderer Länder macht, in denselben den Wunsch erweckt, die dortigen Einrichtungen auch in ihre Heimath zu verpflanzen. Der Verfasser spricht es allerdings aus, dass die englischen Verkehrsformen und Betriebsanordnungen nicht ohne Weiteres und nicht ohne gewisse Aenderungen anderswohin übertragen werden könnten; aber er empfiehlt z. B. aufs Neue die ausgedehntere Anwendung von Drehscheiben auch in Oesterreich und Deutschland, während doch die eingehenden Untersuchungen, welche auf Grund ähnlicher Anregungen vor Jahren bei den preussischen Staatsbahnen angestellt sind, zu dem Ergebniss geführt haben, dass mit Rücksicht auf die Verschiedenartigkeit der englischen und deutschen Verkehrs- und Betriebsverhältnisse die Anwendung des Raugirverfahrens mittelst Drehscheiben bei uns nur in sehr engen Grenzen empfehlenswerth ist. Auch die Ausführungen hinsichtlich der Vortheile, welche die Zerlegung langer Güterzüge in mehrere von verhältnissmässig geringer Achsenzahl angeblich bieten soll, möchten wohl, namentlich was den Kostenpunkt betrifft, nicht ungetheilte Zustimmung finden; auch hier kommen so verschiedene Verhältnisse in Betracht, dass bei uns in der Mehrzahl der Fälle nicht anwendbar sein wird, was sich für England als das Richtige ergeben hat. Indessen der Verfasser regt diese Fragen auch nur an, ohne tiefer auf dieselben einzugehen oder eine bestimmte Ansicht einseitig zu vertreten. In manchen Punkten vermisst man geradezu dieses tiefere Eingehen. So wird z. B. erwähnt, dass bei der Durchfahrt von Expresszügen durch eine Zwischenstation, welche ohne nennenswerthe Verminderung der Geschwindigkeit zu geschehen pflege, „die Befahrung der Weichen fast geräuschlos und im Wagen kaum bemerkbar“ erfolge. Hier hätte die im Vorwort verheissene Beleuchtung vom Standpunkte des Betriebsbeamten aus immerhin die beobachtete Thatsache in etwas helleres Licht setzen können, damit man erfahren hätte, ob die Ursachen dieser Geräuschlosigkeit in einer besonderen Anordnung der Weichen oder in der Beschaffenheit der Wagen zu suchen sind, und welche Eigenthümlichkeiten dabei in Betracht kommen. Ebenso hätte die Mittheilung, dass in den Bahnhofsgeleisen Spitzweichen nur da vorkommen, wo sie „absolut nicht zu umgehen“ sind, wesentlich an Werth gewonnen, wenn statt dieser, einer sehr verschiedenen Auslegung fähigen Worte die Grundsätze etwas näher dargelegt wären, nach denen man bei den englischen Bahnhöfen die Unumgänglichkeit der Spitzweichen beurtheilt hat. Bei Besprechung des Signaldienstes wird angegeben, die elektromagnetischen Sprechapparate seien ausschliesslich Zeigertelegraphen. Ist dem wirklich so? Und wenn die Behauptung in ihrer Allgemeinheit zutrifft, sind denn keine Einrichtungen getroffen, welche bei etwaigen Missverständnissen den Nachweis liefern,

wer dieselben verschuldet hat? Diese Rücksicht, welche in Deutschland zur allgemeinen Einführung der Morse-Telegraphen Anlass gegeben hat, wäre doch gewiss einer Beleuchtung werth gewesen. Auffallend erscheint auch, dass in den vorliegenden Mittheilungen die von Kecker in seinem Aufsatz über das englische Signalwesen (vergl. Jahrgang 1883 des Archivs S. 311) gemachte Angabe, wonach die grüne Signalfarbe in England neuerdings zur Herstellung des Signals: „Fahrt frei!“ verwendet wird, nicht vorkommt, vielmehr die ursprüngliche Bedeutung der grünen Farbe: „Vorsicht!“ als auch jetzt noch gültig bezeichnet wird. Eine Klarstellung dieses Punktes würde sehr erwünscht sein.

In der auf Seite 79 (unten) enthaltenen Angabe, dass bei den Zentralanlagen zur Sicherung der Weichen- und Signalstellung der „Weichenhebel“ vom Signalmann nicht vollständig umgestellt werden könne, wenn die Weichenzunge der betreffenden Weiche unvollkommen anschliesst, dürfte wohl ein Versehen untergelaufen sein; es war wohl beabsichtigt, „Weichenverriegelungshebel“ oder vielleicht auch „Signalhebel“ zu sagen?

Ueberraschend wirkt die Mittheilung, dass auf den englischen Bahnen die Bremsung der Züge „ganz ungenügend“ erscheine. Die von der London and North-Western-Railway entnommene Vorschrift bezüglich der den Lastzügen beizugebenden Bremswagen weist allerdings erheblich geringere Anforderungen in dieser Hinsicht auf, als wir sie bei den deutschen Bahnen erfüllt zu sehen gewohnt sind. Dass aber wirklich durchweg die Wichtigkeit einer kräftigen Bremsung von den englischen Betriebstechnikern weniger gewürdigt werden sollte, als dies bei uns geschieht, ist kaum anzunehmen, und wenn auch auf die verhältnissmässige Kürze der englischen Züge und die dadurch erleichterte Regelung der Fahrgeschwindigkeit seitens des Lokomotivführers hingewiesen wird, so würde doch auch durch diesen Hinweis ein Verzicht auf die Vortheile, welche namentlich in Fällen der Noth eine thunlichst vollkommene Bremsung bietet, nicht ausreichend erklärt sein.

Einen etwas eingehender behandelten Theil des Buches bildet der Abschnitt, in welchem die Londoner Untergrundbahnen mit der Berliner Stadt- und Ringbahn verglichen werden. Allerdings kommen die Eigenthümlichkeiten und Vorzüge der letzteren nur zu einem kleinen Theil zum Vorschein; aber die Studienreise galt ja auch nicht dieser, sondern den englischen Bahnen.

Immerhin kann die vorliegende Arbeit, welche nach vielen Richtungen hin eine Anregung bietet, wenn sie auch die einzelnen Punkte nichts weniger wie erschöpfend behandelt, den beim Eisenbahndienst Betheiligten zu einer genaueren Durchsicht bestens empfohlen werden. O.

Mittheilungen der Kaiserlichen Normal-Aichungs-Kommission. Berlin.
Verlag von Julius Springer.

Mit Zustimmung des Herrn Staatssekretärs des Innern wird die Kaiserliche Normal-Aichungs-Kommission fortan alle zur Maass- und Gewichtsordnung, zur Aichordnung und zur Aichgebührentaxe ergehenden Bestimmungen ausschliesslich in einem amtlichen Blatte, welches unter obigem Titel erscheint, zur öffentlichen Kenntniss bringen. Neben diesen Veröffentlichungen beabsichtigt die Kommission auch Mittheilungen zu machen, welche für die aichamtliche Prüfung und Statistik, sowie namentlich für den Gebrauch, die Instandhaltung und die gewerbliche Herstellung von Maass- und Gewichtserättschaften von Wichtigkeit sind, und zwar sollen sich die letzteren Mittheilungen nicht nur auf Erättschaften des gewöhnlichen Verkehrs, sondern auch auf solche zu anderen Zwecken, einschliesslich der für wissenschaftliche Untersuchungen bestimmten, insoweit erstrecken, als besondere Vorkommnisse oder die reichen Erfahrungen der Kommission dazu Anlass bieten.

Da jede andere Form der Bekanntmachung unterbleibt, soweit nicht ein kleiner Theil der ergehenden Vorschriften bestimmungsmässig auch ferner im Reichsgesetzblatt oder im Zentralblatt für das Deutsche Reich zum Abdruck gelangt, so sind die Mittheilungen von allgemeinem Werth und zwar insbesondere auch für die Eisenbahnverwaltungen.

Die Mittheilungen erscheinen in zwanglosen Nummern, deren Preis sich nach dem Umfange richtet. Die Nr. 1 (Umfang 16 Seiten) ist unter dem 15. Juni 1886 veröffentlicht.

Uebersichtskarte der Verwaltungsbezirke der Preuss. Staats-Eisenbahnen, bearbeitet im Ministerium der öffentlichen Arbeiten. (Maassstab 1 : 1000000. 2 Blatt in Photolithographie mit Farbendruck.)

Mit Rücksicht auf das weitgehende allgemeine öffentliche Interesse, welches der Inhalt dieser Karte bietet, ist dieselbe auch durch den Buchhandel (Verlag der Simon Schropp'schen Hof-Landkartenhandlung, Berlin) veröffentlicht und zum Preise von 2,50 *M* zu beziehen.

Die Karte giebt ein klares, übersichtliches Bild des Verwaltungsbezirks jedes einzelnen Königlichen Eisenbahn-Betriebsamts nebst Sitz der betreffenden Verwaltungsbehörde. Besondere am unteren Kartenrande angelegte tabellarische Anstellungen weisen die Zugehörigkeit dieser Betriebsämter zu den Königlichen Eisenbahn-Direktionen nach. Gleichzeitig sind auch die im Bau befindlichen, sowie die zur Ausführung genehmigten neuen Staats-Eisenbahnlinien durch Angabe der bauleitenden Be-

hörde (ob Königliche Eisenbahn-Direktion oder Königliches Eisenbahn-Betriebsamt) hervorgehoben.

Das Auseinanderhalten der 76 einzelnen Verwaltungsgebiete bot bei einer verhältnissmässig geringen Zahl von Farbenplatten besondere Schwierigkeiten.

In der als Grundlage für die Karte bearbeiteten schwarzen Platte ist ein reichhaltiger Inhalt verzeichnet und systematisch geordnet. Ganz besonders hat eine eingehende Gliederung der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen stattgefunden, indem unter Anwendung verschiedener Bezeichnungen nicht allein die gewöhnlichen Unterscheidungen der Bahnen nach dem Betriebe in doppelgleisige und eingleisige Hauptbahnen, sowie in Bahnen untergeordneter Bedeutung getroffen sind, sondern auch auf die Kennzeichnung des eingleisigen und mehrgleisigen Grunderwerbs sowie auf die neuerdings angeordnete einheitliche Bezeichnung der Eisenbahn-Stationen nach Bahnhöfen, Haltestellen und Haltepunkten gerücksichtigt wurde.

Besondere, im grossen Maassstabe gehaltene Kartons geben eine genaue Darstellung der verwickelten Eisenbahnverbindungen des Oberschlesischen und Ruhr-Kohlenreviers mit Angabe der vorhandenen Zechen etc. -Anlagen, sowie von den in Berlin einmündenden Eisenbahnen.

Deutsch, Eduard. Franz Riepl, der geistige Gründer der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Wien 1886.

Eine kleine Gelegenheitschrift, in welcher aus Anlass der fünfzigjährigen Gedenkfeier der Gründung der Kaiser Ferdinands - Nordbahn (4. März 1886) der Antheil des Professor Franz Riepl (geb. zu Graz am 29. November 1790, gest. zu Wien am 25. April 1857) an dem Zustandekommen dieser Bahn geschildert wird. Riepl war der Verfasser der Denkschrift, welche die Bedeutung der Bahn dem grossen Publikum klar legte; er war sodann Mitglied des ihren Bau überwachenden Ausschusses. Auch sonst hat sich Riepl um die Entwicklung der Industrie, insbesondere der Kohlenindustrie, in Oesterreich wesentliche Verdienste erworben.

Winkler, E., Transport-Direktor der königlich sächsischen Staatseisenbahnen. Vereinigte Eisenbahnrouuten- und Ladeprofilkarte von Mittel-Europa. 1886. Preis 2,50 *M.*

Eine abermalige Besprechung der im Archiv für Eisenbahnwesen wiederholt, zuletzt im Jahrgang 1885 S. 629, erwähnten Eisenbahnrouutenkarte würde, da die Vorzüge dieser Karte für gewisse Kreise und Zwecke dort schon genügend hervorgehoben worden sind, nicht erforderlich sein,

wenn dieselbe nicht in der vorliegenden neuen Ausgabe für das Jahr 1886 eine wesentliche Aenderung erfahren hätte. Die in der vorbezeichneten letzten Besprechung erwähnte, neben der Eisenbahnroutenkarte von demselben Verfasser besonders herausgegebene Ladeprofilkarte für die Eisenbahnen Mittel-Europas, auf welcher die innerhalb des bezeichneten Bahngebietes in Anwendung befindlichen Maximal-Ladeprofile mit verschiedenen Farben und die Bahnstrecken, auf welchen diese Profile Gültigkeit haben, mit den nämlichen Farben gekennzeichnet sind, ist in der neuen Ausgabe der Eisenbahnroutenkarte mit dieser vereinigt worden, indem die durch verschiedene Farben auseinander gehaltenen verschiedenen Bahnstrecken der einzelnen Verwaltungen ausserdem bezüglich des auf ihnen gültigen Maximal-Ladeprofiles durch entsprechende verschiedene, der Färbung zu Grunde gelegte, Linien gekennzeichnet sind. — Es muss anerkannt werden, dass der Verfasser unablässig bemüht ist, den durch die Karte verfolgten Zweck einer schnellen und deutlichen Uebersichtlichkeit für Eisenbahntransporte mehr und mehr zu erreichen, und dass die vorliegende Vereinigung der früheren getrennten zwei Karten in eine solche, ohne Steigerung des Preises der ursprünglichen Karte, geeignet ist, derselben neue Freunde zuzuführen.

UEBERSICHT

der

neuesten Hauptwerke über Eisenbahnwesen und aus verwandten Gebieten.

- Abadie, A.** Les chemins de fer à crémaillère, étude sur les chemins de fer de montagne du système Abt. Paris. Fr. 2,00.
- Arnold, A.** The railways and the state. London. Sh. 1.
- Aufnahme,** die, in den Dienst der königl. bayerischen Verkehrsanstalten. Bekanntmachung vom 22. Novbr. 1885. Würzburg: M 0,70.
- Bennett, T. J. W.** Compensation for personal injuries on rail, road and river. Sh. 2,8.
- Bird, H. E.** Railway accounts: A concise view for the last four years 1881—84 and an estimate for 1885. London. Sh. 1,00.
- Bois.** Sénégal et Soudan: travaux publics et chemins de fer. Paris.
- Bradshaw's** Railway manual, shareholder's guide and official directory for 1886. London. Sh. 12,00.
- Cambi.** Progetto di massima per una strada ferrata da Adresso a Sinalunga, per Civitella, Monte San Savino, Marciano, Lucignano et Foiano. Cagliari.
- Cavaignac, G.** Discours prononcé à la séance de la chambre des députés du 2 mars 1886, dans la discussion de l'interpellation sur l'homologation des nouveaux tarifs de chemins de fer. Paris.

- Cavanna, St.** La Sardegna, e le sue ferrovie complementari Sassari.
- Chaucaison, X.** Guide pratique et raisonné en matière de transports par chemins de fer en grande et petite vitesse. Paris. Fr. 2,50.
- Chemin de fer métropolitain de Paris.** Réseau aérien à rail unique, système L. Panafieu et E. Fabre. Paris.
- Collet, A. H.** Note sur le frein continu automatique à air comprimé, système Wenger. Paris.
- Congrès des chemins de fer tenu à Bruxelles, du 8 au 15 août 1885.** Compte-rendu général. Bruxelles.
- Considération sur une traversée économique des Alpes par un chemin de fer entre Coire et Chiavenna, par Thusis et l'Engadine.** Paris.
- Desportes, B.** Observations sur les tarifs de chemins de fer à taxe kilométrique décroissante, lues au congrès international horticole à Paris. Angers.
- Du Mesnil, Dr.** Rapport présenté au comité consultatif d'hygiène publique de France sur un projet de réglementation du transport par chemins de fer des matières infectes. Paris.
- Eason, C.** Statistics of American Railways. London. Sh. 1,00.
- Étude comparative entre les principaux projets de chemin de fer métropolitain.** Paris.
- Faure, F.** La doctrine commerciale des tarifs de chemins de fer. Paris.
- Figuler, L.** Les chemins de fer métropolitains. Paris.
- Formstecher, E.** Les mécaniciens de chemins de fer. Le Havre.
- Grahame, J. A.** A digest of the opinions of parliament on the powers and management of railways and canals, as expressed by select committees and royal commissions between 1839 and 1886. London. Sh. 1,00.
- Horrocks, J.** Railway rates. London. Sh. 5,00.
- Les chemins de fer et la concurrence.** Paris. Fr. 1,00.
- Loisel, F.** Annuaire spécial des chemins de fer belges. Bruxelles. Fr. 10,00.
- Ministère des travaux publics.** Chemins de fer français. Paris. Fr. 6,00.
- " " " Carte de la situation des chemins de fer du monde en 1883.
- " " " Carte des résultats d'exploitation des chemins de fer du monde pendant l'année 1883. Paris.
- " " " Carte des dépenses de premier établissement des chemins de fer du monde en 1883. Paris.
- " " " Règlements du 30 novembre 1885 sur la police et les signaux et règles à suivre pour la construction et l'armement des chemins de fer en Allemagne.
- Raynal.** Discours prononcé aux séances de la chambre des députés des 22 et 23 mars 1886 dans la discussion de l'interpellation sur l'homologation des nouveaux tarifs des chemins de fer. Paris.
- Sartiaux, A.** Des dispositions de voie, de gares, de bâtiments, de signaux, de matériel roulant pp. des chemins de fer à voie de 1 mètre. Paris. Fr. 7,50.
- Service des chemins de fer et des étapes.** Paris.
- Steiner, C.** Zur Tauernbahnfrage. Salzburg. M 1,00.
- Tellier, C.** Le projet de métropolitain soumis aux chambres. Paris.
- Troviste, M.** Étude sur les conventions financières conclues entre l'État et les compagnies de chemins de fer. Paris.
- Vandrunen, J.** La détermination des recettes et dépenses probables, d'un chemin de fer projeté. Bruxelles.

Zeitschriften.

Annales des ponts et chaussées. Paris.

Mai 1886.

Une locomotive colossale.

Juni 1886.

Note sur la stabilité des voûtes en maçonnerie.

Bayerische Handelszeitung. München.

No. 28 bis 33 vom 10. Juli bis 14. August 1886.

(No. 28:) Zur wirtschaftlichen Entwicklung Deutschlands 1861—1885. (No. 29:) Die Gotthardbahn und Frankreich. Tarifpolitik und Eisenbahnsysteme. (No. 33:) Internationales Uebereinkommen betr. den Eisenbahnfrachtverkehr.

Bayerische Verkehrsblätter. München.

No. 4 und 5. April und Mai 1886. Statistik der kgl. bayerischen Verkehrsanstalten für das Jahr 1884. Das Markensystem im Eisenbahnverkehre.

Bulletin du ministère des travaux publics. Paris.

Juni 1886.

Répertoire des lois pour le mois de juin 1886. Chemins de fer français d'intérêt général: Trafic des stations dont les recettes ont été supérieures à 300 000 francs pendant l'année 1884. Résultats comparatifs de l'exploitation des chemins de fer français d'intérêt local (1884 et 1885). Les premiers chemins de fer français. États-Unis (Mesures législatives adoptées pendant la session de 1884—85). La transformation de la voie sur les chemins de fer aux États-Unis.

Centralblatt der Bauverwaltung. Berlin.

No. 26—34 (vom 26. Juni bis 21. August 1886).

(No. 26:) Eisenbahn-Vorarbeiten in Brasilien. (No. 27:) Elektrische Beleuchtung des Great-Western-Bahnhofs in London. (No. 28:) Der Wredesche Neigungsmesser. (No. 29:) Die neuen Vorschriften über die Ausbildung und Prüfung für den Staatsdienst im Baufach. Ueber die Bewährung des Haarmannschen Langschwelen-Oberbaues. (No. 30:) Zur Sicherung des Eisenbahnwesens. (No. 31:) Die Einseitigkeit im Eisenbahnbetriebe. (No. 34:) Durch Wasserdruck bewegte Eisenbahndrehbrücke in Drontheim. Das technische Unterrichtswesen in Norwegen.

Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt. Wien.

Die **No. 70 bis 95** (vom 19. Juni bis 17. August 1886) enthalten ausser den offiziellen Bekanntmachungen und den Mittheilungen über In- und Ausland nachstehende Aufsätze:

(No 70:) Internationale Konferenz zur Herstellung der technischen Einheit im Eisenbahnwesen. (No. 71:) Zentral-Abrechnungs-Büreau der österr.-ungar. Eisenbahnen in Wien. (Nr. 77:) Eisenbahnverkehr im Monate Mai 1886. (No. 79, 82:) Internationale Konferenz zur Vereinbarung eines einheitlichen Eisenbahn-Transportrechtes. (No. 80:) Die neue Organisation der kgl. ungar. Staatsbahnen. (No. 82:) Das Würzburger Eisenbahn-Unglück. (No. 88:) Neuere Einrichtungen zur Sicherung des Eisenbahnbetriebes. (No. 89:) Stand der Fahrbetriebsmittel

auf den ungarischen Eisenbahnen mit Ende 1885. (No. 91:) Regulativ für das kgl. Generalinspektorat der Eisenbahnen Italiens. Eisenbahn Caracas—La Guaira. (No. 93:) Die Pariser Stadtbahn. (No. 94:) Dr. Emil Lange von Burgenkron †.

Danubius. Wien.

No. 33. Vom 19. August 1886.

Ein Kartel der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Deutsche Bauzeitung. Berlin.

No. 60—67. Vom 28. Juli bis 21. August 1886.

Geleisunterhaltung ohne Unterstopfung. (No. 64:) Eisenbahn-Oberbau mit veränderten Profilen, System Post. (No. 67:) Betriebskräfte für Strassenbahnfahrzeuge.

L'Économiste français. Paris.

No. 82. 7. August 1886.

Affaires municipales: le chemin de fer métropolitain.

Железнодорожное дело (Eisenbahnwesen). St. Petersburg.

Die **Nrn. 21 bis 28** des Jahrgangs 1886 enthalten: (No. 21 u. 22:) Der ständige internationale Kongress in Brüssel. — Ueber Rückfrachten und Tarife. — Ueber die projektierte Verbindung des Mittelmeeres mit dem Persischen Golf und einen neuen Weg nach Indien. — Die österreichisch-ungarischen Eisenbahnen. — (No. 23 u. 24:) Feststellung der für den Stations- und Expeditionsdienst erforderlichen Arbeitskräfte. — (No. 25 u. 26:) Bemerkungen über die künftige Schienenverbindung des nördlichen Kaukasus mit der transkaukasischen Eisenbahn. — Ueber Stahlschienen. — Die Pariser Stadtbahn. — (No. 27 u. 28:) Grundlagen für die Beurtheilung der Tarifsysteme.

Elektrotechnische Zeitschrift. Berlin.

Heft 7. Juli 1886.

Die elektrische Beleuchtung des Schlesischen Bahnhofs in Berlin.

Engineering. London.

No. 1071 bis 1077. Vom 9. Juli bis 20. August 1886.

(No. 1071:) English and American locomotives. (No. 1072:) The Forth bridge Railway. Borries' compound locomotives. (No. 1074:) Passenger locomotive: Caledonian Railway. (No. 1076:) Railway wheel tyre lathe. Canadian long-span Railway bridge. (No. 1077:) The Queen city of the plains. British Railway administration.

Glaser's Annalen für Gewerbe und Bauwesen. Berlin.

Heft 12. 15. Juni 1886.

Schienenbefestigung für Eisenbahn-Oberbau. Die Untertunnelung der Meerenge von Messina. Bericht des vom Verein amerikan. Zivilingenieure zur Erörterung der Frage der Imprägnirung des Holzes eingesetzten Ausschusses. Die Ersparnisprämie auf den braunschweig. Eisenbahnen. Ueber den Umfang der bisherigen Einführung durchgehender Bremsen bei den Personenzügen der preuss. Staatsbahnen.

Band XIX. Heft 2. 15. Juli 1886.

Die neuen Kanäle in Deutschland und Preussen. Die Wasserwerke der Stadt Berlin am Tegeler See. Arbeiterwohnungen bei grösseren Bauausführungen, namentlich bei Eisenbahnbauten. Die Rhone-Bahn.

Heft 3. 1. August 1886.

Ueber den Umfang der bisherigen Einführung durchgehender Bremsen bei den Personenzügen der preussischen Staatsbahnen. Vorschriften über die Ausbildung und Prüfung für den Staatsdienst im Baufache. Anwendbarkeit der Heberlein-Bremsen.

Heft 4. 15. August 1886.

Die Radreifenbefestigungen der Eisenbahnfahrzeuge. Temperatur-Ausgleicher für Dampfkessel. Beglaubigung der Schmelzpunkte leichtflüssiger Metall-Legierungen für Dampfkessel-Sicherheitsapparate.

Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft im Deutschen Reich.

Von Gustav Schmoller. Leipzig.

Drittes Heft. Erörterungen über die finanzielle Behandlung der Verkehrsanstalten.

Инженеръ. (Ingenieur). Kiew.

Die No. 7 und 8 (Juli und August 1886) enthalten: Ueber die von der russ. Südwestbahn angestellten Versuche mit Compound-Lokomotiven. — Ueber die Mittel zur Prüfung der Bandagen und die thatsächliche Leistungsfähigkeit der letzteren. — Graphische Darstellung der wechselnden Grösse des Inhalts des Dampfbehälters (receiver) bei den Dampfmaschinen nach dem System Compound und Woolf. — Zur Frage der Einführung durchgehender Bremsen auf den russischen Eisenbahnen. — Die tragbare Eisenbahn, System Dollberg. — Ueber Eisenbahnkurven. — Der Oberbau für städtische Eisenbahnen. —

Инженеръ (Ingenieur). Herausgegeben im Ministerium der Verkehrsanstalten in St. Petersburg.

Die Hefte 4—6 (April-Juni 1886) enthalten ausser Protokollen des russ. Eisenbahnrathes:

(No. 4.) — Böschungsbefestigungen beim Bau einer Gebirgseisenbahn. — Wo soll man den Ausgangspunkt für eine Eisenbahn nach Theodosia wählen? — Zur Frage über Verwendung von Steinkohlen aus dem westlichen Uralgebirge zur Heizung der Lokomotiven. — Normen für den Verbrauch von Brennstoffen zur Heizung der Lokomotiven (der Eisenbahn Griase-Zarizin). — Ueber die von der Stahlschienen-Versammlung vorgeschlagenen technischen Lieferungsbedingungen für Eisenbahnschienen. — Praktisches Verfahren zur Bestimmung der virtuellen Länge der Eisenbahnen. — Ueber Mängel bei den Vorarbeiten für Eisenbahnbauten. — Die Verwendungsdauer der Stahlschienen auf der St. Petersburg-Warschauer Eisenbahn und Bestimmung der normalen Schienenlänge. — Das Bahnpolizeireglement für die Eisenbahnen Deutschlands. — Ueber Eisenbahnpolitik, Ueberschienung des Kaukasus und die transkaspische Eisenbahn. — Die Leistungsfähigkeit der Stahlschienen und ihre Abhängigkeit von den mechanischen Eigenschaften und der chemischen Beschaffenheit des Schienenmetalles, nach den von einer Kommission der Kais. Russ. Techn. Gesellschaft im Jahre 1884—85 angestellten mechanischen und chemischen Untersuchungen von Schienen- und Radreifenstahl. — Ueber Kanalisation der Städte in Verbindung mit der Frage der Reinigung grosser Eisenbahnstationen. — Vergleich zwischen Wasserstrassen und Eisenbahnen in Bezug auf Beförderung und Transportkosten des Getreides nach

dem St. Petersburger Seehafen. — Die englische Gesetzgebung in Betreff der Transportfragen. — (Heft 5 u. 6:) Vergleichung der Kosten des Kochemtunnels (Moselbahn) mit der veranschlagten Ausgabe für den Haupttunnel in der Suramskischen Umgehungslinie der transkaukasischen Eisenbahn. — Weichenverschluss-Vorrichtungen, welche gleichzeitig mit dem Weichenhebel wirken. — Normen für die Konstruktion und Ausrüstung der Eisenbahnen Deutschlands. — Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands. — Von den technischen Eisenbahnschulen des Minist. der Verkehrsanstalten. — Zur Geschichte der Einführung der Eisenbahnen in Russland. —

Journal des chemins de fer. Paris.

No. 28—32 vom 10. Juni bis 7. August 1886.

La nouvelle ligne de Paris à Bordeaux. Compagnie des chemins de fer départementaux. Société anonyme des chemins de fer romains. (No. 32:) Chemins de fer français.

Monitore delle strade ferrate. Torino.

No. 25—33 vom 23. Juni bis 18. August 1886.

(No. 25, 28:) Prodotti ferroviarii. Ferrovie complementari sarde. (No. 25, 26, 27:) Società italiana per le strade ferrate Meridionali. Ferrovia dello Spluga. (No. 25:) Le ferrovie Svizzere nel 1884. (No. 26, 28, 29, 31, 32 u. 33:) Ferrovia del Gottardo. (No. 27, 28:) I porti carboniferi inglesi e l'esportazione tedesco di carbon fossile. (No. 29, 30:) Gli accidenti ferroviarii sulle linee inglesi nel 1884. (No. 30:) Ferrovia Valdagno-Rioaro. La convenzione internazionale pei trasporti delle merci sulle strade ferrate, elaborata alle conferenze di Berna. (No. 31 u. 33:) Giurisprudenza ferroviaria. ((No. 32:) Le ferrovie del mondo. Le ferrovie dell'Alta Italia nel 1. semestre del 1884.

Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens. Wiesbaden.

1886. IV. Heft.

Der eiserne Oberbau. Die Kugelform der Radreifen der Eisenbahnfahrzeuge als Ursache des Zugwiderstandes und als Veranlassung des Wanderns der Schienen. Ueber den Werth des Vorbohrens hölzerner Eisenbahnschwellen. Der Oberbau der vereinigten Zahnrad- und Adhäsionsbahn Blankenburg-Tanne. Sicherheitskuppelung zwischen Lokomotiven und Tondern der königl. sächsischen Staatsbahnen. Ein neuer französischer eiserner Querschwellen-Oberbau. Bericht über die Fortschritte des Eisenbahnwesens.

Oesterreichische Eisenbahnzeitung. Wien.

No. 26 bis 34. Vom 27. Juni bis 22. August 1882.

(No. 26:) Die technische Einheit im Eisenbahnwesen. Der Reichsrath und das Eisenbahnwesen. (No. 26, 31, 32, 33, 34:) Geschäftsberichte österr.-ungar. Eisenbahnen. Waggonheizung. (No. 27:) Die Einnahmen der Eisenbahnen. (No. 28:) Die Vizinalbahnen in Belgien. Thomer's verbesserte Verschlussvorrichtung für Güterwagen. (No. 29:) Die neuen Gesetzentwürfe über Lokalbahnen und Strassenbahnen. Die ungarischen Eisenbahnen im Jahre 1885. Die canadische Pacificbahn. Elektrische Wagen. Die Entwicklung der Eisenproduktion. (No. 30:) Die Dienstvorschriften auf den englischen Eisenbahnen. Böhmischer Braunkohlen-Vertrag im Jahre 1885. (No. 31:) Das Staatsgarantie-Erforderniss der österreichischen Eisenbahnen im Jahre 1885. Die Eisenbahnen

des russischen Kaiserreichs. (No. 32:) Die Systeme der Tarifgestaltung. Der Manchester Schiffahrtskanal. (No. 33:) Kosten der Zugförderung auf den österreichischen und ungarischen Bahnen. Die Einnahmen der österreichischen Eisenbahnen im I. Semester 1886. Fahrbetriebsmittel der ungarischen Eisenbahnen Ende 1885. Wiener Stadtbahn. (No. 34:) Die Eisenbahnen der nordamerikanischen Union. Emil Lange v. Burgenkron †. Der Kohlenverkehr Englands im Jahre 1885. Mineralkitt und Kunststein.

Railroad Gazette. New York.

No. 24. 11. Juni 1886.

Exhaust nozzle in use on the Old Colony Road. Heavy passenger locomotive, Chicago, Burlington & Quincy. Locomotive boiler for Old Colony Road. Rational tests for rails. Locomotive axles. Tests of ties in Boston.

No. 25. 18. Juni 1886.

Hawkesbury bridge foundations. Paris Metropolitan Railway. Trunk Line freights in May. Should the office seek the man. The form of rail head. Freight rates in French Parliament. English live stock traffic. New York car coupler trial. English decision on preferential rates.

No. 26. 25. Juni 1886.

Bridge vibrations under passing trains. Proposet 100 lb rail section. 100 lb steel rails. Tensile tests of steel rails. Pennsylvania Railroad earnings in May.

No. 27. 2. Juli 1886.

Light Mogul locomotive Finland State Railroad. The Central Pacific report. New York Central earnings. The Lake Shore strike. Second-class passenger to Chicago. Military and Railroad discipline.

No. 28. 9. Juli 1886.

Proposed standard truck for 40,000 lbs. car. Can Railroads learn. Indian Railroad rates and expenses.

No. 29. 16. Juli 1886.

The Goodwin dump car. A proposed Great Western traffic association. Union Pacific earnings. Railroad earnings in May.

No. 30. 23. Juli 1886.

Freight car trunk. Lehigh Valley Railroad. The McKeen car coupler. The Schwartzkopf boiler safety apparatus. The Burlington brake tests. New York grain receipts for June and the half year. Chicago freight and live stock shipments eastward. The High bridge on the Norfolk and Western.

No. 31. 30. Juli 1886.

Watson's locomotive signal lamp. Some results of the brake tests. Trunk Line trough traffic movement. National imports and exports. Record of the Burlington brake tests. New shops of the New York Central sleeping car Co. Iron and steel production in the first half of 1886. A French study of American locomotive practice.

No. 32. 6. August 1886.

Immigration and population. The principle of the injector. Decision of the New York Railroad commission on the car coupler tests. The Burlington brake tests. A study of rail-wear in Germany and France.

The Railway News. London.

No. 1172—1181. Vom 19. Juni bis 21. August 1886.

(No. 1172:) Unremunerative Railway capital — 1875/1885. The Whitsuntide holiday traffic. Holland as a field for Railway enterprise. (No. 1175:) Canadian Pacific Railway. Railway companies miscellaneous receipts. Railway signal arrangements. (No. 1176:) The Metropolitan and District litigations. Railways and the block system. The American Railway problem. Official traffic returns. (No. 1177:) Half-yearly reports. The Westinghouse brake. (No. 1178:) The Metropolitan and its extensions. Improved train service 1886. Colonial Railways. (No. 1179:) Half yearly reports. French Railways in 1885. The August bank holiday traffic. (No. 1180:) Irish Railway prospects. Inspection of the new Tay bridge. (No. 1181:) Indian Railways in 1885. The Railways of Sweden. Railways: The true remedy for Irish distress. Railways in Burmah.

Revue commerciale, diplomatique et consulaire. Bruxelles.

23. Lieferung. Vom 10. Juli 1886.

Mouvement et recettes des chemins de fer, des postes, des télégraphes et de la marine pendant le mois de mars 1886.

Revue générale des chemins de fer. Paris.

Mal 1886. Types de plans généraux pour les stations du réseau complémentaire, étudiés à la Compagnie d'Orléans. De quelques particularités du service de la traction dans les chemins de fer des États-Unis. Les locomotives à l'exposition d'Anvers de 1885. Cahier des charges du projet de chemins de fer métropolitains de Paris. Statistique (Résumé du rapport général du Board of Trade, sur les accidents survenus en 1884, sur les chemins de fer du Royaume-Uni).

Juni 1886. Note sur une solution générale des enclenchements terraires. Les nouveaux ateliers de la Compagnie du chemin de fer du Nord à Hellemmes-Lille. Les locomotives à l'exposition d'Anvers 1885. Résumé du rapport du jury, sur le concours international de traction mécanique et de matériel de tramways d'Anvers en 1885. Seconde conférence internationale pour l'unité technique des chemins de fer. Statistique (Recettes de l'exploitation des chemins de fer français d'intérêt générale, pendant les années 1885 et 1884. Recettes de l'exploitation des chemins de fer algériens pendant les années 1885 et 1884. Résultats généraux de l'exploitation des chemins de fer du Danemark, de la Norvège et de la Suède pour l'année 1883).

Schweizerische Bauzeitung. Zürich.

No. 25 bis 7. Vom 19. Juni bis 14. August 1886.

(No. 25:) Projekt einer Untergrundbahn in New-York. (Bd. VIII No. 2:) System Agudio und die Simplonbahn. (No. 4 u. 5:) Bestand des Rollmaterials der schweizerischen Eisenbahnen.

Volkswirtschaftliche Wochenschrift. Wien.

No. 137, 138 u. 139. Vom 13. 20. 27. August 1886

Staatsgewalt und Eisenbahnen.

Wochenblatt für Bankunde. Berlin.

No. 55 bis 67. Vom 9. bis 20. August 1886.

(No. 55:) Die bayerischen Weichen- und Signal-Zentralanlagen. (No. 56:) Zur „Luftheiz-Frage“.

Wochenschrift des österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereins. Wien.

No. 27 bis 33. Vom 2. Juli bis 13. August 1886.

(No. 27:) Nachträgliches zur Diskussion über die Wiener Stadtbahnfrage. Das Lokalbahnprojekt Kapfenberg—Seebach (Maria-Zell). (No. 32 u. 33:) Die Verbindungskettenbrücke über den Donaukanal bei Wien.

Zeitschrift des Architekten- und Ingenieur-Vereins. Hannover.

1886. Heft 6.

Der Umbau des Bahnhofs Hannover.

Zeitschrift für Lokal- und Strassenbahnwesen. Wiesbaden.

1886. Heft 2.

Die schmalspurige Kreis-Eisenbahn Flensburg—Kappeln. Zur Statistik der Betriebsunfälle der Strassenbahnen. Die Schmalspurbahnen am Luganer See. Betriebsergebnisse der Schmalspurbahnen. Beispiele ausgeführter Betriebsmittel und interessanter Einrichtungen für Lokalbahnen.

Zeitschrift des österreichischen Architekten- und Ingenieur-Vereins.

1886. Heft II. Eine Bremsenstudie. Die Wasserversorgung auf der eingeleisigen Karstbahn Carlstadt-Fiume.

Zeitschrift für Transportwesen und Strassenbau. Berlin.

No. 19 bis 24. Vom 1. Juli bis 20. August 1886.

(No. 19, 21, 22:) Die Ergebnisse der Versuche mit mechanischen Trambahnmotoren. (No. 19, 20:) Zur Geschichte der Schmalspurbahnen. (No. 20:) Kombinierte Lokomobile und Lokomotive für Feldbahnen. (No. 21:) Die Lokalbahn Frankfurt a. M.—Homburg. (No. 21 u. 22:) Das Lokalbahnprojekt Wolfsberg—Zeltweg I. (No. 22 u. 24:) Die italienischen Strassenbahnen. (No. 23:) Verbesserungen an der Honigmann'schen Natron-Lokomotive. Gaisbergbahn. (No. 24:) Allgemeine Bedingungen für die Anlage von Strassenbahnen.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Berlin.

Die Nummern 49 bis 66 (vom 26. Juni bis 25. August 1886) enthalten ausser den regelmässigen Nachrichten aus dem Deutschen Reich, Oesterreich-Ungarn etc., Präjudizien, offiziellen Anzeigen und dergleichen nachstehende Abhandlungen:

(No. 49 bis 56:) Zur Sicherheit des Eisenbahnbetriebes. Eisenbahn-Zentralabrechnungsbüreau in Budapest. (No. 49, 56, 61, 63:) Denkschriften, betr. die Erweiterung des preuss. Staatseisenbahnnetzes. (No. 49:) Reorganisation der französischen oberen militärischen Eisenbahnkommission. Breslau-Warschauer Eisenbahn. Friedrichsrodaer Eisenbahn. (No. 50:) Die Eisenbahnen Finnlands im Jahre 1884. Eisern-Siegener Eisenbahn. Graubünder Zentralbahn. (No. 51:) Instradierungsschema für Verkehrsstörungs-Telegramme. (No. 52:) Die Errichtung eines orientalischen Seminars an der Berliner Universität und die Beziehungen desselben zu dem Verkehrswesen. Heizbare Güterwagen. Schutzvorrichtung gegen Attentate während der Eisenbahnfahrt. Der Bericht über den Handel und die Industrie von Berlin. Eisenberg—Crossener Eisenbahn. Rublaer Eisenbahn. (No. 53:) Tagesordnung der am 26. August 1886 in Stuttgart zusammentretenden Generalversammlung des Vereins Deutscher Eisenb.-Verw. Post'scher Oberbau. Die Eröffnung der neuen internationalen Linie Berlin—Rostock—Kopenhagen. Eisenbahnunfallsfall bei Würzburg am 1. Juli 1886. (No. 54:) Der II. Internationale Binnenschiffahrtkongress in Wien. Eisenbahn Doberan—Heiligendamm.

Oberlausitzer Eisenbahn. Niederländisch-Indische Eisenbahn-Gesellschaft. Auf-
 fliegen einer Pulversendung. (No. 55:) Zur Sicherheit des Eisenbahnbetriebes.
 (No. 56:) Die Wiener Stadtbahn. Kombinierte Lokomobile und Lokomotive für
 Feldbahnen. Hydraulische Betriebsanlagen in Frankfurt a. M. Neues Projekt
 einer Simplonbahn. Die schwedischen Eisenbahnen im Jahre 1884. Erfolg der
 Ermässigung der Personenfahrpreise auf der Strecke New-York—Chicago. (No. 57:)
 Von den Orientbahnen. Die Zahnstange des Abt'schen Systems auf der Blanken-
 burg—Tanner Eisenbahn. Perron und Kupee. Niederländische Rheinbahn-
 Gesellschaft. Das 24 Stunden-System. (No. 58:) Die Brüsseler Oberbau-
 Ausstellung. Telephonie auf weite Entfernungen. Todtenschau. Dänco. Büchte-
 mann. Steingraber. Die Eisenbahnen der Erde Ende 1884. (No. 59 u. 60:)
 Der Nord-Ostseekanal. (No. 59:) Einführung einer Statistik der Radreifenbrüche.
 Zur Sicherheit des Eisenbahnbetriebes. Gnoiën—Teterower Eisenbahn. (No. 60:)
 Projekt einer Eisenbahn nach dem Nordseeabade Norderney. Neue Vorschriften
 über die Ausbildung und Prüfung für den preussischen Staatsdienst im Baufache.
 (No. 61 u. 62:) Vorgeschichte und allgemeine Organisation des preussischen
 Staatsbahn-Wagenverbandes. (No. 61:) Die Pariser Stadtbahn. Frachtschiffahrts-
 verkehr auf der Oder bei Breslau. (No. 62:) Zur Generalversammlung des
 Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen zu Stuttgart am 26. u. 27. August 1886.
 (No. 63:) Zur Sicherheit des Eisenbahnbetriebes. Die Pariser Stadtbahn
 Telephonverkehr Wien—Brünn. (No. 64 u. 65:) Technische Einheit im Eisen-
 bahnwesen. (No. 64:) Natürliches Gas. Die ersten französischen Eisenbahnen.
 Das Projekt einer Stadtbahn in Brüssel. (No. 65:) Rundreiseverkehr für
 schweizerische Strecken. (No. 66:) Die Technikerversammlung des Vereins deutscher
 Eisenbahnverwaltungen zu Salzburg. Die Tarifkartelle des österreichisch-unga-
 rischen Eisenbahnen. Die norwegische Haupteisenbahn.

Die Verhandlungen der französischen Kammer über die neuen Tarife der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn.

Von
Regierungsrath Ulrich.

I.

Im vorigen Jahrgang des Archivs S. 525 ff. habe ich eine Arbeit über französisches Eisenbahntarifwesen veröffentlicht. In Anknüpfung hieran sei es mir erlaubt, die interessanten Verhandlungen wenigstens auszugsweise zu bringen, welche in der französischen Kammer vom 22. Februar bis 27. März d. J. über die französischen Eisenbahntarife und die französische Eisenbahnpolitik im Allgemeinen stattgefunden haben. Zum Verständniss sei Folgendes vorausgeschickt:

Am 20. September 1885 ist der zweite Tarif nach dem französischen Reformsystem, der der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn zur Einführung gelangt. Derselbe hat im Personenverkehr eine wesentliche Vermehrung der Rückfahrбилетs mit 25 Prozent Ermässigung auf den Preis zweier einfachen Billets und Erleichterungen für Arbeiterabonnements gebracht. Es sind ferner Ermässigungen in Spezialtarifen für Früchte und Lebensmittel, Pferde, Vieh und Geldsendungen gewährt. Dagegen hat die P.-L.-M. die versprochenen allgemeinen Ermässigungen für grande vitesse vertagt, bis sich ihre Einnahmen gebessert haben würden.

Für den Frachtguttarif ist die Klassifikation von 1879 zur Einführung gelangt. Ursprünglich hatte die P.-L.-M. gemeinsame Einheitssätze für die allgemeinen Frachtguttarife mit der Ostbahn vereinbart. Von dieser Vereinbarung wich indess die Ostbahn insofern ab, als sie auf Andringen der Regierung die Einheitssätze für die III. und V. Klasse ermässigte. Die P.-L.-M. liess sich ihrerseits nur bewegen, die für die V. Klasse von der Ostbahn gewährten Ermässigungen anzunehmen, für die III. Klasse behielt sie die höheren Sätze bei, ihre Einheitssätze dieser Klasse weichen also

von denen des Ostbahntarifs ab. *) Indess hat sich die P.-L.-M. verpflichtet, auch für die III. Klasse die niedrigen Einheitssätze des Ostbahntarifs anzunehmen, sobald die übrigen französischen Bahnen das Reformsystem mit den Ostbahn-Einheitssätzen angenommen haben, um auf diese Weise Einheitlichkeit in den Grundtaxen der allgemeinen Frachtguttarife herzustellen.

Die früheren Frachtguttarife der P.-L.-M. vertheilten die verschiedenen Waaren in 7 Klassen ohne bestimmte Einheitssätze. Vielmehr hatte man das gesammte Bahnnetz in 101 Abtheilungen getheilt und die Taxen für diese besonders gebildet, so dass schon die allgemeinen Tarife meist feste, ohne jedes System gebildete Sätze enthielten und für den Uneingeweihten ein wahres Chaos darstellten. Daneben bestanden 96 Spezialtarife für Frachtgut mit zahllosen festen Sätzen, an deren Stelle nunmehr 41 Spezialtarife mit staffelmässig fallenden Einheitssätzen getreten sind. Die Einführung des neuen Frachtguttarifs brachte demgemäss eine ganz wesentliche Vereinfachung und grössere Uebersichtlichkeit der Frachtverhältnisse mit sich. Ebenso wurden durch denselben wesentliche Ermässigungen eingeführt, insbesondere für Kohlen, metallurgische Erzeugnisse, Zucker, Salz, Töpferwaaren, Erzeugnisse der Glasindustrie, Wein, Getreide und andere landwirthschaftliche Erzeugnisse, im Ganzen auf den Betrag von 5 Millionen Francs jährlich geschätzt, von denen allein auf Kohlen 2 Millionen Francs entfallen. Auf der andern Seite aber ergaben sich auch erhebliche Tariferhöhungen, welche auf 3 Millionen Francs jährlich angeschlagen werden. Einmal durch die Verschiedenheit der neuen Klassifikation und Tarifbildung, wie sie mit Nothwendigkeit bei einer solchen vollständigen Tarifumwälzung entstehen. Dann aber scheint auch die P.-L.-M. in diesen Erhöhungen einen Ausgleich gegen die gewährten Ermässigungen gesucht zu haben, daher ihr Widerstand gegen die Annahme der ermässigten Ostbahnsätze für die III. Klasse.

Wie es immer geht, wurden diese für einzelne Artikel und Verkehrsbeziehungen, wie es scheint, sehr weitgehenden Erhöhungen nach Einführung des Reformtarifs sehr übel empfunden und Gegenstand heftiger Beschwerden. Obgleich die P.-L.-M. versuchte, durch Gewährung von Ermässigungen im Wege von Tarifnachträgen (errata, eigentlich Druckfehler, eine Bezeichnung, die wohl nur gewählt wurde, um die sofortige Einführung ohne Beobachtung der vorgeschriebenen Formalitäten zu ermöglichen) diesen Beschwerden in etwas abzuhelfen, machten sich dieselben doch lauter und lauter geltend und führten schliesslich zu einer Interpellation der Abgeordneten Thevenet und Jamais in der Kammer und den oben erwähnten Verhandlungen, welche nachstehend auszugsweise mitgetheilt werden.

*) Die Einheitssätze sind aufgeführt in meinem Eisenbahntarifwesen S. 454.

II.

Zunächst ergreift Thevenet das Wort und begründet die Interpellation mit den zahlreichen Beschwerden, die die Einführung der neuen Tarife der P.-L.-M. in den betroffenen Gegenden hervorgerufen habe. Er verlangt nicht die Aufhebung dieser Tarife, sondern Abänderung, soweit sie Erhöhungen gebracht haben, Beibehaltung, soweit sie günstig sind. Aus den Bestimmungen der Verordnung vom 15. November 1846 und den Bedingnissheften der P.-L.-M. sucht er das Recht der Regierung darzulegen, die genehmigten Tarife theilweise wieder aufzuheben und die Abänderung der ungünstigen Tarife unter Beibehaltung der günstigen zu fordern. Er beruft sich ferner auf die Erklärungen, welche seitens des früheren Ministers der öffentlichen Arbeiten Raynal bei Gelegenheit der Verhandlung über die Verträge von 1883 gegeben sind, wonach durch die Tarifreform erhebliche Erhöhungen für den Verkehr nicht eintreten sollten und beklagt, dass die Tarifreformfrage nicht gleichzeitig mit diesen Verträgen gelöst worden sei. Im Einzelnen führt er namentlich Beschwerde über erschwerende Bedingungen bei Anwendung der Spezialtarife der P.-L.-M., welche z. B. die Nichthaftung der Bahn für Verlust und Beschädigung beim Transport festsetzten, ferner über die Art wie diese Gesellschaft den Wettbewerb des Wasserweges zunächst durch Herabsetzung ihrer Tarife vernichte, dann aber die Tarife wieder erhöhe. Er anerkennt, dass die neuen Tarife einen unleugbaren Fortschritt gebracht haben, namentlich in Bezug auf Einfachheit, Klarheit und Verständlichkeit, indem ein mässiger Band an Stelle von 4 Foliobänden jeder von 1600 Seiten der früheren Tarife getreten sei, aber er hält die Tarife noch für sehr verbesserungsbedürftig in Bezug auf die Klassifikation, die Spezialtarife, und die eingetretenen Erhöhungen.

Der folgende Redner, Wilson, der Schwiegersohn des Präsidenten Grevy, spricht mit grosser Sachkunde und sucht dem Vorredner drei Irrthümer nachzuweisen; einmal habe er nicht klar genug die verantwortlichen Urheber der beklagenswerthen Lage bezeichnet, in der sich das Land in Bezug auf die Eisenbahntarife befinde, zweitens habe er auf Grund irriger Auslegungen dem Staate Rechte in Bezug auf die Tarifgestaltung zugesprochen, welche er nicht habe, und drittens habe er zur Abhülfe der bestehenden Uebelstände Palliativmittel anstatt wirksamer Mittel vorgeschlagen, welche darin beständen, dem Staate eine vollständige Gewalt in Bezug auf das Tarifwesen zu geben.

Als die Urheber der gegenwärtigen Lage bezeichnet er die Verträge vom 20. November 1883, welche den Staat auf der einen Seite durch die übernommenen Zinsgewährleistungen für die Tarifpolitik der Eisenbahngesellschaften finanziell haftbar gemacht, auf der anderen Seite ihm nicht

den geringsten Einfluss auf Ermässigung der Tarife zu Gunsten des Verkehrs gegeben hätten. Er legt dar, dass diese Verträge eine völlige Umkehr von der seit 1876 befolgten Eisenbahn- und Tarifpolitik gewesen seien, dass die Genehmigung derselben nur erfolgt sei auf Grund der Versprechungen, welche die Eisenbahngesellschaften in den bekannten Schreiben betreffs der Tarife gegeben hätten, und der beruhigenden Zusicherungen des damaligen Ministers der öffentlichen Arbeiten Raynal. Diese Versprechungen seien nicht eingelöst, die Verträge seien nachtheilig für den Staat, weil er sich durch dieselben nicht die Gewalt über die Tarife gesichert habe. Redner befragt den Minister über die Wirksamkeit der in Gemässheit der Verträge für jede Eisenbahngesellschaft eingesetzten staatlichen Ueberwachungsbeamten und führt für die lediglich auf höchstmöglichen Gewinn gerichtete ungerechte Handlungsweise der Gesellschaften als kennzeichnend an, dass die Eisenbahnen zwar zu wenig erhobene Frachtbeträge unnachsichtlich einziehen, zuviel erhobene aber nur auf Beschwerde zurückzahlen und sonst einfach in eine Kasse zurücklegen, welche bereits Millionen besitze. Durch die neuen Tarife gewähre die P.-L.-M. zwar 5 Millionen Francs Ermässigungen in den Spezialtarifen, durch welche sie diese oder jene Industrie, diese oder jene Person begünstige, sie habe dagegen um 3 Millionen Francs die allgemeinen Tarife erhöht, welche jedermann trafen.

Redner weist dann noch nach, dass es ein Irrthum sei, wenn Thevenet glaube, die Regierung könne die ermässigten Tarifsätze genehmigen, den erhöhten aber die Genehmigung versagen. Nach den gesetzlichen Bestimmungen habe sie nur das Recht, die ihr zur Genehmigung vorgelegten Tarife im Ganzen zu genehmigen oder zu verwerfen. Er kommt dann nochmals auf die Versprechungen, welche die Privatbahnen in den bekannten, den Verträgen von 1883 angefügten Schreiben gemacht haben, und legt dar, dass dieselben wenig Werth hätten: die versprochene Durchprüfung der Einfuhr- und Ausfuhrtarife könnte nach der eigenen Angabe des Ministers erst erfolgen, wenn die allgemeinen Tarife geordnet seien, die Bahnen hielten sich ausserdem an ihre Versprechungen nicht, wie z. B. die P.-L.-M. erklärt habe, sie müsse die versprochenen Ermässigungen der grande vitesse auf bessere Zeiten verschieben. Auch die neuen Tarife der P.-L.-M. seien ohne Rücksicht auf die gegebenen Versprechungen und selbst die gesetzlichen Vorschriften festgesetzt. So seien dieselben nur für die ersten 112 km. der Entfernung entsprechend berechnet, von 112—160 km wachsen die Tarifsätze von 2 zu 2 km, von 160—240 km von 5 zu 5, von 240—400 km von 10 zu 10, und darüber sogar von 20 zu 20 km in der Weise, dass bei den zwischen liegenden Entfernungen stets der Satz für die höhere Entfernung erhoben wird.

Das widerspreche dem Artikel 42 des Bedingnisheftes, wonach „die Frachterhebung sich nach der Zahl der durchlaufenen Kilometer zu richten hätte, angefangene Kilometer aber voll gerechnet würden.“ Durch dies ungesetzliche System erhalte die P.-L.-M. $1\frac{1}{2}$ Prozent mehr, als sie erheben dürfe.

Nachdem er noch an einigen anderen Beispielen die Willkür der Privatbahnen bezüglich der Tarifrung dargelegt, kommt Wilson zum Schluss auf die Lösung der Tarifrfrage. Er findet dieselbe nur in dem Ankauf der Bahnen durch den Staat, welchen er als eine politisch und finanziell gute Maassregel bezeichnet, sie allerdings noch nicht heute und nicht morgen, aber sicher in einer nicht zu fernen Zukunft durchgeführt werden müsse. Vorläufig würden diese Verhandlungen dazu dienen, um das Land aufzuklären über den Werth der Verträge von 1883 und über die einzig mögliche Lösung der Eisenbahnfrage.

Nach ihm giebt der Minister der öffentlichen Arbeiten Baihaut eine geschichtliche Uebersicht der Entwicklung des französischen Eisenbahntarifwesens insbesondere der Reformbestrebungen seit den 70_{er} Jahren. Bemerkenswerth daraus ist: nachdem der von den französischen Bahnen auf Grund des vereinbarten Tarifsystems von 1879 vorgelegte gemeinsame, jedoch auf die allgemeinen Tarife beschränkte Tarifentwurf von dem damaligen Minister Carnot wegen der zahlreichen Erhöhungen verworfen war, traten die Ostbahn und P.-L.-M. in Verhandlungen, welche zur Vereinbarung gleicher Einheitssätze für die allgemeinen Tarife führten und legten Ende 1882 dem Minister entsprechende Tarifentwürfe vor. Bei den Verhandlungen mit der Regierung fand sich die Ostbahn bereit, um Erhöhungen zu vermeiden, für die 3. und 5. Klasse andere niedrigere Grundtaxen als die zwischen ihr und der P.-L.-M. vereinbarten anzunehmen, und dieser Tarif wurde am 14. August 1883 genehmigt. Schwieriger war die Vereinbarung mit der P.-L.-M. Nach langen Verhandlungen nahm diese Gesellschaft zwar die von der Ostbahn zugestandene Ermässigung der 5. Klasse an, aber nicht die der 3. Klasse, und suchte sich in anderen Beziehungen durch Erhöhungen zu entschädigen. Der Regierung blieb nur die Wahl, die neuen Tarife mit theilweisen Erhöhungen zu genehmigen oder nicht. Infolge der zahlreichen und dringenden Gesuche um Genehmigung der Tarife Seitens der Handelskammern u. s. w., zum Theil derselben, welche jetzt Beschwerde führen über die Tariferhöhungen, hat der Minister die Tarife genehmigt. Uebrigens ist ein grosser Theil dieser Erhöhungen die unvermeidliche Folge der Annahme eines systematischen einheitlichen Staffeltarifs an Stelle der vielen durchaus unregelmässig gebildeten früheren Tarife. Den Erhöhungen der P.-L.-M. stehen erheblichere Tarifermässigungen gegenüber, aber von

diesen spricht Niemand mehr. Ein Theil der Erhöhungen ist übrigens durch die errata (Tarifnachträge) beseitigt und neuerdings hat sich die P.-L.-M. in Folge von Unterhandlungen zu neuen Ermässigungen verstanden.

Der Minister verspricht wegen weiterer Ermässigungen zu unterhandeln und auch die von Thevenet angeregte Frage wegen der Bestimmungen über Haftpflicht bei Anwendung der Spezialtarife zu prüfen. Er wendet sich dann gegen Wilson. Indem er die Vertheidigung der Verträge von 1883 dem früheren Minister Raynal überlässt, der sie abgeschlossen hat, macht er darauf aufmerksam, dass sie nothwendig waren, um das Programm Freycinet auszuführen und dem Land die Wohlthaten der neuen Eisenbahn-Linien zuzuwenden. In Bezug auf die Tarife seien jedenfalls keine Rechte von der Regierung vergeben, was die Ein-, Aus- und Durchfuhrtarife betreffe, so habe er eine Untersuchung darüber veranstaltet, aber von 164 befragten Handelskammern hätten nur 59 geantwortet, 34 davon sich mit allgemeinen Bemerkungen begnügt und nur 25 einiges Material geliefert. Dies werde jetzt geprüft und etwaige Missstände würden abgestellt werden.

Der Minister geht dann auf die Frage des Rückkaufs der Privatbahnen ein und sagt, dass diese Waffe noch immer dem Staate zu Gebote stehe. Es sei indess ein Glück, dass der beabsichtigte Rückkauf 1881/82 nicht ausgeführt sei, denn man hätte damals zu theuer gekauft, der Eisenbahnertrag sei inzwischen bedeutend gefallen. Er betont, dass bereits ein Staatsbahnnetz als Versuchsfeld bestehe, welches die Regierung zu halten und zu befestigen entschlossen sei. Auch die Ueberwachungs-Kommissare, bezüglich welcher Wilson angefragt habe, sollten in ihrer Wirksamkeit aufrecht erhalten werden. Endlich habe die Regierung noch den 1878 geschaffenen Landeseisenbahnrat (comité consultatif des chemins de fer), welcher sich sehr gut bewährt habe, von 9 auf 26 Mitglieder, darunter die berufensten Vertreter von Handel, Industrie und Landwirthschaft, vergrössert, eine weitere Vermehrung seiner Mitglieder werde erwoget. Er schliesst mit dem Versprechen, auf dem eingeschlagenen Weg der Reform der Tarife nachdrücklich fortschreiten zu wollen.

Der folgende Redner, Camille Dreyfuss, greift die Privatbahnen sehr heftig an. Er führt aus, dass die Eisenbahntarife eine Abgabe seien, welche auf jeder Waare, jedem Werkzeug, jeder Erzeugung von Gütern laste und zwar meist nicht einmal, sondern mehrmals. Wenn man die Privatbahnen mit den früheren Generaleinnohmern der Abgaben vergleiche, so falle dieser Vergleich zu Gunsten der letzteren aus: denn diese hätten sich zwar durch die zurückbehaltenen Procente der Abgaben grosse Vermögen geschaffen, aber doch den Rest in die öffentlichen Kassen abgeliefert, die Privatbahnen aber behielten Alles, obgleich sie auf der andern Seite die Zins-

gewährleistung des Staates genossen. Ihre Verwaltungsräthe seien ein *refugium peccatorum* geworden; sie seien zusammengesetzt aus Leuten, welche durch das allgemeine Stimmrecht verworfen seien und welche, nicht mehr im Stande gegen den Volkswillen auf dem Boden der Politik zu kämpfen, die Interessen des Landes auf wirthschaftlichem Gebiet bekämpften. Ja die Mitglieder der Verwaltungsräthe seien zum Theil sogar Ausländer: so sei der Präsident des Verwaltungsrathes der Westbahn Sir Edward Blount, einer der grössten Kohlengrubenbesitzer in Newcastle, da sei es nicht wunderbar, dass auf der Westbahn Einfuhrtarife zu Gunsten der englischen Kohlen beständen! An der Spitze der Nordbahn stehe ein Mann, zwar durch Naturalisation seines Vaters Franzose, aber jener grossen kosmopolitischen Familie angehörig, welche Interessen in allen Ländern Europas habe, welcher im Verwaltungsrath der preussischen Bodenkreditbank und der grössten deutschen Eisenwerke sitze. Daher denn die Einfuhrtarife für Kohlen und Eisenfabrikate auf der Nordbahn zu Gunsten des Auslands, namentlich Deutschlands und zum Schaden der französischen Erzeugung!

Als Heilmittel schlägt der Redner vor, die Festsetzung der Tarife auf die Kammern zu übertragen, welche hiezu ebenso befähigt seien, wie zur Festsetzung der Zolltarife, der Steuern und Finanzgesetze, mindestens aber die ministerielle Genehmigung der Tarife in eine parlamentarische zu verwandeln und den Landeseisenbahnath ebenso, wie den obersten Rath des öffentlichen Unterrichts und des Handels durch Wahlen seitens der Kammern und des Senats, der Handels- und landwirthschaftlichen Kammern zu bilden. Endlich will er die Verkehrsabtheilung der Eisenbahnen wegnehmen aus dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten und sie dem Handelsministerium unterstellen, zu welchem, wie die Zolltarife, so auch die Eisenbahntarife gehörten. Er begründet dies mit einem heftigen Ausfall gegen die Techniker, welche bekanntlich in Frankreich an der Spitze der Eisenbahnverwaltung stehen. Er sagt, er misstrauere diesen Männern, weil, welches auch ihre Kenntnisse in der Mathematik seien, diese eine schlechte Vorbereitung seien, um die Bedürfnisse des Handels und der Industrie zu erkennen. Sie hätten die Gewohnheit, Alles in mathematische Formeln zu bringen, ohne auf die wirklichen Verhältnisse Rücksicht zu nehmen; überdies bildeten sie eine geschlossene Körperschaft, auf welche Kritiken von aussen nichts vermöchten, und ihr höchster Ehrgeiz sei, in den Dienst der grossen Privatbahnen zu kommen.

Nach Dreyfuss spricht Godefroy Cavaignac, welcher aus den Beispielen von Preussen, Belgien, Italien und England nachzuweisen sucht, dass der Staat nicht, wie in Frankreich, mit einem Veto bezüglich der Tarife sich begnügen könne, sondern das Recht der Initiative haben müsse. Er führt ferner aus, dass die französischen Tarife zu hoch seien und her-

abgesetzt werden müssten, und dass eine Tarifierabsetzung, wie die Postreform und die Erfahrungen der letzten Jahre bei den preussischen Staatsbahnen ergäben, nicht eine Verminderung, sondern eine Erhöhung der Einnahmen zur Folge haben würde. Er weist sodann hin auf die Versprechungen, welche die französischen Privatbahnen 1883 bei Abschluss der Verträge bezüglich der Durchfuhr-, Ein- und Ausfuhrtarife, gemacht haben, und fordert die Minister auf, hiervon Gebrauch zu machen, und schleunigst, ohne das Ergebniss der Reform der Binnentarife abzuwarten, eine allgemeine Ermässigung der Ausfuhrtarife eintreten zu lassen.

Lejeune erklärt sich mit Rücksicht auf die Schwierigkeit der richtigen Festsetzung der Tarife gegen eine allgemeine Reform derselben, vielmehr für eine allmähliche Ermässigung von Fall zu Fall nach dem Bedürfniss. Er führt an, dass während man bei Festsetzung des Reformtarifs der Ostbahn beabsichtigt und geglaubt habe, die Tarife im Durchschnitt zu ermässigen, sich eine nicht unbedeutliche Erhöhung für das Tonnenkilometer bereits in 1884 ergebe, obgleich die neuen Tarife erst vom September ab in Kraft gewesen seien. Er verlangt deshalb, dass der Minister grundsätzlich keine Tarifierhöhungen genehmige, und sucht nachzuweisen, dass die Verträge von 1883 nicht Schuld an der jetzigen Krisis seien, sondern vielmehr nur die Folgen der verkehrten Eisenbahnpolitik der Regierung, welche 3 Milliarden Francs an Obligationen für die vom Staat zu bauenden neuen Linien auf den Markt geworfen, den Bau der neuen Linien überstürzt und an zu vielen Punkten zugleich begonnen habe, mit den ohne Noth und zu früh aufgenommenen Anleihen Schienen, Wagen und Maschinen zu einer Zeit in Bestellung gegeben hätte, wo die Industrie ohnehin mit Bestellungen überhäuft und die Preise sehr hoch gewesen seien. So habe man Schienen bestellt zu 300 Franks die Tonne, welche jetzt noch unbenutzt lägen, aber zur Zeit nicht mehr die Hälfte kosteten, man habe über 150 Lokomotiven bauen lassen, welche noch jetzt unbenutzt auf den Bahnhöfen ständen ohne Obdach und abgenutzt seien, ohne je gebraucht zu sein. Die Industrie, habe damals ihre Anlagen vergrössert und jetzt nichts zu thun, weil der Staat, anstatt weise seine Aufträge auf die schlechten Zeiten zu versparen, die Zuvielerzeugung durch seine vorzeitigen Bestellungen geradezu veranlasst hätte. Die Verträge von 1883 hätten grosse Vortheile, indem sie die Möglichkeit gäben, das Eisenbahnnetz nach den Versprechungen Freycinets auszubauen. Die vom Staat in denselben übernommene Zinsgewährleistung sei kein Geschenk sondern ein Vorschuss, den die Bahnen demnächst zurückzahlen würden.

Es folgt als Redner Richard Waddington, Mitglied des Landes-eisenbahn-raths. Er bemerkt, die neuen Tarife enthielten auf der einen Seite sehr wesentliche Ermässigungen und Vereinfachungen, die früher

vorhandenen 80 000 festen Sätze seien auf 200 beschränkt, andererseits aber nicht unerhebliche Erhöhungen, die um so bedauerlicher seien, als die P.-L.-M. durch Differentialtarife die ausländischen Erzeugnisse begünstige. Er führt unter Andern folgendes Beispiel hierfür an: nach dem französisch-italienischen Tarif betrage die Fracht für eine Tonne Wein

von Asti nach Paris auf eine Entfernung von 856 km	
von Modena " " " " " " 1097 "	
von Florenz " " " " " " 1215 "	

gleichmässig 50 Francs.

Die italienischen Bahnen bezögen hieraus ihren Strecken entsprechende verschieden hohe Antheile, aber die P.-L.-M. nehme für dieselbe Strecke, italienische Grenze bis Paris, im ersten Fall 39,16 Frcs.; im zweiten 28,43 Frcs., im dritten 22,40 Frcs. für die Tonne. Der betreffende Satz für den inneren Verkehr betrage 36,50 Frcs., die Ermässigung für Weine von Florenz also 14,10 Frcs., d. h. über $\frac{2}{3}$ des Zolls auf Wein, der 20 Frcs. für die Tonne betrage.

Solche Tarife zu Gunsten der ausländischen Erzeugung schädigten nicht nur das nationale Interesse, sondern auch die Eisenbahnen selbst, weil namentlich, wo es sich um Tarifermässigungen für ausländische Erzeugnisse handele, die Bahnen alle diejenigen Transporte verlören, welche im Inland zur Herstellung dieser Erzeugnisse nothwendig würden. Wie erheblich dies sei, dafür führt er an, dass eine Tonne gedruckter oder gefärbter Baumwollengewebe zu ihrer Fertigstellung Transporte von im Ganzen 21 Tonnen, eine Tonne fertiger und gefärbter Wollengewebe gar von 31 Tonnen erfordere. Deshalb liege es im wohlverstandenen Interesse der Bahnen, dem Inlande namentlich für die Rohstoffe und Massengüter zur Verarbeitung möglichst niedrige Tarife zu gewähren, während thatsächlich, wie er durch Beispiele belegt, das Inland stets höhere Frachten zahle, als im direkten und Durchfahrverkehr mit dem Ausland genommen würden. Er schliesst sich deshalb den von der Handelskammer Paris gestellten Anträgen an, wonach die Einfuhrtarife für solche Artikel, welche auch im Inland erzeugt werden, auch für den inneren Verkehr anwendbar sein und die Durchfahr- tarife als Ausfuhrtarife, und bezüglich solcher Artikel, welche nicht im Inlande erzeugt werden, auch als Einfuhrtarife für die Zwischenstationen gelten sollen.

Nachdem Borriglione, Vertreter der Seealpen, Beschwerde geführt wegen der Erhöhungen, welche für die Haupterzeugnisse seiner Heimat, Olivenöl, Blumen und lebende Pflanzen, Parfümerieen, Seifen, Südfrüchte u. s. w. durch die neuen Tarife der P.-L.-M. erfolgt seien, gelangt F. Faure zum Wort, der zu beweisen sucht, dass das französische Eisenbahnsystem sowohl dem System des freien Wettbewerbs

in England und den Vereinigten Staaten von Amerika, als dem Staatsbahnsystem in Belgien und Deutschland vorzuziehen sei. Er vergleicht die französischen Tarife mit den englischen, deutschen, schweizerischen, italienischen und belgischen und kommt, indem er einzelne Artikel und Entfernungen als Beispiele herausgreift, zu dem Ergebniss, dass die französischen Tarife niedriger seien, als die genannten andern mit Ausnahme der belgischen. Die belgischen Bahnen hätten aber im Jahre 1883 eine Zubusse von nahezu 21 Millionen Francs erfordert, wenn man, wie in Frankreich 5,75 Prozent als Verzinsung und Tilgungsantheil des Anlagekapitals rechne, die deutschen Bahnen einen Zuschuss von 133 Millionen Francs! Sodann vertheidigt und erklärt der Redner in sehr geschickter Weise die Differentialtarife als entsprungen aus den Bedürfnissen des Verkehrs und des Wettbewerbs. Er führt aus, dass ein grosser Theil der im Laufe der Verhandlung und bei früheren Erörterungen über diesen Gegenstand angeführten Beispiele von angeblichen Differentialtarifen auf falschen Zahlenangaben beruhen, ein anderer auf den niedrigen ausländischen, insbesondere belgischen Tarifen und dem dadurch veranlassten Wettbewerb. Er legt ferner dar, dass die internationalen Einfuhrtarife für die inländische Gewerthätigkeit vielfach von Nutzen seien und dass ihnen gegenüberständen zahlreichere internationale Ausfuhrtarife, welche man nicht würde aufrecht erhalten können, wenn man die Einfuhrtarife beseitige. Sodann bemerkt er, dass wenn man die Ermässigung der Binnentarife auf die Sätze der Differentialtarife fordere, dies nichts anderes heisse, als dass der Staat, d. h. die Steuerzahler kraft der übernommenen Gewährleistungen die Verzinsung der Eisenbahnschuld aufbringen sollten. Er verlangt für die Bahnen Freiheit in der Tarifgestaltung d. h. Beibehaltung der bisherigen Tarifgestaltung auf kaufmännischer Grundlage.

In demselben Sinne spricht Rondelleux, der den Grund der Beschwerden gegen die neuen Tarife in deren Zusammensetzung nach fallender Skala findet, wodurch die Kleinindustrie und der Kleinhandel, die auf kurze Strecken versenden, belastet würden zu Gunsten des Grosshandels und der Grossgewerbe, sowie des Auslands, welche auf weite Entfernungen versenden.

Der folgende Redner, Camille Pelletan, weist die Ausführungen von Faure über die Billigkeit der französischen Tarife zurück. Wenn man einzelne Tarife und Artikel herausgreife, könne man alles beweisen. Thatsache sei, dass durchschnittlich das Tonnenkilometer in andern Ländern, insbesondere in Deutschland, billiger gefahren werde, als in Frankreich. Das französische Eisenbahnsystem sei auch nicht das beste, wie Faure behauptete, sondern das schlechteste. Die Staatsbahnen in Preussen brächten beträchtliche Ueberschüsse, in England und Amerika, wo das reine Privat-

bahnssystem herrsche, kosteten wenigstens die Bahnen dem Staate nichts. Dagegen bei dem französischen System habe der Staat bereits 2 Milliarden Franks als Unterstützung den grossen Gesellschaften gegeben, dazu eine halbe Milliarde an gewährleisteten Zinsen, und jetzt noch müsse er in gewöhnlichen Jahren 30—50 Millionen Francs Zuschuss zahlen, in schlechten Jahren, wie gegenwärtig, 100 Millionen. Trotzdem seien in Frankreich die Tarife am höchsten, das Netz am wenigsten ausgebaut und der Staat habe nur das Recht zu zahlen, sonst keine Rechte. Die Unterstützungen des Staates seien lediglich von der hohen Finanz in die Tasche gesteckt: sie habe 1460 Millionen Francs, also weniger als der Staat und kaum mehr als $\frac{1}{8}$ des gesammten Anlagekapitals der 6 grossen Eisenbahnnetze aufgewendet und heute habe sie in den Händen einen Werth von 3600 Millionen Franks, d. h. sie habe 2 Milliarden Francs gewonnen, deren Verzinsung man noch gewährleistet habe. Durch die Verträge habe man dem Monopol der Gesellschaften den Ertrag der grossen verkehrsreichen Linien gegeben, dem Staat die Verluste an dem übrigen Netz. Unter Louis Philipp und Napoleon III. sei hierzu durch die Verträge mit den grossen Eisenbahngesellschaften der Grund gelegt, durch die Verträge von 1883 sei die Ausbeutung des Staates zu Gunsten des Monopols der grossen Gesellschaften vollendet. Letztere Verträge seien genehmigt mit Rücksicht auf die von den Gesellschaften in den bekannten Briefen gemachten Versprechungen bezüglich der Tarife; jetzt weigerten die Gesellschaften deren Erfüllung, wie das Beispiel der P.-L.-M. zeige. Während alle andern Staaten mehr oder weniger versuchten, ihre Eisenbahnen und deren Tarife der Privatwirtschaft zu entziehen und sie unter den Einfluss der Gemeinwirtschaft zu bringen, sei in Frankreich das Gegentheil geschehen, und nun ernte man die Früchte in der eigennützigen Tarifpolitik der Privatbahnen, die sich verstecke unter den Worten Freiheit und Freihandel. „Giebt es denn eine Freiheit des Monopols? Das, was man Freiheit der Gesellschaften nennt, bedeutet die Unterwerfung des ganzen Landes unter ihre Herrschaft.“ Es sei eine durchaus falsche Behauptung, die von den Privatbahnen aufgestellt werde, dass ihre Interessen mit denen des Verkehrs und des Landes zusammenfielen, das Gegentheil sei der Fall, und es handle sich vielmehr darum, wessen Interessen bei diesem Gegensatz den Sieg davontragen sollten, die Interessen der Gesellschaften oder des Landes. Bis jetzt seien stets die ersteren siegreich gewesen zum grossen Schaden des Landes, das in dem grossen wirtschaftlichen Wettbewerb den andern Völkern gegenüber, die Herren ihrer Eisenbahntarife seien, unterliegen müsse, weil die grossen Privatbahnen ihr Monopol zur Ausbeutung des Landes benutzten, statt dasselbe in dem wirtschaftlichen Wettstreit zu unterstützen. Das der Regierung zustehende Recht der Genehmigung

der Tarife nütze nichts, die Privatbahnen könnten es leicht werthlos machen durch ihren Widerstand, wie die P.-L.-M. bewaise. Die Privatbahnen erlaubten sich alles gegen den Staat, so hätten sie 1870/71 15 Millionen für Truppentransporte zuviel liquidirt mit gefälschten Anerkenntnissen und bis heute sei die Rückzahlung nicht zu erlangen gewesen. Wohl hätte der Staat Rechte auch gegenüber den Privatbahnen und könne deren Uebermuth zähmen. Aber die Anwendung dieser Rechte sei schwer, weil seit lange die Regierung und die Bürokratie gewöhnt sei, den Privatbahnen alles nachzusehen, nichts gegen sie zu wagen. Diese hätten eine ungeheure Macht, die sich überall geltend mache, innerhalb der Aufsichtsbehörden, die zum Theil aus früheren Mitgliedern der Privatbahnverwaltungen zusammengesetzt seien, in der Presse, welche sie bezahlten u. s. w. Deshalb sei es die Aufgabe der Regierung die bestehenden Rechte gegenüber den Privatbahnen zur Anwendung zu bringen und im Wege der Gesetzgebung, soweit nöthig, neue Rechte zu schaffen, ohne Rücksicht auf das Geschrei der Privatbahnen wegen Verletzung der Verträge. Die Missbräuche und Uebergriffe der Eisenbahngesellschaften, welche einen Staat im Staate bilden wollten, müsse man unterdrücken in ähnlicher Weise, wie es in England durch Schaffung der Eisenbahnkommission und die neueste Vorlage über die Eisenbahntarife*) geschehen sei. Eine wirkliche Lösung der Eisenbahnfrage werde allerdings nur die Verstaatlichung der Bahnen schaffen, die man anstreben müsse.

Nach Pelletan spricht der bekannte Klerikale Keller. Er findet die Anklagen gegen die Privatbahnen ungerecht, weil nicht sie die Schuld trügen an den Tariferhöhungen, sondern die Regierung, welche die Umgestaltung der Tarife verlangt habe in einer Zeit, wo wegen der schlechten finanziellen Lage der Bahnen wie des Staates eine allgemeine Tarifiermässigung unmöglich gewesen sei. Um erhebliche Mindereinnahmen zu vermeiden, habe man bei der Tarifreform die Ermässigungen auf der einen Seite ausgleichen müssen durch Erhöhungen auf der andern. Schuld an der gegenwärtigen Lage trage indess allein die unsinnige Finanzpolitik der Republik, insbesondere der Plan Freycinets, 4 Milliarden für öffentliche Arbeiten auszugeben, ein Betrag, der allmählich von den Kammern auf 10 Milliarden erhöht sei. Ueberall habe man ohne Rücksicht auf die Kosten Vollspurbahnen gebaut, wo die viel billigeren Schmalspurbahnen genügt hätten. Durch diese finanzielle Misswirthschaft sei man auch zu den Verträgen von 1883 gelangt, die Redner missbilligt, weil sie dem Staat an Stelle der früheren beschränkten Zinsgewährleistung bis höchstens 197 Millionen jährlich eine solche bis 600 Millionen Francs jährlich aufgelegt

*) Diese Vorlage ist bekanntlich nicht Gesetz geworden.

und den späteren Ankauf der Bahnen entsprechend erschwert hätten. Jetzt von allgemeinen Tariferlässigungen zu sprechen, wo der Staat die entstehenden Ausfälle decken müsse und ohnedies für das nächste Budget schon die Einstellung von 100 Millionen Francs an gewährleisteten Zinsen in Aussicht zu nehmen sei, sei thöricht. Jetzt müsse man vor allem sparen, die nationale Arbeit und Erzeugung auf jede Weise begünstigen, insbesondere durch Zoll- und Eisenbahntarife, wie es in Deutschland geschehe, während in Frankreich der Staat selbst mit Vorliebe fremde Erzeugnisse verwende, und billige Eisenbahntarife die Einfuhr derselben beförderten. Nur so könne man dem wirtschaftlichen Wettbewerb der andern Länder, insbesondere Deutschlands begegnen. Er beantragt Uebergang zur Tagesordnung mit der Motivirung, wenn eine allgemeine Tariferlässigung mit Rücksicht auf die schlechte finanzielle Lage unmöglich sei, mindestens die die nationale Arbeit belastenden Tarife nicht zu erhöhen, dagegen eine Durchsicht derjenigen Tarife eintreten zu lassen, welche die fremde Arbeit begünstigen.

Ihm folgt der zweite Antragsteller, Jamais. Er sucht zunächst der Regierung Napoleon III. die Schuld aufzubürden, dass der Staat nicht Herr der Eisenbahntarife sei. Bei Gelegenheit der Verträge von 1858 und 1863 sei es ein Leichtes gewesen, dies zu erlangen. Dann weist er auf die andern Länder hin, Belgien, die Schweiz, Italien, Oesterreich, Deutschland, England, welche sämmtlich sich die Verfügung über die Tarife gesichert hätten. Er führt insbesondere eine Stelle aus einer Reichstagsrede des Fürsten Bismarck an über die Unzulässigkeit, dass die Eisenbahntarife den Zolltarifen entgegenwirkten. Durch mehrere Beispiele legt er dar, wie dagegen in Frankreich das ausländische Erzeugniß durch die Eisenbahntarife gegenüber dem inländischen begünstigt werde, weshalb baldigst eine Durchsicht der Einfuhr- und Durchfuhrtarife eintreten müsse.

Nachdem Ducoudray die Erhöhungen, welche den Haupterzeugnissen des von ihm vertretenen Departements Nièvre durch die neuen Tarife auferlegt würden, beklagt hat, erhebt Brialou Beschwerde, dass die Privatbahnen seit Abschluss der Verträge fortdauernd ihr Personal verminderten und die Dienstzeit erhöhten bis zu 21 Stunden hintereinander, wodurch die Betriebssicherheit gefährdet würde. Er verliest Angaben der Handelskammer zu Dijon über die durch die neuen Tarife eingetretenen Erhöhungen und verlangt Herabsetzung der Tarife, wodurch die Einnahmen sich heben würden, wie das Beispiel der französischen Staatsbahnen beweise, bei welchen eine Tariferlässigung von 20 Prozent eine Einnahmevermehrung von 12 Prozent herbeigeführt habe. Er verlangt ferner, dass die Rechnungen der Privatbahnen durch Beamte des Finanzministers beaufsichtigt würden. Die jetzige Kontrolle durch die Staatsbaubeamten sei nichts

werth, weil dieselben nichts von finanzieller Kontrolle verständen. Eine solche sei aber nöthig, das bewiese schon die Thatsache, dass die Privatbahnen das Durcheinander im Krieg 1870/71 benutzt hätten, um 15—18 Millionen Francs zuviel zu fordern. Nachdem er noch einen die erhöhten Tarife betreffenden Beschluss der Handelskammer zu Lyon verlesen hat, spricht er für den Ankauf der Privatbahnen und droht, wenn dieser nicht bald auf gesetzlichem Wege erfolge, werde man das französische Volk zwingen, ihn auf revolutionärem Wege zu machen, „wie dies durch unsere Väter von 89 mit den Gütern des Adels und der Geistlichkeit geschehen ist.“ In den Verwaltungsräthen der Privatbahnen und der grossen Bergwerksgesellschaften sässen Fremde und Feinde der Republik, die alles thäten, die wirthschaftliche Lage zu verschlechtern und Frankreich auszubenten. Man müsse die grossen Monopole beseitigen, an deren Spitze die Feinde der Republik ständen; „Sie können sicher sein, dass da, wo Sie Herrn von Rothschild und Leon Say finden, hinter ihnen der Graf von Paris steht.“

Le Cour weist die Verantwortung für die Beschwerden über die Tarife der Regierung zu. Die Beseitigung der festen Tarifsätze und die Einführung des belgischen Staffelsystems sei von ihr ausgegangen und den Privatbahnen aufgezwungen. Dadurch seien nothwendig die Tariferhöhungen entstanden. Das Staffelsystem sei ungerecht, weil es auf kleine Entfernungen hohe, auf weite Entfernungen sehr niedrige Sätze mit sich bringe. Die ersteren träfen die inländische Landwirthschaft, den kleinen Versender, die letzteren kämen dem Ausland, den grossen Industriellen und Versendern zu Gute. Interessant sind seine Bemerkungen über die deutschen Tarife: nach ihm sind die deutschen Tarife ganz willkürlich festgesetzt, es giebt keine andere Regel, als die politischen Nothwendigkeiten Bismarck's, „und diejenigen unserer Kollegen,“ fährt der Redner fort, „welche begierig sind zu erfahren, wie man es möglich macht, die Freiheiten eines Volkes zu beseitigen, können die Geschichte der deutschen Tarife studiren; ich empfehle Ihnen besonders die Kapitel betreffend die Einverleibung von Bremen und Hamburg in den Zollverein. Sie werden sehen, wie Herr von Bismarck in 15 bis 18 Monaten 3 oder 4 Tarifänderungen hat eintreten lassen, wodurch die Frachtsätze gewisser Waaren allmählich von 1 $\frac{1}{2}$ auf 8 und 10 Cent. erhöht wurden. Das ist gewiss ein politischer Kunstgriff von leichtester Handhabung und unbestreitbarer Gewalt: aber ich liebe mein Land zu sehr, um zu beantragen, dass man jemals ein ähnliches Mittel des Verderbens und der Gewaltherrschaft in die Hände eines Mannes oder einer Partei lege.“ (Diesen wahrhaft komischen und, wie ich für die Leser des Archivs kaum hinzuzufügen brauche, jeder thatsächlichen Unterlage entbehrenden Ausführungen folgen verschiedene, sehr gut! seitens der rechten Seite der Kammer.)

Raynal, früherer Minister der öffentlichen Arbeiten, der die Verträge von 1883 abgeschlossen hat, ergreift nun das Wort. Er sucht zu widerlegen, dass die französischen Tarife zu hoch und höher seien, als die anderer Länder. Das Anlagekapital (Aktien und Obligationen) der französischen Bahnen verzinse sich mit $4\frac{3}{4}$ Prozent, das der englischen Bahnen mit etwa $4\frac{1}{2}$ Prozent, der amerikanischen mit 4 Prozent. Wenn man bedenke, dass ausserdem der französische Staat mehr als 1600 Millionen Franks angewendet hätte für den Bau von Eisenbahnen, die nicht verzinst würden, so sei die Verzinsung der französischen Bahnen nicht höher, als die der Bahnen anderer Länder, und die Anklage, dass man durch zu hohe Tarife zu Gunsten der Privatbahnen das Land aussauge, nicht begründet. Das werde auch schon widerlegt durch die Entwicklung des Verkehrs: 1869 seien 111 Millionen Reisende und 44 Millionen Tonnen Güter gefahren, 1882 dagegen 200 Millionen Reisende und 88 Millionen Tonnen Güter. Den Durchschnittssatz für das Tonnenkilometer zum Vergleich der Tarife der verschiedenen Länder zu benutzen, sei falsch, weil der Verkehr ein sehr verschiedener sei. So würden auf den deutschen Bahnen weit mehr Massengüter, wie Kohlen, Erze u. s. w. befördert, als in Frankreich, wo mehr hochwerthige Güter vorkämen; natürlich sei der Satz für das Tonnenkilometer niedriger in Deutschland als in Frankreich. Die Tarife der französischen Staatsbahn seien anerkanntermaassen 20—25 pCt. niedriger, als die der französischen Privatbahnen, nichtsdestoweniger ergebe sich auf letzteren theils derselbe theils ein niedrigerer Durchschnittssatz für das Tonnenkilometer. Auf verkehrsreichen Linien sei dieser Durchschnittssatz stets niedriger, als auf Linien mit schwachem Verkehr, und da das französische Netz von 1875 bis 1883 sich um 42 Prozent durch neue Linien vergrössert habe, so erkläre sich schon hieraus der höhere Durchschnittssatz für das Tonnenkilometer auf den französischen Bahnen, nicht etwa aus Tariferhöhungen. Endlich hinge die Höhe der Tarife zusammen mit dem Anlagekapital: das der englischen Bahnen sei 50 Prozent höher, als das der französischen, das der deutschen, russischen und nordamerikanischen Bahnen erheblich geringer. Demgemäss seien auch die englischen Tarife weit höher, als die französischen, und dennoch sei der englische Handel und Verkehr der erste der Welt.

Im weiteren führt dann der Redner aus, dass im weshalb man die Tarife der Eisenbahnen der Vereinigten Staaten von Amerika nicht mit den französischen Tarifen vergleichen könne, und weshalb die ersteren in gewisser Beziehung niedriger sein könnten; ferner sei es ein Irrthum, wenn Pelletan behauptet habe, der Staat habe in England und den Vereinigten Staaten von Amerika mehr Rechte bezüglich des Tarifwesens, als in Frankreich, vielmehr sei es umgekehrt. Er kommt dann auf die

deutschen Tarife zu sprechen und vergleicht die Frachten für 10 000 Kilogr. Kohlen, Erze und Getreide auf 100, 200 und 400 Kilometer nach dem neuen Tarif der französischen Ostbahn mit den preussischen Staatsbahnfrachten für dieselben Artikel, wobei er findet, dass bald die französischen, bald die deutschen Frachten billiger sind. In Wahrheit seien aber die deutschen Frachten theurer, weil in Deutschland die Sammelspediteure eine grosse Rolle spielten und thatsächlich weit höhere Frachten als die der Bahnen von dem Publikum erhöhen.*)

Redner führt dann weiter die von mir im Archiv für Eisenbahnwesen Jahrg. 1885, S. 525 ff. veröffentlichte Vergleichung zwischen den Ostbahntarifen und den preussischen Staatsbahntarifen an und sagt, ich sei dazu gelangt, zu zeigen, dass die französischen Tarife niedriger seien als die deutschen Tarife.***) „Wenn Sie meine Ansicht wollen, ich glaube es nicht“, fügt er hinzu.

Ferner sagt er, dass nach einem Artikel der Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnen die Kohlentarife der Ostbahn und der Nordbahn niedriger seien, als irgend welche in Deutschland.***) Endlich stellt er die Behauptung auf, die französische und deutsche Tarifbildung sei insofern ganz verschieden, als die französische auf dem Werth der Waaren beruhe,

*) Das ist natürlich eine irrthümliche Auffassung. Die Sammelspediteure, die übrigens im deutschen Eisenbahntransporte durchaus nicht die hervorragende Rolle spielen, wie Herr Raynal meint, sammeln nur Einzelgüter unter 5000 Kilogr. zu Wagenladungen und erheben für dieselben weniger als die Eisenbahntarife für Stückgut, allerdings etwas mehr als die Sätze für Wagenladungen. Bei den Massengütern, deren Frachten der Redner verglichen hat, kommen Sammeladungen überhaupt nicht vor.

**) Ausgesprochen ist das nirgends von mir, vielmehr ist bezüglich der Personentarife das Gegentheil ausdrücklich festgestellt. Auch für die Gütertarife trifft es thatsächlich nicht zu, dass die französischen Tarifsätze niedriger sind, als die preussischen Staatsbahntarife, wie die Vergleichung S. 560 ff beweist, obgleich hier die zahlreichen und namentlich bezüglich der Transportmassen sehr in das Gewicht fallenden niedrigen preussischen Ausnahmetarife gar nicht berücksichtigt sind.

***) Auch das ist thatsächlich unrichtig. Es handelt sich in dem betreffenden Artikel, Zeitung des Vereins 1886 Nr. 10 S. 118, nicht um die Kohlentarife der Ostbahn und Nordbahn im Allgemeinen, sondern um den gemeinsamen Ausnahme-Kohlentarif, welchen die Nord- und Ostbahn von den Kohlengruben zu Anzin etc. nach französisch-Lothringen Anfang 1886 eingeführt haben. Von ihm ist allerdings gesagt, dass dessen Einheitssätze billiger seien, als irgend welche in Deutschland. Das ist aber ein Irrthum. Der Einheitssatz von 1,44—1,45 Pf. für das Tonnenkilometer, welcher aus diesem Ausnahmetarif unter Absetzung einer Expeditionsgebühr von 1,20 M. für die Tonne bei den weitesten Entfernungen sich ergibt, findet sich nicht nur bei deutschen Kohlenausnahmetarifen z. B. nach den Nordseehäfen von Rheinland-Westfalen, sondern wird noch unterboten, indem hier theilweise Einheitssätze von 1,25 Pf. für das Tonnenkilometer sich ergeben.

während die deutsche, wenn es sich um Wagenladungen von 10 000 Kilogr. handele, keinen Unterschied in den Waaren mache. *)

Nach einer kleinen Abschweifung, wo der Redner in Folge einer Zwischenbemerkung zugiebt, dass er sich in seiner Erwartung getäuscht habe, dass der Staat in Folge der Verträge von 1883 bald in der Lage sein werde, an den Ueberschüssen der Privatbahnen Theil zu nehmen, aber nachweist, dass die Mehrzahl der Kammer und des Senats, insbesondere auch der Abgeordnete Wilson damals derselben Ansicht gewesen seien, kommt der Redner auf die österreichischen Tarife, führt an, sie seien etwas höher, als die französischen, und ausserdem sei man in Ungarn im Begriff, sie zu erhöhen. Endlich bespricht er noch die italienischen Tarife und Tarifgesetzgebung und sucht darzulegen, dass der Staat in Italien weit weniger Rechte und Einfluss auf die Tarife habe, als in Frankreich.

Hiernach widerlegt er eingehend die Behauptung, dass eine jede Tarifiermässigung vortheilhaft sei und eine Erhöhung des Reinertrags zur Folge haben müsse, und spricht seine Ansicht aus, dass bei dem Zustand der französischen Finanzen und angesichts der schon hohen Zinsgewährleistungsbeträge die Zeit für neue Tarifiermässigungen nicht geeignet sei. Nachdem er dann die im Personenverkehr in Folge der Verträge von 1883 erfolgten Tarifiermässigungen besprochen und darauf hingewiesen hat, dass sobald der Staat in der Lage sei, die auf dem Personenverkehr lastende Staatsabgabe von 23 Prozent aufzuheben, in Folge der seitens der Privatbahnen eingegangenen Verpflichtungen eine Tarifiermässigung von 50 Prozent eintreten würde, kommt er auf die Einfuhrtarife zu sprechen. Er führt aus, dass deren Bedeutung sehr überschätzt werde, was schon daraus sich ergebe, dass die Handelskammern trotz wiederholter Aufforderung nur wenige Anträge auf Beseitigung solcher Tarife gestellt hätten. Auch könne man sie nicht ganz beseitigen, namentlich da nicht, wo sie lediglich durch den Wettbewerb der Wasserstrassen hervorgerufen seien, die man in den letzten Jahren erheblich verbessert habe. Er vertheidigt ferner die Staffeltarife, welche die wahrhaft kaufmännischen Tarife seien, und wendet sich gegen die Vorschläge, die Genehmigung der Tarife der Kammer zu übertragen oder sie dem Handelsminister zu überweisen.

Endlich kommt er auf die Verträge von 1883 selbst zu sprechen. Er schildert die Lage, in der man sich bei Abschluss derselben befunden habe: die kleinen vom Staat erbauten Nebenbahnen konnten nicht selbständig betrieben werden, man musste also den

*) Dass dies völlig irrig ist, bedarf kaum der Erwähnung. Auch bei Wagenladungen von 10 000 Kilogr. unterscheidet der deutsche Tarif verschiedene Klassen nach dem Werth der Waaren.

Betrieb an die Privatbahnen überlassen. Diese hatte den Vortheil davon durch Vermehrung des Verkehrs für ihre Hauptlinien, der Staat das Defizit. Die Finanzlage war schwierig, das Geld zur Fortsetzung des Baues der durch das Gesetz Freycinet festgesetzten Linien liess sich nicht beschaffen. Noch weniger konnte man an den Ankauf der Privatbahnen denken. Unter diesen Umständen blieb nichts übrig, als die Verträge abzuschliessen. Dieselben seien in vielfacher Hinsicht von Vortheil gewesen, die Zinsgewährleistung des Staates sei um 4 Millionen Francs vermindert worden, die Gesellschaften hätten den Bau der neuen Linien übernommen und demnächst werde der Staat an ihren Ueberschüssen Theil haben. Wenn sich dies noch nicht verwirklicht habe, so sei daran der allgemeine wirtschaftliche Niedergang Schuld, der in allen Ländern die Eisenbahneinnahmen herabgedrückt habe, in Frankreich ausserdem die Verwüstungen der Reblaus, die einen Verlust von 6 Milliarden Francs verursacht habe. Wenn man später die Privatbahnen ankaufen wolle, seien die Verträge kein Hinderniss; dass man sie 1883 nicht gekauft habe, sei ein Glück, denn man würde jetzt 454 Millionen Francs jährlich an Ausfällen verlieren, weil sie zu hoch hätten bezahlt werden müssen. Die Summen, die der Staat den Privatbahnen als Unterstützung gezahlt hätte, würden gut verzinst durch die Abgaben, die diese zahlten und die Ersparnisse, welche der Staat durch die Privatbahnen mache, zusammen 272 Millionen Francs im Jahre 1884.

Der folgende Redner, Baron des Rotours, ist mit dem Vorredner bezüglich der Verträge von 1883 nicht einverstanden. Durch dieselben seien allerdings dem Staat gegen früher grössere Lasten auferlegt: bis dahin habe die Zinsgewährleistung 1915 ihr Ende erreicht, jetzt sei sie bis 1950 erstreckt, früher habe sie jährlich höchstens 200 Millionen Francs betragen, jetzt 600 Millionen Francs und wenn auch das alte Netz für gewöhnlich seine Zinsen aufbrächte, so könnte doch der Staat in ausserordentlichen Fällen auch hierfür in Anspruch genommen werden, z. B. im Kriegsfall. Die Verträge seien lediglich deshalb abgeschlossen, weil man nicht, wie es richtig gewesen wäre, die durch das Gesetz Freycinet beschlossenen übermässigen und übereilten Neubauten habe beschränken wollen; weil eine Anzahl Mitglieder der Mehrheit in diesem Falle ihren Einfluss in ihren Wahlkreisen geschädigt hätten, habe man durch Verträge die Privatbahnen an Stelle des Staates zum Ausbau verpflichtet. Jetzt schreie man über Tariferhöhungen und greife die Privatbahnen an, aber die Regierung sei allein verantwortlich. Sie habe die Privatbahnen zur Umarbeitung der Tarife gedrängt, die neuen Tarife genehmigt, sie habe durch ihre schlechte Finanzpolitik die allgemein verlangte Ermässigung

der Tarife unmöglich gemacht, weil jede Tarifermässigung jetzt den Fehlbetrag im Staatshaushalt vermehre und die Auflage neuer Abgaben nöthig mache. Wenn die schädlichen Einfuhrtarife noch nicht beseitigt seien, so falle das wieder lediglich der Regierung zur Last, denn die Privatbahnen seien zur Beseitigung verpflichtet, sobald die Regierung es verlange.

Vacher widerlegt gleichfalls die Behauptungen von Raynal, dass die Verträge von 1883 dem Staat keine Lasten aufgebürdet hätten, und dass die Tarife der andern Länder, insbesondere auch Deutschlands, nicht niedriger seien, als die französischen. Er vertheidigt die Sammelladungen als vortheilhaft auch für das Publikum und giebt Beispiele, wie die Privatbahnen das Landesinteresse durch ihre Tarife schädigen. Er bestreitet ferner die Behauptung von Faure, dass die deutschen Bahnen 1883 133 Millionen Francs Defizit gemacht hätten und weist nach, dass die preussischen Staatsbahnen 1883 nicht nur die Zinsen und den Tilgungsantheil des zu ihrem Bau verwandten Kapitals aufgebracht, sondern noch 24 Millionen Ueberschuss geliefert und dabei die Gehälter ihrer Beamten um 9 Millionen aufgebessert hätten. Er empfiehlt den Ankauf der Privatbahnen als richtige und auch mögliche Lösung, da man dazu nicht das Anlagekapital, sondern nur die Jahresrenten aufzubringen hätte, wovon man schon jetzt einen grossen Theil auf Grund der bestehenden Abmachungen zahlen müsse.

Noch einmal ergreift nun C. Pelletan das Wort zu scharfen Angriffen auf Raynal. Er führt aus, dass nach den eigenen Aeusserungen Raynals die von den Privatbahnen versprochenen Tarifermässigungen keinen Werth hätten, weil sie nur für den Fall von Mehreinnahmen der Bahnen zu wirklichen seien, dass auch die finanzielle Entlastung des Staates durch die Verträge nur eine scheinbare sei: denn die Neubauten, welche die Privatbahnen übernommen hätten, würden ausgeführt mittelst Anleihen, deren Zinsen der Staat gewährleiste und thatsächlich bezahle. Falsch sei auch die Behauptung, dass die Zinsgewährleistung des Staates durch die Verträge von 1883 vermindert sei. Für die Midi-Eisenbahn sei sie im Gegentheile um mehr als 2 Millionen Francs erhöht, im Uebrigen dieselbe geblieben. Das Schlimmste aber sei, dass jetzt eine schlechte finanzielle Verwaltung der Privatbahnen, Mangel an Sparsamkeit etc. der Staatskasse, die die Dividenden gewährleistet habe, zur Last falle. Die Aussicht auf Rückzahlung aus den Ueberschüssen der Privatbahnen, die Raynal mit grösster Bestimmtheit gemacht, sei weder gegenwärtig erfüllt, noch werde sie sich in Zukunft erfüllen. Das ganze System des privaten Eisenbahnbaues und Betriebes mittelst staatlicher Zinsgewährleistung komme nur den grossen Finanzleuten zu Gute, welche sich bei denselben bereicherten, um 80 Millionen Francs seien hierdurch die Zinsen der Eisenbahnschulden erhöht. Ganz lächerlich sei es, wenn Raynal von den 270 Millionen Francs

spreche, die der Staat aus den Eisenbahnen ziehe. Das seien theils Steuern, welche nicht die Eisenbahnen zahlten, sondern das verkehrtreibende Publikum, theils Steuern, welche die Eisenbahnen zu zahlen hätten für ihren Gewerbebetrieb, wie jedes andere Handelsunternehmen. Die angeblichen Ersparnisse des Staats durch freie Benutzung der Bahnen für die Post u. s. w. seien einmal ganz willkürlich berechnet und zweitens Rechte, welche der Staat auch habe ohne Zinsgewährleistung und Unterstützungen der Eisenbahnen. Die ganze Berechnung sei wie die der Heirathsvermittlerin in Molières Geizhals, welche demselben vorrechne, dass seine Zukünftige so und soviel 1000 Francs Rente mitbringe, bestehend in den Ersparnissen, welche sie durch ihre bescheidenen Ansprüche ihm verschaffen werde.

Bezüglich der Tarife habe Raynal, indem er einige Artikel ausgewählt und verglichen habe, zu beweisen versucht, dass die französischen Tarife nicht höher seien, als die anderer Staaten. Mit solchem Verfahren könne man alles beweisen, aber deshalb auch nichts. Eigenthümlich seien seine Gründe gegen die Herabsetzung der Tarife. Zuerst habe er erklärt, die Verträge von 1883 hätten die Last des Staates nicht vergrößert, dann aber sage er wieder, wenn man die Tarife herabsetze, müsse der Staat den Ausfall tragen. England und die Vereinigten Staaten von Amerika, obwohl sie ihre Eisenbahnen nicht unterstützt, hätten sich einen Einfluss auf die Tarife geschaffen. Frankreich habe den Privatbahnen ihre Dividende gewährleistet, sie auf diese Weise sicher gestellt, um so mehr könne und müsse es sich das Recht auf die Tarife nehmen.

Baihaut, Minister der öffentlichen Arbeiten, fasst hiernach die Ergebnisse der Verhandlung zusammen und giebt Erklärungen ab über den Standpunkt der Regierung. Indem er die allgemeinen Fragen der Eisenbahnpolitik, auf die sich die Verhandlung erweitert hatte, nur streift, betont er die Nothwendigkeit der Vereinfachung der Tarife durch das eingeführte System der Staffeltarife. Wenn dasselbe hier und da zu Härten geführt habe, müsse man sie beseitigen. Eine allgemeine Wiederaufhebung der eingeführten Tarife sei ebenso wenig, als eine theilweise ohne Zustimmung der P.-L.-M. angängig. Die einzige Lösung bestehe darin, im Weg der Verhandlung mit der P.-L.-M. die Tarife zu verbessern. Er kündigt ferner an, dass die neuen Tarife der Nordbahn in nächster Zeit genehmigt, und dass dadurch wesentliche Verbesserungen eingeführt würden. Die neuen Tarife der Orléans- und Westbahn unterlägen der Prüfung, die der Südbahn seien eben eingegangen. Bezüglich der vielbesprochenen Einfuhrtarife seien die Vorerhebungen vollendet und lägen dem Landeseisenbahnrath zur Prüfung vor. Er werde unverzüglich die n den Verträgen von 1883 sowie den ergänzenden Schreiben der Privat-

bahnen vorgesehene Kommission berufen, welche über deren Fortbestehen zu entscheiden habe. Indem er die Eisenbahnverwaltung gegen die erhobenen Angriffe in Schutz nimmt, kündigt er zugleich eine Reorganisation des Corps des ponts et chaussées und des Corps des mines an. Ferner soll im Landeseisenbahnrat die Vertretung des Handels, der Industrie und Landwirtschaft ausgedehnt werden. Im Uebrigen bittet er die schwebenden Fragen der Eisenbahnpolitik an eine Kommission, am besten an die bestehende Eisenbahnkommission der Kammer zur Berathung u überweisen.

L. Renard glaubt, dass die vorliegende Frage von drei Seiten betrachtet werden müsse, vom Standpunkt des Verkehrtreibenden, der möglichst niedrige Tarife haben wolle, des Steuerzahlers, der hiergegen nichts zu erinnern habe, vor allen aber die Steuern nicht dadurch erhöht wissen wolle, und des Aktionärs der Privatbahnen, der eine möglichst gute Dividende wünsche. Diese drei verschiedenen Standpunkte müsse man zu versöhnen suchen. Ebenso gebe es kein unbedingt gutes und unbedingt schlechtes System der Tarife, es komme vielmehr auf die richtige Anwendung derselben an. Der Staat habe unzweifelhaft ein Recht, hierauf einzuwirken, das ergebe sich schon aus der Gewährleistung der Zinsen. Dies Recht der Einwirkung könne aber nicht vom Parlament, sondern müsse vom Minister ausgeübt werden, unter Beihilfe des Landeseisenbahnrats, für dessen Verstärkung aus den Kreisen des Handels, der Industrie und Landwirtschaft Redner sich ausspricht. —

Hiernach wird die Verhandlung geschlossen und von vier verschiedenen Tagesordnungen die von Steeg, Remoiville, Barodet, Jamais und Thevenet eingebrachte angenommen, nachdem der Minister Baihaut Namens der Regierung sich für diese ausgesprochen hatte. Dieselbe lautet:

Die Kammer nimmt Kenntniss von der Entschliessung der Regierung,

1. Die Verhandlungen mit den Eisenbahngesellschaften besonders der P.-L.-M. zum Zweck einer Verbesserung der bestehenden Tarife eifrig fortzuführen.
2. Den durch die Briefe, welche den Verträgen von 1883 angeheftet sind, vorgesehenen Ausschuss zum Zweck der Prüfung der für die Zollpolitik des Landes wesentlichen Tarife einzusetzen, sie beschliesst,

dass der parlamentarische Eisenbahnausschuss durch 11 Mitglieder auf 44 verstärkt und beauftragt werde, diejenigen gesetzlichen Maassregeln vorzuschlagen, welche geeignet sind, die Rechte und den Einfluss des Staats auf das Eisenbahnwesen zu verstärken, und geht zur Tagesordnung über.

III.

Ein kurzes Nachwort sei mir noch gestattet. Nicht über die Tarife der P.-L.-M., diese Frage liegt verhältnissmässig einfach und ist bereits oben genügend behandelt, sondern über die französische Eisenbahnpolitik im Allgemeinen und die Verträge von 1883 im Besondern. Wenn verschiedene Redner letztere für die üble Lage, in der sich offenbar der Staat gegenüber den grossen Eisenbahngesellschaften befindet, in erster Linie verantwortlich machen und diejenigen anklagen, welche diese Verträge abgeschlossen haben, so geschieht dies m. E. mit Unrecht. Der frühere Minister Raynal hat ganz Recht, wenn er sagt, dass keine Wahl gewesen sei, als die Verträge von 1883 abzuschliessen, wenn auch damit nicht bewiesen ist, dass es nicht möglich gewesen wäre, bessere Bedingungen für den Staat zu erhalten. Das lässt sich natürlich schwer entscheiden, und wenn man vom Rathhaus kommt, ist man in der Regel klüger, als vorher. Aber die Lage, die zum Abschluss der Verträge von 1883 und zu Wiederaufnahme der von Ludwig Philipp und Ludwig Napoleon III begründeten Eisenbahnpolitik führte, durch welche die grossen Eisenbahngesellschaften in Frankreich zu einem Staat im Staate gemacht und ihre Vertreter, die hohe Finanz, mit ungeheuren Summen auf Kosten des Staates bereichert sind, hat nicht Raynal verschuldet, sie fällt vielmehr in erster Linie den Freycinet und Gambetta und der ganzen republikanischen Partei zur Last. Sie ist einfach dadurch herbeigeführt, dass man in Frankreich an den staatlichen Ausbaues des Nebenbahnnetzes gegangen ist, ohne vorher, wie dies in Preussen geschehen ist, die Privatbahnen, in deren Verkehrsgebieten man bauen musste, zu verstaatlichen. Dadurch musste der Staat in die Nothlage gerathen, wie sie Raynal in seiner Rede ganz richtig gekennzeichnet hat. Der Staat konnte diese kleinen, zerstreut liegenden, an die den Privatbahnen gehörigen Hauptlinien anschliessenden und von diesen abhängigen Linien nicht selbst betreiben. Den Betrieb den Privatbahnen pachtweise oder gegen Erstattung der Betriebskosten übergeben, wie dies anfangs versucht wurde, hiess nichts anderes, als diesen die Vortheile, dem Staat die Kosten der Nebenlinien zuzuwenden. Deshalb war die vollständige Uebertragung dieser Nebenlinien auf die Privatbahnen und die dadurch herbeigeführte Entlastung der Staatsfinanzen der einzig mögliche Ausweg, da man auch an die nachträgliche Verstaatlichung der Privatbahnen wegen der schlechten Finanzlage nicht decken konnte. So bietet der Verlauf der Eisenbahnfrage in Frankreich einen neuen wichtigen Beweis für die Nothwendigkeit des Staatsbahnsystems. Wieder einmal hat sich gezeigt, dass die Privatwirthschaft nur die ertragreichen Hauptbahnen, nicht die ertraglosen Nebenlinien baut, deren

Ausbau vielmehr unter allen Umständen dem Staat zur Last fällt, sei es auch nur in der Form von staatlichen Unterstützungen und Zinsgewährleistungen. Unter diesen Umständen erscheint es aber unzweifelhaft richtig, dass der Staat die Hauptlinien ebenfalls baut oder sie wenigstens in sein Eigenthum und seine Verwaltung bringt. Denn dann kann er nicht nur mit dem aus den Hauptlinien gezogenen Gewinn den Bau der Nebenlinien früher und mit geringeren Opfern ermöglichen, sondern er erhält auch für seine Aufwendungen die freie Verfügung über das Eisenbahnnetz des Landes und damit über das wichtigste Mittel der wirthschaftlichen Entwicklung, während er nach dem französischen Eisenbahnsystem dieselben Aufwendungen ohne diese Vortheile hat.*) Das sieht auch, wie die vorstehenden Verhandlungen gezeigt haben, ein grosser Theil der hervorragenden französischen Politiker ein, aber die Ausführung des Staatssystemes in Frankreich dürfte trotzdem der Macht der thatsächlichen Verhältnisse gegenüber noch in weitem Felde liegen. Freuen wir uns umsomehr, dass wir in Deutschland im Wesentlichen dies Ziel erreicht haben.

*) Vergl. auch mein Eisenbahntarifwesen S. 4 ff.

Die Organisation des belgischen Nebenbahnwesens.

Von

Sigmund Sonnenschein.

Seitdem man die Bedeutung der Nebenbahnen für die Pflege des örtlichen Verkehrs erkannt hat, tritt allseitig das Bestreben hervor, die Bedingungen für das Zustandekommen solcher Eisenbahnlinien in grundsätzlicher Weise zu regeln. Maassgebend hiefür erscheint die Erwägung, dass die mitwirkenden Kräfte bei dem Baue von Nebenbahnen sich in anderer Weise zusammensetzen, als bei den Hauptbahnen, indem das Verlangen nach einer Nebenbahn weniger hervorgerufen wird durch den Wunsch, aus dem Bankapitale derselben Gewinn zu ziehen, als durch das Bedürfniss nach einer besseren Verbindung, welche den Interessen der betreffenden Produktionsgebiete dienen soll. Diesen Erwägungen sind die in der ersten preussischen Nebenbahnvorlage vom Jahre 1879 aufgestellten Grundsätze in Bezug auf Gewährung staatlicher Beihilfe für den Bau von Nebenbahnen entsprungen, ebenso wie die grundsätzlichen Bestimmungen, welche in Italien durch das Gesetz vom 29. Juli 1879 und in Frankreich durch das Gesetz vom 11. Juni 1880 zum Ausdrucke gebracht worden sind, diesem Bedürfnisse entsprechen sollten. In allen diesen Fällen wurde die finanzielle Unterstützung des Staates von einer entsprechenden Beteiligung der Interessenten am Anlagekapital abhängig gemacht, diesen also die Anregung zum Bau von Nebenbahnen vorbehalten. Sei es nun, dass der Gemeinsinn in den in Frage kommenden Interessentenkreisen nicht überall kräftig genug entwickelt war, sei es, dass die finanzielle Unselbständigkeit der betreffenden Körperschaften daran Schuld trug, es musste sich bald die Wahrnehmung aufdrängen, dass die Entwicklung des Nebenbahnwesens nicht in dem Maasse fortschreite, wie man es erwartet hatte. Eine Aenderung in den bisherigen Bedingungen für das Zustandekommen von Nebenbahnen eintreten zu lassen, schien unabweislich, und man suchte diese Aenderung, wie es sich später zeigte, nicht ohne Erfolg, in einer innigeren Verbindung des örtlichen Interesses mit dem allge-

meinen zum Ausdruck zu bringen. Die Ueberzeugung, dass die Individualität des Nebenbahnwesens der besonderen Förderung des Staates nicht entbehren könne, hatte sich in kurzer Zeit Bahn gebrochen, und wir sehen die einzelnen Staaten im Wettstreit, den Ausbau eines weitverzweigten Nebenbahnnetzes mit möglichster Beschleunigung sicherzustellen. In Frankreich bot sich im Jahre 1883 erwünschte Gelegenheit, die sechs grossen Eisenbahn-Gesellschaften zu diesem Zwecke heranzuziehen, nachdem das Gesetz vom 11. Juni 1880 die Möglichkeit geboten hatte, unter Mitwirkung des Privatkapitals auch alle diejenigen Nebenbahnen zur Ausführung zu bringen, welche nicht den sechs grossen Eisenbahn-Gesellschaften zum Bau überwiesen waren. Italien hat die durch das Gesetz vom 29. Juli 1879 aufgestellten Grundsätze in Bezug auf Heranziehung der Interessenten aus Anlass der am 1. Juli 1885 in Kraft getretenen Betriebs-Verträge fast gänzlich aufgehoben, indem die Pachtgesellschaften den Bau der neuen Linien unter Bürgschaft des Staates übernommen haben. In erhöhtem Maasse musste sich die staatliche Fürsorge der Nebenbahnfrage in jenen Staaten zuwenden, in denen das Staatseisenbahn-System in Anwendung steht, indem hier zu dem allgemeinen Interesse das Interesse des Staates als Betriebsverwalter der Hauptbahnen hinzutritt. Konnte es aber keinem Zweifel unterliegen, dass der Staatseisenbahn-Betrieb sich einen bestimmenden Einfluss auf den Bau und Betrieb der Nebenbahnen wahren müsse, und dieses Gebiet nur in beschränktem Maasse der Privatthätigkeit überlassen dürfe, so trat gleichzeitig damit die Nothwendigkeit einer kräftigen Initiative an den Staat heran, welche umso weniger verkannt werden konnte, als sonst der Staatsbetrieb sich als ein stetes Hinderniss für die Entwicklung der Nebenbahnen erweisen würde, da in jedem einzelnen Falle die örtlichen Interessen zu leiden hätten unter den Bedenken, welche die Aussicht auf einen etwaigen Wettbewerb mit der betreffenden Hauptbahn hervorrufen würde. Die weitgehendste Berücksichtigung haben diese Erwägungen in Preussen gefunden, welcher Staat, begünstigt durch die ihm mit dem Erwerbe von Privatbahnen anheimgefallenen namhaften Mittel, den Bau der Nebenbahnen selbst in die Hand nehmen konnte, und heute unter allen Staaten des Festlandes das grösste Nebenbahnnetz aufweist. In den anderen Staaten, wo die finanziellen Hülfquellen nicht in dem Maasse vorhanden waren, die sonstigen Vorbedingungen aber ebenso wie in Preussen darauf hinwiesen, dem Staate einen weitreichenden Einfluss auf den Bau und Betrieb der Nebenbahnen zu sichern, hat sich die Lösung dieser Aufgabe ziemlich schwierig gestaltet. Dies kann man namentlich in Belgien wahrnehmen. Hier hat der Staat die Bildung eines Staatseisenbahn-Netzes unter den ungünstigsten Bedingungen vollzogen, indem die Regierung, gedrängt durch die

öffentliche Meinung, welche eine beschleunigte Einlösung der Privatbahnen für nothwendig hielt, ziemlich hohe Einlösungsrenten bewilligen musste, so dass der belgische Staat jetzt alljährlich grössere Summen zur Erfüllung der aus der Einlösung übernommenen Verpflichtungen aufzuwenden genöthigt ist. Hier war also das Bestreben doppelt begreiflich, einen etwaigen Mitbewerb der Nebenbahnen, welche bei der Engmaschigkeit des belgischen Netzes kaum zu umgehen gewesen wäre, zu verhüten. Wiesen also hier alle Umstände darauf hin, dem Staate einen bestimmenden Einfluss auf das Zustandekommen und den Betrieb der Nebenbahnen zu sichern, so war es nothwendig, für die Wahrung dieses Einflusses eine Form zu finden, welche, dem Stande der Staatsfinanzen Rechnung tragend, diese nur in beschränktem Maasse in Anspruch nimmt. Auf diese Weise ist man in Belgien dazu gelangt, eine Organisation ins Leben zu rufen, welche unter Heranziehung der Provinzen, Gemeinden und Privaten und unter besonderen Zugeständnissen des Staates die Nebenbahnfrage daselbst zur Lösung gebracht hat. Die Grundzüge dieser in mehrfacher Richtung interessanten Organisation zu entwickeln, ist die Aufgabe, welche wir uns gestellt haben.

I.

Die Bedeutung der Nebenbahnen war in Belgien frühzeitig erkannt worden. Schon durch das Gesetz vom 9. Juli 1875 wurde die Bewilligung zur Seitenanlage des Bahnkörpers in derselben Ebene unmittelbar neben der Landstrasse ausgesprochen, allein die Hoffnungen, welche man an dieses Gesetz knüpfte, haben sich nicht erfüllt. In der Sitzung des Senates vom 2. Mai 1877 lenkte Baron A. Kint von Roodenbeke die Aufmerksamkeit der Regierung auf diese Thatsache, dieselbe auffordernd, die Frage der Nebenbahnen einem ernsten Studium zu unterziehen. Der damalige Minister der öffentlichen Arbeiten, Herr Beernaert, gab hierauf folgende Antwort: „Wenn der Staat die Entwicklung von all' dem, was von internationalem und allgemeinen Nutzen ist, in Sachen der Eisenbahnen in seine Hände nehmen darf, so verhält es sich nicht so mit diesen Nebenlinien. Hier sind es, nach meiner Ansicht, vielmehr die betheiligten Orte, von denen man die Anregung erwarten muss. Allerdings können finanzielle Schwierigkeiten ein Hinderniss werden; aber diese Schwierigkeiten erscheinen nicht unübersteiglich, und eines der ehrenwerthen Mitglieder dieser Versammlung war so gütig, sich besonders mit dieser Frage zu beschäftigen; er hat mir über diesen Stoff eine sehr werthvolle Studie vorgelegt, deren Ergebnisse ausnehmend praktischer Art die eingehendste Berücksichtigung der Regierung verdienen.“ Minister Beernaert meinte damit eine Studie, welche im Monat Oktober 1875 von dem Senator Bischoffsheim der Regierung überreicht war. In dieser Arbeit wurde

ausgeführt, dass das Gesetz vom 9. Juli 1875, indem es die Anträge auf Konzessionsertheilung den Ortsbehörden vorbehielt, die Selbständigkeit, deren sich die Gemeinden erfreuen, achten, und so den Gemeindefreiheiten eine neue Anerkennung zu Theil werden lassen wollte. Allein, fügte der Senator hinzu, wenn man die vielfachen Fragen prüft, welche sich bei dem Bau und Betriebe der Nebenbahnen ergeben, so ist man gezwungen, einzugestehen, dass die Gemeinden, welche sich der Zugeständnisse des Gesetzes zu bemächtigen wünschen, unübersteiglichen Hindernissen begegnen werden, welche das Gesetz für die meisten Fälle als unanwendbar erscheinen lassen. Wie und zu welchem Preise werden die Gemeinden sich das Kapital verschaffen, die Arbeiten ausführen, ferner die Linien ausnützen? Dann haben sie auch nicht einmal das nöthige Personal für die ersten Versuche. Der Schluss, zu dem der Verfasser gelangte, war der, dass das Gesetz vom 9. Juli einen Grundsatz aufstelle, welchem jeder mit Recht zustimmen müsse, aber dass die Erfahrung lehre, es sei unerlässlich, um sich der Anwendung dieses Gesetzes zu versichern, vervollständigende Maassregeln zu treffen. Er befürwortete also die Gründung einer Gesellschaft, der eine ähnliche Aufgabe zufallen würde, wie der belgischen Gemeinde-Kreditgesellschaft, welche die Gemeindegeldentlehen vermittelt. Die zu errichtende Gesellschaft hätte den Gemeinden das zur Ausführung der Arbeiten und zum Betriebe nöthige Geld zu verschaffen, überall den Grundsatz einer strengen Sparsamkeit einzuführen und den Gemeinden, Provinzen und dem Staate die Ergebnisse des Betriebes vorzubehalten, was die Gedanken auf spekulativen Gewinn gänzlich beseitigen würde. Der Senator schlug weiter vor, dass das zum Baue nothwendige Kapital vom Staate, von den Provinzen und Gemeinden aufgebracht werde; allein da die Hilfsquellen, über welche die beiden letzteren verfügen, sich nicht anders bilden, als durch die jährlichen Einnahmen, würde die Gesellschaft jenen gegen sehr günstige Bedingungen das Kapital verschaffen, dessen sie bedürfen, und zwar gegen Bewilligung von Jahresrenten, welche sie sich zu zahlen verpflichten. Ihrerseits würde sich die Gesellschaft den Gegenwerth durch eine Ausgabe von Obligationen sichern, deren Unterbringung um so leichter wäre, als unabhängig von der Gewährleistung der Gemeinden die Obligationen die Einkünfte der Nebenbahnen als Sicherheit hätten und zugleich unter der Aufsicht und Bürgschaft des Staates ausgegeben würden. Die Einmischung des Staates hält der Senator für nothwendig, um das Kapital unter den günstigsten Bedingungen zu erhalten, und er hält die Einmischung des Staates auch für vollkommen gerechtfertigt, da der Zweck das grosse öffentliche Interesse ist. Als Gegenleistung für diese Konzession würde der Staat in der Erbauung der Nebenbahnen das Mittel finden, nennenswerthe Ersparungen in der Erhaltung

der Strassen zu erzielen und ohne Vermehrung seiner Ausgaben die Post, den Telegraphen und am Ende die Ergebnisse der Staatsbahnlilien zu verbessern.

Dies waren die Grundgedanken jener Studie, welche der Senator Bischoffsheim der Regierung vorgelegt hatte. Der von dem Senator zum Ausdruck gebrachte Grundsatz: die Vereinigung der Interessenten zum Bau der Nebenbahnen, fand im ganzen Lande beifällige Aufnahme, und sowie man sich klar darüber war, dass Industrie und Landwirthschaft der Nebenbahnen nicht länger entbehren könnten, zweifelte man nicht mehr, dass der Vorschlag Bischoffsheims unter den obwaltenden Umständen allein geeignet sei, die Frage der Nebenbahnen einer gedeihlichen Lösung zuzuführen. Ein inzwischen eingetretener Regierungswechsel verzögerte jedoch die weitere Entwicklung dieser Angelegenheit, und erst am 18. Juni 1880 setzte die Regierung auf Anregung des Finanzministers Charles Graux einen Ausschuss nieder, welchem die Studie Bischoffsheims zur Prüfung überwiesen wurde. Dieser Ausschuss war zusammengesetzt aus Mitgliedern der beiden Kammern, Vertretern des Finanz- und Arbeits-Ministeriums, dem Senator Bischoffsheim und dem General-Inspektor der Brücken und Strassen, Wellens, welcher an der Studie Bischoffsheim mitgearbeitet hatte. Der Ausschuss hielt in der Zeit vom 16. Januar bis 6. April 1881 sieben Sitzungen und legte das Ergebniss seiner Berathungen der Regierung vor. Auf Grund desselben wurde an die Ausarbeitung eines Gesetzentwurfes geschritten, der am 12. Mai 1882 in der Repräsentantenkammer vom damaligen Finanzminister Graux eingebracht wurde. Der Minister wies bei der Vorlage darauf hin, dass eine grosse Zahl landwirthschaftlicher und industrieller Anlagen noch auf den Segen der Schienen und des Dampfes harre und fuhr dann fort: „Zur Zeit, als der Verkehr der Menschen und Güter ganz auf den Strassen vor sich ging, fügten sich fortwährend Nebenstrassen an die grossen nationalen Wege an und lieferten denselben Zu- und Abflüsse. In gleicher Weise soll der Organismus der Dampftransportmittel in unseren Tagen durch Nebenlinien ergänzt werden, welche zur Ernährung der Hauptadern beitragen, indem sie Reichthum bringen oder schöpfen in den Orten, die heute noch nur mit grossen Opfern zugänglich sind. Die Urheber des Gesetzes vom 9. Juli 1875, betreffend die Tramways, beabsichtigten diesem sozialen Bedürfniss gerecht zu werden, aber sie haben ausschliesslich auf das Eintreten von Privaten gezählt, um den Bau und Betrieb von Nebenbahnen sicherzustellen. Dieses Gesetz beschränkte sich darauf, die Art und Weise und die Bedingungen der Konzessionirung zu regeln; den Konzessionären wurde keinerlei finanzielle Betheiligung des Staates noch der Gemeinden zugesichert. Unter solchen Verhältnissen musste die Entwicklung des Neben-

bahnsystems eine ziemlich beschränkte bleiben. Es giebt gewiss Linien, die ohne Zweifel erträgnissreich genug sind, um das Privatinteresse zur Betheiligung heranzuziehen. Eine grosse Anzahl anderer aber hat wohl genügenden Verkehr, um eine gewisse bescheidene Rente aufzubringen, sichert jedoch für die dem Bau und Betrieb derselben zu widmenden Kapitalien keinen genügenden Gewinn, um die Privatindustrie zum Bau derselben zu bestimmen. Seit langer Zeit werden in Belgien der Bau und Betrieb von Eisenbahnen als ein Dienst von nationalem Interesse angesehen. Es ist nur logisch und gerecht, dass die Mitwirkung der öffentlichen Gewalten und des öffentlichen Kredites, welche die Vermittler für die Einrichtung der grossen Linien waren, auch für das Nebenbahnwesen herangezogen werde. Die Herstellung der Nebenbahnen soll den Gemeinden ebenso obliegen, wie die der gewöhnlichen Strassen. Allein sowie für diese, ist die Betheiligung der Provinzen und des Staates auch hier berechtigt.“ Diese Worte kennzeichnen den Geist des Gesetzentwurfes, welcher mit Rücksicht auf die eingehenden Berathungen, die derselbe in den Ausschüssen erfuhr, erst am 22. Januar 1884 vom Senate zur Verhandlung gezogen werden konnte. Am 28. Mai 1884 erlangte der Entwurf Gesetzeskraft.

II.

Das Ziel des Gesetzes vom 28. Mai 1884*) war die Schaffung eines weit verzweigten Netzes von Nebenbahnen durch die Gemeinden mit Hülfe des Staates, der Provinzen und von Privaten. Die Konzessionen sollten ausschliesslich an eine unter der Firma: „Société nationale des chemins de fer vicinaux“ zu gründende Gesellschaft verliehen werden, welche man für berufen hielt, die verschiedenen Interessentenkreise zu vertreten und die Möglichkeit zu schaffen, den Bau und Betrieb der Nebenbahnen unter den billigsten Bedingungen und in einer Weise zu sichern, dass dem Interesse der grösstmöglichen Zahl von Gemeinden Rechnung getragen wird. Die Grundlagen der Gesellschaft wurden in den Statuten in nachstehender Weise festgesetzt:

Unter der Firma „Société nationale des chemins de fer vicinaux“ wird eine Aktiengesellschaft mit dem Sitze in Brüssel gegründet, welche das ausschliessliche Recht hat, Konzessionen für Nebenbahnen zu erwerben. Die Gesellschaft hat den Zweck, Nebenbahnen zu erbauen und zu betreiben im Königreiche und gegebenenfalls deren Verlängerung auf fremdes Gebiet durchzuführen. Die Dauer der Gesellschaft ist nicht begrenzt, ihre Auflösung kann nur durch ein besonderes Gesetz erfolgen, welches gleichzeitig die Bedingungen ihrer Liquidation zu regeln haben wird. Die „Société Nationale“ darf den Betrieb einer Nebenlinie nur in folgenden Fällen einstellen:

*) Vergl. den Abdruck einer Uebersetzung dieses Gesetzes im Archiv 1885 S. 92 ff.

1. wenn während drei auf einanderfolgenden Jahren die Roheinnahmen einer Linie nicht hinreichen, um die Betriebsausgaben zu decken;
2. wenn während fünf aufeinander folgenden Jahren der Reingewinn einer Linie die Verzinsung der Hälfte des Anlagekapitals nicht ermöglicht.

Die auf die Einstellung des Betriebes einer Linie bezüglichen Vorschläge können ausgehen im ersteren Falle entweder vom Verwaltungsrathe der Gesellschaft, oder von einem Aktionär der unmittelbar interessirten Gruppe und im zweiten Falle von einem Aktionär der betreffenden Gruppe. Die Vorschläge sind den Aktionären in einer ausserordentlichen General-Versammlung vorzulegen. Das Gesellschaftskapital richtet sich nach der jeweiligen Höhe des Anlagekapitals der zu erbauenden Linien oder des für dieselben zu beschaffenden Betriebsmaterials. Das Gesellschaftskapital wird getheilt in so viele Serien von Aktien, als Linien konzessionirt werden. Jede Aktienserie hat das Recht auf den Reingewinn derjenigen Linie, auf welche sie sich bezieht, jedoch nur mit den in den Statuten festgesetzten Beschränkungen. Wenigstens zwei Drittel der Aktien jeder Serie müssen gezeichnet sein vom Staate, den Provinzen und den Gemeinden. Die Aktionäre haften für einen etwaigen Verlust nur in der Höhe ihrer Betheiligung an dem Gesellschaftskapitale. Alle Aktien lauten auf 1000 Francs. — Die Einzahlungen finden zu den vom Verwaltungsrathe festgesetzten Zeitpunkten statt. Der Staat und die Provinzen können die Einzahlungen in 66 Jahresrentenzahlungen leisten. Dasselbe gilt von den Gemeinden, wenn diese über die nöthigen Einnahmequellen verfügen. Die Anzahl der Rentenzahlungen ist dieselbe, wie die Tilgungsdauer der auf Grund der Rentenzahlungen zu verausgabenden Obligationen. Die Rentenscheine sind unveräusserlich; für jede verspätete Einzahlung sind 6 pCt. Zinsen an die Gesellschaft zu entrichten. Nach einer zweimaligen Aufforderung, welche in Zwischenräumen von zwei Monaten zu erfolgen hat, kann der Verwaltungsrath den Verfall der bereits gezeichneten und gezahlten Renten zu Gunsten der Gesellschaft aussprechen. Die Aktien, welche dem Staate, den Provinzen und Gemeinden gehören, sind auf den Namen ausgestellt. Die Provinzen und die Gemeinden können sie nur veräussern mit Zustimmung der Regierung. Privatpersonen, welche sich am Anlagekapital betheiligen, erhalten einfache Antheilscheine und geniessen kein Stimmrecht. Die Gesellschaft hat das Recht, auf Grund der ihr geschuldeten Renten Obligationen zu verausgaben. Die Form und die Bedingungen dieser Obligationen unterliegen der Prüfung der Regierung.

In Bezug auf die Verwaltung der Gesellschaft wurden folgende Bestimmungen getroffen: Die Gesellschaft wird verwaltet durch einen Ver-

waltungsrath, welcher gebildet ist aus einem Präsidenten und vier Mitgliedern sowie einem Generaldirektor, dem ein Generalsekretär beigeordnet ist. Die Regierung kann die Zahl der Mitglieder auf sechs erhöhen. Ferner wird ein Aufsichtsrath aus sechs Mitgliedern gebildet. Der Präsident des Verwaltungsrathes wird ernannt durch den König. Die Ernennung erfolgt auf sechs Jahre und kann immer auf dieselbe Zeit erneuert werden. Die anderen Mitglieder des Verwaltungsrathes werden ernannt zur Hälfte vom König, zur Hälfte von der Generalversammlung der Aktionäre. Alle drei Jahre läuft die Amtsdauer für die Hälfte der Mitglieder ab; ihr Mandat kann erneuert werden. Der König bezeichnet ein Mitglied des Verwaltungsrathes als Vizepräsidenten. Alljährlich wird eine Summe von mindestens 15 000 Frcs. und höchstens 30 000 Frcs. ausgesetzt als Anwesenheitsmarken für den Präsidenten und die Mitglieder des Verwaltungsrathes. Der Präsident und jedes Mitglied des Verwaltungsrathes haben ferner das Recht auf Bezug von 2 pCt. des Gewinnes, welcher nach Vertheilung der ersten Dividende an die Aktionäre verbleibt. Dieser Bezug darf in keinem Falle 10 000 Frcs. für jedes Mitglied des Verwaltungsrathes überschreiten. Der Verwaltungsrath ist ausgestattet mit den weitgehendsten Vollmachten für die Geschäftsführung. Namentlich obliegen ihm folgende Angelegenheiten: Er bewirbt sich um die Konzessionen, er besorgt alle Geschäfte, Käufe für den Bau und Betrieb der an die Gesellschaft konzessionirten Linien, er setzt fest und beschliesst die allmähliche Vermehrung des Gesellschaftskapitals; er bezeichnet die Einzahlungen, welche auf die Aktien zu leisten sind, er besorgt die Ausgabe der Obligationen unter den in den Statuten festgesetzten Beschränkungen. Ihm obliegt ferner die Anlage der verfügbaren Mittel, die Festsetzung der auf die Dienstorganisation bezüglichen Reglements, ebenso wie der Vorschriften für den inneren Dienst; er bestimmt und ändert die Tarife unter Genehmigung der Regierung; er ernennt die Beamten und bestimmt ihre Gehalte. Dem Verwaltungsrathe obliegt es schliesslich, alljährlich einen Bericht an die Regierung zu erstatten über die Geschäfte und die Lage der Gesellschaft. Der Verwaltungsrath versammelt sich auf Einladung seines Präsidenten oder auf den Antrag zweier seiner Mitglieder. Der Präsident kann die Ausführung eines jeden Beschlusses beanstanden, von dem er annimmt, dass er sich in Widerspruch mit den Gesetzen, den Statuten oder den Interessen des Staates befindet. Er verständigt hierüber die Regierung. Der Beschluss kann ausgeführt werden, wenn die Regierung binnen vierzehn Tagen keine Einwendung dagegen erhebt. Die Regierung hat das Recht, sich alle Rechnungen vorlegen zu lassen, welche sie für nothwendig hält, um die Aufsicht über die Gebahrung der Gesellschaft auszuüben. Der Generaldirektor wird ernannt durch den König. Seine Besoldung wird

festgesetzt durch Beschluss des Verwaltungsrathes unter Genehmigung der Regierung. Er hat das Recht auf den Bezug von 4 pCt. vom Reingewinn, welcher sich ergibt nach Vertheilung der ersten Dividende an die Aktionäre, der aber 10 000 Frcs. nicht überschreiten darf. Der General-Direktor ist verpflichtet, die Beschlüsse des Verwaltungsrathes auszuführen, er wohnt mit berathender Stimme den Sitzungen desselben bei. Ihm obliegt die Führung der gesellschaftlichen Geschäfte und die Vertretung der Gesellschaft in allen Angelegenheiten. Der Aufsichtsrath ist zusammengesetzt aus sechs Mitgliedern, welche von der Generalversammlung ernannt werden. Das Mandat dauert ein Jahr und kann erneuert werden. Den Aufsichtsräthen können Anwesenheitsmarken bewilligt werden in einer von der Generalversammlung festzusetzenden Höhe. Der Aufsichtsrath giebt seine Meinung ab über die ihm vom Verwaltungsrathe zugewiesenen Angelegenheiten. Derselbe hat unbeschränktes Recht auf die Ueberwachung aller Gesellschaftsgeschäfte, auf das Einsichtnehmen in die Bücher, in die Korrespondenz sowie in die Protokolle und hat alljährlich der Generalversammlung Bericht zu erstatten.

Für jede konzessionirte Linie wird eine eigene Rechnung geführt. Dieselbe hat zu enthalten: die Anlage und die Unterhaltungskosten, sowie die Betriebskosten. Zu den allgemeinen Verwaltungskosten trägt jede Linie bei im Verhältniss zum Rohertrage aller Linien. Ein etwaiger Mehrbedarf, welcher sich aus der Rechnung einer Linie ergibt, fällt der Société Nationale zur Last, welche sich jedoch schadlos halten kann aus dem Reingewinn, welchen dieselbe Linie in den nächsten Jahren ergibt. Der Reingewinn einer jeden Linie wird vertheilt als erste Dividende an die Aktionäre jeder Linie bis zu 5 pCt. des eingezahlten Kapitals. Von dem Ueberschuss wird nach Abzug der Tantième für den Verwaltungsrath und den Generaldirektor 75 pCt. einem zu bildenden allgemeinen Reservefonds zugewendet, und 25 pCt. als Superdividende an die Aktionäre vertheilt.

Die Generalversammlung wird gebildet aus den Besitzern der auf Namen oder auf Inhaber lautenden Aktien, den Mitgliedern des Verwaltungsrathes, dem Generaldirektor und den Mitgliedern des Aufsichtsrathes. Jede Provinz und jede Gemeinde, welche sich im Besitze von Aktien befinden, werden vertreten durch einen eigenen Abgeordneten. Die Aktionäre haben so viele Stimmen als sie Aktien besitzen. Niemand darf jedoch mehr Stimmen ausüben, als $\frac{1}{5}$ der ausgegebenen Aktien oder $\frac{2}{5}$ der in der Generalversammlung vertretenen Aktien. Die ordentliche Generalversammlung findet alljährlich statt. Der Verwaltungsrath hat das Recht, ausserordentliche Generalversammlungen einzuberufen; er muss solche einberufen, wenn der Aufsichtsrath oder der fünfte Theil der Aktionäre es verlangen sollte. Die Generalversammlung ist ohne Rücksicht auf die An-

zahl der anwesenden Aktien beschlussfähig und fasst ihre Beschlüsse mit Stimmenmehrheit. Nur wenn es sich um Statutenänderungen oder um die Betriebseinstellung einer Linie handelt, ist zur Beschlussfassung die Hälfte des Gesellschaftskapitals nothwendig. Im Falle der Beschlussunfähigkeit wird eine neue Generalversammlung einberufen, welche in jedem Falle beschlussfähig ist.

Endlich wurde in Betreff des Rückkaufes von Linien Folgendes festgesetzt: Wenn eine Linie vom Staate rückgekauft wird, so hat der Kaufpreis zunächst zur gänzlichen Rückzahlung, wenn dies möglich ist, wenn nicht, zur theilweisen Rückzahlung der auf die Aktien der betreffenden Linie geleisteten Einzahlungen zu dienen. Ergiebt sich ein Ueberschuss, so wird derselbe bis zur Hälfte den Inhabern der gleichen Aktien zur Vertheilung zugewiesen, während die andere Hälfte an die Société Nationale übergeht, um deren Reservefond einverleibt zu werden.*) Im Falle der Betriebseinstellung einer Linie durch die Société Nationale und der Uebernahme des Betriebes durch die unmittelbar beteiligte Gruppe, wird diese Linie dieser Gruppe, vorbehaltlich des Rechtes der Gesellschaft, den Betrag der übernommenen Jahresrenten weiter zu erheben, übergeben. Wenn diese Gruppe sich mit der Uebernahme des Betriebes nicht einverstanden erklärt, so ist die Liquidation der gemeinschaftlichen Aktiva der Gruppe durchzuführen. Derjenige Theil der Aktiva, welcher auf die Zeichner der vollgezahlten Aktien entfällt, wird denselben ausgefolgt. Der auf die Zeichner von Renten entfallende Theil wird von der Gesellschaft zum Zwecke der theilweisen Rückzahlung der ausgegebenen Obligationen zurückbehalten. In keinem Falle ist die Société Nationale berechtigt, die Beträge, welche sie für die Erfordernisse des Betriebes vorgeschossen hat, zurückzubehalten.

Am 12. Juni 1884 erfolgte die Genehmigung der Statuten, worauf der Verwaltungsrath sofort an die Organisirung der Gesellschaft ging. Infolge eines Wechsels in der Regierung, deren Mitwirkung zur Schaffung der Grundlage der Organisation der Gesellschaft unerlässlich war, trat wieder eine Verzögerung der Arbeiten ein. Im Monate Oktober konnte sich die Gesellschaft endlich mit den Statthaltern der Provinzen in Verbindung setzen, indem sie dem lebhaften Wunsche Ausdruck gab, ihre Thätigkeit sofort beginnen zu können, um, wie sie sagte, die schlechte Lage von Handel und Ackerbau zu mildern. Zu diesem Zwecke wurde an die Statthalter das Ersuchen gerichtet, diejenigen Linien zu bezeichnen, deren Konzessionirung in ihrer Provinz angestrebt werde. Die Gesellschaft lenkte dabei die Aufmerksamkeit auf Artikel 18 des Gesetzes, betreffend

*) Die Einlösungsbedingungen werden im Bedingnisheft für die Konzessionirung der von der Société Nationale zu erbauenden Linien (Art. 12) festgesetzt. Anh. C. S. 784.

die finanzielle Beteiligung der Privaten bei der Beschaffung der zum Bau und zur Inbetriebsetzung der Nebenlinien nöthigen Kapitalien. An die Statthalter erging die Aufforderung, diese Frage in der kürzesten Frist den Provinziallandtagen zu unterbreiten, was auch in einer ausserordentlichen Session geschah. Wiewohl nun die finanzielle Beteiligung von allen Provinzen grundsätzlich beschlossen wurde und der Landtag der Provinz Antwerpen sogar die Uebnahme von Aktien im Betrage von $\frac{1}{4}$ des Aktienkapitals beschlossen hatte, gab die Frage der finanziellen Beteiligung in den anderen Provinziallandtagen Anlass zu zahlreichen Einwendungen gegen das Gesetz vom 28. Mai 1884. Die Regierung glaubte, denselben Rechnung tragen zu müssen und legte einen neuen Entwurf vor, der einige Bestimmungen des Gesetzes vom 28. Mai 1884 zu ändern und zu verbessern bestimmt war. Die Kammern genehmigten denselben mit einigen Aenderungen, und derselbe wurde als Gesetz vom 24. Juni 1885*) veröffentlicht. Die Hauptänderungen desselben sind folgende: Die Bildung der Gesellschaft kann gleich nach Veröffentlichung des Gesetzes erfolgen, während nach dem Wortlaute des früheren Gesetzes drei Konzessionen nöthig waren, ehe man an die Bildung der Gesellschaft herangehen konnte. Die Dauer der Rentenzahlungen wurde von 66 auf 90 Jahre erhöht. Die Art der Vertheilung des Ertragnisses wurde vollständig geändert. In erster Linie wurde die erste Dividende, die das Gesetz vom Jahre 1884 zu Gunsten der Privataktionäre auf 5 pCt. festgesetzt hatte, auf $4\frac{1}{2}$ pCt. herabgesetzt. Das Gesetz vom Jahre 1884 eignete den Aktionären jeder Linie nach der Zahlung der ersten Dividende oder der gezeichneten Rente nur 25 pCt. des überschüssigen Ertragnisses zu, während es der allgemeinen Reserve 75 pCt. zuwies. Das neue Gesetz bestimmt nach Bestreitung der Betriebskosten: 25 pCt. des Ertragnisses für die Bildung eines Spezialreservefonds jeder Linie, der zu Erweiterungen und Verbesserungen verwendet werden soll, oder nach vorhergegangener Ermächtigung der Regierung auch zur Vertheilung von Dividenden herangezogen werden kann. $37\frac{1}{2}$ pCt. für die Aktionäre als zweite Dividende und $37\frac{1}{2}$ pCt. für den allgemeinen Reservefond der Gesellschaft. Die Aktionäre jeder Linie werden also in Wirklichkeit $62\frac{1}{2}$ pCt. des Ertragnisses statt 25 pCt. erhalten. Eine weitere Aenderung betrifft die Beteiligung der Privaten bei der Bildung des Kapitals. Diese wurde wesentlich erleichtert; denn statt auf einfache Antheilscheine beschränkt zu sein, die nicht einmal dazu berechtigten, den Generalversammlungen beizuwohnen, kann sie jetzt in der Form direkter Aktienzeichnungen mit allen den Aktionären zustehenden Rechten zur Geltung kommen, und

*) Enthalten im Anhang A. S. 773 ff.

können die von Privaten zu übernehmenden Aktien auf Namen oder auf Inhaber lautend ausgestellt werden. Aus dem Wortlaute des Gesetzes vom Jahre 1884 schien ferner hervorzugehen, dass die Société Nationale die Verpflichtung hatte, das erforderliche Betriebsmaterial zu stellen. Die neue Fassung des Gesetzes lässt der Gesellschaft in dieser Richtung freien Spielraum, was in vielen Fällen die Bildung des Kapitals erleichtern und vorteilhafte Verträge mit Gesellschaften ermöglichen kann, die bereits das Betriebsmaterial haben. Das neue Gesetz gestattet endlich der Regierung in bestimmten Fällen, Konzessionen für Nebenbahnen auch anderen Gesellschaften oder Privaten zu verleihen.

Dies sind die wesentlichsten, das ursprüngliche Gesetz abändernden Bestimmungen.

III.

Nachdem die abgeänderten Statuten am 6. Juli 1885 veröffentlicht waren, unterbreitete die Gesellschaft den Provinzial-Landtagen neue Vorschläge, welche noch in der im selben Monat eröffneten ordentlichen Session zur Verhandlung gelangten. Die Gesellschaft führte die von ihr in jeder Provinz projektirten Linien namentlich an, und zwar wurden dieselben in zwei Klassen getheilt. Die erste bezog sich auf Nebenbahnen, welche die Gesellschaft bereits geprüft hatte; die zweite umfasste diejenigen Linien, deren Studium anzustreben wäre. Die letzteren Linien wurden als Eventuallinien bezeichnet. Das nachfolgende Bild enthält die Linien erster Klasse, wie sie in den Vorschlägen der Gesellschaft verzeichnet waren.

Provinzen	Länge in Kilometer	Zahl der Linien	Veranschlagte Kosten in Francs
Antwerpen	125	6	4 418 000
Brabant	149	6	6 581 000
Westl. Flandern	103	6	3 614 000
Oestl. Flandern	117,5	7	4 359 000
Hainaut	151	20	6 144 000
Lüttich	144,4	9	6 821 000
Limburg	96,8	3	3 381 000
Luxemburg	37,4	3	1 368 000
Namur	27,4	2	1 140 000
Im Durchschnitt	951,5	62	37 826 000

Das Bauprogramm der Gesellschaft erstreckte sich sonach auf 62 Linien mit einer Länge von 951,5 Kilometern und einem veranschlagten Kostenbetrage von 37,8 Millionen Francs. Die Aufnahme, welche die Vorschläge

der Gesellschaft in den Landtagen fanden, war in hohem Grade geeignet, die Gesellschaft in ihren Bestrebungen zu ermutigen. Das Ausmaass der finanziellen Bethheiligung bildete im Schosse der Provinzial-Landtage den Gegenstand gründlicher und interessanter Verhandlungen. Ohne Ausnahme zeigten sich die Landtage geneigt, für die Schaffung von Nebenbahnen die weitgehendsten Opfer zu bringen und ermächtigten die ständigen Ausschüsse zur Zeichnung von Aktien auf Grund von Jahresrenten. Die Landtage der Provinzen Antwerpen, Brabant, der beiden Flandern und des Hainaut beschlossen, sich mit einem Viertel zu betheiligen; diejenigen von Lüttich, Limburg, Luxemburg und Namur beschlossen die Bethheiligung mit einem Drittel; der Landtag der Provinz Brabant behielt sich vor, die Linien selbst zu bestimmen, bei welchen er sich mit einem Viertel betheiligen würde. In Bezug auf die finanzielle Bethheiligung des Staates, welche nach dem Wortlaute des Gesetzes die Hälfte des ganzen Kapitals nicht überschreiten darf, ist zu bemerken, dass es sich die Regierung zur Regel gemacht hat, $\frac{1}{4}$ des Anlagekapitales nicht zu überschreiten. Nur in ausserordentlichen Fällen wird von diesem Grundsätze abgewichen.

Nach den organisatorischen Bestimmungen der Gesellschaft trat jetzt an die Gemeinden die Aufgabe heran, die Bethheiligung der Provinzen und des Staates zu ergänzen und zwar nach Maassgabe des Gesetzes n. U. mit Unterstützung der Privaten. Hierbei haben sich verschiedene interessante Fragen ergeben. Vor allem wurde die Frage aufgeworfen, ob eine solche Verpflichtung allen jenen Gemeinden obliegt, deren Gebiet von einer Linie durchzogen wird, und dann, ob die nothwendige Ergänzung des Anlagekapitales ausschliesslich von diesen Gemeinden gefordert werden könne. Beide Fragen sind verneint. Während einige Gemeinden, deren Gebiet von der projektirten Nebenbahn hätte durchschnitten werden sollen, jede Bethheiligung abgelehnt haben, weil sie der Ansicht waren, dass diese Linien ihnen wenig nützen können, haben andere von der projektirten Linie nicht unmittelbar berührte Gemeinden sich bereit erklärt, sich an dem Anlagekapital zu betheiligen. Da das Gesetz eine Verpflichtung in dieser Richtung für die Gemeinden nicht kennt, und die Statuten nur die allgemeine Bestimmung enthalten, dass wenigstens $\frac{2}{3}$ der Aktien vom Staate, den Provinzen und Gemeinden übernommen werden müssen, haben sich von dieser Seite keine Schwierigkeiten ergeben. Eine andere, allerdings schwierigere Frage, die im Laufe der Verhandlungen zu Tage getreten ist, war folgende: Eine Gruppe von Gemeinden hat einen bestimmten Theil des Kapitals zu beschaffen; wie soll dasselbe unter diesen vertheilt werden? Man war nun der Ansicht, dass diese Vertheilung im Verhältnisse zu dem Interesse der einzelnen Ortschaften zu erfolgen habe. Die Schwierigkeit lag aber in der Feststellung des Maassstabes dieses Inter-

esses. Sollte es die Bevölkerung, die Länge der Trace auf dem Gebiete jeder einzelnen Gemeinde sein, oder sollten beide Faktoren etwa in Betracht gezogen werden? Wiewohl die Gesellschaft kein unmittelbares Interesse an dieser Frage hatte, da es Sache der Gemeinden war, sich über diesen Punkt zu verständigen, so war sie trotzdem immer bestrebt, eine Verständigung innerhalb der Gemeinden zu fördern und hat dies auch mit Erfolg gethan. Die folgende Darstellung zeigt, dass bei den 12 Linien, deren Kapital bis 1. Juli 1886 vollständig gesichert war, die durchschnittliche Beteiligung des Staates 27,7 pCt., das ist also etwas mehr als $\frac{1}{4}$, betragen hat.

	Bezeichnung der Linien	Finanzielle Beteiligung			
		Staat	Provinzen	Gemeinden	Private
		pCt.	pCt.	pCt.	pCt.
1.	Antwerpen-Hoogstraeten	50	25	16,56	8,44
2.	Ostende-Nieuport	25	25	40,40	9,60
3.	Andenne-Eghezée	33	33	27,50	6,50
4.	Melreux-Laroche	25	33	33,70	8,30
5.	Poix-St. Hubert	25	33	42	—
6.	Oostmalle-Turnhout	25	25	33,70	16,30
7.	Nieuport-Furnes	25	25	39,20	10,80
8.	Thielt-Aeltre	25	25	50	—
9.	Gand-Somergem	25	25	50	—
10.	Ostende-Blankenberghe	25	25	50	—
11.	Samson-Andenne	25	33	38,96	3,04
12.	Malines-Iteghem	25	25	50	—
	Im Durchschnitt	27,7	27,7	39,34	5,26

Das Gesetz vom 24. Juni 1885 stellt es dem Staate, den Provinzen und Gemeinden frei, sich am Anlagekapitale entweder im Wege der Einzahlung des Kapitals oder durch Rentenzahlungen zu beteiligen. Nur die privaten Aktionäre sind verpflichtet, das Kapital, mit dem sie sich beteiligen, sofort einzuzahlen. Wie vorauszusehen war, haben sich sowohl der Staat, als die Provinzen und Gemeinden für Rentenzahlung entschieden. Diese Wahl musste ihnen umso leichter fallen, als die Gesellschaft in der Lage war, die Höhe der Renten, welche mit $4\frac{1}{2}$ pCt. in Aussicht genommen war, auf $3\frac{1}{2}$ pCt. zu ermässigen. Damit sind wir bei einem der wichtigsten Punkte der belgischen Organisation angelangt, nämlich bei den finanziellen Vereinbarungen, welche die Gesellschaft zur Deckung der Mittel für die beschleunigte und vollständige Ausführung ihres Bauprogrammes getroffen hat.

Diese Vereinbarungen scheinen von solcher Bedeutung, dass man sie füglich als die eigentliche Grundlage der ganzen Organisation des belgischen Nebenbahnwesens ansehen kann. Indem das Gesetz vom 24. Juni 1885 die Provinzen und Gemeinden zur finanziellen Betheiligung aufforderte, war es nothwendig, diesen Körperschaften auch die Möglichkeit zu bieten, den an sie gestellten Anforderungen gerecht werden zu können. Zunächst trat an die Gesellschaft die Aufgabe heran, das Rentenprinzip, welches in dem Gesetze vom 24. Juni 1885 Aufnahme gefunden hat, in zweckentsprechender Weise zur Anwendung zu bringen. Ursprünglich war die Höhe der jährlichen Renten mit $4\frac{1}{2}$ pCt. in Aussicht genommen, welcher Berechnung die in dem Gesetz vom Jahre 1884 festgesetzte Amortisationsdauer von 66 Jahren zur Grundlage diente. Allein mehrere Provinziallandtage hatten diesen Zinsfuß zu hoch gefunden, indem sie auf ihren Personalkredit hinwiesen, der ihnen gestatte, bei der Gemeinde-Kreditgesellschaft, Anlehen auf die gleiche Tilgungsdauer mit einer Rente von 4 pCt. abzuschliessen. Die Société Nationale gab sich keinem Zweifel hin, dass die Aufnahme vereinzelter Anlehen ihren Interessen zuwiderlaufen und der Gesellschaft überhaupt die Möglichkeit benehmen würde, eine ihrer wichtigsten Aufgaben, nämlich durch Vereinigung der finanziellen Bedürfnisse der Interessenten diesen zu einem billigen Zinsfusse das nothwendige Kapital zu verschaffen, zu erfüllen. Es galt also, dem Grundsatz der Vereinigung aller Interessenten, auf welchem das Gesetz vom 24. Juni 1885 beruht, auch bei der Kapitalsbeschaffung zur Anerkennung zu verhelfen. Von diesen Erwägungen geleitet, hat die Gesellschaft mit mehreren Banken Verhandlungen eingeleitet, welche dahin abzielten, ein einheitliches Anlehen zu einem vortheilhaften Zinsfusse abzuschliessen. Hierbei stellte sich vor allem das Bedürfniss nach einer Verlängerung der im Gesetze vom Jahre 1884 mit 66 Jahren festgesetzten Tilgungsdauer auf 90 Jahre heraus. Man fand ferner, dass die Ausgabe von Prämienlosen dem angestrebten Zwecke am besten entspräche. Die Regierung zeigte sich den diesbezüglichen Anregungen der Gesellschaft geneigt und durch das Gesetz vom 24. Juni 1885 wurde sie ermächtigt, die Zinsen und die Tilgung der von der Société Nationale auszugebenden Obligationen bis zum Betrage von jährlich 600 000 Franks auf die Dauer von 90 Jahren zu gewährleisten. Diese Bestimmung des Gesetzes erwies sich in hohem Grade als geeignet, die Bestrebungen der Gesellschaft zu fördern. Noch im Monat Mai war die Gesellschaft in der Lage, mit der „Société Générale pour favoriser l'industrie nationale“ ein Anlehen abzuschliessen, dessen Zinsfuß sich auf $3,47$ pCt. stellte. Die Société Nationale verpflichtete sich, 250 000 Prämienobligationen zu 120 Fres. zu schaffen, welche sich mit 3 Fres. jährlich verzinsen und mit Prämien ausgestattet sind. Die Tilgung

erfolgt in 90 Jahreszahlungen von je 900 000 Frs. $\frac{2}{3}$ dieser Obligationen, das sind 166 666 Stück, welche der durch das Gesetz vom 24. Juni 1885 genehmigten Bürgschaft von 600 000 Frs. entsprechen, wurden von der Société Générale entsprechend einer Kapitalisirung von 3,47 pCt. für eine Summe von 17 291 000 Frs. übernommen.*) Die Société Générale hat diesen Betrag an die Société Nationale in dem Maasse abzuführen, als ihr vom Staate geprüfte endgültige Stücke übergeben werden. Das restliche Drittel der nach dem Tilgungsplane geschaffenen Obligationen wird nach Bedarf von der Société Générale übernommen und zu möglichst hohem Kurse gegen eine Provision von 0,25 Frs. für das Stück verkauft werden. Die Regierung hat, nachdem durch königl. Verordnung vom 6. Juli 1885 die Bedingungen, zu welchen der Staat Bürgschaft für die Obligationen der Société Nationale übernimmt, festgestellt wurden, mittelst einer anderen königl. Verordnung vom selben Tage die Genehmigung zu der Vereinbarung mit der Société Générale erteilt. Diese Vereinbarung setzte die Société Nationale in die Lage, die Höhe der vom Staate, den Provinzen und Gemeinden zu zeichnenden Renten mit $3\frac{1}{2}$ pCt. festzusetzen, wodurch die Thätigkeit der Gesellschaft eine nicht zu unterschätzende Förderung gewonnen hat.

Neben den finanziellen Vereinbarungen der Gesellschaft war es namentlich die Frage des Betriebes der von derselben zu erbauenden Linien, welche lebhaftere Erörterungen hervorgerufen hat, um schliesslich zu einer ganz eigenartigen Lösung zu führen. Während man in den anderen Staaten bestrebt war, der Regierung nicht nur einen bestimmenden Einfluss auf die Festsetzung der Tarife zu wahren, sondern auch Werth darauf legte, dass die von den Staatsbahn-Linien abzweigenden Nebenbahnen von diesen betrieben werden, hat man in Belgien ein Betriebssystem angenommen, welches den Betrieb jeder einzelnen Linie an Privatunternehmer überträgt. Die Anwendung dieses Betriebssystems muss um so auffallender erscheinen, als doch die Mehrzahl der belgischen Nebenbahnen sich als Verbindungslinien der Staatsbahnen darstellen. Allerdings liessen sich Gründe dagegen anführen, den Betrieb der im ganzen Lande zerstreuten Linien in den Händen der „Société nationale“ zu vereinigen; allein es drängt sich die Frage auf, warum die an Stationen der Staatsbahnen anschliessenden Nebenbahnen nicht von der betreffenden Staatsbahn-Linie in Betrieb übernommen werden, wie dies beispielsweise in Oesterreich-Ungarn der Fall ist. Wir wüssten hiefür keinen anderen Grund anzuführen,

*) Die Société Générale hat die übernommenen Obligationen, welche in Belgien Vicinalloose genannt werden, am 14. Juli 1885 in Brüssel und Paris zur Zeichnung aufgelegt zum Kurs von 109,50 Frs. Der aufgelegte Betrag soll mehrfach überzeichnet worden sein.

als die schmalspurige Anlage der belgischen Nebenbahnen*), die übrigens dort nicht prinzipiellen Gesichtspunkten, sondern der Nothwendigkeit entsprungen ist, die vorhandenen Strassen für die Anlage der Nebenbahnen zu benutzen. Die Frage des Betriebssystems hat schon bei Berathung des Gesetzes vom 28. Mai 1884 zu einer lebhaften Diskussion in der Kammer geführt. Der Berichterstatter dieses Gesetzes sprach sich in entschiedener Weise gegen einen einheitlichen Betrieb aus und begründete dies damit, dass im lokalen Verkehr tägliche, ja augenblickliche Bedürfnisse verschiedenartiger Natur sich ergeben, welchen eine einheitliche Leitung nur schwer gerecht werden könne. Mehrere Redner haben sich im selben Sinne geäußert, und es wurde ein Aenderungsvorschlag angekündigt, wonach der Grundsatz der Vergebung des Betriebes an den Mindestfordernden gewissermaassen in das Gesetz aufgenommen werden sollte. Finanzminister Graux weigerte sich jedoch, diesem Amendement seine Zustimmung zu geben; denn ohne die Vortheile einer dezentralisirten Betriebsführung verkennen zu wollen, wollte er der „Société nationale“ das Recht, je nach Umständen zu handeln, vorbehalten. Ein ähnliches Amendement wurde im Senate gestellt, aber auch hier hielt der Finanzminister an seiner in der Kammer abgegebenen Erklärung fest. Der Nachfolger Graux's, der jetzige Finanzminister Beernaert, der Urheber des Gesetzes vom Jahre 1885, sprach sich ebenfalls für das System der Dezentralisation aus. Der Verwaltungsrath der „Société nationale“ hat sich nach sehr eingehender Prüfung der Frage zu Gunsten der Verpachtung des Betriebes mittelst öffentlicher Vergebung ausgesprochen, mit welcher Maassregel er gleichzeitig eine der lebhaftesten Einwendungen, welche gegen das Nebenbahngesetz erhoben wurde, zu entkräften glaubte, nämlich die Einwendung, dass durch dieses Gesetz ein Monopol geschaffen worden sei, welches alles zu seinem Vortheile aufsaugt und nichts mehr übrig lässt für die private Initiative und Privatthätigkeit. Es handelte sich nun darum, die Grundlagen der Betriebsvergebung und die Bedingungen der öffentlichen Vergebung festzustellen. Dies geschah durch die grundsätzlichen Bestimmungen, welche im Jahre 1885 für die Betriebsverpachtung der Linien Antwerpen-Hoogstraeten und Ostende-Nieuport aufgestellt wurden, die jedoch durch das Bedingnisheft vom 24. Juni 1886 eine wesentliche Abänderung erfuhren. Die Hauptbestimmungen dieses Bedingnisheftes sind folgende:

„Die Gesellschaft verpachtet an den Unternehmer die Schienenstrasse sammt Zugehör mit Ausnahme des beweglichen Theiles, der Betriebsmittel und Geräthschaften, sie verpachtet das Rollmaterial unter Verpflichtung

*) Die belgischen Nebenbahnen haben eine Spurweite von 1 m, die mit holländischen Nebenbahnen in Verbindung stehenden Linien 1,067 m.

seiner Erhaltung. Der Betriebsvertrag wird auf 30 Jahre abgeschlossen, jedoch kann derselbe nach dem fünfzehnten Jahre von Jahr zu Jahr gekündigt werden. Keine Veränderung der Trace und des Zugehör's kann ohne vorherige schriftliche Zustimmung der Gesellschaft vorgenommen werden, unter deren Aufsicht alle Arbeiten stehen. Der Unternehmer verpflichtet sich, dem Verwaltungsrathe der Gesellschaft, die das Recht behält, diese Vorlagen zu ändern, zu unterbreiten:

1. ein Reglement für die Sicherheitsmaassregeln des Betriebes,
2. ein Reglement, durch welches die Pflichten und Obliegenheiten der Beamten des Unternehmers, insbesondere mit Rücksicht auf die Einnahmen festgestellt werden.

Die Tarife werden durch ein besonderes Bedingnisheft festgesetzt, das der Konzessionsurkunde angefügt wird. Die Gesellschaft behält sich das Recht der Aenderung der Tarife vor mit Ermächtigung der Regierung, unbeschadet der Rechte der letzteren. Die Gesellschaft hat das unbedingte Recht, die Einnahmen der Linie zu überwachen. Sie darf die nöthigen Bücher, Urkunden, Aktenstücke einsehen und Abschriften davon nehmen. Ebenso überzeugt sie sich vom Stande der Strecke und ihres Zugehör's, sowie des Rollmaterials. Bei Abzweigungen, Anschlüssen und Vergrösserungen kann die Gesellschaft dem Unternehmer der alten Strecke das Vorzugsrecht des Betriebes der neuen Strecken vertragsmässig einräumen. Dieser ist aber in jedem Falle gehalten, den Uebergang über seine Strecken zu neuen zuzulassen, den gemeinsamen Gebrauch der Stationen, Wasserwerke, Lagerhäuser und anderer Einrichtungen zu vereinbaren, sowohl während des Baues als des Betriebes der neuen Strecken. In Bezug auf die finanziellen Bedingungen verpflichteten die im Jahre 1885 angestellten Bestimmungen den Unternehmer zum Betriebe auf Grund eines Rückhaltes von den Roheinnahmen von jährlich 1500 Frcs. für das Kilometer, vermehrt um . . Prozent der Roheinnahme. Mit anderen Worten: Die Gesellschaft sicherte dem Betriebsunternehmer eine feste Summe zu, die ungefähr den Betriebskosten entsprach. Gegenwärtig hat aber der Konzessionär eine Tantième von . . Prozent der Roheinnahme vorwegzunehmen, dagegen soll auch die zugesicherte Summe nicht unter 2000 Frcs. für das Jahr und Kilometer sinken. Für die Abänderung der letzteren Bestimmung waren folgende Erwägungen maassgebend. Ursprünglich wurde dem Betriebsunternehmer vor allem eine feste Summe zugesichert, welche annähernd die Betriebsauslagen darstellt. Allein dieses System hatte den Fehler, dass der Unternehmer sich für eine Vermehrung der Einnahmen über eine gewisse Ziffer hinaus nicht zu sehr interessirte, denn indem der feste Betrag von 1500 Frcs. einen procentualen Antheil an den Einnahmen vorstellt, musste das Interesse des Unternehmers in dem Maasse sich verringern, als die Einnahmen zu-

nahmen. Aus diesem Grunde hat man es für zweckmässig gefunden, die Bedingungen für die Betriebsverpachtung in obiger Weise abzuändern.

Der Betrieb der belgischen Nebenbahnen wird geregelt durch das Reglement vom 30. April 1886 (Anhang B. S. 775 ff.), welches im Grossen und Ganzen dem tramwayartigen Charakter des belgischen Nebenbahnverkehrs Rechnung trägt.

Von besonderer Wichtigkeit war es, diese Eigenthümlichkeit des belgischen Nebenbahnwesens auch bei Feststellung der Tarife zu berücksichtigen. In der That zeichnet sich das Tarifwesen der belgischen Nebenbahnen durch grosse Einfachheit aus. Man stand hier vor der Frage, ob die Gütertarife, insofern es sich um Wagenladungen handelt, in Klassen nach dem Werthe der Waaren oder nach der Tragfähigkeit sowie der Form der Wagen, nämlich ob dieselben gedeckt oder offen sind, festzustellen seien.

Der Verwaltungsrath der Société Nationale hat sich für das letztere System entschieden, welches durch mehrere Jahre auch auf den Elsass-Lothringischen Eisenbahnen unter der Bezeichnung „natürliches System“ in Anwendung stand und heute noch bei der Prinz Heinrich-Bahn und einigen anderen schmalspurigen Eisenbahnen angewandt wird. Zur Handhabung dieses Tarifsystems genügt eine ganz einfache Anweisung, wie sie eben die Gesellschaft, welche die Stationsvorsteher den an der Linie wohnenden Gastwirthen entnehmen will, braucht.

Die Grundlagen dieses Tarifsystems sind folgende:

für Personen

8 Cts. für die I. Klasse mit einem Mindestbetrag von 20 Cts.

6 „ „ „ II. „ „ „ „ „ „ 15 „

Der Verwaltungsrath hat beschlossen, dass auch Karten III. Klasse zum Preise von 4 Cts. für 1 km eingeführt werden können. Ferner sollen Abonnementskarten für Schüler sowie für Arbeiter mit 50 pCt. Ermässigung ausgegeben werden.

Gepäck.

6 Cts. für je 100 kg und 1 km.

Güter.

Eilgut (unvollst. Ladungen).

Feste Gebühr auf jede Entfernung für je 100 kg 0,70 Fres.

Streckensätze für das Kilometer 0,03 „

In diesem Tarif sind alle Nebengebühren, Einschreibgebühr, Ein- und Ausladen, Porto des Ankunftsavisos inbegriffen. Der Preis versteht sich für Stückgut von 10 zu 10 kg. Der geringste zur Erhebung kommende Betrag ist auf 60 Cts. für Entfernungen von 1 bis 25 km und auf 70 Cts. für grössere Entfernungen festgesetzt.

Eilgut in Wagenladungen wird zu dem doppelten Satze der Klassen A. oder B. verfrachtet.

Frachtgut.

Güter (im allgemeinen. Unvollständige Ladungen).

(Klasse I.)

Feste Gebühr für jede Entfernung für die Tonne 0,50 Fres.

Auf- und Abladen 1,00 „

Streckengebühr für das Kilometer 0,15 „

Die Preise beziehen sich auf unvollständige Ladungen aller Art, für welche der Versender nicht die Beförderung als Eilgut oder als Wagenladung verlangt.

Bei Berechnung der Frachtsätze wird das Gewicht von 10 zu 10 kg abgerundet; jeder Bruchtheil von 10 kg wird für voll 10 kg genommen. Das Mindestgewicht beträgt 400 kg.

Bei der Aufgabe wird eine Einschreibgebühr von 20 Cts. und 10 Cts. Porto für das Ankunftsavisio erhoben.

Wagenladungen.

(Klassen A. und B.)

Feste Gebühr für jede Entfernung für die Tonne 0,50 Fres.

Streckengebühr für } Klasse A gedeckte Wagen 0,13 „

das Kilometer } „ B ungedeckte „ 0,11 „

Die Preise beziehen sich auf alle Transporte in Wagenladungen von 5000 kg. Die Mindestgebühr für 5000 kg wird erhoben, wenn die Wagenladung dieses Gewicht erreicht. Ist das Gewicht geringer, so wird die Fracht nach Klasse I. berechnet, sofern es nicht für den Versender vortheilhafter ist, die Wagenladungsfracht zu berechnen. Ein Mehrgewicht, welches mit Genehmigung der Société Nationale auf denselben Wagen verladen wird, ist nach dem Tarif der Klasse I. zu bezahlen.

Sperrige Güter.

Für sperrige Güter gelten, nach Erhöhung ihres Gewichtes um 50 pCt., die Eilgutsätze oder die der Stückgutklasse, falls nicht die Berechnung der Wagenladungsfracht von 5000 kg für den Versender vortheilhafter ist.

Klasse C.

Feste Gebühr auf jede Entfernung für die Tonne 0,50 Fres.

Streckengebühr für das Kilometer 0,07 „

Diese Sätze finden Anwendung auf alle Waaren, welche zu der 4. Klasse des Lokaltarifes der Staatsbahnen gehören, und in offenen Wagen ohne Haftpflicht der Eisenbahn in Mengen von 5000 kg zur Beförderung aufgegeben werden.

Bei jeder Aufgabe wird für die vollen Ladungen (Klassen A. B. C.) eine Gebühr von 20 Centimes für die Eintragung und 10 Centimes für das Ankunftsavisio erhoben. — Das Auf- und Abladen der Wagenladungs-Güter wird auf Kosten des Versenders und des Empfängers unter der Aufsicht der Beamten der Gesellschaft besorgt.

Hiernach ist von der Gesellschaft folgender Kilometertarif aufgestellt:

Kilometer	Eilgut		Frachtgut									
	in Francs		in Francs									
	Mindestgebühr für eine Sendung	Preis für je 100 kg	Stückgut Klasse I		Wagenladungsgut (5000 kg) Fracht für die t							
			Mindestfracht Aufgabe	Fracht für die t	Klasse A gedeckte Wagen	Klasse B offene Wagen	Klasse C offene Wagen					
1	0,60	0,85	0,90	2,25	1,15	1	1,04	1,05	0,85			
2	0,60	0,85	0,90	2,25	1,15					2	1,05	0,85
3	0,60	0,85	0,90	2,25	1,15								3	1,05	0,85
4	0,60	0,85	0,90	2,25	1,15	1	1,05	0,85				
5	0,60	0,85	0,90	2,25	1,15				2	1,05	0,85	
6	0,60	0,88	0,95	2,40	1,28	1	1,16	0,92				
7	0,60	0,91	1,00	2,55	1,41				2	1,27	0,99	
8	0,60	0,94	1,10	2,70	1,54	1	1,38	1,06				
9	0,60	0,97	1,15	2,85	1,67				2	1,49	1,13	
10	0,60	1,00	1,20	3,00	1,80	1	1,60	1,20				
11	0,60	1,03	1,25	3,15	1,93				2	1,71	1,27	
12	0,60	1,06	1,30	3,30	2,06	1	1,82	1,34				
13	0,60	1,09	1,40	3,45	2,19				2	1,93	1,41	
14	0,60	1,12	1,45	3,60	2,32	1	2,04	1,48				
15	0,60	1,15	1,50	3,75	2,45				2	2,15	1,55	
16	0,60	1,18	1,55	3,90	2,58	1	2,26	1,62				
17	0,60	1,21	1,60	4,05	2,71				2	2,37	1,69	
18	0,60	1,24	1,70	4,20	2,84	1	2,48	1,76				
19	0,60	1,27	1,75	4,35	2,97				2	2,59	1,83	
20	0,60	1,30	1,80	4,50	3,10	1	2,70	1,90				
21	0,60	1,33	1,85	4,65	3,23				2	2,81	1,97	
22	0,60	1,36	1,90	4,80	3,36	1	2,92	2,04				
23	0,60	1,39	2,00	4,95	3,49				2	3,03	2,11	
24	0,60	1,42	2,05	5,10	3,62	1	3,14	2,18				
25	0,60	1,45	2,10	5,25	3,75				2	3,25	2,25	
26	0,70	1,48	2,15	5,40	3,88	1	3,36	2,32				
27	0,70	1,51	2,20	5,55	4,01				2	3,47	2,39	
28	0,70	1,54	2,30	5,70	4,14	1	3,58	2,46				
29	0,70	1,57	2,35	5,85	4,27				2	3,69	2,53	
30	0,70	1,60	2,40	6,00	4,40	1	3,80	2,60				

1. Mindestens 6 Francs für die Sendung. 2. Mindestens 5,50 Francs für die Sendung. 3. Mindestens 5 Francs für die Sendung.

Kilometer	Eilgut		Frachtgut				
	in Francs		in Francs				
	Mindestgebüh- r für eine Sendung	Preis für je 100 kg	Stückgut Klasse I		Wagenladungsgut (5000 kg) Fracht für Wie t		
			Mindest- fracht Aufgabe	Fracht für die t	Klasse A gedeckte Wagen	Klasse B offene Wagen	Klasse C offene Wagen
31	0,70	1,63	2,45	6,15	4,53	3,91	2,67
32	0,70	1,66	2,50	6,30	4,66	4,02	2,74
33	0,70	1,69	2,60	6,45	4,79	4,13	2,81
34	0,70	1,72	2,65	6,60	4,92	4,24	2,88
35	0,70	1,75	2,70	6,75	5,05	4,35	2,95
36	0,70	1,78	2,75	6,90	5,18	4,46	3,02
37	0,70	1,81	2,80	7,05	5,31	4,57	3,09
38	0,70	1,84	2,90	7,20	5,44	4,68	3,16
39	0,70	1,87	2,95	7,35	5,57	4,79	3,23
40	0,70	1,90	3,00	7,50	5,70	4,90	3,30

Die von der Gesellschaft festgestellten Normalsätze werden in einem eigenen Bedingnißheft jeder Konzessionsurkunde angeschlossen und zwar unter Genehmigung der Regierung, welcher jederzeit das Recht zusteht, eine Erhöhung der Tarife anzuordnen oder eine Ermässigung zu untersagen.

Jede beantragte Abänderung der Tarife muss wenigstens 14 Tage früher durch Anschlag in den Wartesälen angezeigt werden. Die abgeänderten Tarife dürfen erst nach erfolgter Genehmigung durch die Regierung in Kraft treten.

IV.

Im Monat Mai 1886 hat die Société Nationale ihren ersten Jahresbericht veröffentlicht und die Ergebnisse desselben waren ganz geeignet, die Erwartungen, welche an die Gründung der Gesellschaft geknüpft wurden, zu rechtfertigen. Mit Ende des Jahres 1885 waren zwei Linien, Antwerpen—Hoogstraeten und Ostende—Nieuport, zusammen 56 km, in Betrieb. Für folgende Linien hat die Bauvergebung stattgefunden:

Andenne—Eghezée	20 km
Melreux—Laroche	20 „
Poix—St. Hubert	7 „
Nieuport—Turnes	12 „
Ostmalle—Turnhout	16 „
Thielte—Aeltre	18 „ und
Gent—Somergen	15 „

Zusammen . 108 km

Ferner hat die Gesellschaft die Pläne und Studien sowie die Kapital-Beschaffung sichergestellt für die Inangriffnahme der Arbeiten im Laufe des Jahres 1886 für folgende Linien:

Ostende-Blankenberghe	20 km
Samson—Andenne	15 „
Linien um Charleroi	25 „
Maeseycck—Bourg Léopold	39 „
de Huy—Rémicourt und Oreye	25 „
Bruxelles—Enghien	31 „
Wavre—Jodvigne	27 „
Antwerpen—Sautlivet gegen Bergen op Zoom mit Abzweigung nach Lille	41 „
Gent—Saffellaere	13 „
Sprimont—Poulseur	8 „
Zusammen	<u>244 km</u>

Einige dieser Linien sind inzwischen, wie aus der im Anhang befindlichen Uebersichtskarte hervorgeht, bereits dem Betrieb übergeben worden. Mit Berücksichtigung der seitherigen Baufortschritte dürfte die Gesellschaft mit Ende des Jahres 1886 ein Netz von $(164 + 244) = 408$ km, theils im Betrieb, theils im Bau befindlich, besitzen. Der Jahresbericht der Gesellschaft führt ferner folgende Linien an, die jetzt mit Aussicht auf Erfolg untersucht werden, und demnächst in Angriff genommen werden sollen. Es sind dies die Linien:

Mons—Saint Symphorien	6 km
Tournai—Hollain	8 „
Malines—Itzeghem	22 „
Antwerpen—Broechem—Santhoven	20 „
Furnes—Ypres	30 „
Gent—Zel—Hamme	35 „
Dolhain—Eupen	7 „
Zusammen	<u>128 km</u>

Die oben ausgewiesene Ziffer von 408 km würde sich dann auf 536 km erhöhen. Endlich ist die Gesellschaft mit der Anfertigung von Plänen für weitere 205 km beschäftigt, die sich, wie folgt, vertheilen: Provinz Antwerpen 24 km, Brabant 40 km, Westliches Flandern 3 km, Oestliches Flandern 4 km, Hainaut 20 km, Provinz Lüttich 42 km, Limburg 35 km, zusammen 205 km, welche im Jahre 1887 und in den nächsten Jahren zur Ausführung gelangen. Die Thätigkeit der Gesellschaft erstreckt sich sonach gegenwärtig bereits auf 741 km, welche Ziffer ohne Zweifel noch eine namhafte Erhöhung erfahren wird, da täglich an die Société Nationale neue Gesuche in Betreff des Baues von Linien gelangen.

Die Baukosten der Gesellschaftslinien stellen sich mit Rücksicht auf die schmalspurige Anlage und die Verwerthung der öffentlichen Strassen ziemlich niedrig. Für die Linie Antwerpen—Hoogstraeten, die eine Länge von 38,5 km hat, wurde ein Kapital von 40 000 Fres. für das Kilometer und für die Linie Ostende—Nieuport in einer Länge von 18 km wurde ein Kapital von 38 000 Fres. gezeichnet. Die gezeichneten Beträge wurden jedoch nicht vollständig gebraucht, sondern es wurde einschliesslich des Fahrparkes*) für die Linie Antwerpen—Hoogstraeten 34 000 Frks. und für Ostende—Nieuport 33 625 Fres. aufgewendet und das verfügbare Kapital zur Bildung eines Reservefonds für jede Linie verwendet. Das gezeichnete Kapital der gegenwärtig im Bau befindlichen Linien schwankt zwischen 35—44 000 Fres. für das Kilometer, einschliesslich Betriebsmittel.

Die Société Nationale deckt ihren Bedarf an Bau- und Betriebsmaterial im Wege öffentlicher Vergabungen, wobei sich Nachlässe von 11—33 pCt. ergeben haben. Bis jetzt hat die Société Nationale Schwellen verwendet. In neuerer Zeit hat der Verwaltungsrath jedoch beschlossen, einen Versuch mit eisernem Oberbau zu machen und zwar zunächst bei den in der Umgebung von Charleroi geplanten Linien.

Die Mittheilungen, welche der Jahresbericht der Société Nationale über die Ergebnisse des Betriebes enthält, können wohl bei dem kurzen Zeitraum, auf welchen sich die veröffentlichten Ziffern erstrecken, keinen Maassstab für die Rentabilität der belgischen Nebenbahnen bilden; trotzdem führen wir dieselben hier an, weil sie annähernd ein Bild von dem Umfang des künftigen belgischen Nebenbahnverkehrs gewähren. Die nachfolgende Darstellung giebt die Ergebnisse des Betriebes der im Jahre 1885 eröffneten Linien bis zum 31. März 1886.

Bezeichnung der Linien	Zahl		Gesammt-Einnahmen	Durchschnitts-Einnahmen		
	der Betriebs-tage	Tag km		Tag	Tag km	Zug km
Antwerpen-Hoogstraeten	224	7 404	81 156	362,80	10,90	1,09
Ostende-Nieuport	182	3 307	45 282	248,80	12,69	0,94

Die Linie Antwerpen-Hoogstraeten hat also eine durchschnittliche Tageseinnahme für das Kilometer von 10,9 Fres. und die Linie Ostende-Nieuport eine durchschnittliche Einnahme von 12,69 Fres. ergeben, welches Ergebniss hinreicht, um die Betriebskosten, die von den öffentlichen Gewalten

*) Die Kosten der Betriebsmittel stellen sich beiläufig für 1 Lokomotive auf 29 400 Fres., 1 Personenwagen 3645 Fres. und 1 Güterwagen 1102 Fres.

gezeichneten Renten ($3\frac{1}{2}$) und die Zinsen der von den Privaten gezeichneten Kapitalien zu decken.*) Die Einnahmen der genannten zwei Linien rühren zum grösseren Theil aus dem Personenverkehr her, während auf den Gütertransport nur ein ganz geringer Bruchtheil entfällt. Wenn auch zugegeben werden muss, dass die Einrichtung eines regelmässigen Güterverkehrs bei einer Nebenbahn in der ersten Zeit vielfachen Schwierigkeiten begegnet, so giebt doch der Umstand, dass die Beförderung mittelst gewöhnlichen Fuhrwerkes den Wettbewerb mit der Nebenbahn mit Erfolg aufrecht zu erhalten vermag, eine Thatsache, von der wir uns selbst überzeugen konnten, zum Nachdenken Anlass. Wir zweifeln jedoch, dass sich in dieser Richtung sobald eine Veränderung ergeben könnte; denn die geringe Beweglichkeit der Tarife, welche einen Wettbewerb mit den Hauptbahnen erschweren soll, sowie das die Nebenbahnen isolirende Betriebssystem ist wenig geeignet, den Güterverkehr in grösserem Maassstabe heranzuziehen.

V.

Bei einer unbefangenen Beurtheilung der Organisation der belgischen Nebenbahnen wird man vor allem dem gemeinnützigen Charakter derselben, der mit Hintansetzung jedes spekulativen Interesses den Bau der Nebenbahnen auf eine gesunde Grundlage gestellt hat, die Anerkennung nicht versagen können. Indem die Gründung der Société Nationale die Vorbedingungen geschaffen hat, die Anlagekosten auf einen möglichst geringen Betrag herabzudrücken, den Zinsenbedarf für das Anlagekapital auf das äusserste zu ermässigen und die denkbar grösste Sparsamkeit im Betrieb durchzuführen, ist es erst den Interessenten möglich geworden, ihre Mitwirkung einem Werke zu leihen, dessen segensreiche Folgen im Lande allenthalben bereits empfunden werden. Mit Recht hat die Société Nationale die Frage der Kapitalsbeschaffung in den Vordergrund gestellt und die Vereinbarung mit der Société Générale lässt keinen Zweifel zu, dass diese Frage einer befriedigenden Lösung zugeführt wurde. Der von der Gesellschaft angenommene Grundsatz der Jahresrenten bietet nicht nur den Provinzen und Gemeinden sondern auch den durch die Abgänge im Eisenbahnetat ziemlich stark in Anspruch genommenen Staatsfinanzen die Möglichkeit einer Betheiligung am Anlagekapital der Nebenbahnen, welche übrigens bisher auf das Budget ohne Einfluss geblieben ist, da den vom Staate gezeichneten Renten die Betheiligung an dem Reingewinn der Gesellschaft in der gleichen Höhe als Bedeckung gegenüber gestellt wird.

*) Der vorliegende Jahresbericht enthält kein Gewinn- und Verlust-Konto, da der Verwaltungsrath beschlossen hat, den Gewinn eines Betriebes von nur wenigen Monaten dem nächsten Verwaltungsjahr vorzubehalten.

Gegenwärtig beträgt die finanzielle Beteiligung des Staates für 9 Linien 1 872 000 Frcs. Das im Budget eingestellte Erforderniss bezieht sich entsprechend einer Rente von $3\frac{1}{2}$ pCt. mit 65 520 Frcs., welcher Posten durch einen gleichen Betrag, der als Beteiligung an dem Reingewinn der Gesellschaft in der „Bedeckung“ eingestellt ist, aufgehoben wird. Von den Betriebsergebnissen wird es natürlich abhängen, ob diese Art des Voranschlags wird weiter aufrecht erhalten werden können.

Die vom Staat übernommene Bürgschaft für die Verzinsung und Tilgung der von der Société Nationale ausgegebenen Obligationen ist übrigens mehr formeller Natur, da für die Zinsen und die Tilgung nicht die Betriebsergebnisse der einzelnen Linien, sondern die von den Interessenten gezeichneten Renten haften. Darf aber die finanzielle Grundlage der Société Nationale als eine den Staat wenig belastende, die Provinzen und Gemeinden durchaus befriedigende bezeichnet werden, so wird das von der Gesellschaft gewählte Betriebssystem kaum von Einwendungen verschont bleiben. Allein es ist nicht zu übersehen, dass dieses Betriebssystem, wie bereits früher auseinandergesetzt wurde, aus der schmalspurigen Anlage, auf welche die Nothwendigkeit der Verwerthung der öffentlichen Strassen hinwies, und der hierdurch hervorgerufenen Isolirung der Linien sich ergeben hat, wodurch das belgische Nebenbahnnetz einen mehr tramwayartigen Charakter erhielt. Vollständig vereinbar mit dieser Individualität des belgischen Nebenbahnwesens halten wir jedoch das Verlangen nach einer grösseren Beweglichkeit der Gütertarife, ein Verlangen, das zwar vorläufig in Folge des befürchteten Wettbewerbs mit den Staatsbahnen unerfüllbar scheint, dessen Berücksichtigung aber im Interesse des örtlichen Verkehrs gelegen wäre.

Wien, im September 1886.

Anhang A.

Gesetz über die Nebenbahnen vom 24. Juni 1885.

(„Moniteur belge“ vom 25. Juni 1885 [Nr. 176 S. 2581].)

Art. 1. Die Regierung wird ermächtigt, die dem gegenwärtigen Gesetze im Entwurf beigegebenen Statuten einer in Brüssel unter der Firma „Nationale Gesellschaft der Nebenbahnen“ (Société nationale des chemins de fer vicinaux) zu errichtenden Gesellschaft zu genehmigen.

Art. 2. Die Nebenbahnen werden durch königliche Verordnung konzessionirt.

Die Konzessionsertheilung erfolgt an die Nationale Gesellschaft der Nebenbahnen.

Die Konzession kann jedoch auch anderen Gesellschaften oder Privaten verliehen werden, sofern nicht innerhalb Jahresfrist nach beantragter Konzessionirung die Nationale Gesellschaft diese Konzession für sich nachgesucht, oder falls dieselbe die ihr konzessionirte Linie nicht in der von der Regierung festgesetzten Frist zur Ausführung gebracht hat.

Art. 3. Keine Konzession kann verliehen werden, bevor die Gemeinderäthe und die ständigen Ausschüsse der Provinzialräthe gehört sind.

Jeder Konzession muss eine Untersuchung über die Nützlichkeit des Unternehmens, die Bahntrasse und die Höhe der Tarife vorausgehen.

Art. 4. Die Konzessionen werden der Nationalen Gesellschaft nur ertheilt, wenn dieselbe die Zeichnung einer hinreichenden Anzahl von Aktien nachweist, um den Bau und die Inbetriebstellung der zu konzessionirenden Linie zu sichern.

Art. 5. Die Konzessionen werden der Nationalen Gesellschaft für die Dauer ihres Bestehens, anderen Gesellschaften und Privaten für die in der Konzessionsurkunde zu bestimmende Zeitdauer verliehen, welche letztere 90 Jahre nicht überschreiten darf.

Art. 6. Die Tarife werden, vorbehaltlich der Genehmigung der Regierung, durch die Gesellschaft festgestellt; der Regierung steht indess jederzeit das Recht zu, Tariferhöhungen zu verlangen oder Tarifermäßigungen zu verbieten.

Art. 7. Die Regierung ist berechtigt, die Geschäfte der Gesellschaft zu überwachen und zu diesem Zwecke alle erforderlichen Belege und Auskünfte zu verlangen. Sie kann die Ausführung aller Maassregeln verbieten, welche nach ihrer Ansicht entweder diesem Gesetze oder dem Statute oder den Interessen des Staates zuwiderlaufen.

Art. 8. Die Regierung setzt das Bahnpolizei-Reglement für die Nebenbahnen fest. Auch kann sie die Beamten der Eisenbahnen vereidigen und denselben die Befugnisse von Polizeibeamten gemäss den Bestimmungen des Gesetzes vom 15. April 1843, die Bahnpolizei betreffend, übertragen.

Die Regierung kann im Interesse des öffentlichen, staatlichen, provinziellen oder Gemeindedienstes der Gesellschaft Verpflichtungen, insbesondere solche zu unentgeltlicher Beförderung oder zu Ermässigungen der Frachtsätze auferlegen, wie sie dies für gut befindet.

Bezüglich des Gebrauches der flämischen Sprache im Verwaltungsdienste hat die Gesellschaft das Gesetz vom 22. Mai 1878 zu beachten.

Art. 9. Der Staat darf sich höchstens bis zur Hälfte des Nennwerthes des Kapitals für eine Linie an der Aktienzeichnung betheiligen, sofern ein Gesetz nicht anders bestimmt.

Art. 10. Die Regierung wird ermächtigt, Dritten gegenüb.: zu den von ihr festzusetzenden Bedingungen die Verzinsung und Tilgung der Obligationen zu verbürgen, welche von der Gesellschaft zum Werthbetrage der von den Gemeinden, den Provinzen und dem Staate geschuldeten Jahresrenten ausgegeben werden.

Die durch diese Bürgschaft bedingte Belastung des Staates darf die in dem Gesetze festgesetzten Beträge nicht übersteigen.

Art. 11. Die Gesellschaft kann auf Grund der ihr verliehenen Konzessionen zu keinerlei Abgaben durch die Provinzen oder Gemeinden herangezogen werden, auch hat dieselbe keinerlei Gewerbesteuer zu zahlen.

Ferner ist sie bezüglich der Liegenschaften, sowie aller zum eigentlichen Bau oder Betriebe der Nebenbahnen gehörenden Gegenstände von jeder Gemeinde- und Provinzialaufgabe befreit.

Art. 12. Die Statuten, Auszüge aus denselben, die Obligationen und die übrigen Papiere der Gesellschaft (welche einzeln aufgezählt werden) sind ebenso wie die auf die Jahresrenten der Gemeinden und Provinzen bezüglichen Papiere stempelfrei.

Die urkundlichen Eintragungen erfolgen unentgeltlich.

Art. 13. Jede Konzession kann unter den in der Konzessionsurkunde festzusetzenden Bedingungen von dem Staate zurückgekauft werden.

Art. 14. Alljährlich hat der Minister für Landwirtschaft, Gewerbe und öffentliche Arbeiten der Repräsentantenkammer einen Bericht des Verwaltungsraths über die Geschäfts-

lage der Gesellschaft vorzulegen; diesem Berichte ist ein Verzeichniss der der Gesellschaft ertheilten Konzessionen und die letzte Bilanz beizufügen.

Art. 15. Wenn die Gesellschaft eine Linie ausführt, für welche die Konzession vor dem 12. Mai 1882 unter Vorlage von Vorarbeiten im regelmässigen Wege erbeten ist, so erhalten die Antragsteller für die Vorarbeiten eine Entschädigung, deren Höhe und deren Bedingungen durch eine königliche Verordnung festgestellt werden.

Art. 16. Das gegenwärtige Gesetz findet keine Anwendung auf die für den städtischen Verkehr bestimmten Tramways, für welche das Gesetz vom 9. Juli 1875 maassgebend bleibt.

Art. 17. Uebergangsbestimmung. — Die Regierung wird ermächtigt, Dritten gegenüber für einen Zeitraum von 90 Jahren die Verzinsung und Tilgung von Obligationen der Nationalen Gesellschaft der Nebenbahnen bis zum Betrage der im Etatsgesetz für das Jahr 1885 vorgesehenen jährlichen Belastung von 600 000 Franks zu verbürgen.

Art. 18. Das gegenwärtige Gesetz tritt an die Stelle des Gesetzes vom 28. Mai 1884.

Anhang B.

Bahnpolizei-Reglement für den Betrieb der belgischen Nebenbahnen.

(Moniteur belge vom 11. Mai 1886.)

Kapitel I. Von den Verpflichtungen der Konzessionäre und ihrer Beamten.

Art. 1. — Bahn-Erhaltung. — Die Eisenbahnen und deren Zugehör, die Pflasterung und Beschotterung der Strassen, deren Erhaltung den Konzessionären der Nebenbahnen zur Pflicht gemacht ist, sowie die Betriebsmittel müssen stets in gutem Zustande erhalten werden, damit der Fuhrwerksverkehr und der Verkehr der Nebenbahnen leicht und sicher vor sich gehen kann. Die Strassen sind in solchem Zustand zu erhalten, dass die Niederschläge in der Richtung der Abzugsgräben abfliessen können.

Art. 2. — Verkehr. — Die Fahrt auf den Nebenbahnen muss in Uebereinstimmung mit den in der Konzession ausgesprochenen Bedingungen vor sich geben. Auf dem Fahrzeug oder auf dem in Bewegung befindlichen Zuge muss sich immer ein Zugführer befinden, der so steht, dass er die Bewegung des Zuges je nach Bedürfniss verlangsamen oder den Zug zum Stehen bringen kann. Der Zugführer muss mit einer Trompete, oder einer Pfeife, oder einem anderen Instrumente versehen sein, um die Annäherung des Zuges derartig zu signalisiren, dass jede Gefahr vermieden wird. Der Gebrauch der Dampfpeife ist innerhalb der mit Häusern bebauten Strecken verboten. Der Zugführer hat die Signale streng zu beachten, mittelst deren die Wächter oder Arbeiter der Strecke die langsamere Fahrt oder das Stehenbleiben des Zuges veranlassen.

Art. 3. — Lokomotiven. — Die Lokomotiven sind mit Bremsen zu versehen, welche kräftig genug sind, um sie selbst auf den stärksten Gefällen der Linie bei der auf denselben gestatteten höchsten Geschwindigkeit und ohne Zuhülfenahme der Wagenbremsen auf eine Entfernung von 30 Meter zum Stehen zu bringen. Die Lokomotiven dürfen auf den öffentlichen Wegen weder Feuerstrahlen noch Funken noch Asche oder Wasser auslassen, sie dürfen weder Rauch noch Geruch verbreiten. Die Räder und die beweglichen Stücke, an denen Vorübergehende hängen bleiben könnten, sind mit einem metallnen Mantel zu umkleiden. Die Lokomotiven dürfen erst in Dienst gestellt werden, nachdem sie den durch das Reglement, betreffend die Dampfkessel, vorgeschriebenen Proben unterworfen und als sicher befunden, auch die Wirksamkeit der Bremsen durch die Aufsichtsbeamten bestätigt ist.

Art. 4. — Wagen. — Jeder Wagen muss mit einer Bremse versehen sein, deren Stärke im Verhältniss zu der gestatteten Fahrgeschwindigkeit und Neigung der Linie so beschaffen ist, dass der Wagen unter allen Umständen ohne Inanspruchnahme von Pferden oder der Maschine angehalten werden kann. Jeder Wagen hat seine Ordnungsnummer. In jeder Abtheilung ist in augenfälliger Weise die Zahl der vorhandenen Sitze ersichtlich zu machen; dasselbe gilt für die Platform, falls diese dem Publikum zugänglich gemacht wird.

Art. 5. — Wächter und Signale. — Der Konzessionär hat die erforderlichen Maassnahmen zu treffen für die Sicherheit der Fahrzeuge und des Zuges, des Verkehrs der Fuhrwerke, der Reiter und der Fussgänger auf den Strassen, Gassen und Wegen. An besonders gefährlichen Punkten sind Signale aufzustellen, die von besonderen Bahnwärtern zu handhaben sind. An den Stellen, wo die Dichtigkeit des Verkehrs auf den Strassen, Wegen oder Gassen beständig oder nur ausnahmsweise diese Vorsichtsmaassregel erheischt, dürfen die Lokomotiven nur mit der Geschwindigkeit des menschlichen Schrittes fahren und muss denselben ein Bediensteter vorangehen. An Punkten, an welchen Arbeiten vorgenommen werden, sind stets Signale aufzustellen, welche gegebenen Falls das Stillhalten oder die Verlangsamung der Fahrgeschwindigkeit anzeigen und das Publikum darüber unterrichten, ob der Verkehr von Wagen, Reitern oder Fussgängern an diesen Punkten untersagt ist, oder ob dieselben ohne Gefahr benutzt werden können.

Art. 6. — Beleuchtung. — Die Wagen, welche vor Sonnenaufgang oder nach Sonnenuntergang oder während starken Nebels verkehren, müssen im Innern durch Laternen beleuchtet werden, die so anzubringen sind, dass die Verbrennungsprodukte sich in die freie Luft verflüchtigen können. Die Wagen, welche in dieser Zeit oder unter diesen Umständen einzeln verkehren, müssen von aussen vorne eine rothe und hinten eine grüne Signallaterne führen. Ganze Züge müssen von aussen rückwärts eine grüne und die Lokomotive vorne zwei weisse Signallaternen führen, um den Weg zu beleuchten und die Breite des von dem Zuge in Anspruch genommenen Raumes zu bezeichnen. Alle äusseren Laternen müssen mit Lichtspiegeln versehen sein.

Art. 7. — Gefährliche Stoffe. — Es wird ausdrücklich untersagt, in die Personenwagen irgend einen Stoff zuzulassen, der Explosionen oder Feuersbrünste verursachen kann.

Art. 8. — Innerer Verkehrsdienst. — Ohne besondere Erlaubniss des Ministers für Landwirtschaft, Gewerbe und öffentliche Arbeiten dürfen die Züge keine grössere Länge als 60 Meter erhalten; die Lokomotiven sind mit den anderen Fahrzeugen mittelst elastischer Zugapparate und an beiden Enden mit elastischen Buffern zu verbinden. Die Lokomotive muss von einem geprüften Lokomotivführer und einem Heizer geführt werden. Jeder Zug ist unter die Leitung eines Zugführers zu stellen und muss von der nöthigen Anzahl von Schaffnern und Bremsern begleitet sein.

Ein auf der Rückseite des letzten Wagens stehender Bediensteter muss mit dem Lokomotivführer stets in Verbindung sein.

Der Lokomotivführer hat sich vor Abgang des Zuges zu überzeugen, ob alle Theile der Lokomotive in gutem Zustande sind, insbesondere ob die Bremse gut arbeitet. Er darf den Zug erst in Bewegung setzen, nachdem der Zugführer das Signal zur Abfahrt gegeben hat.

Der Lokomotivführer und der Heizer dürfen nicht zu gleicher Zeit die Lokomotive verlassen, auch dann nicht, wenn sie stille steht.

Ohne besondere Bewilligung darf die Fahrgeschwindigkeit der Züge 30 Kilometer in der Stunde ausserhalb der bewohnten Ortschaften nicht übersteigen. Während der Fahrt durch Städte, Dörfer und Weiler muss die Fahrgeschwindigkeit auf 10 Kilometer in der Stunde ermässigt werden. Die Bewegung des Zuges ist auch zu verlangsamen oder der

Zug zum Stillstand zu bringen, wenn der Weg versperrt ist, sowie wenn durch den Zug Pferde oder andere Thiere erschrecken und Unordnung oder Unglücksfälle verursacht werden könnten. Einzelne Fahrzeuge sowie ganze Züge dürfen ausserhalb der Bahnhöfe nicht länger stehen, als es der Dienst unbedingt erfordert. Die Wagen dürfen auf geneigten Strecken nicht verlassen werden, ohne dass die nöthigen Maassnahmen getroffen sind, dass sie fest stehen bleiben.

Art. 9. — Aufrechterhaltung der Ordnung in den Zügen. — Es ist verboten in die Wagen mehr Reisende aufzunehmen, als vorgeschrieben ist. Die Schaffner dürfen in dieselben Personen in trunkenem Zustande oder von augenfälliger Unreinlichkeit nicht zulassen; auch nicht Personen, die mit einer geladenen Waffe oder mit Packeten versehen sind, die ihrem Umfange oder ihrer Natur nach die Reisenden beschmutzen oder belästigen könnten; Hunde oder andere Thiere dürfen nicht zugelassen werden, falls sie nicht ohne Belästigung der Mitreisenden auf den Schooss genommen werden können. Ohne besondere und schriftliche Erlaubniss des Betriebsdirektors der Nebenbahn ist es dem Lokomotivführer und dem Heizer untersagt, jemanden auf die Lokomotive steigen zu lassen, ausgenommen das Personal, welches mit dem Aufsichtsdienste betraut ist.

Art. 10. — Bekanntmachungen. — Die Konzessionäre haben an den Bahnhöfen die von dem Minister für Landwirthschaft, Gewerbe und öffentliche Arbeiten festgestellten Tarife sowie den vollen Wortlaut dieses Reglements anzuschlagen; auch in jeder Abtheilung der Personenwagen ist der Tarif sowie der Wortlaut der Kapitel II. und III. dieses Reglements anzuschlagen.

Kapitel II. Von den Verpflichtungen der Reisenden und des Publikums im Allgemeinen.

Art. 11. — Verpflichtungen der Reisenden. — Es ist verboten:

1. in die Wagen einzusteigen, wenn die vorgeschriebene Personenzahl bereits erreicht ist;
2. in trunkenem Zustande oder bei augenfälliger Unreinlichkeit in die Wagen einzutreten oder daselbst Handlungen zu begehen, die geeignet wären, die Ordnung zu stören oder den Dienst des Zugbegleitpersonals zu behindern;
3. in die Wagen Hunde oder andere Thiere mitzunehmen, wenn dieselben nicht ohne Belästigung der Mitreisenden auf dem Schooss gehalten werden;
4. in einem Wagen Platz zu nehmen, ohne sich mit einem ordnungsmässigen Billet zu versehen, die Zahlung des Fahrpreises zu verweigern, in einen Wagen einer höheren Klasse als der auf dem Billet bezeichneten einzusteigen, ohne sofort das tarifmässige Ergänzungsbillet zu nehmen;
5. sich aus den Wagen herauszulehnen oder auf die Plattform zu stellen;
6. zu singen, zu trinken oder unanständige Gespräche in dem Wagen zu führen;
7. in dem Innern der Wagen zu rauchen, ausser in den hierfür bestimmten Abtheilungen;
8. die Fenster der Wagen zu öffnen, wenn nicht alle Reisenden damit einverstanden sind;
9. einzusteigen oder auszusteigen, bevor der Zug still steht oder auf der Haltestelle gegenüber liegenden Seite;
10. sich auf dem Trittbrette aufzuhalten, sich auf die Thüren zu stützen oder die Sicherheitsapparate zu berühren;
11. in den Wagen mit einer geladenen Waffe oder mit Packeten einzusteigen, die durch ihren Umfang oder ihrer Natur nach verletzen, beschmutzen oder die Reisenden belästigen könnten;

12. von einem Wagen auf den anderen überzutreten, während der Zug sich in Bewegung befindet;

13. Auf die Lokomotive zu steigen oder die Gepäck- oder Güterwagen zu betreten.

Art. 12. Die Reisenden werden auf den Nebenbahnen an den durch Merkpfähle bezeichneten oder im Fahrplane bestimmten Haltestellen aufgenommen oder abgesetzt. Der Lokomotivführer muss daselbst den Zug vollständig halten lassen.

Art. 13. — Pflichten des Publikums im Allgemeinen. — Fussgänger, Reiter, Wagenführer oder Viehtreiber sind verpflichtet, beim Herannahen eines Zuges oder eines Wagens sich sofort mit ihren Thieren oder ihrem Gespanne auf wenigstens 1,5 m von den Schienen zu entfernen und zwar in einer Weise, dass die Betriebsmittel der Eisenbahn vollen Spielraum gewinnen. Reiter, Wagenführer oder Viehtreiber müssen beim Herannahen eines Zuges oder eines Wagens bei einer Entfernung von 40 m von den im Art. 12 erwähnten Haltestellen ihre Gespanne oder ihre Thiere im Schritt halten. Wenn ein Reiter oder Wagenführer ihrer Pferde nicht ganz sicher sind, so müssen sie absteigen und die Pferde am Zügel halten bis der Zug vorbei ist. Es ist verboten, auf der Eisenbahn oder in deren Nähe Steine, Unrath oder andere Gegenstände abzulagern, die Wege und ihre Abzweigungen oder das Betriebsmaterial zu beschädigen, boshafter Weise den Dienst der Nebenbahn zu stören, zu hemmen oder zu verzögern, auf die Bahn falsche Signale zu stellen, oder die Weichen zu berühren. Es ist verboten, den Wagen oder den Lokomotiven zu folgen, indem man sich an dieselben, in irgend einer Weise, anhängt.

Kapitel III. Verschiedene Bestimmungen.

Art. 14. — Nachweisung und Bestrafung von Uebertretungen. — Uebertretungen des vorliegenden Reglements werden von den Beamten der Verwaltung der Brücken und Strassen, die mit dem Aufsichtsdienst betraut sind, in der üblichen Form festgestellt, ferner von den Beamten der Lokalpolizei und von den durch die Regierung beidigten Beamten der Koncessionäre. Diejenigen Uebertretungen, inbetreff welcher die bestehenden Gesetze keine eigenen Strafen bestimmt haben, werden nach Art. 1 des Gesetzes vom 6. März 1818 bestraft.

Anhang C.

Bedingnisheft

für die der Nationalen Gesellschaft der Nebenbahnen zu verleihenden Nebenbahn-Konzessionen.

Genehmigt unter dem 20. März 1886 durch den Minister für Landwirtschaft, Gewerbe und öffentliche Arbeiten.

Artikel 1.

Bau.

- A. Jede Nebenbahn und deren Zugehör muss nach den der Konzessionsurkunde beizuschliessenden Plänen, sowie im Einklange mit den vom Minister für Landwirtschaft, Gewerbe und öffentliche Arbeiten nach der Konzessionsertheilung genehmigten Einzelplänen ausgeführt werden.
- B. Die Nationale Gesellschaft verpflichtet sich, alle Maassnahmen zu treffen, damit durch die Erbauung einer Nebenbahn und ihres Zugehör der Abfluss der Regenwässer oder anderer Wässer nicht behindert werde; sie hat, wo nöthig, die Gräben und die

Gossen u. s. w. abzuleiten, ferner die Ausmündungen und Oeffnungen der Abzugskanäle umzubauen.

- C. Die Gesellschaft hat darauf Bedacht zu nehmen, dass der öffentliche oder Privatverkehr sowie die Zugänge zu den Wohnungen nirgends verlegt werden; sie ist verpflichtet, jederzeit und überall, wo es nothwendig ist, Pflasterungen und Beschottungen vorzunehmen, ob dies nun in ihren Plänen vorgesehen ist oder nicht.
- D. Die Gesellschaft hat alle Vorkehrungen zu treffen, welche im weitgehendsten Maasse für die Sicherheit des Verkehrs erforderlich sind; sie ist gehalten, jederzeit und überall, wo es sich als nothwendig erweist, an gefährlichen Stellen Einzäunungen, Signale etc. herzustellen.
- E. Alle zur Verwendung kommenden Materialien müssen von guter Beschaffenheit sein. Die Arbeiten sind allen Regeln der Technik entsprechend und nach den Anweisungen der Aufsichtsbeamten auszuführen.

Der sich aus der Zerstörung und Wiederherstellung der Strassen ergebende Abgang ist durch Lieferung neuer Materialien von gleicher Beschaffenheit zu ersetzen.

Bei gepflasterten Strassen ist gleichzeitig mit der Anlage des Schienenweges das Pflaster wieder ordnungsmässig in Stande zu setzen und zu diesem Zwecke insbesondere die nöthige Anzahl von Bordsteinen zu liefern.

Das Material, welches von den alten umgelegten und neu hergestellten Strassen herrührt, und das bei der Wiederherstellung keine Verwendung finden kann, wird der Gesellschaft zur freien Verfügung überlassen. Während des Baues hat die Gesellschaft alle nöthigen Maassnahmen zu treffen, um den allgemeinen Verkehr, die Zugänge zu den Wohnhäusern u. s. w. so wenig als möglich zu stören; sie hat zu diesem Zwecke überall, wo es nöthig ist, vorläufige Verkehrswege herzustellen. Sie hat während dieser Zeit für die vollständige Sicherheit des Verkehrs zu sorgen; sie hat thunlichst zu vermeiden, dass die Gräben nach Sonnenuntergang offen bleiben und nöthigen Falls gefährliche Stellen, Gräben, Materialanhäufungen u. s. w. während der Nacht beleuchten und bewachen zu lassen.

- F. Die Gesellschaft ist berechtigt, jederzeit nach Genehmigung des Ministers an der Nebenbahn sowie deren Zugehör einzelne Abänderungen auszuführen, wie sie die Erfahrung oder die auf den öffentlichen Wegen oder den Zugängen erfolgten Veränderungen zweckmässig erscheinen lassen. In gleicher Weise ist die Gesellschaft jederzeit gehalten, derartige Aenderungen vorzunehmen, wenn dies vom Ministerium vorgeschrieben werden sollte.
- G. Die Gesellschaft hat eintretenden Falls Erweiterungen der mitbenutzten öffentlichen Wege vorzunehmen, insoweit solche für geboten erachtet werden, um diesen Wegen die nöthige Breite wieder zu geben.
- H. Wenn die Erwerbung privaten Eigenthums bei der Anlage einer Nebenbahn oder deren Zugehör für nöthig befunden wird, kann die Gesellschaft ermächtigt werden, dieses Eigenthum in der im Enteignungsgesetze vorgesehenen Weise aus Gründen der öffentlichen Nützlichkeit gerichtlich enteignen zu lassen. Die Grundstücke und Gebäude, deren dauernde Erwerbung für eine Nebenbahn sich als nothwendig herausstellt, werden im Namen des Staates erworben werden; hingegen werden die Grundstücke, deren Erwerbung zu dem Zwecke erfolgen soll, um den Bau der Nebenbahn und des Zugehör derselben zu ermöglichen, die aber nicht bestimmt sind, durch diesen dauernd in Anspruch genommen zu werden (z. B. im Falle der Verbreiterung einer Strasse oder eines Weges, welche sich auf der entgegengesetzten Seite der Nebenbahn befinden), je nach Umständen im Namen der Gemeinden, der Provinzen oder des Staates erworben.

Artikel 2.

Unterhaltung.

- A. Die Gesellschaft verpflichtet sich in gutem Zustande zu erhalten:
1. die Nebenbahnen und deren Zugehör während der ganzen Konzessionsdauer;
 2. die Arbeiten aller Art, die ausgeführt wurden, um die Anlage der Nebenbahnen zu ermöglichen oder um jederzeit die für nothwendig erkannten Abänderungen vorzunehmen, während der Dauer eines Jahres, welches mit der amtlich festgestellten Beendigung dieser Arbeiten beginnt.
- B. Die zuständige Behörde hat jederzeit das Recht, die Höhenlage und Querschnittsgestalt der von den Nebenbahnen mitbenutzten öffentlichen Wege, das Pflasterungssystem oder die Beschotterungsart abzuändern, die Arbeiten, die im öffentlichen Interesse nöthig sind, welcher Art sie auch immer sein mögen, auszuführen oder ausführen zu lassen, z. B. die Legung von Wasser- oder Gasröhren, von öffentlichen oder privaten Abzugsröhren u. s. w.

In allen diesen Fällen ist die Gesellschaft gehalten, die Schienen aufzunehmen und wieder herzustellen, nöthigenfalls den Betrieb der Nebenbahn zeitweilig zu unterbrechen, sobald sie von der zuständigen Behörde dazu aufgefordert wird und zwar ohne irgend einen Anspruch auf Entschädigung.

- C. Für diejenigen Strecken, an welchen die Nebenbahn an der Seite einer öffentlichen Strasse angelegt ist, mag letztere einen Bürgersteig haben oder nicht, hat die Gesellschaft während der ganzen Dauer ihrer Konzession die Unterhaltungspflicht für den Seitenweg, den benachbarten Graben, die etwa von ihr neben dem Bürgersteig angelegte gepflasterte Wasserrinne, die vorhandenen oder von ihr behufs Trockenlegung der öffentlichen Strasse hergestellten Luftöffnungen, Rinneusteine oder Entwässerungsröhren.
- D. Für diejenigen Strecken, an welchen eine Nebenbahn auf dem gepflasterten oder beschotterten Theile einer öffentlichen Strasse angelegt ist, obliegt der Gesellschaft während der ganzen Dauer der Konzession, die Unterhaltungspflicht für die zwischen den Geleisen belegenen Theile der Strasse und ausserdem für zwei den Schienen entlang laufende Streifen von einer Breite von je 0,60 m, ausser an den Stellen, wo der Zwischenraum zwischen den Schienen und der benachbarten Wegeinfassung 1 m nicht erreicht, in welchem Falle die Erhaltung dieses ganzen Zwischenraumes der Gesellschaft obliegt.
- E. Auf gepflasterten Strassen werden die kleinen Ausbesserungen und, wenn nichts Anderes vereinbart ist, auch die grossen Ausbesserungen von der Gesellschaft besorgt auf den Theilen der Strasse, deren Erhaltung ihr obliegt. Umpflasterungen der ganzen Strasse mit neuen oder alten Steinen sind, wenn nichts Anderes vereinbart ist, von demjenigen Unternehmer auszuführen, welchem die Unterhaltung der Strasse obliegt. Die Gesellschaft hat demselben unmittelbar den auf sie entfallenden Antheil an den Gesamtausgaben zu erstatten, welche nach dem Verhältniss der Breite desjenigen Abschnitts, dessen Erhaltung der Gesellschaft obliegt, und desjenigen, dessen Erhaltung ihr nicht obliegt, bemessen wird.
- F. Die vorstehenden Grundsätze finden auf beschotterte Strassen entsprechende Anwendung.
- G. Für die Beurtheilung des Zustandes der Pflasterung oder der Beschotterung auf der Strasse selbst, den Seitenanlagen und auf dem anderen Zugehör derselben, deren Unterhaltung der Gesellschaft obliegt, sind die Bestimmungen der Bedingnisshäfte maassgebend, welche für die Unterhaltung der Strassen, auf welchen die Nebenbahn

angelegt ist, getroffen sind, und die Gesellschaft hat mit Beziehung auf ihre Abschnitte dieselben Verpflichtungen, wie der Unternehmer der benachbarten Strassen auf den anderen Abschnitten. Falls Bedingnishefte nicht vorliegen, so sind die Bedingnishefte für ähnliche Strassen maassgebend.

- H. Wenn die Gesellschaft zum Zwecke der Nebenbahn bereits bestehende Bauten (wie bewegliche oder unbewegliche Brücken, Ueberführungen etc.) ändert, verstärkt oder erweitert, so sind zwischen ihr und der zuständigen Verwaltung besondere Vereinbarungen zu treffen, um die Erhaltungskosten dieser Brücken in billiger Weise zu vertheilen, wobei den besonderen Umständen jedes einzelnen Falles Rechnung zu tragen ist.
- I. Im Falle die Gesellschaft sich Nachlässigkeit, Fabrlässigkeiten oder schlechte Ausführungen bei den Unterhaltungsarbeiten und anderen Arbeiten zu Schulden kommen lässt, können nach zwei in Zwischenräumen von 3 Tagen wiederholten Mahnungen und in Dringlichkeitsfällen auch nach einer Mahnung von Amtswegen auf Kosten der Gesellschaft die notwendigen Ergänzungen vorgenommen werden, und zwar alles unbeschadet der Klagen gegen die Gesellschaft wegen Uebertretung der geltenden Vorschriften und auf Schadensersatz.

Artikel 3.

Betrieb.

- A. Nach Einsicht des Protokolles, welches feststellt, dass die Nebenbahn oder ein Theil derselben in betriebsfähigem Zustande sich befindet, ertheilt der Minister die Ermächtigung, die Linie oder die Theilstrecke in Betrieb zu setzen.
- B. Der Minister hat das Recht, jederzeit die Benutzung der Lokomotiven, Personen- und Güterwagen, Pferde etc. zu untersagen, wenn er glaubt, dass mit denselben ein ordnungsmässiger Betrieb nicht mehr geführt werden kann.
- C. Die Lokomotiven dürfen nicht in Dienst gestellt werden, bevor durch die zuständige Behörde bescheinigt ist, dass sie allen für Dampfkessel geltenden Vorschriften entsprechen.
- D. Mag die Gesellschaft den Betrieb der Nebenbahn verpachten oder ihn ausnahmsweise selbst übernehmen, so bleibt sie während der ganzen Dauer der Konzession dem Staate gegenüber für die gute Erhaltung des rollenden Materials, der Pferde u. s. w., mit einem Worte für alles verantwortlich, was zum Betriebe nöthig ist.

Artikel 4.

Aufsicht.

- A. Die Aufsicht über die Verwaltung, deren Ziel einzig und allein dahin gerichtet ist, die Gesellschaft im öffentlichen Interesse daran zu verhindern, dass sie von ihren Verbindlichkeiten abweicht, kann unter keinen Umständen für den Staat eine Verantwortlichkeit oder Verpflichtung schaffen.
- B. Das Aufsichtspersonal hat freie Fahrt auf der Nebenbahn und zu derselben sowie zu ihrem Zugehör freien Zutritt. Ein Verzeichniss desselben wird jährlich vom Minister festgestellt.

Artikel 5.

Anschlüsse an die bestehenden Eisenbahnen oder Uebergänge über dieselben.

Wo eine Nebenbahnlinie sich an eine bestehende Eisenbahn anschliesst, in einen ihrer Bahnhöfe einführt, oder dieselbe kreuzt, ist zwischen der Gesellschaft einerseits und je nachdem zwischen dem Staate oder der Privatbahn anderseits ein Vertrag zu schliessen

über die Bedingungen der Anlage, der Unterhaltung und des Betriebes dieser Strecke der Nebenbahn. Derartige Verträge mit Privatbahnen bedürfen der Genehmigung des zuständigen Ministers.

Artikel 6.

Privatanschlüsse.

- A. Die Gesellschaft kann mit der Genehmigung des Ministers an die Hauptlinie und zwar sowohl auf freier Strecke, als bei den Haltestellen Anschlüsse, an landwirthschaftliche, gewerbliche oder andere Anstalten anlegen.
- B. Auch dritte Personen können im Einverständniss mit der Gesellschaft vom Minister ermächtigt werden, derartige Anschlüsse anzulegen.
- C. Die Bedingungen der Anlage, der Unterhaltung und des Betriebes der verschiedenen Anschlüsse an eine und dieselbe Nebenbahnlinie werden einheitlich so festgestellt, dass weder zum Nachtheile noch zu Gunsten irgend Jemandes eine Abweichung zulässig ist.
- D. Ueber Anlage, Unterhaltung und Betrieb dieser verschiedenen Anschlüsse gelten dieselben Bestimmungen, wie für die Hauptbahn, abgesehen von den vom Minister genehmigten Ausnahmen.
- E. Die Genehmigung wird nur auf Widerruf ertheilt, auch behält sich der Minister vor, in den Bedingungen der Anlage, Unterhaltung und des Betriebs der Anschlüsse jederzeit die ihm wünschenswerthen Aenderungen vorzuschreiben.

Artikel 7.

Tarife.

- A. Die Tarife umfassen:
 1. die Angabe der Transportpreise für Reisende und Güter;
 2. die für die Beförderung geltenden Vorschriften.
- B. Die Grundlage für die Preise der Personen-, Gepäck- und Güterbeförderung wird in dem jeder Konzession beigefügten Bediugnisshefte mit dem Vorbehalte festgesetzt, dass die Regierung stets das Recht hat, deren Erhöhung zu fordern oder deren Ermässigung zu untersagen.
- C. Die Tarifvorschriften und ein Verzeichniss der Entfernungen der Stationen von einander werden von dem Minister auf Vorschlag der Gesellschaft festgestellt.
- D. Jede Aenderung des Tarifes, die von der Gesellschaft vorgeschlagen wird, ist wenigstens 14 Tage vorher zu veröffentlichen u. z. hauptsächlich durch Anschlag in den Wartehallen. Die Erhebung der geänderten Tarife kann erst nach Genehmigung des Ministers erfolgen.
- E. Die Erhebung der Frachtgelder und Gebühren geschieht gleichmässig. Ausnahmen zum Nachtheile oder zum Vortheil irgend einer Person sind unstatthaft.
- F. Die Streckensätze werden nach Kilometern berechnet, mit einem Mindestbetrag von 2 Kilometern für Reisende und 5 Kilometern für Güter, wobei ein angefangenes Kilometer voll gerechnet und die Preise für Personen auf volle fünf, die für Güter auf volle zehn Centimes nach oben abgerundet werden.

Artikel 8.

Post und Telegraphen.

- A. Die Gesellschaft hat die Briefpost auf allen Zügen in beiden Richtungen und in der ganzen Ausdehnung ihrer Linie unentgeltlich zu befördern.
- B. Die von den Bediensteten der Gesellschaft auszuladenden Briefe sind in einen verschliessbaren Kasten derartig aufzuheben, dass sie vor jedem Verluste und jeder Beschädigung bewahrt bleiben.

- C. Die Gesellschaft ist ebenso verpflichtet, zur unentgeltlichen Beförderung:
 1. der Fahrpostbüreaus und ihrer Beamten;
 2. des Post- und Telegraphen-, Aufsichts- und Verwaltungspersonals;
 3. der Kästen zur Aufnahme von Telegrammen und Briefen; dieselben können auch den Zügen angehängt werden.
- D. Ein derartiger Kasten ist in jeder Wartehalle und jedem Dienstzimmer und zwar an einem für das Publikum zugänglichen Orte anzubringen.
- E. Die Beamten der Gesellschaft können damit betraut werden, die besagten Kästen zu leeren und deren Inhalt einem von der Verwaltung bezeichneten benachbarten Post- und Telegraphenamte zu übergeben; indessen wird die Leerung der Kästen und die Beförderung des Inhaltes an ein benachbartes Postamt nur an Orten gefordert, wo die Gesellschaft über ein ausreichendes Personal verfügt.
- F. Die Gesellschaft kann verpflichtet werden, zur Verfügung des Telegraphendienstes in den Stationen den nöthigen Raum zur Anbringung telegraphischer oder telephonischer Apparate unentgeltlich herzugeben.
- G. Das Betreten des Bahnkörpers und der Zutritt zu den Wartehallen und Dienstzimmern der Bahn ist den Beamten der Post- und Telegraphenverwaltung in Ausübung ihres Dienstes gestattet.
- H. Die Gesellschaft ist gehalten, auf den Grundstücken und Gebäuden der Nebenbahnlinie unentgeltlich die Telephonleitungen der Regierung anlegen zu lassen.
- I. Die Gesellschaft hat unter den für die Beförderung der Briefe geltenden Bedingungen auch kleine Postpackete (bis zum Gewichte von 5 kg) zu befördern, jedoch gegen eine zu vereinbarende Vergütung, welche nicht den dritten Theil der von der Postverwaltung erhobeneu Gebühr überschreiten darf.

Artikel 9.

Militärtransporte.

- A. Soldaten in Uniform sind sowohl in geschlossenen Abtheilungen als einzeln reisend mit ihrem Pferde und ihrem Gepäck zu einem um 50 pCt. ermässigten Fahrpreise und zu den für die gleichen Transporte auf den Staatsbahnen geltenden Bedingungen zu befördern.
- B. Wenn die Regierung nach einem an einer Nebenbahn belegenen Punkte Truppen oder Kriegsmaterial befördern will, so ist die Gesellschaft gehalten, alle in ihrem Besitze befindlichen Beförderungsmittel ihr unverzüglich zur Verfügung zu stellen.

Artikel 10.

Zollbehörde.

- A. Die mit Begleitung eines Gütertransports beauftragten Zollbeamten sind auf den Nebenbahnen unentgeltlich zu befördern.
- B. Die im Dienste befindlichen Zollbeamten, welche mit einem auf Verlangen des Finanzministers durch die Gesellschaft ausgestellten Freifahrtschein versehen sind, genießen unentgeltliche Beförderung auf den Strecken, für welche der Freifahrtschein gilt.

Artikel 11.

Beförderung von Wählern.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, die Wähler zu den auf den Staatsbahnen eingeführten ermässigten Preisen zu befördern und nach Vorschrift des Ministers Züge für die Fahrt von und nach dem Wahlorte einzulegen.

Artikel 12.

Rückkaufsbedingungen.

- A. Die Regierung hat das Recht, die konzessionirten Linien oder eine derselben nach vorhergegangener Kündigung von 6 Monaten zurückzukaufen, und zwar gegen Bezahlung eines dem durchschnittlichen Reinertrag der Linie während der letzten drei Jahre entsprechenden, zu $4\frac{3}{4}$ pCt. kapitalisirten Betrages zuzüglich einer Prämie von 15 pCt.
- B. Indessen darf der Ankaufspreis während der ersten sieben Jahre vom Tage der Betriebseröffnung an nicht geringer sein, als die Herstellungskosten der Linie, einschliesslich des unbeweglichen und rollenden Materials.
- C. Durch die Zahlung vorgenannter Entschädigung gelangt der Staat in den Besitz der Linie und ihres ganzen Zugehørs, wie Maschinen, Pferde u. s. w., sowie der für die Unterhaltung der Bahn, des Zugdienstes und des Mobiliars vorhandenen Geräthschaften.
- D. Die Bahn und das Betriebsmaterial müssen in gutem und dem Bedürfnisse des Verkehrs entsprechenden Zustande sich befinden.
- E. Die für den Betrieb bestimmten Vorräthe werden vom Staate zu den von Sachverständigen zu bestimmenden Preisen übernommen.

Artikel 13.

Abtretung des Betriebes.

Die Gesellschaft kann den Betrieb einer Nebenbahn an einen anderen Unternehmer abtreten, vorbehaltlich der Bestätigung des Unternehmers durch die Regierung.

Artikel 14.

Verschiedenes.

- A. Die Regierung hat das Recht, jederzeit auf eigene Kosten oder durch einen Privatunternehmer Verkehrswege anzulegen, die sie für nützlich hält, oder Haupt- und Nebenbahnen oder städtische Tramways zuzulassen, die von den Nebenbahnen der Gesellschaft abzweigen, oder sich an dieselbe anschliessen, ohne dass in irgend einem Falle die Gesellschaft das Recht hätte, für etwaige hieraus ent-pringende Nachtheile eine Entschädigung zu verlangen.
 - B. Die Regierung kann auch jeder anderen Transportunternehmung das Recht einräumen, gegen Entschädigung ihre Personen- und Güterwagen oder anderes Material auf Strecken der Nebenbahn verkehren zu lassen.
 - C. Falls es die Regierung zur Vertheidigung des Landes für nothwendig erachten sollte, ist die Gesellschaft gehalten, auf die erste Aufforderung der Militärbehörde hin jeden beliebigen Theil der Nebenbahnen zu verlegen oder zu zerstören und im Falle grosser Dringlichkeit kann die genannte Behörde dies auch von Amtswegen und auf Kosten der Gesellschaft vornehmen lassen, ohne dass dieser dadurch irgend ein Anspruch auf Entschädigung erwächst.
-

Die Eisenbahnen in Belgien, ihre Entstehung und die Ergebnisse in den Jahren 1883 und 1884.*)

Die Regierung des im Jahre 1830 gegründeten neuen Königreichs Belgien legte bereits im Sommer des Jahres 1833 der Landesvertretung einen Gesetzentwurf zur Berathung vor, nach welchem ein Kredit von 10 Millionen Francs zum Bau von Eisenbahnen zur Verbindung des Meeres und der Schelde mit der Maas und dem Rhein bewilligt werden sollten. Dieses Gesetz wurde am 27. März 1834 in der Kammer der Abgeordneten mit 56 gegen 28 Stimmen, am 30. April 1834 im Senate mit 33 gegen 8 Stimmen angenommen und mit der königlichen Genehmigung vom 1. Mai 1834 am 4. Mai 1834 im „Moniteur belge“ veröffentlicht. Nach dem hierdurch genehmigten Plane handelte es sich um Herstellung eines 349 km Bahnlänge umfassenden Eisenbahnnetzes, welches von Mecheln (Malines) ausgehend, östlich über Löwen (Louvain), Lüttich (Liège) und Verviers zur deutschen Grenze, nördlich nach Antwerpen (Anvers), westlich über Gent (Gand) und Brügge (Bruges) nach Ostende und südlich über Brüssel (Bruxelles) durch das Hennegau zur französischen Grenze führen sollte. Die Ausführung des Planes wurde auch alsbald in Angriff genommen und zwar zunächst mit dem Bau der 21 km langen Strecke Brüssel-Mecheln, welcher so gefördert wurde, dass bereits ein Jahr nach Veröffentlichung des Gesetzes, am 5. Mai 1835, die Eröffnung dieser ersten belgischen Eisenbahn erfolgen konnte.**) Die Linien, welche hiernach zunächst in Betrieb genommen wurden, waren: Mecheln-Antwerpen am 3. Mai 1836, Mecheln-Ostende, nach vorhergegangener Eröffnung einzelner Theilstrecken, vollständig am 28. August 1838 in Betrieb genommen, Brüssel-Mons am 19. Dezember 1841, Mecheln-Lüttich am 1. Mai 1842, Mons-Quiévrain (französische Grenze) am 7. August 1842, Lüttich-Herbesthal (deutsche Grenze) vollständig im Oktober 1843.

*) Vgl. „Die belgischen Eisenbahnen im Jahre 1882“ im Archiv 1884. S. 233.

***) Vgl. eine Beschreibung dieser Bahn in einem Reiseberichte aus dem Herbste 1835: Archiv 1880. S. 260.

Zu diesen Linien traten in Folge des Gesetzes vom 26. Mai 1837 noch die Bahnen von Gent über Courtray und Mouscron zur französischen Grenze in der Richtung auf Lille mit einer Seitenbahn von Mouscron nach Tournai, von Braine-le-Comte über Charleroi nach Namur, von Landen nach St. Trond, zusammen 563 km.

Während die vorstehend erwähnten und einzelne andere kleine Linien vom Staate gebaut und betrieben wurden, wurde seit dem Jahre 1844 der Bau und Betrieb von Eisenbahnen auch an Privatgesellschaften übertragen. Einzelne dieser von Gesellschaften gebauten Bahnen hat indessen in neuerer Zeit der Staat theils käuflich erworben, theils in Betrieb genommen. Im Ganzen waren in Belgien im Betriebe:

am 5. Mai	1836	. . .	21 km
„ 31. Dezember	1840	. . .	336 „
„ 31. „	1850	. . .	854 „
„ 31. „	1860	. . .	1729 „
„ 31. „	1870	. . .	2997 „
„ 31. „	1880	. . .	4120 „
„ 31. „	1883	. . .	4320 „
„ 31. „	1884	. . .	4366 „

Unter den europäischen Staaten hatte Belgien im Jahre 1884 das dichteste Eisenbahnnetz, auf je 100 qkm Fläche kommen 14,60 km Eisenbahnen.*)

Von den Ende 1884 im Betrieb gewesenen 4 366 km Bahnen wurden 3 110 km (also mehr als $\frac{2}{3}$) vom Staate, der Rest von 13 verschiedenen Privatgesellschaften betrieben.

Im Nachstehenden sollen im Anschluss an die im Archiv 1884, S. 233 gebrachten Mittheilungen nach den von der belgischen Regierung veröffentlichten amtlichen Betriebsberichten für die Jahre 1883 und 1884 die wesentlichsten statistischen Angaben wiedergegeben werden.

I. Vom Staate betriebene Eisenbahnen.

Von den vom Staate Ende d. J. 1884 betriebenen 3 110 km Eisenbahn sind:

unmittelbar vom Staate gebaut 709 km**)

für Rechnung des Staates in Generalunternehmung gebaut 616 „

zusammen vom Staate gebaut . . . 1 325 km

*) Vgl. Archiv 1886. S. 289. Siehe auch die diesem Hefte beigefügte Uebersichtskarte über die belgischen Eisenbahnen.

***) Der Staat hat ausserdem noch die 10 km lange Strecke Landen—Saint—Trond gebaut, welche der Eisenbahngesellschaft Landen—Hasselt unentgeltlich überlassen ist.

Von Gesellschaften gebaut und		
vom Staate angekauft	1 459 km	
„ „ gegen Beteiligung an den Einnahmen be-		
trieben	326 „	
		<u>1 785 km</u>
	zusammen	3 110 km
Hiervon dienten dem Personen- und Güterverkehr	2 961 km	
lediglich dem Güterverkehr	149 „	

	mit Spurweite von		Zusammen
	1,5 m	1,2 m	
Kilometer			
Doppelgleisig waren	1 322	7	1 329
Eingleisig „	1 768	13	1 781
	<u>3 090</u>	<u>20</u>	<u>3 110</u>

Die gesammte Geleislänge betrug bei den Staatsbahnen 6 168 km, wovon 1729 km oder 28 pCt. auf Nebengeleise kamen.

Die mittlere Betriebslänge war in 1884 3 100 km gegen 3 045 km in 1883.

Anlagekapital der Staatsbahnen.

Es sind bis Ende 1884 verwendet worden:

auf die erste Anlage und die Fertigstellung der vom Staate gebauten und betriebenen Linien	310 202 608, ⁶⁸ Fr.
auf die für Rechnung des Staates gebauten und betriebenen Linien	132 901 995, ⁰⁰ „
für im Bau begriffene Linien	9 849 655 ⁸¹ „
„ den Ankauf von Bahnen in baar	188 344 613, ⁵⁷ „
„ Fertigstellung der angekauften Bahnlinien	38 170 902, ⁴⁶ „
„ „ „ auf Rechnung des Staates gebauten Linien	5 756 063, ²¹ „
„ „ „ gegen Vergütung oder Beteiligung an den Einnahmen betriebenen Linien	6 179 456, ²² „
„ Ausrüstung der Stationen mit Weichen, Drehscheiben, Wasserkränen u. s. w.	32 260 348, ⁴⁰ „
„ allgemeine Kosten (Personal, Vorarbeiter u. dergl.)	8 272 120, ³⁵ „
zu übertragen	<u>731 937 763,²⁰ Fr.</u>

Uebertrag	731 937 763, ₂₀	Fr.
für vom Staate bewirkte Beschaffung von Betriebs- mitteln für die gesammten betriebenen Linien	182 785 116, ₈₁	„
Vorschüsse für Beschaffung von Schienen	2 000 000, ₀₀	„
zusammen	916 722 880, ₀₁	Fr.

Hierzu tritt noch das Kapital, welches den für einzelne angekaufte Bahnen zu zahlenden Jahresrenten entspricht, mit 319 798 631,₁₀ „

Das gesammte auf die Staatsbahnen verwendete Kapital einschliesslich der Kosten der im Bau begriffenen Linien und einschliesslich der geleisteten Vorschüsse betrug daher Ende 1884 1 236 521 511,₁₁ Fr.

Betriebsmittel der Staatsbahnen.

Es waren vorhanden:	1884	1883
Lokomotiven für Personenzüge	519	498
„ „ Güterzüge	842	821
„ „ starke Steigungen	95	94
„ „ Bahnhofsdienst	284	274
zusammen Lokomotiven	1 740	1 687
Tender	1 172	1 172
Dampfwagen	13	13
Personenwagen	2 983	3 051
Gepäckwagen	583	512
Leichen- Post- und dergl. Wagen	76	70
Equipagenwagen	118	116
Pferdewagen	125	116
Packwagen (für Güterzüge)	676	681
Geschlossene Güterwagen	5 800	5 888
Kohlenwagen	25 903	26 472
Sonstige Güterwagen	8 406	8 096
Fahrzeuge für den Bahndienst	1 111	632

Am 31. Dezember 1884 waren weiter noch im Bau:

- 85 Lokomotiven,
- 30 Tender,
- 70 Fahrzeuge für Personenzüge,
- 100 „ „ Güterzüge.

Die Zahl der Privatpersonen gehörigen Wagen, welche zum Verkehr auf den Staatsbahnlinien zugelassen waren, betrug am 31. Dezember 1883 154 und am 31. Dezember 1884 174.

	1884	1883
Die Lokomotiven legten zurück:		
vor Personenzügen km	17 478 545	17 939 427
„ Güter- und gemischten Zügen „	18 869 562	18 965 295
die Dampfwagen legten zurück „	170 162	158 276
zusammen . . . km	36 518 269	37 062 998
Im Vorspanndienst leisteten die Lokomotiven	470 375	589 452
in Leerfahrt wurden zurückgelegt „	1 472 106	1 689 125
im Verschubdienst und in Reserve wurden		
geleistet „	8 973 742	10 084 617
zusammen . . . km	10 916 223	12 363 194
die Lokomotiven leisteten also im Ganzen „	47 434 492	49 426 192
Von Wagen wurden zurückgelegt:		
in Personenzügen km	150 150 740	143 879 461
in Güterzügen „	278 398 135	284 995 724
zusammen beladen und Einnahme bringend km	428 548 875	428 875 185
Ohne Einnahme zu bringen wurden zurück-		
gelegt:		
von Postwagen und mit Dienstgut u. s. w.		
beladenen Wagen km	5 449 439	6 913 136
von leer laufenden Wagen „	100 152 938	102 241 643
zusammen durchlaufen ohne Einnahme zu		
bringen „	105 602 377	109 154 779
Im Ganzen von den Wagen durchlaufen km	534 151 252	538 029 964
a) Prozentverhältniss der Zahl der beför-		
derten Personen zur Zahl der in den		
Personenwagen enthaltenen Sitzplätze %	23,61	23,49
b) Prozentverhältniss der beförderten La-		
dung zur Tragkraft der Güterwagen „	44,46	43,69

Finanzielle Ergebnisse der Staatsbahnen.

	1884	1883
Es hat betragen		
die Roheinnahme Fr.	120 191 109	121 950 561
die Betriebsausgabe „	71 455 021	73 141 689
die Reineinnahme „	48 736 088	48 808 872
das Prozentverhältniss der Betriebsausgabe		
zur Roheinnahme %	59,45	59,98
Verzinsung des Anlagekapitals durch die		
Reineinnahme (unter Berücksichtigung		
der vom Staate für angekaufte Bahnen		
zu zahlenden Rente) „	3,76	3,89

Die Vertheilung der Einnahme auf die verschiedenen Verkehrsweize ergibt sich aus nachstehender Uebersicht:

	Innerer Verkehr				Gemischter Verkehr				Internationaler Verkehr				Zusammen	
	1884		1883		1884		1883		1884		1883		1884	1883
	in Prozenz	im Ganzen	in Prozenz	im Ganzen	in Prozenz	im Ganzen	in Prozenz	im Ganzen	in Prozenz	im Ganzen	in Prozenz	in Prozenz	im Ganzen	
Personenverkehr	81 789 077	80,60	32 419 753	82,25	2 760 411	6,86	1 631 145	4,14	4 942 270	12,01	5 374 274	13,62	39 491 767	39 425 172
Gepäckverkehr:														
für die Mindestgebühr	54 741	69,14	71 610	71,68	7 472	9,41	9 715	9,70	16 964 21,42	18,57	18 573 18,59	18,59	79 177	99 928
nach dem Gewichte	503 775	53,49	435 200	50,13	48 934	5,19	38 177	4,40	390 417 41,89	39,4	482 45,45	45,45	943 186	867 869
befördert	6 173 851	72,29	5 800 423	68,64	631 692	7,39	506 567	6,06	1 735 225 20,32	2 142 782 25,36	25,36	25,36	8 540 768	8 449 772
Stückgut (petites marchandises)	34 081 346	50,17	36 409 533	52,58	8 132 291	12,41	7 684 991	11,10	24 621 038 37,42	25 147 164 36,82	36,82	36,82	67 134 675	69 241 688
Frachtgut (grosses marchandises)	155 050	76,27	154 356	76,38	13 102	6,44	12 171	5,66	35 147 17,99	38 626 17,98	17,98	17,98	203 299	215 153
Geld	34 088	63,50	25 009	53,27	3 610	6,72	4 211	8,62	15 981 29,27	18 605 38,01	38,01	38,01	33 679	48 825
Pferde und sonstige Thiere	835 069	62,74	821 570	64,61	60 280	4,74	60 175	4,72	374 920 29,22	386 011 30,44	30,44	30,44	1 270 299	1 268 056
Aussergewöhnliche Einnahmen	2 386 351	100,00	2 231 190	100,00	—	—	—	—	—	—	—	—	2 386 351	2 231 190
Zusammen	76 013 348	63,29	78 379 974	64,39	11 657 882	9,71	9 947 152	8,16	32 432 001 27,40	33 520 527 27,61	27,61	27,61	120 103 201	121 847 653
Sonstige Einnahmen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	87 908	102 908
									Gesamteinnahme				120 191 109	121 950 561

Aus vorstehender Zusammenstellung ist die bedeutende Rolle ersichtlich, welche für die belgischen Eisenbahnen der Verkehr mit dem Anlande spielt.

II. Von Privatgesellschaften betriebene Eisenbahnen.

Die Länge der am 31. Dezember 1884 im Privatbetrieb befindlichen, auf belgischem Gebiet liegenden Eisenbahnen betrug, wie schon im Vorhergehenden angegeben, zusammen 1256 km. Davon waren 10 km vom belgischen Staate, 1246 km von Privatgesellschaften erbaut. Ausser diesen 1256 km werden von den belgischen Privat-Eisenbahngesellschaften noch 216 km Eisenbahnen betrieben, welche auf ausländischem Gebiete liegen.

Eingleisig waren von den obigen 1256 km 1067 km
zweigeleisig 189 „

Es wurden in 1883 und 1884 neue Bahnstrecken nicht eröffnet; die mittlere Betriebslänge betrug daher für 1883 wie für 1884: 1256 km.

Die bedeutendste Gesellschaft ist die Grand Central Belge, deren Netz 625 km Eisenbahn umfasst. Danach folgt die Nord-Belge mit 175 km Eisenbahn.

An Betriebsmaterial war bei den Privatbahnen vorhanden am 31. Dezember

	1884		1883	
	im Ganzen	für das km Bahnlänge	im Ganzen	für das km Bahnlänge
Lokomotiven	535	0,36	530	0,36
Tender	377	0,26	379	0,26
Dampfwagen	5	—	5	—
Personenwagen	833	0,57	824	0,57
Gepäckwagen	450	0,30	449	0,30
Güterwagen	13 831	9,40	13 863	9,41
Sonstige Wagen	36	0,02	42	0,03

Finanzielle Ergebnisse der Privatbahnen in 1883 und 1884.

Die nachstehenden Angaben beziehen sich auf das gesammte von den Privatgesellschaften betriebene Netz einschliesslich der im Ausland liegenden Strecken, also auf zusammen 1472 km Eisenbahn.

Einnahme	1884		1883	
	im Ganzen Frca.	in Prozent	im Ganzen Frca.	in Prozent
aus dem Personenverkehr	10 520 635	27,07	10 674 004	26,54
„ „ Gepäckverkehr	236 225	0,61	244 163	0,61
„ „ Stückgutverkehr	1 523 668	3,92	1 458 588	3,68
„ „ Frachtgutverkehr	23 924 222	61,56	25 191 639	62,68
„ der Beförderung von Geldern	33 438	0,09	37 360	0,09
„ „ „ Equipagen	8 919	0,02	6 059	0,01
„ dem Viehverkehr „ „	386 443	0,99	406 450	1,01
zusammen	36 633 550	94,26	38 018 263	94,52
Sonstige Einnahmen	2 229 337	5,74	2 203 234	5,48
Im Ganzen	38 862 887	100,00	40 221 497	100,00

	1884	1883
Die Betriebsausgabe hat betragen	20 683 186	21 907 434
Hiernach Reineinnahme	18 179 701	18 314 063
Verhältniss der Betriebsausgabe zur Roheinnahme %	53,22	54,47
Für das Kilometer Bahnlänge hat betragen		
die Roheinnahme	26 401	27 324
„ Betriebsausgabe	14 051	14 882
„ Reineinnahme	12 350	12 442

Unfälle bei den Staats- und Privatbahnen.

	Staatsbahnen				Privatbahnen			
	1884		1883		1884		1883	
	ge- tödtet	ver- letzt	ge- tödtet	ver- letzt	ge- tödtet	ver- letzt	ge- tödtet	ver- letzt
Während der Jahre 1883 und 1884 verunglückten:								
a) durch die Wirkung des Betriebs (Zusammenstösse Entgleisungen) Reisende . . .	—	27	—	3	—	—	—	3
Eisenbahnbedienstete	1	26	2	31	1	3	—	1
zusammen . . .	1	53	2	34	1	3	—	4
b) durch eigene Schuld der Beteiligten (Unvorsichtigkeit, Selbstmord u. s. w.):								
Reisende	9	45	7	63	2	—	3	1
Eisenbahnbedienstete	70	299	84	402	20	72	18	70
sonstige Personen	43	43	47	55	18	11	19	15
zusammen . . .	122	387	138	520	40	83	40	86
Insgesamt	123	440	140	554	41	86	40	90

Eisenbahnunfälle in Grossbritannien und Irland während der Jahre 1882 bis 1885.

(Nach den von den Eisenbahn-Gesellschaften an das Handelsamt erstatteten Berichten.)*

Im Anschluss an die früheren Mittheilungen**) geben wir nachstehend eine übersichtliche Zusammenstellung der auf den Eisenbahnen in Grossbritannien und Irland in den Jahren 1882 bis 1885 vorgekommenen Unfälle.

Die Gesamtzahl der auf den Bahnen des Vereinigten Königreichs beim Betrieb getödteten und verletzten Personen hat betragen:

	1885		1884		1883		1882	
	ge- tödtet	ver- letzt	ge- tödtet	ver- letzt	ge- tödtet	ver- letzt	ge- tödtet	ver- letzt
Reisende: durch Zugunfälle (<i>accidents to train</i>)	6	436	31	864	11	662	18	803
durch andere Unfälle	96	693	104	627	114	754	109	936
	102	1129	135	1491	125	1416	127	1739
Bahnbeamte: durch Zugunfälle	13	81	23	115	11	87	21	153
durch andere Unfälle	438	2036	523	2204	543	2373	582	2423
	451	2117	546	2319	554	2460	553	2576
Sonstige Personen: beim Ueberschreiten von Uebergängen	58	21	65	27	78	51	72	40
beim unbefugten Betreten der Geleise (einschl. Selbstmörder)	305	126	348	187	354	165	306	155
durch anderweitige Unfälle	41	74	40	76	56	95	63	91
	404	221	453	290	488	311	441	286
Zusammen	957	3467	1134	4100	1167	4187	1121	4601

*) *Railway Accidents, Returns of Accidents and Casualties as reported to the Board of Trade by the several Railway Companies in the United Kingdom during the year ending 31. December 1885 (1884, 1883, 1882); together with Reports of the inspecting Officers of the Railway Department to the Board of Trade upon certain accidents, which were inquired into.*

**) Vergl. Archiv 1884, S. 28 ff.

Ausserdem verunglückten noch anderweitig auf dem den Eisenbahngesellschaften gehörigen Grund und Boden:

	1885		1884		1883		1882	
	ge- tödtet	ver- letzt	ge- tödtet	ver- letzt	ge- tödtet	ver- letzt	ge- tödtet	ver- letzt
Reisende	5	223	6	241	1	251	4	261
Bahnbeamte	19	3208	39	3588	48	3576	27	3987
Sonstige Personen	16	124	7	94	14	109	11	119
zusammen	40	3555	52	3923	63	3936	42	4367
mithin Insgesamt	997	7022	1186	8023	1230	8123	1163	8968

Die Art der Unfälle, bei denen Personen getödtet und verletzt wurden, ist aus nachstehender Zusammenstellung ersichtlich:

	1885		1884		1883		1882	
	ge- tödtet	ver- letzt	ge- tödtet	ver- letzt	ge- tödtet	ver- letzt	ge- tödtet	ver- letzt
Reisende:								
durch Zugunfälle	6	436	31	864	11	662	18	803
„ Fallen zwischen Züge und Perrons . . .	25	49	29	61	36	48	31	69
„ „ auf Perron, Bettung etc. beim Ein- und Aussteigen	17	470	6	405	10	494	12	645
beim Ueberschreiten der Bahn an Stationen .	35	11	41	22	38	14	38	18
„ Wagentbürschluss	—	71	—	48	—	60	—	81
durch Hinausfallen während der Fahrt . . .	5	26	7	30	7	37	10	26
„ andere Unfälle	14	66	21	61	23	101	18	97
zusammen	102	1129	135	1491	125	1416	127	1739
Beamte:								
durch Zugunfälle	13	81	23	115	11	87	21	153
beim Wagenkuppeln	36	267	29	341	45	395	34	429
beim Verschieben durch Anstossen mit Wagen in Nebengeleisen	2	35	3	27	4	47	3	34
„ „ „ Stehen auf Buffern	1	28	—	36	1	44	—	43
„ „ „ Auf- oder Absteigen, sowie Fallen von Loko- motiven, Wagen etc.	19	155	35	269	46	314	33	285
„ Bremsen der Räder durch Handbremsen oder sonstige Mittel	8	166	3	183	7	161	6	199
„ Bedienen von Weichen, Zugordnen etc.	2	33	6	36	8	36	21	51
„ Wagenschieben durch Kapstans, Dreh- scheiben u. s. w.	12	179	2	134	1	134	4	151
„ Verschieben durch anderweitige Unfälle	58	373	13	294	18	318	20	364
durch Fallen von Lokomotiven etc.)	9	53	11	28	13	41	12	28
„ Anstossen an Ueberbrückun- gen etc.	5	24	11	18	6	39	12	28
beim Besteigen der Maschinen und Gepäckwagen	12	124	6	57	5	47	7	48

	1885		1884		1883		1882	
	ge- tödtet	ver- letzt	ge- tödtet	ver- letzt	ge- tödtet	ver- letzt	ge- tödtet	ver- letzt
beim Bedienen von Lokomotiven unter Dampf, oder infolge von Bruch der Maschinen- theile	6	135	3	77	2	108	—	85
„ Arbeiten an Oberbau, Weichen etc.	107	126	113	153	116	132	133	140
„ Bedienen der Barrieren an Uebergängen	2	2	10	7	3	6	7	6
„ Gehen, Kreuzen oder Stehen auf der Bahn im Dienst	79	108	149	238	147	246	121	185
„ Stürzen zwischen Fahrzeuge	12	59	41	119	46	156	40	157
„ „ „ Züge und Perrons etc.	15	30	26	107	24	92	33	111
„ Gehen etc. längs der Bahn nach Hause oder zum Dienst	48	36	61	20	47	19	45	24
Anderweitige Unfälle	5	103	1	60	4	38	1	55
zusammen	451	2117	546	2319	554	2460	553	2576
Sonstige Personen:								
beim Ueberschreiten der Geleise an Ueber- gängen	58	21	65	27	78	51	72	40
„ unbefugten Betreten der Geleise	250	126	295	187	293	165	244	155
Selbstmörder	55	—	53	—	61	—	62	—
Anderweitige Unfälle	41	74	40	76	56	95	63	91
zusammen	404	221	453	290	488	311	441	286
Insgesamt	957	3467	1134	4100	1167	4187	1121	4601

Zahl und Art der bei Zügen, Rollmaterial, Oberbau u. s. w. vorgekommenen Unfälle, sowie Anzahl der dabei getödteten und verletzten Personen ergibt nachstehende Zusammenstellung für die Jahre 1882 bis 1885.

(Die Klammerzahlen beziehen sich auf die zugehörige Zahl der Unfälle.)

	1885		1884		1883		1882	
	ge- tödtet	ver- letzt	ge- tödtet	ver- letzt	ge- tödtet	ver- letzt	ge- tödtet	ver- letzt
Zusammenstöße zwischen Personenzügen oder Theilen derselben	1	134 (35)	2	368 (26)	7	258 (36)	5	292 (30)
Zusammenstöße zwischen Personen- und Güter- zügen, Lokomotiven u. dergl.	6	164 (53)	—	245 (62)	7	259 (51)	3	243 (61)
Zusammenstöße zwischen Güterzügen oder Theilen derselben	2	19 (22)	5	20 (20)	2	16 (15)	1	31 (26)
Anstossen von Zügen an Vorsprünge anderer auf Parallelgeleisen fahrender Züge	—	2 (1)	—	—	1	— (2)	2	2 (5)
Entgleisung von Personenzügen oder Theilen derselben	6	59 (65)	9	92 (57)	2	29 (57)	2	86 (57)

	1885		1884		1883		1882	
	ge- tödtet	ver- letzt	ge- tödtet	ver- letzt	ge- tödtet	ver- letzt	ge- tödtet	ver- letzt
Entgleisung von Güterzügen oder Theilen derselben, Lokomotiven u. s. w.	2	1	2	5	2	2	—	2
	(9)		(15)		(11)		(11)	
Durchfahren von Weichen in falscher Richtung durch Züge oder Lokomotiven	1	20	—	37	—	25	1	51
	(11)		(16)		(21)		(21)	
Zu schnelles Einfahren von Zügen in Stationen oder Nebengeleise	—	93	—	104	1	114	—	132
	(14)		(20)		(25)		(18)	
Ueberfahren von Vieh oder andere Hindernisse auf der Bahn	—	1	—	4	—	4	—	6
	(126)		(134)		(153)		(154)	
Durchfahren der Barrieren an Uebergängen in gleicher Ebene	—	1	1	1	—	1	—	1
	(48)		(57)		(42)		(49)	
Bersten von Kesseln oder Röhren u. s. w. an Lokomotiven	—	—	1	5	—	1	4	5
			(4)		(1)		(4)	
Bruch von Maschinentheilen, Federn u. s. w..	—	9	—	1	—	4	—	17
	(4)		(6)		(7)		(3)	
„ „ Radreifen	—	—	—	—	—	—	—	—
	(920)		(1060)		(1247)		(1149)	
„ „ Rädern	—	—	—	—	—	—	—	3
	(1)		(2)		(3)		(1)	
„ „ Achsen	1	4	24	73	—	—	—	2
	(377)		(385)		(450)		(451)	
„ „ Brems-Vorrichtungen	—	7	—	3	—	—	—	8
	(3)		(1)		(1)		(2)	
„ „ Kuppelungen	—	3	—	9	—	28	6	56
	(6)		(11)		(14)		(10)	
„ „ Seilen beim Betriebe schiefer Ebenen	—	—	—	—	—	—	—	—
	(3)		(6)		(2)		(1)	
Einsturz von Tunneln, Brücken, Viadukten Durchlässen u. s. w.	—	—	7	8	—	—	13	17
	(2)		(3)		(3)		(6)	
Schienenbrüche	—	—	—	—	—	—	—	—
	(287)		(306)		(398)		(414)	
Ueberfluthung von Bahntheilen	—	—	—	1	—	—	—	—
	(9)		(12)		(27)		(51)	
Rutschungen bei Einschnitten oder Dämmen	—	—	4	4	—	4	—	—
	(8)		(7)		(13)		(14)	
Feuer in Zügen	—	—	—	—	—	—	1	—
	(10)		(8)		(4)		(3)	
„ „ Stationen oder Brücken, Viadukte beschädigend	—	—	—	—	—	—	2	—
	(10)		(2)		(4)		(2)	
Andere Unfälle	—	—	—	—	—	4	—	3
	(2)		(1)		(2)		(4)	
Insgesamt	19	517	55	980	22	749	40	957

Unter obigen		1885	1884	1883	1882
Radreifenbrüchen waren:					
Lokomotiv-Radreifen		20	24	53	36
Tender „ „		10	4	16	22
Personenwagen-Radreifen		4	5	5	12
Gepäckwagen- „		16	22	30	25
Güterwagen- „		870	1 005	1 143	1 054
und zwar					
Eisen-Radreifen		809	974	1 100	998
Stahl- „		111	86	147	151
	zusammen . . .	920	1 060	1 247	1 149
Achsbrüchen waren:					
Lokomotiv-Achsen		221	223	275	264
Tender- „		17	24	21	32
Personenwagen-Achsen		4	6	2	2
Güterwagen- „		130	113	141	140
Salzwagen- „		5	19	11	13
	zusammen . . .	377	385	450	451
Von den gebrochenen Lokomotivachsen waren von Eisen		127	138	173	156
„ Stahl		63	62	74	86
Von den Schienenbrüchen erfolgten					
bei doppelköpfigen Schienen		132	194	260	253
„ einköpfigen „		145	107	131	143
„ brückenförmigen Schienen etc.		10	5	7	12
	zusammen . . .	287	306	398	414
und zwar von Eisenschienen		54	127	157	161
„ Stahlschienen		233	179	241	253

Die Art der „anderweitigen Unfälle“ auf den den Eisenbahngesellschaften gehörigen Grundstücken — der nicht durch den eigentlichen Eisenbahnbetrieb verursachten Unfälle — ist aus der nachstehenden Zusammenstellung ersichtlich:

	1885		1884		1883		1882		
	ge- tödtet	ver- letzt	ge- tödtet	ver- letzt	ge- tödtet	ver- letzt	ge- tödtet	ver- letzt	
Reisende:									
beim Treppensteigen in Stationen	4	105	3	114	1	117	3	128	
„ Anstossen an Schubkarren oder Fallen über Gepäck auf den Perrons	—	32	—	39	—	45	—	41	
„ Fallen vom Perron	1	27	2	30	—	37	1	37	
durch andere Unfälle	—	59	1	58	—	52	—	55	
	zusammen . . .	5	223	6	241	1	251	4	261
Bahnbeamte:									
beim Beladen oder Bedecken der Waggon	—	940	6	982	7	873	—	1012	
„ Güterkarren in Lagerhäusern	2	207	—	223	1	286	1	313	
„ Betriebe von Krannhen oder Kapstans	2	193	3	169	7	147	6	169	
durch den Fall von Waggonthüren, Lampen, Güterballen etc.	—	236	3	322	3	346	1	312	

	1885		1884		1883		1882	
	ge- tödtet	ver- letzt	ge- tödtet	ver- letzt	ge- tödtet	ver- letzt	ge- tödtet	ver- letzt
durch Hinabfallen beim Besteigen etc. von stehenden Lokomotiven oder Fahrzeugen	—	288	5	463	4	506	—	522
„ Fallen von Perrons, Leitern, Gerüsten etc.	8	200	6	233	12	251	6	267
„ Stolpern beim Gehen auf Bahn oder Perrons	—	190	1	234	1	265	1	283
beim Bedienen der stehenden Lokomotiven in Schuppen	—	159	2	207	1	174	1	164
durch Tritt oder Schlag von Pferden	1	64	1	49	—	59	—	60
bei der Arbeit auf der Bahn oder in Neben- geleisen	6	552	10	542	9	510	8	674
anderweitige Unfälle	—	179	2	164	3	159	3	211
zusammen . . .	19	3208	39	3588	48	3576	27	3987
Sonstige Personen:								
im Dienst in Stationen	16	124	7	94	14	109	11	119
zusammen . . .	16	124	7	94	14	109	11	119
Insgesamt . . .	40	3555	52	3923	63	3936	42	4367

Notizen.

Die Eisenbahnen Egyptens haben eine Gesamtausdehnung von etwa 1500 km und sind sämtlich normalspurig. Die älteste ägyptische Eisenbahn ist die im Januar 1856 eröffnete 210 km lange, zweigeleisige Linie Alexandrien-Kairo. Dieselbe führt von Alexandrien aus über den schmalen Landstreifen zwischen dem Maryut- und dem Abukir-See, berührt die Orte Kafr ed Dauâr, Damanhûr und Tell el Bârûd, überschreitet bei Kafr ez Zaiyât den bei Rosette mündenden Nilarm, berührt die wichtige Handelsstadt Tanta, überschreitet bei Benha el Asl den bei Damiette mündenden Nilarm und gelangt hiernach über Kalyûb nach Kairo. Die Anlagekosten dieser Eisenbahn werden einschliesslich der Kosten der beiden Nilbrücken und der Beschaffung der Betriebsmittel auf etwa 21 Millionen *M*, für das Kilometer Bahnlänge also durchschnittlich auf etwa 100 000 *M* berechnet.

Von der an dieser ersten Linie gelegenen Station Tell el Bârûd zweigt eine Bahn ab, welche am linken Nilufer, meist nahe am Strom entlang bis nach Siut, der wichtigsten Stadt Oberegyptens, führt. Diese Bahnlinie von Tell el Bârûd bis Siut ist 488 km lang. Weitere wichtigere Linien sind: Alexandria-Rosetta (71 km), Rosetta-Damanhûr (44 km), Tanta-Mehallet Rûh-Damiette (116 km), Kalyûb-Zagazig-Suês (224 km), Benha el Asl (Station der Linie Alexandria-Kairo)-Zagazig-Abu Kebir-Es Sâlihiye (91 km), Abu Kebir-El Mansura (47 km), Damanhûr-Desûk-Mehallet Rûh-Zifte (104 km). Auf dem rechten Nilufer befindet sich südlich von Kairo nur eine von letzterer Stadt nach den Bädern von Heluân führende Eisenbahn, welche mit den zugehörigen Zweigbahnen etwa 37 km lang ist.

Nach dem von der ägyptischen Regierung veröffentlichten Verwaltungsberichte für das Jahr 1885 haben 1450 km ägyptische Eisenbahnen einschliesslich der Telegraphen in den Jahren 1880 bis 1885 die nachstehenden finanziellen Ergebnisse geliefert:

	1880	1881	1882	1883	1884	1885
	Piaster Tarif*)					
Gesamt-Einnahme	123 618 149	132 496 097	130 087 206	124 083 541	144 799 143	153 936 279
„ Ausgabe	47 320 115	46 294 707	41 216 950	52 296 349	57 855 736	61 164 957
Ueberschuss	76 298 034	86 201 390	88 870 256	61 787 192	86 943 407	92 771 322
Bezüglich der Telegraphen sind in dem Verwaltungsberichte angegeben und in vorstehenden Beträgen einbegriffen:						
Einnahme	4 107 404	4 220 109	5 446 301	4 941 118	4 208 866	5 684 081
Ausgabe	3 357 514	3 315 098	3 549 149	3 743 555	4 069 493	4 227 646

Bei der besonders verwalteten Helwan-Eisenbahn war das finanzielle Ergebnis:

	1881	1882	1883	1884	1885
	Egyptische Pfund**)				
Einnahme	8 158	8 083	10 185	6 723	7 732
Ausgabe	7 146	4 687	5 491	5 026	5 751
Ueberschuss	1 012	3 396	4 694	1 697	1 981

Aus dem vorbezeichneten Verwaltungsberichte erscheinen noch die nachstehenden Angaben erwähnenswerth.

Auf der Linie Kairo-Suez sind im Jahre 1885 7000 kreosotirte Holzschwellen an Stelle von abgenutzten eisernen Vantherin-Schwellen verlegt worden. Weitere 25 000 kreosotirte Holzschwellen waren behufs Fortsetzung der Auswechslung bestellt worden. Es scheint hiernach das Kreosotiren der Holzschwellen auch in wärmeren Gegenden sich als ein gutes Erhaltungsmittel zu bewähren. Die Verwaltung glaubt nach den gemachten Erfahrungen, dass die Holzschwelle auch den seither bei den egyptischen Eisenbahnen vorzugsweise verwendeten gusseisernen glockenförmigen Unterlagen vorzuziehen sei. Auf der Linie Alexandria-Kairo verkehrt täglich in beiden Richtungen ein Schnellzug, welcher diese 210 km lange Strecke einschliesslich der Aufenthalte auf verschiedenen Zwischenstationen in 3 Stunden 40 Minuten zurücklegt. Die durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit beträgt hiernach etwa 60 km in der Stunde.

Die Eisenbahnen in der englischen Kapkolonie*)** hatten im Frühjahr 1886 eine Ausdehnung von 2793 km. Davon waren 2575 km Staats- und 218 km Privatbahnen. Die letzteren setzen sich aus zwei getrennten

*) 1 Piaster Tarif = etwa 20 Pfennige.

**) 1 egyptisches Pfund (£ E.) = 100 Piaster Tarif = etwa 20,5 *ℳ*.

***) Vgl. Archiv 1886 S. 101.

Strecken zusammen, nämlich der 69 km langen Linie von Port Alfred nach Grahamstown und der im Namaqualande liegenden 149 km langen Bahn von der Grube O'okier nach Port Nolloth, welche der Cape-Copper-Mining-Gesellschaft gehört und hauptsächlich dem Mineralientransport dient. Die erste in der Kapstadt gebaute Eisenbahn war die 12 km lange Strecke von Kapstadt nach Wynberg, welche im Jahre 1864 eröffnet wurde. Die zweite Bahn war die von Kapstadt nach Wellington über Stollenbosch. Diese beiden, zusammen 103 km langen Eisenbahnen waren von Privaten erbaut, wurden aber im Jahre 1873 von der Kolonialregierung übernommen. Die hiernach eingetretene Entwicklung des Staatseisenbahnnetzes der Kolonien ergibt sich aus nachstehender Zusammenstellung. Es waren im Betriebe Ende des Jahres:

	1874	1876	1878	1880	1881	1882	1883	1884	1885
km	103	399	893	1458	1547	1547	1951	2338	2575

Das Anlagekapital der 2575 km Staatsbahnen wird zu 14 132 312 £ (282 646 240 M) oder durchschnittlich zu 109 765 M für das km berechnet.

Befördert wurden auf den Staatsbahnen:

	1881	1882	1883	1884	1885
Personen	2 350 217	2 582 595	2 584 165	2 407 004	2 428 526
Güter . . . Tons*)	417 700	506 323	452 970	412 454	375 103
Lebendes Vieh Stück	248 507	289 021	255 336	281 799	246 949

Die Entwicklung des Güterverkehrs auf den Eisenbahnen wird, besonders in dem östlichen Theile der Kolonie, durch den Mitbewerb des von den Eingeborenen zu sehr niedrigen Sätzen betriebenen Frachtwagenverkehrs ungünstig beeinflusst. Nach dem Personenfahr tariff kostet die englische Meile in I. Wagenklasse 3 d, in II. Klasse 2 d und in III. Klasse 1½ d; bei Rückfahrten findet ein Aufschlag von 50 pCt. auf den einfachen Fahrpreis statt. Für den Güterverkehr wird ein Unterschied zwischen Frachtgut und Eilgut nicht gemacht. Hinsichtlich des Tarifs werden folgende Klassen von Gütern unterschieden:

1. allgemeine Güter mit 3. Klassen;
2. koloniale Erzeugnisse: 2 d für die Ton-Meile, wenn das Gewicht der zu befördernden Güter über 2 Tons beträgt; bei Sendungen von weniger als 2 Tons und bis zu 270 Meilen kommen die Sätze für die dritte Klasse der allgemeinen Güter in Anwendung;

*) 1 Ton = 2000 Pfd. engl. = 907 kg.

3. Mineralklasse — Kohlen, Steine, Sand u. dergl. — in Wagenladungen von mindestens 5 Tons $2\frac{1}{2}$ d für die Ton-Meile; für weniger als 5 Tons kommen auch hier die Sätze für die dritte Klasse der allgemeinen Güter in Anwendung.

Ausserdem bestehen für bestimmte Güter u. s. w. noch Spezialtarife.

Die finanziellen Ergebnisse des Betriebes der Staatsbahnen sind nachstehend für die Jahre 1873 bis 1885 zusammengestellt.

	1873	1874	1875	1876	1877	1878	1879	1880	1881	1882	1883	1884	1885
Roheinnahme £	65 695	82 675	110 963	163 604	216 825	326 306	477 316	641 104	878 859	968 511	915 274	964 903	1 037 359
Betriebsausgabe . . . £	42 767	52 083	72 753	113 956	179 835	274 049	356 240	464 649	654 901	745 993	649 449	637 441	672 489
Reineinnahme £	22 928	30 592	38 210	49 648	36 990	52 257	121 076	176 455	223 958	222 518	265 825	327 462	364 870
Verzinsung des Anlagekapitals . . . %	2 ₆₃	3 ₀₃	2 ₅₄	2 ₀₇	0 ₈₂	0 ₉₆	1 ₈₉	2 ₂₀	2 ₈₀	2 ₃₆	2 ₃₀	2 ₇₀	2 ₇₁

Die Verzinsung des Anlagekapitals der Staatsbahnen in der Kapkolonie ist nach vorstehender Uebersicht mehrfachem Wechsel unterworfen gewesen, in den letzten Jahren hat indessen ein stetiges Steigen stattgefunden.

Ueber die Eisenbahnen in Britisch-Ostindien in 1884/85* entnehmen wir dem amtlichen Jahresberichte der britisch-ostindischen Eisenbahnbehörde**) nachstehende Notizen:

Das Netz der indischen Eisenbahnen hatte am 31. März 1885 eine Ausdehnung von 12 004 engl. M. (19 314 km) erlangt, nachdem in der Zeit vom 1. April 1884 bis zu dem gedachten Tage 1218 engl. Meilen (1960 km) neuer Bahnlinie eröffnet, dagegen 48 Meilen (die Reparatur-Zweigbahn) ausser Betrieb gesetzt worden waren. Der Zuwachs des Eisenbahnnetzes war also in dem Rechnungsjahre 1884/85 ein beträchtlicher. Im Bau waren am 31. März 1885 3556 engl. Meilen (5690 km) und für weitere 6000 Meilen (9600 km) waren zu derselben Zeit die Vorarbeiten (Vermessung, Aufstellung der Pläne u. s. w.) in Angriff genommen.

Von den am 31. März 1885 im Betrieb gewesenen Eisenbahnen waren:

*) Vgl. Archiv 1885 S. 477 u. fgd.: „Die Eisenbahnen in Britisch-Ostindien in 1883/84“ und S. 570 u. fgd.: „Die Eisenbahnen Britisch-Indiens und seine Bodenerzeugnisse“.

**) Administration Report on the railways in India for 1884/85 by Colonel F. S. Staunton, R. E., Director General of Railways. London 1885.

	im Ganzen	davon doppel- geleisig
	Engl. Meilen	
Staatsbahnen in Privatbetrieb (Ostindische Eisenbahn)	1 509	468 ¹ / ₂
Privatbahnen mit Zinsbürgschaften	4 528	391 ³ / ₄
Unterstützte (assisted) Privatbahnen	868 ³ / ₄	—
Staatsbahnen		
Kaiserliche	3 035 ¹ / ₂	—
Provinziale	1 399 ¹ / ₄	—
Eisenbahnen einheimischer Staaten	663 ³ / ₄	—
Zusammen	12 004 ¹ / ₄	860 ¹ / ₄

Das auf die britisch-ostindischen Eisenbahnen verwendete Anlagekapital, welches am 31. Dezember 1883 148 305 646 £ betrug, belief sich am 31. Dezember 1884 auf 156 638 508 £.

Davon kamen:

	31. Dezember	
	1884	1883
auf die Ostindische Eisenbahn	£ 35 180 359	£ 34 824 452
Eisenbahnen mit Zinsbürgschaften	66 377 780	73 785 230
Unterstützte „	5 566 277	797 690
Kaiserliche u. Provinziale Staatsbahnen	45 718 293	36 002 952
Eisenbahnen einheimischer Staaten	3 795 799	2 895 322
Zusammen	156 638 508	148 305 646

Für die mit Zinsbürgschaften ausgestatteten Eisenbahnen ist das Kapital in 1884 gegen 1883 kleiner geworden, weil Bahnen dieser Gattung in 1884 vom Staate übernommen worden sind.

Die hauptsächlichsten Ergebnisse des Eisenbahnbetriebes in den Jahren 1882, 1883 und 1884 sind folgende:

	1882	1883	1884
Länge der am Jahresschluss im Betrieb befindlichen Eisenbahnen . . engl. Meilen	10 069	10 447	11 527
Anlagekapital am Jahresschluss . . . **) M	2 756 833 388	2 843 862 588	3 003 717 612
Durchschnittliches Anlagekapital für die engl. Meile Bahnlänge	273 792	272 216	260 576
Robeinnahme M	304 625 238	325 595 050	319 526 512
Betriebsausgabe „	151 610 988	157 563 890	161 252 926
Ueberschuss „	153 014 250	168 031 160	158 273 586
Prozentsatz des Ueberschusses vom Anlagekapital „	5,55	5,91	5,27
Durchschnittliche Robeinnahme für die Woche und Meile Bahnlänge (nach der durchschnittl. Betriebslänge berechnet) . .	588	602	552

*) Einzelne Bahnen, für welche Angaben nicht vorgelegen haben, sind in der Uebersicht unberücksichtigt geblieben.

**) Das vorschussweise verausgabte Kapital (für Neubauten u. s. w.) ist hierbei nicht einbegriffen. Bei der Umrechnung ist 1 Rupie = 2 M angenommen.

Das Personal der im Betrieb befindlichen britisch-ostindischen Eisenbahnen bestand

	Bedienstete				Bahn- länge	Zahl der Stationen
	Europäer	Ostindier	Eingeborene	Zusammen		
am 30. Septbr. 1883 .	3 995	3 979	177 287	185 261	10 424 ³ / ₄	1 403
„ 30. „ 1884 .	4 069	4 250	189 429	197 748	11 130 ³ / ₄	1 448

Die Eingeborenen nehmen hiernach 95,79 Cpt. der Dienststellen ein.

Die Zahl der Zug-Unfälle betrug in 1884 auf je 1000 Zugmeilen 0,07 gegen 0,08 in 1883. Getödtet wurden bei diesen Unfällen 11 Reisende oder durchschnittlich einer auf $6\frac{7}{10}$ Millionen beförderte Reisende. Verletzt wurden 51 Reisende oder durchschnittlich einer auf $1\frac{9}{20}$ Millionen beförderte Reisende. Es haben hiernach 62 Unfälle (Tödtungen und Verletzungen) Reisende ohne deren Verschulden betroffen, und trifft danach 1 Unfall auf 54 Millionen Personenmeilen.

Der Plan des Bau's einer **Schiffseisenbahn über die Landenge von Tehuantepec***) ist bisher seiner Verwirklichung noch nicht näher gerückt. Dem Urheber des Planes, Kapitän James B. Eads ist es bis jetzt nicht gelungen, das Anlagekapital aufzubringen, und seine Versuche, die Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika zur Leistung einer Zinsbürgschaft für dasselbe während einer Reihe von Jahren zu bestimmen, waren bisher ohne Erfolg. In der Frühjahrsession 1886 ist dem Senate der Vereinigten Staaten wiederum ein Gesetzentwurf hierüber vorgelegt, welcher auch in dem Handelsausschusse durchberathen und in einem, dem Plane sehr wohlwollenden Berichte mit mehrfachen Aenderungen dem Senat zur Annahme empfohlen ist. Nach diesem uns vorliegenden Berichte**) ist der Plan der Eisenbahn dahin erweitert, dass Schiffe von einer Tragfähigkeit bis zu 7000 t auf derselben befördert werden können. Das ursprünglich auf 75 Millionen Dollars bemessene Anlagekapital der Bahn wird infolge dessen erhöht werden müssen. Ueber die zu leistende Zinsbürgschaft bestimmt der von dem Ausschuss vorgeschlagene Gesetzentwurf folgendes: Die Bürgschaft soll erst in Wirksamkeit treten, nachdem die Eisenbahn ganz fertig gestellt, und auf derselben in Gegenwart einer von der Regierung der Vereinigten Staaten zu bestellenden Kommission ein Schiff mit einer Ladung von mindestens 6000 t von Meer zu Meer ohne Schaden für Schiff und Ladung befördert ist. Die Bürgschaft wird auf fünf Jahre geleistet in der Höhe, dass, falls zwei Drittel der Reineinnahmen nicht die Summe von $3\frac{1}{2}$ Millionen Dollars ergeben, die Re-

*) Vergl. über dieselbe Archiv 1881 S. 399 ff., Centralblatt der Bauverwaltung 1884 S. 548, 1885 S. 96.

**) Senate. 49. Congress. 1. Session, Report Nr. 1251 Mai 28. 1886.

gierung den fehlenden Betrag zuschiesst. Die Gesamtsumme der Zuschüsse darf den Betrag von $7\frac{1}{2}$ Millionen Dollars nicht übersteigen. Ueber die Zuschüsse sind Schuldscheine von der Eigenthümerin dieser Bahn auszustellen, welche in spätestens zehn Jahren nach dem Tage der Ausstellung eingelöst werden müssen. Wenn die Gesellschaft sie nicht einlöst, so muss sie ihre Schuldscheine mit einem Aufschlage von 10 pCt. als Zahlung von Beförderungsgebühren für amerikanische Schiffe annehmen.

In dem Berichte des Ausschusses wird aufs Neue darauf hingewiesen, dass in maassgebenden technischen Kreisen Zweifel an der Ausführbarkeit des Planes nicht bestehen.

Der Gesetzentwurf ist in der diesjährigen Frühjahrssitzung des Congresses nicht zur Verabschiedung gekommen.

Betriebsresultate der russischen Eisenbahnen im ersten Halbjahr 1885 und 1886. Nach der vom russischen Ministerium der Verkehrsanstalten veröffentlichten bezüglichen Nachweisung.*)

	Staats- bahnen		Privat-		Zusammen	
	1886	1885	1886	1885	1886	1885
Betriebslänge						
am 1. Juli Werst	3 213	2 294	21 075	21 151	24 288	23 445
im Durchschnitt des Halbjahres Werst	3 182	2 337**)	21 074	21 096	24 256	23 433
Beförderte Reisende:						
a) Zivilpersonen	892 500	859 341	15 245 736	15 739 085	16 138 236	16 598 426
b) Militär	44 198	29 764	692 961	609 534	737 159	639 298
Beförderte Güter:						
a) Eilgut Pud	190 876	173 469	3 418 777	3 957 750	3 609 653	4 131 219
b) gewöhnliches Fracht- gut Pud	83 312 937	76 330 893	1 108 701 888	1 232 906 151	1 192 014 825	1 309 237 044
Betriebseinnahmen:						
im Ganzen Rbl.	5 843 847	5 586 205	95 265 826	104 790 995	101 109 673	110 377 20
für die Werst Bahn- länge Rbl.	1 837	2 292	4 521	5 000	4 175	4 718

Die vorstehenden Angaben beziehen sich auf die Eisenbahnen des europäischen Russland mit Ausnahme des Grossherzogthums Finnland. Diese Bahnen weisen im ersten Halbjahr 1886 eine Mindereinnahme von

*) Die Betriebsergebnisse der russischen Eisenbahnen in den gleichen Zeiten 1884 und 1885 vgl. Archiv 1885 S. 694 und die Betriebsergebnisse in den vollen Jahren 1884 und 1885 Archiv 1886 S. 531.

1 Werst = 1,067 km

1 Pud = 16,38 kg

1 Rubel = etwa 2,25 Mk

***) Die Betriebslänge übersteigt die Eigenthumslänge, weil 43 Werst Privatbahnstrecken von der Staatsverwaltung mitbenutzt wurden.

mehr als $9\frac{1}{4}$ Millionen Rubel (etwa 20,9 Millionen Mark) gegenüber dem ersten Halbjahr 1885 auf, obschon die Betriebslänge der Eisenbahnen um 823 Werst (878 km) grösser geworden ist. Auf die Werst Bahnlänge sind die Einnahmen von 4718 auf 4175 Rbl., also um 11,5 pCt. gefallen. Dabei waren die Einnahmen im 1. Halbjahre 1885 schon geringer, als in dem gleichen Zeitraum des Jahres 1884. Es wurden auf die Werst Bahnlänge eingenommen:

im 1. Halbjahre 1884	4 775 Rbl.
„ „ „ 1883	4 583 „
„ „ „ 1882	4 770 „
„ „ „ 1881	3 942 „

Der im 1. Halbjahr 1886 gegen 1885 entstandene Ausfall scheint hauptsächlich durch den Güterverkehr hervorgerufen zu sein. Die beförderte Menge Eilgut ist im 1. Halbjahr 1886 um mehr als $\frac{1}{2}$ Million Pud (9 000 t), die beförderte Menge Frachtgut um mehr als 117 Millionen Pud (1,9 Million t) geringer als in der gleichen Zeit 1885. Ausserdem hat aber auch die Zahl der beförderten Zivilpersonen im 1. Halbjahr 1886 um über 460 000 gegen 1885 abgenommen.

Die Einnahmen für das ganze Jahr waren:

	Länge am Jahres- schluss Werst	E i n n a h m e n	
		im Ganzen Rubel	für die Werst Bahnlänge Rubel
1885	24 036	233 844 531	9 936
1884	23 039	229 765 816	10 209
1883	22 216	231 875 496	10 587
1882	21 593	215 162 890	10 092
1881	21 262	200 840 087	9 460

Ausser den im Vorbergehenden berücksichtigten Eisenbahnen sind im Kaiserreich Russland noch im Betriebe: in Finnland 1 121 Werst, davon 1 098 Werst Staats- und 31 Werst Privatbahnen, sowie die unter Militärverwaltung stehende transkaspische Bahn, von welcher Ende Juni 542 Werst als im Betrieb befindlich in der amtlichen Nachweisung aufgeführt werden. Die Gesamtlänge der Ende Juni 1886 im Kaiserthume für den öffentlichen Gebrauch im Betriebe befindlichen Eisenbahnen betrug hiernach 25 959 Werst (27 697 km).

Bezüglich der transkaspischen Eisenbahn sind Angaben über Verkehr und Einnahmen in der vorliegenden amtlichen Nachweisung nicht enthalten. Bezüglich der Ergebnisse der finnländischen Eisenbahnen im 1. Halbjahr 1886 und 1885 giebt die Nachweisung das Nachstehende:

		Staats- bahnen		Privat-	
		1886	1885	1886	1885
Betriebslänge am 30. Juni	Werst	1 098	1 080	31	31
Beförderte Reisende:					
a) Zivilpersonen		751 299	699 356	16 812	—
b) Militär „		15 501	19 818	—	—
Beförderte Güter:					
a) Eilgut	Pud	192 490	213 554	62 692	—
b) Frachtgut	„	20 345 482	19 732 787	582 534	—
Betriebseinnahmen:					
a) im Ganzen	Rbl.	1 191 149	1 215 599	11 357	—
b) auf die Werst Bahnlänge	„	1 085	1 126	366	—

Bei den finnländischen Eisenbahnen hat hiernach im 1. Halbjahr 1886 die Einnahme trotz des Wachsens der Ausdehnung um 18 Werst ebenfalls abgenommen und zwar im Ganzen um etwa 25 000 Rbl. und auf die Werst Bahnlänge um 41 Rbl.

Von den obenangegebenen, im 1. Halbjahr 1886 und 1885 auf den Eisenbahnen des europäischen Russland mit Ausschluss der finnländischen Eisenbahnen beförderten Frachtgütern wurden den russischen Bahnen von auswärtigen Bahnen und auf dem Seewege im direkten Verkehre zugeführt:

	1886	1885
	P u d	
über Reval (baltische Eisenbahn)	613 703	1 153 867
„ Riga (Riga-Dünaburger Eisenbahn)	317 015	411 434
„ Libau (Libau-Romnyer Eisenbahn)	1 087 487	1 184 806
„ Wirballen (St. Petersburg-Warschauer Eis.)	939 161	741 506
„ Grajewo (Südwestbahn)	512 679	615 151
„ Mlawa (Weichselbahn)	1 780 754	1 948 054
„ Alexandrowo (Warschau-Bromberg)	2 211 106	2 394 402
„ Sosnowize (Warschau-Wien)	8 314 999	7 071 228
„ Graniza (Warschau-Wien)	1 182 130	1 097 844
„ Radeiwiloff (Südwestbahn)	365 255	455 933
„ Wolotschisk (desgl.)	850 629	1 309 117
„ Ungheni (desgl.)	1 289 380	711 712
„ Poti und Batum (transkaspische Eisenbahn)	525 828	167 294
„ Sewastopol (Bosowo-Sewastopol-Eisenbahn)	270 339	18 280
„ Odessa (Südwestbahn)	268 353	—
„ den See- und den neuen Hafen in St. Petersburg (Hafenzweigbahn der Militärbahn)	801 502	—
Zusammen	21 330 320	19 280 628

Dieselbe Zufuhr hat betragen in dem 1. Halbjahr:

1884	19 422 063 Pud
1883	26 515 626 „

Ueber die **Betriebs-Einnahmen der französischen Hauptbahnen** in
vom 26. September 1886 die

B e z e i c h n u n g der B a h n e n.	B e t r i e b s l ä n g e			
	am 30. Juni des Jahres		im Durchschnitt während des 1. Halbjahres	
	1885	1886	1885	1886
	K i l o m e t e r			
Compagnies principales.				
Nord	3 425	3 475	3 386	3 475
Est	3 943	4 140	3 906	4 139
Ouest	4 218	4 250	4 121	4 250
Paris à Orléans	5 451	5 554	5 317	5 532
Paris-Lyon-Méditerranée	7 578	7 733	7 531	7 718
Le Rhône au Mont-Cenis	132	132	132	132
Rhône (La Croix-Rousse à Sathonay)	7	7	7	7
Midi	2 588	2 588	2 588	2 588
Ceinture de Paris (rive droite) . .	20	20	20	20
Ceinture de Paris (rive gauche) . .	12	12	12	12
Grande ceinture de Paris	123	123	123	123
Sa.	27 455	27 998	27 104	27 960
Réseau de l'État	2 231	2 269	2 175	2 252
Compagnies diverses . .	288	288	288	288
Chemin non concédé . .	14	14	14	14
Gesamtsumme	29 962	30 536	29 555	30 481

1882	24 626 738	Pud
1881	24 592 895	"
1880	25 648 237	"

den 1. Halbjahren 1885 und 1886 entnehmen wir dem Journal officiel No. 261 nachstehende Uebersicht:

Einnahme im 1. Halbjahr		Unterschied von 1886 gegen 1885	Für das Kilometer			
			Einnahme		Unterschied von 1886 gegen 1885	
1885	1886		1885	1886	im Ganzen	in Prozent
F r a n c s						
75 320 164	74 614 841	— 705 323	22 245	21 472	— 773	— 3,47
58 500 228	57 771 099	— 729 129	14 977	13 958	— 1019	— 6,80
60 780 304	60 234 204	— 546 100	14 749	14 173	— 576	— 3,85
82 214 582	75 221 138	— 6 993 444	15 463	13 597	— 1 866	— 12,07
152 665 744	141 861 438	— 10 804 306	20 272	18 381	— 1 891	— 9,33
2 302 875	2 211 785	— 91 090	17 446	16 756	— 690	— 3,96
145 995	138 613	— 7 382	20 856	19 802	— 1 054	— 5,05
43 565 621	37 924 533	— 5 641 088	16 834	14 654	— 2 180	— 12,95
2 370 268	2 348 501	— 21 767	118 513	117 425	— 1 088	— 0,92
603 278	626 088	+ 22 810	50 273	52 174	+ 1 901	+ 3,78
1 920 840	1 821 101	— 99 739	15 617	14 806	— 811	— 5,19
480 389 899	454 773 311	— 25 616 588	17 724	16 265	— 1 459	— 8,23
11 637 304	11 840 562	+ 203 258	5 350	5 258	— 92	— 1,72
2 310 215	2 445 446	+ 135 231	8 022	8 491	+ 469	+ 5,85
13 570	17 278	+ 3 708	969	1 234	+ 265	+ 27,35
494 350 988	469 076 627	— 25 274 361	16 726	15 389	— 1 337	— 7,99

Rechtsprechung und Gesetzgebung.

Rechtsprechung.

Rechtsgrundsätze aus den Entscheidungen des Oberverwaltungsgerichts.*)

Zusammengestellt von F. Seydel, Regierungsrath.

I. Kreis- und Kommunalabgaben.

Heranziehung der Staatsdiener zu den Gemeindelasten.

Endurtheil (II.) vom 30. April 1885. Entsch. Bd. 12 S. 70.

Gesetz vom 11. Juli 1822 (G.-S. S. 184) § 6.

Gesetz über die Verjährungsfristen bei öffentlichen Abgaben vom 18. Juni 1840
(G.-S. S. 140) § 1.

Die Bestimmungen im § 6 des Gesetzes, die Heranziehung der Staatsdiener zu den Gemeindelasten betreffend, vom 11. Juli 1822, wonach die steuerpflichtigen Individuen alle diejenigen Gemeindesteuerbeiträge zu leisten haben, welche innerhalb der Zeit, da sie der Gemeinde angehören, auf dieselben vertheilt und zugleich fällig werden, dagegen, wenn sie die Stadt verlassen, auch von jeder ferneren Beitragsverbindlichkeit völlig befreit werden, bezieht sich lediglich auf diejenigen Fälle, wo ein Beamter seinen Wohnort verlegt, in einer Stadt neu anzieht oder eine Stadt verlässt. Sie ist nicht auch dann anwendbar, wenn ein Steuerpflichtiger erst Beamter wird. Das angeführte Gesetz stellt Regeln über die Behandlung von Veränderungen, die sich im Laufe des Steuerjahres durch Eintritt in den Staatsdienst oder Austritt aus demselben vollziehen, nirgends auf.

Ein im Laufe des Steuerjahres in den Staatsdienst neu eintretendes Individuum kann auch nicht auf Grund des § 1 Absatz 4 des Gesetzes über die Verjährungsfristen bei öffentlichen Abgaben vom 18. Juni 1840 eine den Bestimmungen des Gesetzes vom 11. Juli 1822 entsprechende Ermässigung des Steuerbetrages beanspruchen. Die angezogene Gesetzes-

*) Fortsetzung der Zusammenstellungen im Archiv für Eisenbahnwesen 1879 S. 119 ff., 1880 S. 125 ff., 1881 S. 126 ff., 1883 S. 73 ff., 1884 S. 42 ff. und S. 572 ff., 1885 S. 698 ff.

bestimmung bezieht sich überhaupt nicht auf Fälle, wo der Steuerbetrag herabgesetzt wird, sondern nur auf Fälle, wo die Steuerzahlung wegen Aufhörens der Steuerpflicht überhaupt wegfällt.

Eine gesetzliche Bestimmung, woraus in den Fällen des Neueintritts in den Staatsdienst ein Recht auf Herabsetzung der Steuer während des Steuerjahres abgeleitet werden könnte, besteht überhaupt nicht.

Sitz einer Behörde. Kommunalbesteuerung der Staatsdiener.

Endurtheil (II.) vom 9. April 1885. Entsch. Bd. 12 S. 130.

Gesetz vom 11. Juli 1822 (G.-S. S. 184) § 8.

Wenn eine amtlich nach einer Stadt bezeichnete Behörde*) nicht in dieser Stadt, sondern in einem angrenzenden Gemeinde-(Guts-)Bezirk ihre Diensträume sowie den dauernden örtlichen Mittelpunkt ihrer amtlichen Wirksamkeit hat, und es an einer ausdrücklichen Anordnung der zuständigen Behörde fehlt, dass als Sitz jener Behörde die betreffende Stadt anzusehen sei, so ist als Sitz der letzteren nicht die Stadt, sondern der Gemeinde-(Guts-)Bezirk, in dem sie sich thatsächlich befindet, anzusehen. Ein jener Behörde angehörender, in dem Dienstgebäude derselben wohnender Beamter kann daher auch nicht auf Grund des § 8 des Gesetzes, die Heranziehung der Staatsdiener zu den Gemeindelasten betreffend, vom 11. Juli 1822 in der angrenzenden Stadt zu den Gemeindelasten herangezogen werden.

Besteuerung des Gewinnes aus einem Gewerbebetriebe nach dem Durchschnitte der drei letzten Jahre.

Endurtheil (II.) vom 16. November 1885. Entsch. Bd. 12 S. 90.

Gesetz vom 1. Mai 1851 (G.-S. S. 193) § 30.

Gesetz vom 12. Juli 1876 (G.-S. S. 75) § 1.

Die Bestimmung, dass bei Berechnung des steuerpflichtigen Einkommens aus dem Gewerbebetriebe der Gewinn nach dem Durchschnitt der letzten drei (Etats-)Jahre zu berechnen sei, lässt es nicht ausgeschlossen erscheinen, dass unter besonderen, dieser Berechnungsweise entgegenstehenden Umständen der Durchschnitt einer anderen (dreijährigen) Periode zu Grunde gelegt wird. Eine Vereinbarung der Beteiligten, bei einem Gewerbebetriebe, dessen rechnungsmässiger Geschäftsbetrieb nach Kalenderjahren erfolgt, anstatt des Durchschnitts der Etatsjahre denjenigen der drei letzten Kalenderjahre bei der Besteuerung zu Grunde zu legen, würde daher grund-

*) Es handelte sich in dem der Entscheidung zu Grunde liegenden Falle um das Kaiserl. Postamt L. in Schl. Aehnliche Verhältnisse liegen besonders häufig bei Bahnhöfen vor, die ihre Bezeichnung nach der in der Nähe liegenden Stadt tragen, thatsächlich aber in dem angrenzenden Gemeinde- oder Gutsbezirk liegen.

sätzlich nicht unstatthaft sein. Wenn somit die gesetzlichen Bestimmungen in dieser Hinsicht auch nicht absolut bindend sind, so dürfen dieselben dennoch stets nur da ausser Anwendung gelassen werden, wo dies innere sachliche Gründe gegebenen Falles gerechtfertigt erscheinen lassen.

Vertragsmässige Befreiung eines Gemeindesteuerpflichtigen von der allgemeinen Steuerpflicht.

Endurtheil (II.) vom 28. Mai 1885. Entsch. Bd. 12 S. 120.

Ein Vertrag zwischen einer Gemeinde und einer im Bezirke derselben ansässigen juristischen Person (Eisenbahn-Aktiengesellschaft), in welchem die Gemeinde der letzteren (bei Gelegenheit der Eingemeindung eines Bahnhofes) in bestimmten Grenzen Freiheit von der Gemeinde-Einkommensteuer, also eine theilweise Befreiung von der allgemeinen Steuerpflicht zusagt, ist ungültig und unwirksam in Beziehung auf das öffentliche Recht. So lange eine derartige Verabredung sich an das bestehende öffentliche Recht anschliesst, erscheint sie allerdings rechtlich nicht unstatthaft. Insoweit sie aber die Gemeindebehörden für alle Zeiten hindern soll, das beim Abschlusse des Vertrages geltende Recht zum Nachtheile der betreffenden juristischen Person umzugestalten, ist sie rechtlich nicht zulässig, und daher für die Gemeindebehörden unverbindlich.

II. Strassen- und Wegebau.

Erstattung der Kosten der neuen Herstellung einer städtischen Strasse durch die anliegenden Grundeigenthümer.

Endurtheil (II.) vom 2. November 1885. Entsch. Bd. 12 S. 126.

Gesetz vom 2. Juli 1875 (G.-S. S. 561) § 15.

Wenn auf Grund des § 15 des Strassen- und Baufluchtengesetzes vom 2. Juli 1875 ortsstatutarisch bestimmt ist, dass die Eigenthümer unbebauter Grundstücke an neu hergestellten Strassen zu den Kosten dieser Herstellung heranzuziehen seien, und dass die daraus erwachsenden Aufwendungen, sobald auf den unbebauten Grundstücken Gebäude an diesen Strassen errichtet werden sollen, zu erstatten seien, so ist die Stadtgemeinde nicht berechtigt, nach erfolgtem Ausbau der Strasse zugleich mit den Eigenthümern der bebauten Grundstücke sogleich auch die Eigenthümer der noch unbebauten, an den fertiggestellten Strassentheilen belegenen Grundstücke antheilig zu jenen Kosten heranzuziehen. Für diese Eigenthümer besteht noch keine Verpflichtung zur Tragung dieser Kosten, auch nicht eine betagte oder bedingte. Wenn später die Bebauung der betreffenden Grundstücke erfolgt, so erscheinen als Schuldner erst diejenigen Personen, welche zur Zeit der Bebauung im Eigenthume der Grundstücke oder zu bebauender Theile derselben sein werden. Erst in diesem, noch

der Zukunft angehörenden Zeitpunkte gelangt das betreffende Forderungsrecht überhaupt zur Entstehung. Unterbleibt die Bebauung überhaupt, so tritt das Forderungsrecht niemals in's Leben.

Ist die Verjährung ein Titel des öffentlichen Rechts für die Vertheilung der Wegebaulast?*)

Endurtheil (I.) vom 16. Mai 1885. Entsch. Bd. 12 S. 252.

Das Institut der Verjährung ist zwar nicht absolut untauglich, unter Umständen auch öffentlich rechtliche Verhältnisse zu begründen. Die Bedingungen, unter denen die Verjährung auch zur Begründung eines öffentlich rechtlichen Verhältnisses dienen kann, liegen aber auf keinen Fall dann vor, wenn eine Privatperson gegen eine andere Privatperson auf diesen Titel ihren Anspruch stützt. Wenn eine Gemeinde durch Ersitzung das Recht erworben haben will, eine ihr aus öffentlich rechtlichem Verhältnisse, z. B. aus der Wegebaulast, obliegende Leistung von einem ausserhalb jeder Interessengemeinschaft mit ihr stehenden Dritten zu fordern, so bildet die Verjährung lediglich einen Privatrechtstitel. Ein öffentlich rechtlicher Anspruch kann darauf nicht gegründet werden.

Inanspruchnahme eines Weges für den öffentlichen Verkehr. Privatwege.

Endurtheil (I.) vom 11. März 1885. Entsch. Bd. 12 S. 268.

Zuständigkeitsgesetz vom 1. August 1883, § 56.

Zur Begründung der Klage gegen eine polizeiliche Verfügung, durch welche ein Weg für den öffentlichen Verkehr in Anspruch genommen wird, ist der Nachweis des freien Eigenthums des Klägers vom Wegekörper nicht unerlässlich. Wenn bewiesen wird, dass der Weg freies Eigenthum des Klägers ist, so ist damit allerdings klar dargethan, dass er kein öffentlicher ist. Es kann indessen nicht verlangt werden, dass allemal dieser Nachweis geführt werde. Vielmehr genügt es, wenn anderweit dargethan wird, dass der Weg kein öffentlicher ist, mag er nun im Privateigenthum des Klägers oder eines Dritten stehen.

Begriff eines öffentlichen Weges.

Endurtheil vom 25. März 1885. Entsch. Bd. 12 S. 282.

Die Befugniss zur unbeschränkten Benutzung eines Weges zu jedem Zwecke und für Jedermann ist nicht unerlässliches Erforderniss für die Oeffentlichkeit desselben. Unter die öffentlichen Wege fallen vielmehr auch solche (insonderheit Fusswege), welche nur einem bestimmten Zwecke oder einer beschränkten Art des Gebrauches dienen, wenn

*) Vergl. hierzu auch Endurtheil des Oberverwaltungsgerichts (I.) vom 21. Juni 1882, Entsch. Bd. 9 S. 155 ff. (am Schlusse). Archiv 1884 S. 44, 45.

sie dabei zu diesem bestimmten Zwecke und in dieser beschränkten Art des Gebrauches Jedermann zugänglich sind, wie Kirch-, Schulwege, Leinpfade u. dgl. m., vorausgesetzt nur, dass nicht etwa rein privatrechtliche Verfügungen sie solchen Zwecken dienstbar gemacht haben.

Eigentumsrechte an öffentlichen Wegen.

Endurtheil (I.) vom 19. September 1885. Entsch. Bd. 12 S. 291.

Durch die Oeffentlichkeit eines Weges ist nicht jede private Einwirkung auf die Benutzung desselben zum Verkehr ausnahmslos für ausgeschlossen zu erachten. Wenn beispielsweise ein Weg nicht für jede Art des öffentlichen Verkehrs, sondern nur für eine derselben, etwa für den Fuss- oder Reitverkehr, bestimmt ist, so ist es dem Eigenthümer des betreffenden Grundstücks (bezw. dem Wegebaupflichtigen) unbenommen, diejenigen Arten des Verkehrs, für welche der Wegekörper nicht bestimmt ist, von demselben, soweit es sein Interesse erheischt, fern zu halten, und zwar nicht etwa in Ausübung der Polizei, sondern kraft seines privaten Rechts am Wegekörper, das eben nicht weiter als durch die Bestimmung des Weges für die betreffende Art des Verkehrs (Fuss- oder Reitverkehr) eingeschränkt ist.

III. Baupolizei.

Einstweilige Versagung des Baukonsenses.

Endurtheil (II.) vom 16. Februar 1885. Entsch. B.I. 12 S. 363.

Landesverwaltungsgesetz vom 30. Juli 1883, §§ 127 ff.

Wenn seitens der zuständigen Polizeibehörde die Ertheilung des nachgesuchten Baukonsenses nur einstweilig vorenthalten (versagt) wird, so ist der bezüglich Bescheid ebenfalls als eine zur Klage im Verwaltungsstreitverfahren berechtigende „polizeiliche Verfügung“ im Sinne des § 127 des Landesverwaltungsgesetzes vom 30. Juli 1883 zu erachten. Auch eine Ablehnung oder eine Versagung des Konsenses bis zu einem gewissen Zeitpunkte oder bis zum Eintritte eines ungewissen Ereignisses stellt eine „Verweigerung“ desselben dar. Einer solchen Ablehnung zur Zeit wohnt, ebenso wie der bedingten Versagung oder Ertheilung des Baukonsenses, derselbe Charakter bei, wie einer definitiven Versagung.

Baukonsens; Bedingungen und Anfechtung.

Endurtheil (II.) vom 5. Oktober 1885. Entsch. Bd. 12 S. 366.

Landesverwaltungsgesetz vom 30. Juli 1883, § 127.

Wenn nach den bestehenden baupolizeilichen Vorschriften „zu jedem Neubau sowie zu jeder Reparatur oder Veränderung einer baulichen An-

lage“ die Erlaubniss der Ortspolizeibehörde erforderlich ist, so gilt dies auch für die Aufstellung eines eisernen Gitters an Stelle eines vorhandenen Bretterzaunes.

Wegen einer zu Gunsten der Stadtgemeinde oder der Polizeibehörde in das Grundbuch eingetragenen Baubeschränkung darf polizeilicherseits der Baukonsens nicht versagt werden. Aus einer solchen Eintragung würde immer nur ein privatrechtlicher Anspruch hervorgehen. Die der Polizeibehörde überwiesene Prüfung der Baugesuche darf aber nicht dazu benutzt werden, um Privatrechte, welche einem Dritten oder auch der Behörde selbst zustehen, zur Geltung zu bringen. Die Behörde hat vielmehr bei der von ihr zu treffenden Entscheidung allein das öffentliche Interesse wahrzunehmen, und selbst, wo letzteres durch Privatrechte geschützt werden sollte, kann der Grund, auf welchen sich die Behörde stützt, nicht aus diesen Privatrechten, sondern lediglich aus dem öffentlichen Interesse selbst oder aus den in diesem Interesse gegebenen Bestimmungen des öffentlichen Rechts entnommen werden.

Wenn ein Baukonsens nur bedingungsweise ertheilt, und die bezügliche Entscheidung von dem dadurch Betroffenen nicht innerhalb der gesetzlichen Frist in dem vorgeschriebenen Verfahren angefochten worden ist, so können die dem Baukonsense beigefügten Bedingungen nicht noch nachträglich ohne Rücksicht auf die inzwischen verflossene Zeit mittels Klage angegriffen werden. Die dadurch begründeten Verpflichtungen stehen vielmehr alsdann endgültig fest.*)

IV. Beamtenverhältnisse.

Erhebung des Konflikts bei gerichtlicher Inanspruchnahme eines Beamten auf Schadensersatz wegen Amtshandlungen.

Endurtheil (I.) vom 3. Juni 1885. Entsch. Bd. 12 S. 415.

Gesetz, betr. die Konflikte etc., vom 13. Februar 1854 (G.-S. S. 86), § 1.

Für die Zulässigkeit des Rechtsmittels des Konflikts im Zivilprozesse aus dem Gesetze vom 13. Februar 1854 ist nicht entscheidend, ob der Kläger selbst (die den Konflikt erhebende Behörde) die Handlung eines Beamten, aus welcher ein Schadensersatzanspruch hergeleitet wird, als Ausübung des Amtes vorgenommen ansieht und bezeichnet, sondern ob sie objektiv, auf Grund des vom Richter über den Konflikt festzustellenden Befundes, als Amtshandlung erscheint.

*) Der gegenwärtige Rechtszustand ist in dieser Beziehung ein anderer, als er früher nach § 155 des Zuständigkeitsgesetzes vom 26. Juli 1876 gewesen ist. Vergl. Entscheidungen des Oberverwaltungsgerichts Band 4 S. 375.

Berechtigung der Polizeibeamten zum Betreten fremder Grundstücke bei Verfolgung von Uebertretungen. Konflikt.

Endurtheil (I.) vom 28. November 1885. Entsch. Bd. 12 S. 421.

Gesetz, betr. die Konflikte etc., vom 13. Februar 1854 (G.-S. S. 86), § 3.

Wenn ein Polizeibeamter genöthigt ist, zum Zwecke der Verfolgung eines Kontravenienten behufs Feststellung der Personen etc. fremde Grundstücke, Wiesen und bestellte Aecker zu betreten, so thut er dies behufs Erfüllung seiner Amtspflichten. Derselbe ist in solchen Fällen berechtigt, auch ohne Erlaubniss des Eigenthümers fremde Grundstücke zu betreten. Demgemäss kann er auch nicht etwa auf Grund des § 10 des Feld- und Forstpolizei-Gesetzes vom 1. April 1880 und des § 368 Nr. 9 des Strafgesetzbuches strafrechtlich wegen Uebertretung verfolgt werden.

Disziplinarverfahren.

a) Endurtheil (I.) vom 8. September 1883. Entsch. Bd. 12 S. 429.

Disziplinalgesetz vom 21. Juli 1852, §§ 9, 11, 12, 22, 32.

Wenn der § 9 des Disziplinalgesetzes vom 21. Juli 1852 die Dienstentlassung des Beamten, dessen unerlaubte Entfernung vom Amte länger als acht Wochen dauert, für verwirkt erklärt, so ist damit lediglich eine Vorschrift des materiellen Disziplinarstrafrechts gegeben. Das Verfahren, in welchem die hier angedrohte Strafe festzusetzen ist, regelt sich ausnahmslos nach den Bestimmungen der §§ 11, 12 und 22 des gedachten Gesetzes. Demnach hat der Entscheidung auf Entfernung aus dem Amte jedes Mal auch eine durch das vorgeschriebene förmliche Disziplinarverfahren bedingte schriftliche Voruntersuchung nach Maassgabe des § 32 a. a. O. vorherzugehen, auch wenn die Thatsache des Dienstvergehens aktenmässig feststeht und es zur Aufklärung der Sache und zur Rechtfertigung der Anklage weder der Vernehmung von Zeugen noch der Herbeischaffung anderer Beweise bedarf.

b) Endurtheil (I.) vom 20. Dezember 1884. Entsch. Bd. 12 S. 431.

Disziplinalgesetz vom 21. Juli 1852, § 42.

In Disziplinarstrafsachen findet die Bestimmung der Strafprozessgesetze, insbesondere jetzt des § 343 der deutschen Strafprozessordnung, wonach jedes von der Staatsanwaltschaft eingelegte Rechtsmittel die Wirkung hat, dass die angefochtene Entscheidung auch zu Gunsten des Angeschuldigten abgeändert oder aufgehoben werden kann, keine Anwendung.*)

Ebensowenig kennen die Bestimmungen des Disziplinalgesetzes vom 21. Juli 1852 den Anschluss an ein vom Gegner angebrachtes Rechtsmittel, um auf diese Weise nachträglich eine günstigere Abänderung der Vorentscheidung zu erlangen.

*) Vergl. auch Seydel, Kommentar z. Ges. v. 21. Juli 1852, S. 164.

Gesetzgebung.

Königreich Bayern. Königl. Verordnung vom 17. Juli 1886, die Verwaltung und den Betrieb der königl. Verkehrsanstalten betreffend.

Abgedruckt im Verordnungs- und Anzeigblatt für die königl. bayerischen Verkehrsanstalten No. 34 vom 21. Juli 1886. S. 339 ff.

Oberste Leitung und Aufsicht.

§ 1. Die oberste Leitung und Aufsicht über sämtliche Verkehrsanstalten steht dem k. Staatsministerium des Königlichen Hauses und des Aeußern zu.

Dasselbe hat die Hebung und Vervollkommnung dieser Anstalten im Auge zu behalten und alle zu diesem Behufe angemessen erscheinenden Anordnungen zu erlassen.

§ 2. Insbesondere bleiben dem genannten Staatsministerium ausschliesslich vorbehalten:

1. der Erlass allgemeiner Formationsbestimmungen und organischer Verfügungen, dann die Feststellung allgemeiner Verwaltungsgrundsätze, sowie der Geschäftsordnungen der Zentralstellen und der denselben unmittelbar untergeordneten Vollzugs- und Aufsichtsbehörden;
2. die Feststellung sämtlicher Etats, dann die Bewilligung besonderer Kredite und Kredits-Erweiterungen und die Verfügung über Ersparungen an Etatspositionen und besonderen Krediten;
3. die Verhandlungen über die Beziehungen zum Reiche und zu fremden Staaten, sowie die Genehmigung aller Vereinbarungen über Verkehrsverhältnisse mit anderen Verwaltungen;
4. die Feststellung allgemeiner Tarifbestimmungen und die Genehmigung der Tarifsätze für sämtliche Verkehrsanstalten;
5. die Genehmigung der Errichtung neuer Eisenbahn-, Post- und Telegraphen-, sowie Telephon-Stationen;
6. die Erlassung der Transportreglements und die Genehmigung der allgemeinen Fahrpläne;
7. die Genehmigung zur Herstellung der Projekte neuer Eisenbahnlinien;
8. die Prüfung und Feststellung der generellen Projekte und die Genehmigung der horizontalen und vertikalen Projektion neu zu erbauender Bahnen;
9. die Festsetzung des alljährlich vorzulegenden Baubetriebsplanes;
10. die Genehmigung zur Errichtung und Aufhebung von Eisenbahnbau-Sektionen;
11. die Genehmigung sämtlicher Neubauten und grösseren Umbauten an bestehenden Bahnen;
12. die Genehmigung aller Stationsanlagen an neu zu erbauenden Bahnen, insbesondere der Pläne für die Hochbauten, dann die Genehmigung jener Kunstbauten, deren Kostenaufwand die Summe von 35 000 *M* voraussichtlich übersteigen wird;
13. die Genehmigung neuer Konstruktionsprinzipien an sämtlichen Bauobjekten, Einrichtungen und Fahrzeugen;
14. die Genehmigung der Verträge über Lieferung von Oberbau- und Fahr-Material, sowie zur Zuschlagsertheilung für Lieferung wichtigerer Betriebs- und Bahnunterhaltungsmaterialien;
15. der Vorschlag über Anstellung, Versetzung, Beförderung und Quiescenz sämtlicher Beamten mit pragmatischen Rechten;

16. die Genehmigung der Bestimmungen über Tantiemen und Emolumenten-Bezüge des Dienstpersonals;
17. die Feststellung der Bestimmungen über die Aufnahme in den Dienst der k. Verkehrsanstalten;
18. die Genehmigung der allgemeinen Dienstanweisungen;
19. die Bewilligung von Urlaub über 6 Wochen an Beamte mit pragmatischen Rechten;
20. die Regelung der Pensionsverhältnisse des nicht pragmatisch angestellten Personals;
21. die Genehmigung von Remunerationen;
22. die Bescheidung der Berufungen und Beschwerden gegen Verfügungen der unterstellten Zentralstellen.

Dem Staatsministerium des Königlichen Hauses und des Aeussern bleibt vorbehalten, jeden anderen Gegenstand seiner Würdigung und Bescheidung zu unterziehen, wie auch einzelne der obenbezeichneten Gegenstände in widerruflicher Weise den untergeordneten Zentralstellen zu übertragen.

§ 3. Dem Staatsministerium des Königlichen Hauses und des Aeussern werden statt der bisherigen Generaldirektion der k. Verkehrsanstalten

Eine Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen
und

Eine Direktion der k. b. Posten und Telegraphen

unmittelbar untergeordnet.

I. Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

§ 4. Derselben obliegt die obere Leitung und Verwaltung sämtlicher im Bau oder Betrieb befindlichen k. b. Staatseisenbahnen, sowie der Bodensee-Dampfschiffahrt und des Ludwig-Donau-Main-Kanals.

Der Generaldirektion bleiben zur unmittelbaren Erledigung vorbehalten:

1. der Vollzug aller höheren Anordnungen;
2. die Anordnung, Regelung und Ueberwachung des gesamten Dienstes bei allen Zweigen der Verwaltung, namentlich die Aufstellung der erforderlichen Dienst-anweisungen;
3. die Aufsicht und Disziplin über das gesammte Personal;
4. die Bewilligung von Urlaub an Beamte und Bedienstete, soweit dessen Ertheilung nicht dem Staatsministerium vorbehalten oder den Oberbahnämtern überlassen ist;
5. die Anstellung, Beförderung, Versetzung, Pensionirung und Entlassung des gesammten nicht pragmatisch angestellten Personals, soweit solche nicht den Oberbahnämtern durch gegenwärtige Verordnung übertragen ist, sowie die Aufnahme von Aspiranten für den höheren und mittleren Eisenbahndienst;
6. die Regelung der Pensionen und Sustentationen nach den bestehenden Vorschriften, soweit solche nicht den Oberbahnämtern übertragen ist, sowie die Beziehungen zum allgemeinen Unterstützungsvereine für die Hinterlassenen der k. b. Staatsdiener und die hiermit verbundene Töchterkasse;
7. die Bewilligung von Unterstützungen aus dem Unterstützungsfonds der k. b. Staatseisenbahnen und den besonders bewilligten Etatsmitteln;
8. die Beziehungen zum Vereine Deutscher Eisenbahnverwaltungen;
9. die Durchführung der Grunderwerbung und aller damit im Zusammenhange stehenden Geschäfte;
10. die Verwaltung des Grundeigenthums;
11. die Aufstellung der Fahrpläne;
12. die Sorge für Instandhaltung des Betriebsinventares;

13. die Aufsicht über die Zentralwerkstätten und Zentralmagazinsverwaltungen;
14. die Beschaffung des Bedarfs an Bahnbetriebs- und Werkstätte-Materialien;
15. die Bestimmung über die Vereinigung des Postdienstes mit den Eisenbahnstationen im Benehmen mit der Direktion der k. Posten und Telegraphen;
16. die Verfügung über den Maschinen- und Wagenpark, soweit nicht bestimmte Maschinen und Wagen den Oberbahnämtern zur eigenen Verfügung überwiesen sind;
17. die Bescheidung der aus dem Betriebe und dem Bau anfallenden Reklamationen, insoweit dieselbe nicht den Oberbahnämtern durch gegenwärtige Verordnung übertragen ist;
18. die Herstellung der Betriebsnachweisungen und der Statistik;
19. die Leitung und Beaufsichtigung des gesammten Etats-, Kassa- und Rechnungswesens;
20. die Prüfung sämtlicher Bauprojekte und Kostenanschläge, sowie deren Festsetzung, soweit dieselbe nicht dem Staatsministerium vorbehalten ist;
21. die Einleitung und Oberleitung sämtlicher Bauausführungen;
22. die Anweisung aller Zahlungen für Bauausführungen, sowie deren Verrechnung;
23. die Oberleitung sämtlicher auf die Unterhaltung der Bahnen und ihrer Zubehörungen Bezug habenden Arbeiten und die Beschaffung der hierzu erforderlichen Gegenstände;
24. die Genehmigung der Bau- und Lieferungsakkorde für den Eisenbahneubau, die Prüfung und Feststellung der Abrechnungen hierüber, sowie die Verbescheidung der hieraus anfallenden Reklamationen;
25. die gesetzliche Vertretung in allen ihren Geschäftskreis betreffenden Rechtsangelegenheiten;
26. die Behandlung und Führung der anfallenden Rechtsstreitigkeiten nach den bestehenden Anordnungen.

§ 5. Von den vorstehend bezeichneten Aufgaben kann die Generaldirektion solche, welche sich hierzu eignen, mit Bewilligung des vorgesetzten Staatsministeriums an die ihr untergeordneten Behörden oder an besondere Kommissäre übertragen; desgleichen kann dieselbe Geschäfte, welche organisationsgemäss den untergeordneten Behörden zstehen, unter der gleichen Voraussetzung zeitweise führen oder durch Kommissäre führen lassen.

§ 6. Die Generaldirektion hat allmonatlich die Frequenzanzeigen über den Betrieb und die Kassaabschlüsse unter besonderer Anzeige der Ueberschussablieferungen dem Staatsministerium des Königlichen Hauses und des Aeussern vorzulegen, und demselben ausserordentliche Vorfälle, insbesondere grössere Unfälle im Eisenbahnbetriebe, Verkehrsunterbrechungen, dann Kassa-Abgänge und Unterschlagungen sofort zur Anzeige zu bringen.

§ 7. An der Spitze der Generaldirektion steht der Generaldirektor, welcher für die ganze Geschäftsführung verantwortlich ist.

Ihm sind daher alle bei diesen Geschäften beteiligten Beamten untergeordnet und haben dieselben die an sie ergehenden Anordnungen zu vollziehen.

Aufgabe des Generaldirektors ist vor allem, das Zusammenwirken der ihm untergeordneten Organe zu überwachen.

Der Stellvertreter des Generaldirektors wird vom Staatsministerium des Königlichen Hauses und des Aeussern bestimmt.

§ 8. Bei der Generaldirektion werden fünf Abtheilungen gebildet:

I. Verwaltungs-Abtheilung:

für die allgemeine Verwaltung, für sämtliche Personalangelegenheiten und Rechtssachen:

II. Betriebs-Abtheilung:

für den Fabrdienst, für das gesammte Maschinenwesen und die Betriebs-Materialien-Verwaltung;

III. Verkehrs-Abtheilung:

für Tarifsachen des Personenverkehrs, sowie für das Güter-, Tarif- und Transportwesen und den kommerziellen Dienst überhaupt;

IV. Finanz-Abtheilung:

für das gesammte Etats-, Kassa- und Rechnungswesen;

V. Bau-Abtheilung:

für den Eisenbahneubau und die Bahnunterhaltung einschliesslich der Baumateriallieferung.

Jede Abtheilung erhält einen Vorstand, die notwendige Anzahl von Referenten (Mitglieder der Generaldirektion) und das erforderliche Hilfspersonal zugetheilt.

§ 9. Die Geschäftsbehandlung richtet sich nach der vom Staatsministerium des Königlichen Hauses und des Aeußern festgesetzten Geschäftsordnung.

Dem Staatsministerium, sowie dem Generaldirektor bleibt vorbehalten, wichtigere Gegenstände zur kollegialen Berathung durch sämmtliche Mitglieder der Generaldirektion oder durch die Mitglieder einer oder mehrerer Abtheilungen zu verweisen.

§ 10. Der Generaldirektion wird ein Fiskal zugetheilt, welchem die Behandlung der streitigen Rechtsangelegenheiten und die Erstattung von Rechtsgutachten übertragen ist.

Bezüglich der Führung der Prozesse findet die Verordnung vom 27. November 1825, die Auflösung des Generalfiskalates betreffend, analoge Anwendung.

Der Fiskal der Generaldirektion der k. bayerischen Staatseisenbahnen ist zugleich Fiskal der Direktion der k. Posten und Telegraphen und führt die Benennung: „Fiskal der k. bayerischen Verkehrsanstalten“.

§ 11. Für den gesammten finanziellen Dienst der Generaldirektion wird der Vorstand der Finanzabtheilung als Etatskurator bestellt.

Demselben obliegt, bei Aufstellung der Etats mitzuwirken und die ihm vom finanziellen Standpunkte aus nöthig erscheinenden Anträge zu stellen, welche, insoweit sie durch die Aufstellung des Etatsentwurfes ihre Erledigung nicht finden, dem Staatsministerium zugleich mit letzterem in Vorlage zu bringen sind.

Es obliegt ihm ferner, die Einhaltung der Etats zu überwachen. Deshalb sind alle Zahlungseinweisungen und Krediteröffnungen von ihm im Konzepte und der Reinschrift mitzuzeichnen und kann keine Zahlung geleistet werden, ohne dass sie durch seine Mitzeichnung gedeckt ist.

Innerhalb der einzelnen Etatspositionen steht dem Generaldirektor freie Bewegung zu. Die Uebertragung von Kreditresten von einer Position auf die andere ist unzulässig.

Der Etatskurator ist berechtigt und verpflichtet, den Generaldirektor auf eine etwa in Aussicht stehende vorzeitige Erschöpfung der durch den Etat eingeräumten Kredite aufmerksam zu machen, und sind in einem solchen Falle Nachtragskredite vom Staatsministerium des Königlichen Hauses und des Aeußern zu erholen.

Der Generaldirektor ist verpflichtet, in Fällen, in welchen Etatsüberschreitungen ohne Genehmigung vorliegen, auf Antrag des Etatskurators dem vorgesetzten Staatsministerium Bericht zu erstatten.

§ 12. Der Generaldirektion der k. bayerischen Staatseisenbahnen sind die k. Bahnbetriebszentrakasse, sowie die bis auf weitere Verfügung fortbestehende Eisenbahnbauzentrakasse unterstellt.

Bei den einzelnen Abtheilungen der Generaldirektion werden Geschäftsbüreaus gebildet, welchen nach Maassgabe des hierfür aufgestellten Geschäftsplanes bestimmte Gegenstände

zur Bearbeitung und Vorlage an die Generaldirektion, oder zur selbständigen Erledigung übertragen wird.

§ 13. Als äussere Vollzugs- und Aufsichtsbehörden sind der Generaldirektion der k. bayerischen Staatseisenbahnen unmittelbar untergeordnet:

- A. die Oberbahnämter,
- B. die Eisenbahnabteilungen,
- C. die Zentralwerkstätten, Zentralmagazinsverwaltungen, das Betriebsamt der Bodenseedampfschifffahrt und das Kanalamt.

A. Oberbahnämter.

§ 14. Oberbahnämter befinden sich wie bisher und insolange Wir nicht anders verfügen, in Augsburg, Bamberg, Ingolstadt, Kempten, München, Nürnberg, Regensburg, Rosenheim, Weiden und Würzburg.

Die Zuteilung der Linien erfolgt durch das Staatsministerium des Königlichlichen Hauses und des Aeussern.

§ 15. Den Oberbahnämtern obliegt die Erledigung aller laufenden Geschäfte der Betriebsverwaltung, soweit dieselben nicht dem Staatsministerium oder der Generaldirektion vorbehalten sind.

Insbesondere steht den Oberbahnämtern zu die Aufnahme und Entlassung des nicht statusmässigen Personales, ferner die Anstellung, Beförderung, Versetzung, Pensionierung und Entlassung der statusmässigen Bediensteten der Kategorien D III und IV, sowie die Sustentierung der Hinterbliebenen derselben, soweit nicht höhere als die normalen Beträge beansprucht werden, endlich bezüglich des übrigen statusmässigen Personales der Vorschlag für Ernennung, Beförderung, Versetzung, Pensionierung und Entlassung desselben.

Den Oberbahnämtern steht die Aufsicht und Disziplin über das ganze Personal des Bezirkes zu.

Denselben wird ferner übertragen das gesammte Amtsbürgschaftswesen, insoferne nicht zivilrechtliche Ansprüche Dritter in Frage kommen, die Befugniss zur Ertheilung von Urlaub bis zu 14 Tagen und auf Grund amtsärztlicher Zeugnisse bis zu 4 Wochen für alle Beamte und Bedienstete ihrer Bezirke, sowie die Anordnung von Dienstesaushülfen bei Erkrankungen und Beurlaubungen.

Den Oberbahnämtern obliegt die Verbescheidung

- a) aller Reklamationen aus dem inneren Personen- und Güterverkehre bis zum Betrage von 200 *M*;
- b) aller Ersatzfragen aus der Beschädigung der Fahrbetriebsmittel, der Bahn und ihrer Zubebörungen bis zum Betrage von 500 *M* und
- c) aller aus dem Fahrdienste entstehenden Reklamationen — mit Ausnahme der Beschädigung von Personen — bis zum Betrage von 200 *M*.

Die Oberbahnämter haben die Bahnunterhaltung und Bahnaufsicht für die ihnen zugewiesenen Strecken zu besorgen; auch kann denselben die Ausführung von Eisenbahnneubauten übertragen werden, sofern nicht hierfür eigene Eisenbahnabteilungen errichtet werden.

Den Oberbahnämtern obliegt ferner die Leitung und Ueberwachung des Betriebsdienstes, sowie des Stations-, Expeditons- und Kassendienstes sämtlicher Stationen ihres Bezirkes.

§ 16. Die Unterhaltung der Telegraphenleitungen auf freier Bahn wird durch das Personal der Direktion der k. Posten und Telegraphen besorgt.

Innerhalb der Büreauräumlichkeiten ist die Unterhaltung der Leitungen und Apparate für den Eisenbahntelegraphendienst von den Oberbahnämtern zu besorgen.

§ 17. Die Oberbahnämter werden mit einem Vorstände, der nothwendigen Anzahl von weiteren Beamten und dem erforderlichen Hülfspersonale besetzt. Für den Vorstand wird ein ständiger Vertreter von dem Staatsministerium des Königlichen Hauses und des Aeußern bestimmt.

§ 18. Dem Vorstände des Oberbahnamtes obliegt die Leitung und Beaufsichtigung des gesammten Dienstes im Oberbahnamtsbezirke und ist derselbe für die gesammte Geschäftsführung im Allgemeinen verantwortlich; das ganze Personal des Bezirkes ist ihm daher untergeordnet.

Insbesondere wird es dem Oberbahnamtsvorstande zur Pflicht gemacht, für unausgesetzte Ueberwachung des Dienstes persönlich und durch die hierfür bestimmten Beamten zu sorgen.

Alle Berichte und Erlasse des Oberbahnamtes sind von dem Vorstande desselben zu unterzeichnen.

§ 19. Jedem Oberbahnamte ist eine Oberbahnamtskasse untergeordnet, welche die Verrechnung der Einnahmen und Ausgaben und den ganzen Geldverkehr des Oberbahnamtes zu besorgen hat.

Die Oberbahnamtskassen haben allmonatlich einen besonderen Auszug aus dem Hauptbuche anzufertigen, welcher Einnahmen und Ausgaben der Vormonate und des Nachweisungsmonates kapitelweise zur Darstellung zu bringen und am Schlusse eine bündige Begründung des vorhandenen Kassastandes zu enthalten hat. Diese Hauptbuchsatzüge sind an die Generaldirektion einzusenden, welche dieselben nebst dem vollständigen Hauptbuchsatzuge der Bahnbetriebszentalkasse unmittelbar dem Staatsministerium der Finanzen vorlegt.

§ 20. Zum Vollzuge der Geschäfte der Bahnunterhaltung sind den Oberbahnämtern am Oberbahnamtssitze selbst, sowie nach Bedarf mit dem Amtssitze an geeigneten Stationen ingenieurtechnische Beamte zugewiesen, welchen die Bahnmeister und das diesen unterstellte Wechselwärter-, Bahnwärter- und Streckenarbeiter-Personal untergeordnet sind.

Für den maschinentechnischen Betriebsdienst sind nach Erforderniss sowohl am Oberbahnamtssitze, als an geeigneten Stationen besondere Werkstätten errichtet, welchen das Lokomotiv-, Wagenwärter- und Bremspersonal unmittelbar unterstellt ist.

Für die Verwaltung der zu dem Betriebe, der Bahnunterhaltung und dem Werkstättendienst erforderlichen Materialien können Magazinsabtheilungen oder Depots errichtet und den Oberbahnämtern unterstellt werden.

Hinsichtlich der den Oberbahnämtern zur Besorgung des Betriebs- und Expeditionsdienstes untergeordneten Dienststellen verbleibt es bis auf Weiteres bei der bisherigen Eintheilung in

Ämter,
Verwaltungen,
Expeditionen und
Haltestellen.

Den Eisenbahnstationen kann auch die Besorgung des Post- und Staatstelegraphendienstes übertragen werden.

Dieselbe geschieht entweder unter Leitung und Aufsicht des Stationsvorstandes durch eigenes Postpersonal oder durch das Personal der betreffenden Station, welches im letzteren Falle bezüglich der Postdienstgeschäfte den Oberpostämtern und der Direktion der k. Posten und Telegraphen untergeordnet ist.

B. Eisenbahnbausektionen.

§ 21. Die Ausführung grösserer Ergänzungsbauten und die Herstellung neuer Eisenbahnlinien erfolgt, insoweit dieselbe nicht den einschlägigen Oberbahnämtern übertragen

wird, durch besondere, der Generaldirektion unmittelbar untergeordnete Eisenbahnbau-Sektionen, welche mit Genehmigung des Staatsministeriums des königlichen Hauses und des Aeussern errichtet werden.

§ 22. Die Vorstände derselben, welche neben dem ihnen durch ihre Anstellung etwa zukommenden Titel den Titel „Sektions-Ingenieure“ führen, werden auf jeweiligen Antrag der Generaldirektion vom Staatsministerium ernannt.

Jeder Sektion wird das erforderliche technische und administrative Hülfspersonal durch die Generaldirektion zugetheilt. Zur Aufnahme der erforderlichen Arbeiter und Vorarbeiter sind die Sektionen unmittelbar befugt.

Wenn nicht bei besonders einfach gelagerten Verhältnissen mit Genehmigung des Staatsministeriums gegenheilige Anordnung erfolgt, wird jeder Sektion ein Rechnungsführer zugetheilt, welcher dem Sektionsvorstande untergeordnet ist und unter dessen Aufsicht und Mithaftung die Kassa- und Rechnungsgeschäfte zu besorgen hat.

§ 23. Die erforderlichen Zahlungsmittel werden den Bausektionen durch besondere Anweisungen der Generaldirektion zur Verfügung gestellt.

C.

§ 24. Die Geschäftsaufgabe der Zentralwerkstätten und Zentralmagazinsverwaltungen, sowie des Betriebsamtes der Bodenseedampfschiffahrt und des Kanalamtes bemisst sich nach den desfalls bestehenden besonderen Bestimmungen.

Abschnitt II. §§ 25—38, betr. die Direktion der Post und Telegraphie.

§ 39. Die Postanstalten können von der Direktion der k. Posten und Telegraphen im Einvernehmen mit der Generaldirektion der k. bayerischen Staatseisenbahnen mit Eisenbahnstationen verbunden werden.

Hinsichtlich des Postdienstes sind in diesem Falle die Eisenbahnbeamten, welche eine mit einer Station verbundene Postanstalt verwalten, den Oberpostämtern und der Direktion der k. Posten und Telegraphen untergeordnet.

§ 40. Gegenwärtige Verordnung tritt mit dem 1. August 1886 in Wirksamkeit.

Entschliessung des königl. Staatsministeriums des königl. Hauses und des Aeussern vom 18. Juli 1886, betr. die Verwaltung und den Betrieb der königl. Verkehrsanstalten.

Abgedruckt im Verordnungs- und Anzeigebblatt für die königl. bayerischen Verkehrsanstalten No. 35 vom 22. Juli 1886. S. 357 ff.

Durch diese Entschliessung werden die nachstehenden Geschäftsordnungen und Geschäftervertheilung festgestellt:

I. Geschäftsordnung für die Generaldirektion der kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

§ 1. Der Generaldirektor ist als Vorstand der gesammten Eisenbahnverwaltung, sowie der Bodenseedampfschiffahrt und der Kanalverwaltung für die gesammte Geschäftsführung und die Ergebnisse derselben verantwortlich.

Ihm sind daher alle bei diesen Geschäften beteiligten Beamten untergeordnet und haben dieselben die deshalb an sie ergehenden Anordnungen zu vollziehen.

Aufgabe des Generaldirektors ist vor Allem die Einheit und das Zusammenwirken der Abtheilungen der Generaldirektion zu überwachen.

§ 2. Der Generaldirektor ist befugt, alle zum Wirkungskreise der Generaldirektion gehörigen Gegenstände sich zur unmittelbaren Erledigung vorzubehalten.

Im Uebrigen werden dieselben durch die Abtheilungen der Generaldirektion erledigt.

§ 3. Im Allgemeinen bleiben dem Generaldirektor zur Bearbeitung oder Mitzeichnung vorbehalten:

1. die Personalangelegenheiten der Mitglieder der Generaldirektion;
2. die Ertheilung von Urlaub an die Abtheilungsvorstände und die Mitglieder der Generaldirektion bis zu der organisationsgemäss festgesetzten Grenze und die Ertheilung der Genehmigung zu Dienstreisen derselben; die Mitglieder der Generaldirektion haben sich zunächst der Zustimmung der Abtheilungsvorstände zu versichern;
3. Vorlagen an den Eisenbahnrath;
4. Berichte der Generaldirektion an das vorgesetzte Ministerium.

§ 4. Der Generaldirektor ist verpflichtet:

1. alle Jahre einmal die Bahnbetriebszentrakasse und die Eisenbahnbauzentrakasse zu revidiren;
2. alle Jahre eine eingehende Revision eines der unterstellten Oberbahnämter und seines Geschäftsganges vorzunehmen und die darüber aufzunehmende Verhandlung — gegebenen Falles mit einer Aeusserung des Oberbahnamtsvorstandes — dem Staatsministerium des Königlichen Hauses und des Aeussern vorzulegen.

Die Vornahme dieser Geschäfte kann auch einem Abtheilungsvorstande übertragen werden.

§ 5. Die Verantwortlichkeit für eine Verfügung trifft diejenigen Beamten, welche dieselbe im Konzepte gezeichnet haben. Die Konzepte der von der Generaldirektion ausgehenden Verfügungen und Schreiben werden sowohl von den beteiligten Referenten und Abtheilungsvorständen, als von dem Generaldirektor gezeichnet, soweit nicht die Abtheilungsvorstände oder Referenten zur selbständigen Erledigung ermächtigt sind.

Reinschriften erhalten, insoweit auf denselben nach den Bestimmungen der Organisationsverordnung nicht die Mitzeichnung des Etatskurators zu erfolgen hat, nur die Unterschrift desjenigen Beamten, welcher das Konzept an letzter Stelle gezeichnet hat.

Verfügungen, welche von Amtswegen ergehen, sind dem Generaldirektor zur Zeichnung oder Kenntniss vorzulegen.

Verfügungen an die Oberbahnämter, welche Anordnungen derselben abändern, werden vom Generaldirektor oder Abtheilungsvorstände gezeichnet.

Eingriffe in die Verwaltung und Betriebsleitung der Oberbahnämter, innerhalb der denselben durch die Organisation eingeräumten Zuständigkeit, sollen, soweit thunlich, nicht ohne deren vorübergängige Aeusserung erfolgen.

§ 6. Der Generaldirektor hält regelmässige Besprechungen mit den Abtheilungsvorständen über wichtige Gegenstände und zum Austrage von Meinungsverschiedenheiten.

Wichtige Angelegenheiten, insbesondere solche, welche den Geschäftskreis mehrerer Abtheilungen berühren, kann der Generaldirektor in Plenarkonferenzen der Mitglieder der Generaldirektion oder in Konferenzen der Mitglieder der beteiligten Abtheilungen, zu welchen nach dem Ermessen des Generaldirektors noch andere Beamte beigezogen werden können, zur Kenntniss und Erörterung bringen.

Eine förmliche Beschlussfassung findet in diesen Konferenzen nicht statt.

Ueber die Verhandlungen ist ein Protokoll aufzunehmen, welches von dem Vorsitzenden und dem Protokollführer zu unterzeichnen ist.

§ 7. Insoweit Angelegenheiten, welche mehrere Abtheilungen gemeinschaftlich betreffen, nicht vom Generaldirektor erledigt werden, sind dieselben vom Generaldirektor einer der

betheiligten Abtheilungen zuzuweisen. Die ergebende Verfügung ist den übrigen betheiligten Abtheilungen zur Kenntnissnahme und Mitzeichnung mitzutheilen, sofern dieselben nicht bereits vorher gutachtliche Aeusserungen abgegeben haben, und diese bei der Erledigung berücksichtigt worden sind. Abgesehen von letzterem Falle ist eine bloss nachträgliche Mittheilung zur Kenntnissnahme nur bei besonderer Dringlichkeit zulässig.

§ 8. Der Verkehr zwischen den Abtheilungen erfolgt in der Regel auf dem kürzesten Wege mündlich oder durch Zuleitung der Entschliessungsentwürfe zur Mitzeichnung; ein Notenwechsel findet unter den Abtheilungen nicht statt.

§ 9. Der Vorstand der Finanzabtheilung hat bei allen, das Etats-, Kassen- und Rechnungswesen berührenden, Geschäften nach Maassgabe der Bestimmungen der Organisationsverordnung mitzuwirken.

In gleicher Weise kommt dem Fiskal die Mitwirkung bei den einzelnen Abtheilungen nach den Bestimmungen der Organisationsverordnung zu.

§ 10. Die Geschäftsvertheilung für die einzelnen Abtheilungen wird vom Staatsministerium des Königlichen Hauses und des Aeussern verfügt. Die Stellvertreter der Abtheilungsvorstände werden auf Antrag des Generaldirektors vom Staatsministerium bestimmt.

Die Zuteilung der Mitglieder der Generaldirektion zu den Abtheilungen erfolgt durch den Generaldirektor.

§ 11. Die Ueberwachung und Leitung der Geschäfte in den Abtheilungen obliegt den Abtheilungsvorständen, welche zu Anordnungen innerhalb ihres Geschäftskreises befugt sind.

Sie führen die Aufsicht über das ihnen in der Abtheilung unterstellte Personal und sind zur Ertheilung von Urlaub an das Personal der Abtheilung, mit Ausnahme der Mitglieder der Generaldirektion, innerhalb der organisationsgemässen Grenze, sowie nach Erforderniss zur Ermächtigung zu Dienstreisen befugt.

Innerhalb der einzelnen Abtheilungen wird durch den Abtheilungsvorstand mit Genehmigung des Generaldirektors eine Geschäftsvertheilung für die Referenten derselben festgesetzt, nach welcher die einlangenden Gegenstände den Referenten, bezw. Korreferenten zur Bearbeitung zugewiesen werden.

Die Referenten und Korreferenten haben die ihnen zugewiesenen Geschäfte persönlich oder durch die ihnen zugetheilten Hülfсарbeiter in Behandlung zu nehmen und haften für die aktenmässige und rechtzeitige Erledigung aller innerhalb ihres Geschäftskreises gelegenen Sachen.

Zur selbständigen Erledigung sind dieselben innerhalb der vom Generaldirektor oder vom Abtheilungsvorstande mit Genehmigung des Generaldirektors erhaltenen Ermächtigung befugt. Die Erlassung allgemeiner Anordnungen, sowie überhaupt Gegenstände von grösserer Wichtigkeit, insbesondere grundsätzlicher Bedeutung sind von der selbständigen Erledigung durch die Referenten ausgeschlossen und stets der Prüfung durch den Vorstand der betreffenden Abtheilung vorzubehalten.

§ 12. Wichtigere Angelegenheiten, insbesondere solche, welche mehrere Referenten der Abtheilung berühren, kann der Abtheilungsvorstand in Konferenzen der Referenten der Abtheilung, zu welchen nach Ermessen des Abtheilungsvorstandes auch andere Beamte der Abtheilung beigezogen werden können, zur Kenntniss und Erörterung bringen. Eine förmliche Beschlussfassung findet in diesen Konferenzen nicht statt.

An solchen Abtheilungskonferenzen kann der Generaldirektor, welchem von deren Abhaltung Kenntniss zu geben ist, theilnehmen und, wenn es ihm angezeigt erscheint, den Vorsitz führen.

§ 13. Zur Instruirung oder selbständigen Erledigung bestimmter Gegenstände wird den Abtheilungen die nothwendige Anzahl von Büreaus unterstellt, welche die ihnen zugewiesenen Sachen nach der für die Büreaus der Generaldirektion der kgl. bayer. Staatseisenbahnen gegebenen Geschäftsordnung zu erledigen haben.

II. Geschäftsordnung für die Büreaus der Generaldirektion der kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

§ 1. Den einzelnen Abtheilungen der Generaldirektion der kgl. bayer. Staatseisenbahnen werden Geschäftsbüreaus unterstellt, welchen nach Maassgabe des für jedes Bureau besonders aufgestellten Geschäftsplanes bestimmte Gegenstände zur Bearbeitung und Vorlage an die Generaldirektion oder auch zur selbständigen Erledigung übertragen werden.

§ 2. Die Büreaus haben innerhalb des ihnen zugewiesenen Geschäftskreises alle Erledigungen herbeizuführen, welche

1. die Instruktion einer Sache betreffen, ohne der endgültigen Entscheidung vorzugreifen;
2. die Durchführung der bestehenden Anordnungen und allgemeinen Vollzugsvorschriften zum Gegenstande haben.

Zur Aenderung bestehender oder zum Erlass neuer Vorschriften, sowie zu Verfügungen, welche in rechtlicher oder finanzieller Beziehung bindend wirken, sind die Büreaus nicht zuständig.

§ 3. Den Büreaus wird das nothwendige Personal auf Antrag der betreffenden Abtheilungsvorstände durch den Generaldirektor zugetheilt.

§ 4. Den Bureauvorständen obliegt die unmittelbare Leitung und Ueberwachung des Dienstganges.

Dieselben sind die Vorgesetzten des dem betreffenden Bureau zugetheilten Personals, welches ihren Anordnungen Folge zu leisten hat.

Bestehen innerhalb eines Büreaus besondere Geschäftsabtheilungen, so ist der Vorstand jeder Bureauabtheilung der nächst Vorgesetzte für das ihm zugewiesene Personal.

Die Vertheilung und Beaufsichtigung der Bureaugeschäfte obliegt zunächst dem unmittelbaren Vorgesetzten, welcher für die Einhaltung der Dienstordnung, für die thunlichste Ausbildung des zugewiesenen Personals, für dessen gleichmässige Betheiligung an den Geschäften, für die rasche und sachgemässe Erledigung und für die Richtigkeit der Bearbeitung der zugewiesenen Gegenstände in erster Reihe verantwortlich ist.

Alle Verfügungen der Generaldirektion an das den Büreaus zugewiesene Personal geben durch den Vorstand des Büreaus, beziehungsweise der Bureauabtheilung, durch welchen auch alle Gesuche etc. etc. des Personals an die Generaldirektion gelangen.

Für jeden Bureauvorstand, sowie für jeden Vorstand einer Bureauabtheilung wird vom Abtheilungsvorstande ein regelmässiger Stellvertreter bestimmt, welcher in Verbinderfällen des Vorstandes die Geschäftsleitung zu übernehmen hat. Von jeder Dienstbinderung des Vorstandes eines Büreaus oder einer Bureauabtheilung ist dem Abtheilungsvorstande sofort Anzeige zu erstatten.

§ 5. Der Einlauf geht dem Bureau entweder von der Generaldirektion oder von den äusseren Dienststellen zu.

Die von der Generaldirektion überwiesenen Gegenstände sind entweder nach Auftrag selbständig zu erledigen oder derselben nach entsprechender Bearbeitung wieder in Vorlage zu bringen.

Irrthümlich von äusseren Stellen an das Bureau geleitete Gegenstände sind der Generaldirektion zur weiteren Verfügung zu unterbreiten.

§ 6. Im schriftlichen Verkehr bedient sich das Bureau der für dasselbe bestimmten Firma.

Die von den Büreaus ausgehenden Schriftstücke müssen mit der Unterschrift des Bureauvorstandes oder seines Stellvertreters versehen sein.

Die Büreaus verkehren mit den Oberbahnämtern, den Bausektionen, den Zentralwerkstätten, den Zentralmagazinsverwaltungen, dem Betriebsamte der Bodenseedampfschiffahrt, dem Kanalamte, sowie den Aemtern, Verwaltungen, Staatsbahningenieuren und Betriebswerkstätten, dann den Bahnärzten in Schreibensform, mit den übrigen äusseren Dienststellen als übergeordnete Organe.

Schriftstücke, welche von einem Bureau ausgehen, sind auch in der Erledigung an das Bureau zu richten und demgemäss auch unter der Adresse des Büreaus an die Generaldirektion einzusenden.

Es wird für jedes Bureau ausdrücklich bestimmt, ob und unter welchen Beschränkungen dasselbe mit Staatsbehörden anderer Ressorts oder mit Gemeindebehörden und mit Privatpersonen in eigener Firma in Schriftwechsel treten kann.

§ 7. Aenderungen in bestehenden Bestimmungen oder Neueinrichtungen, welche die Bureauvorstände auf Grund ihrer Erfahrungen für nothwendig erachten, sind bei der Generaldirektion zu beantragen.

Im gegenseitigen Verkehr sind die Büreaus zur Ertheilung jeder dienstlichen Auskunft und zu allen, die Geschäfts erledigung fördernden, Mittheilungen verpflichtet.

Ordnungswidrigkeiten und Unzukömmlichkeiten, welche der Bureauvorstand wahrnimmt, hat derselbe den betreffenden Oberbahnämtern etc. etc. bzw. der Generaldirektion zur Kenntniss zu bringen.

Die verschiedenen Büreaus der Generaldirektion verkehren unter einander auf kürzestem Wege mündlich: ein förmlicher Schriftenwechsel unter denselben findet nicht statt.

§ 8. Betrifft ein Gegenstand nach der Geschäftsvertheilung mehrere Büreaus der Generaldirektion, so wird derselbe nach Bestimmung des Generaldirektors oder des Abtheilungsvorstandes in einem Bureau bearbeitet und das zu erledigende Schriftstück den mitbetheiligten Büreaus vor der Ausfertigung zur Kenntniss und Erinnerung mitgetheilt.

III. Geschäftsordnung für die Oberbahnämter.

§ 1. Für die Zuständigkeit und die Geschäftsführung der Oberbahnämter sind die Bestimmungen der Organisationsverordnung und die Anordnungen des Staatsministeriums sowie der Generaldirektion maassgebend.

§ 2. Die Generaldirektion ist vorgesetzte Zentralstelle sowohl für das Oberbahnamt als solches, wie auch für den Oberbahnamtsvorstand und das sämmtliche, dem Oberbahnamate zugetheilte und unterstellte Personal.

In dringenden Fällen ist auch mündlichen Anordnungen von Generaldirektionsmitgliedern Folge zu leisten; über die Ertheilung derartiger Aufträge und deren Vollzug hat das Oberbahnamt baldthunlichst Bericht an die Generaldirektion zu erstatten.

§ 3. Die Oberbahnämter zeichnen unter der Firma:

„Königliches Oberbahnamt“

§ 4. Der Oberbahnamtsvorstand als Vorgesetzter der sämmtlichen Beamten und Bediensteten des Oberbahnamtes und des Oberbahnamtsbezirkes ist für die geordnete Geschäftsführung in erster Reihe verantwortlich. Alle innerhalb eines Oberbahnamtes verwendeten Beamten und Bediensteten haben daher die ihnen obliegenden Geschäfte nach Anordnung des Oberbahnamtsvorstandes zu vollziehen.

Die Handhabung der Disziplin im Bezirke steht dem Oberbahnamtsvorstande zu.

Der Oberbahnamsvorstand bedarf zu jeder ausserdienstlichen Entfernung aus seinem Bezirke die Ermächtigung der Generaldirektion.

Die Vertretung des Oberbahnamsvorstandes erfolgt bei Verhinderung des vom Staatsministerium bestimmten regelmässigen Stellvertreters durch den im Range zunächst stehenden dienstältesten ständigen Beamten, sofern die Generaldirektion nicht anders verfügt.

Der Oberbahnamsvorstand regelt den Geschäftsgang im Oberbahnamsbezirke und hat die Geschäftsvertheilung für das Oberbahnamt zu entwerfen, welche der Generaldirektion zur Genehmigung vorzulegen ist.

Der Oberbahnamsvorstand ist verpflichtet, die Oberbahnamskasse mindestens alle Jahre einmal zu revidiren.

Der Oberbahnamsvorstand bezeichnet die Gegenstände, deren Behandlung er sich selbst vorbehält und vollzieht sämmtliche vom Oberbahnante ausgehenden Berichte, Verfügungen und Schreiben im Entwurfe und in der Reinschrift. Der Oberbahnamsvorstand haftet für die Einhaltung der jeweils von der Generaldirektion für das Oberbahnamt festgesetzten Etats.

§ 5. Bei allen den Etat, das Kassa- und Rechnungswesen des Oberbahnamsbezirkes berührenden Geschäften hat der Bezirkskassier mitzuwirken; derselbe erhält daher alle bezüglichen Entwürfe zu Verfügungen oder Berichten vor dem Vollzuge durch den Oberbahnamsvorstand zur Mitzeichnung und übernimmt hiedurch die Verantwortung für die richtige Buchung der Einnahmen und Ausgaben, sowie für die Einhaltung der für das Kassa- und Rechnungswesen geltenden Vorschriften.

Hat der Bezirkskassier Bedenken gegen die Zulässigkeit von Verfügungen, welche seinen Wirkungskreis berühren, insbesondere hinsichtlich der Einhaltung des Etats, so ist derselbe verpflichtet, den Oberbahnamsvorstand hierauf aufmerksam zu machen.

§ 6. Die Beamten des Oberbahnantes sind für die aktenmässige Erledigung der von ihnen bearbeiteten Angelegenheiten in allen Fällen verantwortlich.

Sofern der Oberbahnamsvorstand innerhalb eines Geschäftskreises, welcher einem anderen Beamten des Oberbahnantes zur primären Bearbeitung zugewiesen ist, eine Verfügung ohne Mitwirkung des Letzteren trifft, so ist demselben hievon nachträglich Kenntniss zu geben.

Der Oberbahnamsvorstand kann zur Erörterung von wichtigen Angelegenheiten nach Ermessen Besprechungen mit den übrigen Beamten anordnen.

§ 7. Die ganze Bahnstrecke des Bezirkes ist von dem Oberbahnamsvorstande oder den von ihm beauftragten Beamten monatlich mindestens einmal zu bereisen und das Ergebnis festzustellen.

Die zu solchen Reisen abgeordneten Beamten können hiebei mündliche Anordnungen treffen, welche in dem Reisebefund besonders zu erwähnen sind.

§ 8. Angelegenheiten, welche bei einem Oberbahnante anhängig werden, jedoch der Zuständigkeit eines anderen Oberbahnantes unterliegen, sind mit den etwa erforderlichen Erhebungen demselben zuzuleiten.

Ueber die an die Oberbahnämter gelangenden Angelegenheiten, deren Verbescheidung der Generaldirektion vorbehalten ist, ist von den Oberbahnämtern berichtlicher Antrag zu stellen.

§ 9. Der dienstliche Verkehr zwischen zwei Oberbahnamsbezirken findet in der Regel von Oberbahnamt zu Oberbahnamt statt.

In Angelegenheiten, in welchen weder eine Mitwirkung noch eine Kenntnissnahme seitens des vorgesetzten Oberbahnantes nothwendig ist, können jedoch die Oberbahnämter auch mit den einem anderen Oberbahnamsbezirke zugeheilten Dienststellen in unmittel-

baren Geschäftsverkehr treten. Erfolgt hiebei durch die letzteren eine Erledigung im schriftlichen Wege, so haben sie sich der Berichtsform zu bedienen.

§ 10. Haben Beamte oder Bedienstete eines Oberbahnnamtsbezirkes im Bereiche eines anderen dienstliche Verrichtungen zu besorgen, so steht während dieser Zeit dem Oberbahnnamte des Aufenthaltsortes die Befugnis zu Weisungen an dieses Personal und, im Falle der Nichtbeachtung derselben, das Verbot der Dienstausbübung zu.

Die Handhabung der Disziplin über dieses Personal verbleibt dem Oberbahnnamte, welchem sie angehören.

§ 11. Bei der Generaldirektion finden regelmässig zu bestimmten Terminen auf Einruf des Generaldirektors Konferenzen sämtlicher Oberbahnnamtsvorstände statt, zu welchen auch die technischen Beamten der Oberbahnämter beigezogen werden können.

Ausserordentliche Konferenzen mehrerer oder sämtlicher Oberbahnnamtsvorstände können von denselben bei der Generaldirektion beantragt werden.

Geschäftsvertheilung für die Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

A. Generaldirektor.

1. Alle Geschäfte, welche dem Generaldirektor durch die Organisations-Verordnung und die Geschäftsordnung zugewiesen sind und welche er sich selbst vorbehält;
2. die Leitung des formellen Dienstes durch das Zentralbüro unter Mitwirkung des Vorstandes der Verwaltungs-Abtheilung.

B. Abtheilungen.

I. Verwaltungs-Abtheilung.

a) Personalsachen.

1. Das gesammte Personalwesen im Benehmen mit den einschlägigen Abtheilungen;
2. bahnärztlicher Dienst;
3. Pensions-, Kranken- und Unterstützungswesen;
4. Freifahrtsangelegenheiten;
5. Vertheilung der Dienstwohnungen;
6. Aufstellung des Etats für Personal-Ausgaben;
7. Personalstatistik.

b) Administrationsachen.

8. Erwerbung, Veräußerung und Verwaltung des Grundeigentums, einschliesslich der Behandlung des Immobilien-Inventars;
9. Geometerwesen;
10. Regelung der Verhältnisse hinsichtlich der mit der Bahnanlage im Zusammenhange stehenden Wegführungen und Wasserläufe;
11. Brandschäden und Feuerversicherung;
12. Bauten an der Bahn;
13. Beziehungen zur Post- und Telegraphenverwaltung.

c) Rechtssachen.

14. Mitwirkung bei Vertragsabschlüssen;
15. Rechtsverhältnisse des Bahneigentums;

16. Entschädigungsansprüche auf Grund des Haftpflichtgesetzes;
17. Unfallversicherung;
18. Verträge mit fremden Verwaltungen hinsichtlich der Gemeinschaftsbahnhöfe;
19. Regelung der gerichtlichen Beschlagnahmen.

II. Betriebs-Abtheilung.

a) Fahrdienst.

1. Feststellung und Durchführung der Fahrordnung;
2. Fahrdienst-Instruktion und Ueberwachung des gesammten Fahrdienstes, einschliesslich desjenigen der Bodenseedampfschiffahrt;
3. Feststellung des Wagenbedarfes für die Personenzüge und den durchgehenden Verkehr;
4. Bahntelegraphendienst und Signalordnung; -
5. Festsetzung des Personalbedarfes für den Betriebsdienst, ausschliesslich der Bahn- und Wechselwärter;
6. Unfälle und hiedurch veranlasste Beschädigungen im Benehmen mit den einschlägigen Abtheilungen;
7. Extrazüge;
8. militärische Angelegenheiten im Benehmen mit den einschlägigen Abtheilungen.

b) Stationsdienst.

9. Rangir- und Wechselwärterdienst,
10. Reinigung und Beheizung der Betriebslokalitäten;
11. Bahnpolizei im Fahr- und Rangirdienst;
12. Stationsanlagen in betriebstechnischer Beziehung;
13. Bahnhof-Restaurationen;
14. Mobiliarversicherung.

c) Maschinentechnischer Dienst.

a) Werkstättendienst.

15. Festsetzung des Personalbedarfes für den Werkstätte- und Magazinsdienst;
16. Beschaffung des sämmtlichen Fahrmaterials, einschliesslich jenes für den Bodensee-Dampfschiffahrtsbetrieb;
17. Leitung und Ueberwachung des Werkstätte- und damit verbundenen Magazinsdienstes;
18. Instandhaltung des gesammten Fahrmaterials, einschliesslich jenes für den Bodensee-Dampfschiffahrtsbetrieb;
19. Einrichtung, Instandhaltung und Ergänzung der Werkstätten, Remisen und Wasserstationen;
20. Technischer Theil des Wagenregulativs; Behandlung der vorkommenden maschinen- und betriebstechnischen Fragen;
21. Dienst der Zentralmagazinsverwaltungen im Allgemeinen;
22. Beschaffung der Materialien, Werkzeuge und Requisiten für den Werkstätte-, Zugförderungs- und Stationsdienst.

β) Zugförderungsdienst.

23. Festsetzung des Personalbedarfes für den Zugförderungsdienst, einschliesslich jenes für den technischen Dienst der Bodensee-Dampfschiffahrt;
24. Leitung des technischen Theiles des Zugförderungsdienstes;
25. Vertheilung des Fahrmaterials unter die Oberbahnämter nach Maassgabe des festgestellten Bedarfs und unter Berücksichtigung der Einrichtungen für Beheizung und Beleuchtung;

26. Instandhaltung der Drehscheiben, Schiebebühnen, Bodenwaagen etc.;
27. Prämienberechnung für Materialersparnisse;
28. Verwaltung der Gasfabriken für Wagenbeleuchtung.

d) Sonstige Gegenstände.

29. Das Lokalbahnwesen;
30. Aufstellung der Etats für die einschlägigen Dienstzweige;
31. Statistik;
32. Mitwirkung bei Besetzung von Stellen anderer Abtheilungen, deren Dienstkreis auch die Betriebsabtheilung berührt;
33. Handhabung der Disziplin in Ansehung des der Betriebsabtheilung zufallenden Dienstes.

III. Verkehrs-Abtheilung.

1. Annahme, Abfertigung und Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen, lebenden Thieren und Gütern;
2. Reglement und Tarifwesen für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen, lebenden Thieren und Gütern aller Art;
3. Verbandsangelegenheiten und direkte Verkehrseinrichtungen;
4. Zollwesen;
5. Uebergabs- und Uebernahmsdienst;
6. Güterwagenregulativ ausschliesslich des technischen Theiles desselben;
7. Wagenvertheilung mit Rücksicht auf die Bedürfnisse des Verkehrs;
8. Akkordverfahren für den Lade- und Rangirdienst;
9. Lagerplätze und Industriegeleise;
10. Festsetzung des Personalbedarfs für die Personen-, Gepäck- und Güterabfertigung, sowie Mitwirkung bei Besetzung von Stellen anderer Abtheilungen, deren Dienstkreis auch die Verkehrsabtheilung berührt;
11. Betriebsstörungen auf Anschlussbahnen;
12. Beschwerden und Reklamationen im Personen-, Reisegepäck-, Leichen-, Fahrzeuge-, Vieh- und Güterverkehr, soweit sich dieselben nicht auf den Fahrdienst beziehen;
13. Aufstellung der Etats für die einschlägigen Dienstzweige;
14. Statistik;
15. Handhabung der Disziplin in Ansehung des der Verkehrsabtheilung zufallenden Dienstes;

IV. Finanz-Abtheilung.

1. Wahrnehmung des gesammten finanziellen Dienstes hinsichtlich der budgetmässigen Einnahmen und Ausgaben und hinsichtlich besonderer, durch Gesetze gewährter Dotationen und eröffneter Kredite;
2. Führung der der Generaldirektion als Abrechnungsstelle zustehenden Geschäfte nach den bestehenden Verordnungen und Comptabilitätsvorschriften;
3. Ausübung der Etats- und Kassakontrolle, dann Beaufsichtigung der Amtsführung bei allen Kassen und Behörden hinsichtlich der Verbuchung und Verrechnung, sowie Ablieferung der Einnahmeüberschüsse und des finanziellen Dienstes überhaupt;
4. Visitationen und Extraditionen, sowie Verbescheidung der betreffenden Verhandlungen im Benehmen mit den einschlägigen Abtheilungen;
5. Behandlung der Kassadefekte;
6. Feststellung des Personalbedarfs für den finanziellen Dienst und Mitwirkung bei Besetzung von Stellen, mit welchen Buch- und Kassaführung, sowie Rechnungsstellung verbunden ist;

7. Aufstellung der Hauptetats und Anfertigung der Ausgabenetats auf Grund der Spezial-etats und im Benehmen mit den anderen Abtheilungen;
8. Rechnungsnachweisungen;
9. Herstellung der statistischen Berichte der Generaldirektion und der statistischen Arbeiten für das Reich und den Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen im Benehmen mit den anderen Abtheilungen;
10. Regiebedürfnisse der Generaldirektion, sowie der äusseren Behörden und Organe;
11. das Gebührenwesen;
12. die auf dem Bahneigenthum lastenden Steuern, Kreis-, Distrikts- und Gemeindeumlagen;
13. Verbandsangelegenheiten in finanzieller Beziehung;
14. das gesammte Kautionswesen, mithin die Amtsbürgschaften und die Kautionen privatrechtlicher Natur;
15. Prüfung und Einweisung der Diäten und Reisekosten im Einvernehmen mit den einschlägigen anderen Abtheilungen;
16. Handhabung der Disziplin in Ansehung des finanziellen Dienstes.

V. Bau-Abtheilung.

1. Projektirung und Ausführung neuer Eisenbahnen sammt allem Zubehör;
2. Ergänzungsbauten an bestehenden Bahnen;
3. Unterhaltung der im Betriebe stehenden Bahnen mit allem Zubehör, ferner der baulichen Anlagen des Ludwigs-Donau-Main-Kanals und der Bodensee-Dampfschiffahrt;
4. Festsetzung des Personalbedarfs für Bau- und Bahnunterhaltung, einschliesslich der Bahn- und Wechselwärter, sowie Mitwirkung bei Besetzung von Stellen anderer Abtheilungen, deren Dienstkreis auch die Bauabtheilung berührt;
5. Anschaffung und Verwaltung der Materialien für Bau und Bahnunterhaltung;
6. Beschaffung und Unterhaltung der Telegraphen und Signale;
7. Elektrische und Gasbeleuchtung, ausschliesslich der Wagenbeleuchtung;
8. Ausübung der Bahnpolizei auf freier Strecke;
9. Instandhaltung und Ergänzung der Inventare für Bau und Bahnunterhaltung;
10. Aufstellung der Etats für die einschlägigen Dienstzweige;
11. Statistik;
12. Handhabung der Disziplin in Ansehung des der Bauabtheilung zufallenden Dienstes.

C. Fiskalat.

1. Behandlung der streitigen Rechts-Angelegenheiten administrativer und zivilrechtlicher Natur; Information der für die fiskalische Prozessführung, soweit gesetzlich vorgeschrieben, in Zivilsachen aufzustellenden Anwälte;
2. Erstattung von Rechtsgutachten.

D. Büreaus.

Zentralbüreau
(dem Generaldirektor unterstellt).

1. Behandlung des Einlaufs der Generaldirektion;
2. Leitung des gesammten Registratur-, Kanzlei- und Expeditionsdienstes;
3. Fertigung der Reinschriften und Expedition der vom Generaldirektor bearbeiteten Gegenstände;
4. Herstellung der Sammlung allgemeiner Ministerialentschliessungen;
5. Bibliothekverwahrung und Instandhaltung;

6. Ausstellung der Freifahrtsvorweise und Freifahrtsempfehlungen, Vorlage derselben zur Unterschrift, Führung und Kontrolle der Verzeichnisse hierüber;
7. Vermittlung der Veröffentlichungen für das Verordnungs- und Anzeigebblatt;
8. Führung des Verzeichnisses über Dienstbefehle;
9. Herstellung und Evidenthaltung der Uebersicht über die Eintheilung der k. b. Staats-Eisenbahnen und des Stationsverzeichnisses.

I. Verwaltungs-Abtheilung.

a) Personalbüro.

1. Führung des Personalstatus, Annahme und Kontrolle der Personalmeldungen, sowie Erholung von bahnärztlichen Gutachten, dann die hierzu erforderlichen Korrespondenzen;
2. Kontrolle der Besetzung der Stellen der Kategorie D III und IV und Zuweisung der hierfür vorgemerkten Militärbewerber; Herstellung der vorgeschriebenen Nachweisungen;
3. Korrespondenzen zum Vollzug der Vorschriften über die Besetzung der Subaltern- und Unterbeamtenstellen bei den Reichs- und Staatsbehörden, mit Ausnahme der Schlussverfügungen;
4. Vorbereitung und Evidenthaltung der Stammrollen für die Mobilmachungsvorarbeiten, einschliesslich Ergänzung des Personalstandes der Eisenbahnformationen, sowie die hierzu erforderlichen Korrespondenzen;
5. Bearbeitung der Statistik über Personalstand, Aufstellung der Alterstabellen und Herstellung der Statistik über Erkrankungen, Todes- und Invaliditätsfälle, über Reliktenversorgung, dann Verletzung und Tödtung von Personen durch Unfälle.

b) Grunderwerbungsbüro.

1. Behandlung sämtlicher geometrischen Arbeiten;
2. Ueberwachung des geometrischen und sonst auf die Grunderwerbung Bezug habenden Dienstes der äusseren Stellen;
3. Korrespondenzen in Angelegenheiten der Grunderwerbung.

II. Betriebs-Abtheilung.

a) Fahrdienstbüro.

1. Herstellung des graphischen Fahrplanes, Ausarbeitung des Fahrdienstbuches und des Plakatsfahrplanes, sowie Herstellung der Fahrpläne für Extrazüge;
2. Aufstellung des Wagenbedarfs zur Bildung der Personenzüge und für den Durchgangsverkehr;
3. Turnus des Zugbegleitungspersonals, ausschliesslich des Wagenwärterpersonals;
4. Ueberwachung der Durchführung der Fahrordnung; Korrespondenzen über die Feststellung von Unregelmässigkeiten im Stations- und Fahrdienst mit den äusseren Dienststellen der eigenen und der fremden Verwaltungen;
5. Ueberwachung der Durchführung der Bestimmungen über die Einrichtung, Zusammenstellung, Beheizung und Beleuchtung der Züge;
6. Korrespondenz über Unfälle und Fahrmaterial-Beschädigungen mit Ausnahme der Schlussverfügung;
7. Korrespondenz in Militärtransport-Angelegenheiten;
8. Statistik über Unfälle im Betriebsdienste.

b) Maschinentechnisches Büro.

1. Lieferung des Materials zur Aufstellung des Etats für den maschinentechnischen Dienst;

2. Ermittlung des Bedarfs und Einleitung zur Beschaffung des sämtlichen Fahrmaterials mit Zubehör, sowie die dazu gehörigen Korrespondenzen;
3. Einleitung und Abhaltung der Submissions-Verhandlungen hierzu, mit Ausnahme der Zuschlagsertheilung;
4. Ueberwachung der richtigen und rechtzeitigen Ausführung und Ablieferung des Fahrmaterials, Uebernahme und entsprechende Vertheilung desselben;
5. Kontrolle des Werkstättebetriebs in Bezug auf Lohnaufwand, Materialaufwand und Materialverwendung;
6. Zuweisung des beschädigten, reparatur- und revisionsbedürftigen Fahrmaterials an die Werkstätten, Kontrolle über den Reparaturstand der Werkstätten;
7. Ausarbeitung der Konstruktionen für die Betriebsmittel und mechanischen Einrichtungen und Kontrolle über die Ausführung der hierwegen getroffenen Bestimmungen;
8. Ueberwachung der Einhaltung der bahnpolizeilichen und Vereins-Vorschriften in Bezug auf Fahrmaterial und Maschinenanlagen;
9. technische Prüfung der Werkstätte-Rechnungen in Bezug auf Lohn- und Materialverbrauch für den Werkstättebetrieb, mit Ausnahme der Schlussverfügung;
10. Verwahrung und Ergänzung der Plansammlung und maschinentechnischen Bibliothek.

c) Zugförderungsbüreau.

1. Lieferung des Materials zur Aufstellung des Etats für den Zugförderungsdienst;
2. Kontrolle des Zustandes der vorhandenen mechanischen Einrichtungen auf den Bahnhöfen;
3. Festsetzung des Fahrturnus für den Lokomotiv- und Wagenwärterdienst;
4. Kontrolle über die Ausnutzung von Lokomotiven und Wagen und über den Materialverbrauch derselben;
5. Berechnung der Feuerungsprämien, mit Ausnahme der Schlussverfügung;
6. Bestimmungen über die Belastung der Züge;
7. Zuweisung und Vertheilung der zur Ausführung des Fahrdienstes nöthigen Lokomotiven, Personen-, Bahnpost-, Dienst- und Heizwagen;
8. Statistik über Kilometerlauf und Materialverbrauch der Lokomotiven, der Lokomotiv- und Wagenachsen, dann über Achsen- und Radreifbrüche;
9. Aufstellung der Uebersichten über das Fahrmaterial für Militärtransporte und die Requisiten für dieselben.

d) Betriebsmaterialienbüreau.

1. Lieferung des Materials zur Aufstellung der Etats für die Betriebsmaterialien-Verwaltung;
2. Zusammenstellung des Bedarfs an Material, Werkzeugen und Requisiten für den Werkstättebetrieb, Zugförderungs- und sonstigen Betriebsdienst;
3. Einleitung von Submissionsverhandlungen, Ansetzung und Abhaltung derselben, mit Ausnahme der Zuschlagsertheilung;
4. Ueberwachung der richtigen und vertragsmäßigen Anlieferung der Materialien, sowie Vertheilung des Materials für den Zugförderungsdienst an die einzelnen Bezirke;
5. technische Prüfung der Materialrechnungen, mit Ausnahme der Schlussverfügung;
6. Ueberwachung der Geschäftsführung der Zentralmagazinsverwaltungen und jährlicher Materialsturz sämtlicher Materialien ohne Schlussverfügung;
7. Korrespondenzen über Beschaffung von Materialien und Verkauf des aufallenden Altmaterials, mit Ausnahme der Schlussverfügung.

e) Lokalbahnbüro.

1. Ueberwachung des gesammten Betriebes der Lokalbahnen, des gesammten Personals derselben und der Unterhaltung der Bahnanlagen;
2. Kontrolle der Einnahmen und Ausgaben der Lokalbahnen und technische Prüfung der einlangenden Rechnungen mit Ausnahme der Schlussverfügung;
3. Korrespondenzen in Lokalbahnangelegenheiten mit den äusseren Dienststellen, mit Ausnahme der Schlussverfügung.

III. Verkehrs-Abtheilung.

a) Tarifbüro.

1. Bearbeitung von Tarifen für Personen, Reisegepäck, Leichen, Fahrzeuge, lebende Thiere und Güter und Korrespondenzen hierüber, mit Ausnahme der Schlussverfügung;
2. Aufstellung von Kilometerzeigern.

b) Transportbüro.

1. Ueberwachung der Bestimmungen über Annahme und Abfertigung, sowie den Transport von Personen, Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen, lebenden Thieren und Gütern innerhalb der hierfür erlassenen allgemeinen und grundsätzlichen Bestimmungen;
2. Regelung der Güter-Zu- und Abfuhr an den Bahnhöfen, mit Ausnahme der Schlussverfügung;
3. Korrespondenz über Verbandsangelegenheiten und direkte Verkehrseinrichtungen, mit Ausnahme des finanziellen Dienstes;
4. Kontrolle des Uebergabs- und Uebernahmsdienstes;
5. Einleitungen zur Einführung des Akkordverfahrens für den Lade- und Rangirdienst und Korrespondenz hierüber; technische Prüfung der bezüglichen Rechnungen, mit Ausnahme der Schlussverfügung;
6. Ermittlung des Bedarfs und Kontrolle der Verwendung der Wagendecken.

c) Reklamationsbüro.

1. Untersuchung der einlangenden Reklamationen aus dem gesammten Transport-Verkehr wegen fehlerhafter Beförderung, Beschädigungen, Verlusten, Abgängen, Verwechslungen oder Transportverzögerungen, soweit solche nicht in der Kompetenz der k. Oberbahnämter zu erledigen sind, sowie die Untersuchung der Reklamationen aus der Anwendung der Tarife, mit Ausnahme der Haftzuweisungen und Schlussverfügungen überhaupt;
2. Regelung der Fälle von Annahmeverweigerung und Unanbringlichkeit der Güter, mit Ausnahme der Schlussverfügung;
3. Behandlung und Ausgleichung der Fehlspeditionen;
4. Untersuchung der Defraudationen mit Ausnahme der Schlussverfügung.

d) Wagenkontrollbüro.

1. Verwendung und Vertheilung des Wagenparks und Kontrolle hierüber, sowie die Verfolgung von Unregelmässigkeiten in der Wagenbenützung, mit Ausnahme der Schlussverfügung;
2. Desinfektion der Güterwagen;
3. Abrechnung mit den fremden Verwaltungen über die sich aus der gegenseitigen Wagenbenützung ergebenden Miethen und die hierzu erforderlichen Korrespondenzen, mit Ausnahme der Schlussverfügung;

4. Korrespondenz über Beschädigungen von Wagen der eigenen oder fremden Verwaltungen, sofern es sich um Anwendung des Wagenregulativs handelt, und Abrechnung hierüber mit den fremden Verwaltungen, mit Ausnahme der Anweisung der Reparaturkosten;
5. Statistik über die von den bayer. Staatsbahnwagen auf den eigenen und den Linien fremder Bahnen im leeren und beladenen Zustande zurückgelegten Kilometer;
6. Evidenthaltung des Inventars über Lokomotiven und Wagen, sowie Aufstellung der Wagenparkverzeichnisse.

IV. Finanz-Abtheilung.

a) Finanzbuchhaltung.

1. Buchführung und Evidenthaltung des Personalstatus;
2. Ingrossirung der Einnahmen und Ausgaben;
3. Etatsvorarbeiten;
4. Zusammenstellung der monatlichen Hauptbuchs-Auszüge und Anfertigung der auf die Baarschafts-Ausweise bezüglichen Arbeiten.

b) Verkehrs-Kontrolle.

1. Revision der sämtlichen Transporteinnahmen;
2. Abrechnungen mit fremden Bahnverwaltungen nebst den hierauf bezüglichen Korrespondenzen nach den bestehenden Vorschriften, sobin mit Ausnahme der Verfügungen, welche eine Aenderung an dem Abrechnungsverfahren bezwecken, oder Verbindlichkeiten der Generaldirektion zur Folge haben;
3. Anmeldung der Guthaben und Schuldposten bei der Vereinsabrechnungsstelle in Berlin;
4. Billetten-Kontrolle.

c) Statistisches Bureau.

1. Vorarbeiten für die Erstellung der von der Generaldirektion herauszugebenden statistischen Berichte, dann für die Statistik der im Betriebe stehenden Eisenbahnen des Deutschen Reiches, sowie für die Statistik des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen;
2. Sammlung des in anderen Abtheilungen gefertigten statistischen Materials;
3. Aufbewahrung und Inventarisirung der von fremden Eisenbahnverwaltungen einlangenden statistischen Mittheilungen;
4. Korrespondenzen untergeordneter Natur nach speziellen Vorschriften.

d) Rechnungskommissariat.

1. Revision sämtlicher Jahres- und Quartalsrechnungen, sowie aller Rechnungsarbeiten, welche nicht in anderen Büreaus vollständig geprüft werden, nach den bestehenden Komptabilitäts-Vorschriften;
2. Prüfung sämtlicher Mobiliar-Inventare;
3. Prüfung der Immobilien-Inventare.

e) Regie- und Billetten-Bureau.

1. Beschaffung der Formularien und sonstigen Dienstpapiere, dann der übrigen Regiegegenstände für die Generaldirektion und die äusseren Dienststellen;
2. Drucklegung der Tarife, Instruktionen und Billetten, Anschaffung der hierzu erforderlichen Materialien, Werkzeuge und Maschinen mit Führung der bezüglichen Korrespondenzen, sowie Abhaltung der angeordneten Submissionen, mit Ausnahme der Zuschlagserteilung und der definitiven Vergebung von Lieferungen und Arbeiten überhaupt;

3. Entgegennahme aller Bestellungen und Bedarfslisten auf vorgenannte Gegenstände und Ausführung derselben durch die dem Bureau zugetheilten Organe;
4. Ueberwachung der vertragsmässigen Lieferung der Regie-Materialien und sonstigen Regiegegenstände, sowie Aufsicht über das Materialdepot, die lithographische Anstalt und die Billettendruckerei;
5. die technische Prüfung über die von den letztgenannten Organen zu erstellenden Materialrechnungen.

Dem Regie- und Billettenbureau untergeordnete Organe:

a) Material-Depot.

1. Annahme, Verbuchung, Verwahrung, Abgabe und Versendung der Regiematerialien, nämlich: der Formularpapiere, Schreib-, Zeichnungs- und Packmaterialien, sowie der sonstigen Regiegegenstände, dann der Instruktionen und übrigen Drucksachen;
2. Verschleiss der zahlbaren Dienstpapiere, Tarife und Tarifnachträge, sowie Ablieferung der Erlöse an die Bahnbetriebs-Zentralkasse;
3. Abstempelung der Frachtbriefe;
4. Sammlung der Makulaturpapiere und Verwahrung der unbrauchbaren und überhaupt für den Einstampf bestimmten Billette und veralteten Drucksachen, sowie Veranlassung und Ueberwachung des Einstampfes, dann Fertigung der Erlösberechnungen und Vorlage derselben nach bestehenden Vorschriften;
5. Stellung der Materialrechnung;
6. Anfertigung und Evidenthaltung des Mobilier-Inventars der Generaldirektion.

β) Lithographische Anstalt.

1. Vervielfältigung von Ausschreiben, kleineren Instruktionen, Theilstabellen, Abrechnungen und sonstigen schriftlichen Arbeiten, welche nicht durch Buchdruck hergestellt werden;
2. Führung des Materialbuches über die vom Materialdepot empfangenen und für die lithographische Anstalt verwendeten Materialien.

γ) Billetten-Druckerei.

1. Drucklegung, Sortirung und Versendung der Billette;
2. Buchführung und Rechnungsstellung hierüber.

V. Bau-Abtheilung.

a) Bautechnisches Bureau.

1. Herstellung genereller Projekte neuer Bahnen;
2. Ausarbeitung von Projekten einzelner Bauobjekte des Ingenieur- und Hochbaufaches;
3. Detail-Revision der eingehenden Projekte und Kostenanschläge;
4. technische Prüfung der Rechnungen für Bau- und Bahnunterhaltung, mit Ausnahme der Schlussverfügung;
5. Korrespondenzen mit den äusseren Dienststellen in den bezeichneten Angelegenheiten.

b) Weichenzentralisirungsbureau.

1. Projektirung der Zentralisirungsanlagen von Weichen und Signalen in Bahnhöfen, einschliesslich der damit zusammenhängenden Umbauten;
2. obere Leitung und Ueberwachung der Ausführung derartiger Anlagen;
3. Aufnahme der Verträge für Herstellung von Zentralisirungsanlagen nach den vorgeschriebenen Prinzipien und vorbehaltlich deren Genehmigung;
4. technische Prüfung der Rechnungen, mit Ausnahme der Schlussverfügung;

5. Korrespondenzen mit den äusseren Dienststellen und mit den Unternehmern in vorstehend bezeichneten Angelegenheiten.

c) Baumaterialien-Büreau.

1. Einleitung der Lieferung solcher Baumaterialien, welche nicht von den äusseren Dienststellen direkt bezogen werden;
2. Aufnahme der bezüglichen Lieferungsverträge, vorbehaltlich der Genehmigung, sowie Ueberwachung des Vollzuges;
3. Herstellung der Abrechnungen mit den Unternehmern und technische Prüfung der sonstigen Rechnungen, mit Ausnahme der Schlussverfügungen;
4. Ueberwachung der Anschaffung und Aufbewahrung der zum Bahnbau und zur Bahn-erhaltung gehörigen Maschinen und Geräthschaften;
5. Ueberwachung der Imprägnierungsanstalten;
6. Vornahme des jährlichen Materialsturzes und Prüfung der Materialrechnungen in technischer Beziehung, mit Ausnahme der Schlussverfügung;
7. Verwerthung der Altmaterialien;
8. Schienen- und Schwellenstatistik;
9. Korrespondenzen mit den äusseren Dienststellen und den Lieferanten in vorge-nannten Angelegenheiten, vorbehaltlich der Schlussverfügungen.

Oesterreich. Kaiserliche Verordnung vom 19. September 1886, be-treffend die Unzulässigkeit der Pfändung von Fahrbetriebsmitteln fremder Eisenbahnen.

Abgedruckt in dem am 23. September 1886 ausgegebenen XLVI. Stück des Reichsgesetzblattes Nr. 144.

Mit Beziehung auf den § 14 des Grundgesetzes über die Reichsvertretung vom 21. Dezember 1867 (R.-G.-Bl. Nr. 141) finde Ich anzuordnen, wie folgt:

Art. 1. Die Fahrbetriebsmittel fremder Eisenbahnen, welche Personen oder Güter im öffentlichen Verkehre befördern, sind von der ersten Einstellung in den Betrieb bis zur endgültigen Ausscheidung aus den Beständen innerhalb des Gel-tungsgebietes dieser Verordnung der Pfändung nicht unterworfen, wofern die Gegenseitigkeit verbürgt ist.

Art. 2. Mit dem Vollzuge dieser Verordnung, welche am Tage ihrer Kundmachung in Wirksamkeit tritt, ist Mein Justizminister beauftragt.

Frankreich. Erlass des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 20. Juli 1886, betreffend die Handhabung der staatlichen Aufsicht über die Privatbahnen.

Abgedruckt nebst einem Berichte des Direktors der Eisenbahnabtheilung im Ministerium der öffentlichen Arbeiten vom 20. Juli 1886 im Journal officiel de la République française vom 21. Juli 1886 *) S. 3353—3355.

Art. 1. Die Handhabung der Staatsaufsicht obliegt für jedes Netz der grossen Eisenbahnen einem Inspecteur général des Brücken- und Strassenbaues oder der Bergwerke.

*) Vgl. den, zum Theil denselben Gegenstand betreffenden Ministerial-Erlass vom 15. Oktober 1881. Archiv 1882. S. 65—75.

Diesem Inspecteur général sind unterstellt und beigegeben als Ressortvorsteher:

1. Ein Ingénieur en chef des Brücken- und Strassenbaues. Derselbe hat die Neubauten und die Unterhaltung der im Betrieb befindlichen Linien zu überwachen und die Ausgaben für die Aufsicht allgemein zur Zahlung anzuweisen.
2. Ein Ingénieur en chef des Brücken- und Strassenbaues, welcher den technischen Betrieb zu beaufsichtigen hat.
3. Ein oder zwei Inspecteurs principaux des Verkehrs, welche die Regelung des Güterverkehrs auf der Bahn zu beaufsichtigen haben.

Art. 2. Die Ingénieurs en chef der Seehäfen sind dem leitenden Inspecteur général unmittelbar unterstellt, soweit denselben die Aufsicht über die Quaibahnen, die Bahnhöfe und die Zweigbahnen an der See obliegt.

Dieselben sind gutachtlich zu hören über die Tarife derjenigen Güter, welche nach oder von den ihrer Aufsicht unterstellten Häfen befördert werden.

Art. 3. Die Ingénieurs en chef der Bergwerke, welchen die Aufsicht über einen bestimmten Bezirk obliegt, sind gutachtlich zu hören über die Tarife, welche für die Beförderung der Bergwerkserzeugnisse ihres Bezirks von Wichtigkeit sind.

Art. 4. Die Ressortvorsteher verhandeln mit den Ressortvorstehern der Eisenbahngesellschaft unmittelbar in allen den Angelegenheiten, welche nicht ein persönliches Eintreten des Inspecteur général bei dem Direktor der Eisenbahngesellschaft erfordern.

Der Direktor beauftragt einen der Ingénieurs en chef mit seiner Stellvertretung während seiner Reisen oder sonstigen Abwesenheit im Dienste oder in Folge von Sitzungen der Ausschüsse, welchen er beizuwohnen hat.

Art. 5. Den Ressortvorstehern sind unterstellt:

Für Neubauten und Unterhaltungsarbeiten eine Anzahl von Ingénieurs ordinaires des Brücken- und Strassenbaues.

Für den technischen Betrieb eine Anzahl von Ingénieurs ordinaires der Bergwerke oder des Brücken- und Strassenbaues.

Für den Verkehrsdienst eine Anzahl von Inspecteurs particuliers des Verkehrsdienstes.

Den Ingénieurs ordinaires sind unterstellt:

Staatsaufsichts-Kommissarien (Commissaires de surveillance administrative) Kondukteure und Unterbeamte des Brücken- und Strassenbaues und Bergwerkswächter (Garde-mines), in deren Befugnissen durch den gegenwärtigen Erlass im Uebrigen Aenderungen nicht eintreten.

Den Inspecteurs particuliers des Verkehrsdienstes sind Staatsaufsichts-Kommissare unterstellt.

Art. 6. In allen Angelegenheiten, welche von der Aufsichtsbehörde geprüft sind, ist durch den Ressortvorsteher in Gemässheit der geltenden Bestimmungen ein Bericht an die Präfekten oder an den leitenden Inspecteur général zu erstatten.

Die Ressortvorsteher können mit Ermächtigung des leitenden Inspecteur général an dem Generalrath des Brücken- und Strassenbaues über die diesem überwiesenen Angelegenheiten berichten und vor denselben verhandeln.

Art. 7. Dem Direktor des Aufsichtsdienstes wird ein besonderer Ausschuss (Comité de réseau) beigegeben, in welchem er den Vorsitz führt, und dem angehören: der Hauptkommissar für das Netz, der mit der Beaufsichtigung der finanziellen Angelegenheiten der Gesellschaft beauftragte Beamte (Inspecteur des finances) und die Ressortvorsteher des technischen und des Verkehrsdienstes.

Einer der in Paris ansässigen Ingénieurs ordinaires des Aufsichtsdienstes versieht in dem Ausschusse das Amt des Schriftführers mit beratender Stimme.

Der Ausschuss tritt auf Einladung seines Vorsitzenden wenigstens einmal monatlich zusammen.

Derselbe beräth und begutachtet alle ihm vom Minister oder dem Direktor überwiesenen, die Aufsicht betreffenden Angelegenheiten.

Er prüft das von der Eisenbahngesellschaft alljährlich in Gemäheit der über das Rechnungswesen erlassenen Vorschriften aufgestellte Budget.

Er erstattet alljährlich an die Oberaufsichtsbehörde einen Bericht über die technischen und finanziellen Ergebnisse des Betriebes.

Art. 8. Bei dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten wird ein allgemeiner Ausschuss für die Aufsicht (Comité général du contrôle) gebildet. Den Vorsitz in demselben führt der Minister, in dessen Vertretung der Direktor der Eisenbahnabtheilung des Ministeriums. Mitglieder sind die Direktoren des Aufsichtsdienstes und die Hauptkommissarien aller Netze.

Einer der Ressortvorsteher versieht das Amt des Schriftführers mit beratender Stimme.

Der Ausschuss tritt auf Einladung des Ministers zusammen.

Er beräth über allgemeine die Aufsicht betreffende Fragen, welche ihm vom Minister vorgelegt werden.

Er bearbeitet alljährlich einen Gesamtbericht über die technischen und finanziellen Ergebnisse des Betriebes der Hauptbahnen.

Dieser Bericht wird vom Minister dem Präsidenten der Republik vorgelegt, den Mitgliedern beider Kammern überreicht und im Journal officiel veröffentlicht.

Art. 9. Die den vorstehenden widersprechenden Bestimmungen der Instruktion vom 15. Oktober 1881*) werden aufgehoben.

Bemerkungen.

In dem Bericht, mittelst dessen der Direktor der Eisenbahnabtheilung im Ministerium der öffentlichen Arbeiten diesen Erlass befürwortet und begründet, wird ausgeführt, dass in zwei Richtungen die geltenden Bestimmungen über die Handhabung der Eisenbahnaufsicht sich als verbesserungsbedürftig erwiesen hätten:

Erstens arbeiteten die verschiedenen Aufsichtsbeamten ein jeder für sich und ohne Föhlung mit einander, so dass sich auch eine übereinstimmende, feste Praxis nicht habe herausbilden können.

Sodann beschränkten sich die mit der finanziellen Aufsicht beauftragten Beamten lediglich auf eine rechnerische Prüfung der Ausgaben, ohne sich um die Nothwendigkeit oder Zweckmässigkeit der Ausgaben an sich zu kümmern.

In letzterer Beziehung habe der Staat ein eigenes Urtheil nur bei Neubauten, für welche die Anschläge vorgelegt werden müssten und der staatsseitigen Prüfung unterlägen. Auf die Höhe der sich wiederholenden Betriebsausgaben (550 bis 560 Millionen Fr. jährlich bei den sechs grossen Gesellschaften) habe der Staat trotz seiner Aufsichtsgewalt nicht den geringsten Einfluss, obwohl er vermöge seiner Zinsbürgschaften sehr lebhaft an einer Verminderung dieser Ausgaben mit interessirt sei.

Die neuen Bestimmungen sollen nun den Aufsichtsdienst für jedes Netz einheitlich und nach mehr bürokratischen Gesichtspunkten ordnen. Nebenbei soll auch der Inspecteur général die für ihn dringend nothwendige Entlastung dadurch erhalten, dass einer seiner beiden Ressortvorsteher mit seiner allgemeinen Stellvertretung beauftragt wird.

Die Führung der Aufsicht über den technischen und Verkehrsdienst einerseits mit der über den finanziellen Betrieb andererseits soll vornehmlich durch die neu eingesetzten Aus-

*) vgl. Archiv 1882, S. 65—75.

schüsse (sechs Comités de réseau und das Comité général du contrôle) erreicht werden, da in diesen Ausschüssen die für die Beaufsichtigung der verschiedenen Zweige des Eisenbahndienstes eingesetzten Beamten zusammen arbeiten, also in der Lage sind, ihre Erfahrungen gegen einander auszutauschen und dadurch zu verwerthen.

Die Artikel 2 und 3 enthalten Einzelbestimmungen, deren Erlass einem hervorgetretenen Bedürfniss entspricht.

Italien. Königliche Verordnung vom 1. August 1886, betreffend den Bau und Betrieb von Nebenbahnen auf der Insel Sardinien.

Veröffentlicht im Mon. d. Str. ferr. vom 11. August 1886.

In Gemässheit des Gesetzes vom 22. März 1885 (vgl. Archiv 1885 S. 507) wird einer Gesellschaft, welche den Namen „Societa Italiana per le strade ferrate secondarie della Sardegna“ führen wird, die Konzession für den Bau und Betrieb von 584 km Eisenbahnen, von denen eine 7 km lange Strecke (Iglesias—Monteponi) mit 1,446 m, die übrigen mit 0,96 m Spurweite ausgeführt werden sollen, übertragen. Die Gesellschaft baut diese Bahnen auf eigene Kosten und Gefahr, der Staat gewährt vom Tage der Betriebseröffnung sämtlicher Linien ab bis zum Ablauf der Konzession — 20. Juni 1976 — eine jährliche Unterstützung von 9950 Lire für das Kilometer Bahnlänge. So lange bis einzelne Strecken des Netzes fertiggestellt sind, beträgt die Unterstützung zunächst nur 8450, später 9450 Lire. Die Betriebs-Reineinnahme gehört, solange sie 2000 Lire für das Kilometer Bahnlänge nicht übersteigt, vollständig der Unternehmungsgesellschaft, von der diesen Betrag übersteigenden Einnahme erhält der Staat 40, die Unternehmungsgesellschaft 60 pCt. Das Gesellschaftskapital ist auf 15 Millionen Lire in Aktien festgestellt. Die Regierung hat das Recht, die Konzession nach Verlauf von 30 Jahren unter Beobachtung der bestehenden gesetzlichen Bestimmungen zurückzukaufen.

Königl. Verordnung vom 9. August 1886, betr. die Zoll- und Steuer-Verhältnisse der Eisenbahnen.

Veröffentlicht im Mon. d. Str. ferr. vom 15. September 1886.

In Artikel 15 des Gesetzes vom 27. April 1885, betreffend den Betrieb des mittelländischen, des adriatischen und des sizilischen Netzes*), wird bestimmt, dass die Eisenbahnlinien und die Bahnhöfe nebst Zubehör als ausserhalb des Steuerbezirkes der geschlossenen Gemeindebezirke liegend, betrachtet werden sollen. Durch vorstehende Verordnung wird näher festgestellt, was als „Zubehör“ der Bahnhöfe anzusehen ist, und in welcher Weise die Aufsicht hinsichtlich der Verbrauchsabgaben von den auf den Eisenbahnen ankommenden steuerpflichtigen Gütern gehandhabt werden soll.

Schweden. Gesetz, betreffend die Verantwortlichkeit für im Eisenbahnbetriebe verursachte Schäden vom 12. März 1886.

Abgedruckt in Nr. 7 der Svensk Författnings-Samling, herausgegeben am 27. März 1886.

§ 1. Als Eisenbahn im Sinne dieses Gesetzes wird eine dem Staate oder einem anderen gehörige Eisenbahn betrachtet, auf welcher Personen- oder Güterbeförderung mittelst Dampfkraft stattfindet. Wenn während des Baues einer Eisenbahn dieselbe oder

*) Vgl. Archiv 1886 S. 364

ein Theil derselben unter Anwendung von Dampfkraft befahren wird, so findet auf eine solche unvollendete Eisenbahn das vorliegende Gesetz gleichfalls Anwendung.

§ 2. Wenn Jemand in Folge Eisenbahnbetriebes getödtet oder körperlich verletzt worden ist, und die Schuld daran der Eisenbahnverwaltung oder den Bediensteten derselben zur Last fällt, so ist der Inhaber der Eisenbahn zum Schadensersatz nach Maassgabe der Bestimmungen des Strafgesetzes verpflichtet, wie wenn er selbst den Schaden herbeigeführt hätte.

§ 3. Wenn in Folge Eisenbahnbetriebes jemand, der bei der Eisenbahn bedienstet oder in Arbeit ist, in Ausübung seiner Dienstverrichtungen getödtet oder körperlich verletzt wird, so ist — auch wenn keine der in der Verwaltung oder bei der Bedienung der Bahn angestellten Personen den Schaden herbeigeführt hat — der Inhaber der Eisenbahn zum Schadensersatz verpflichtet, sofern nicht der Beschädigte durch Zuwiderhandlungen gegen die bestehenden Vorschriften oder durch eine andere grobe Nachlässigkeit den Schaden selbst verursacht hat. Wenn der Schaden durch den Betrieb einer anderen Eisenbahn herbeigeführt, und der Inhaber derselben nach Maassgabe des § 2 zum Schadensersatz nicht verpflichtet ist, so hat der Inhaber derjenigen Eisenbahn, in deren Dienst oder Arbeit der Getödtete oder Beschädigte stand, dieselbe Verpflichtung zum Schadensersatz, welche ihm nach Maassgabe der oben erwähnten Bestimmung hätte obliegen sollen, falls der Schaden im Betrieb seiner eigenen Eisenbahn herbeigeführt worden wäre.

§ 4. Wenn der körperlich Beschädigte in Folge der Beschädigung zu Pension oder einer anderen Unterstützung aus einer vom Inhaber der Eisenbahn ganz oder zum wesentlichen Theil durch Beitrag desselben gebildeten Unterstützungskasse berechtigt oder auf Kosten des Inhabers der Eisenbahn gegen Unglücksfälle versichert worden ist, so soll, bis zu der Höhe des hierdurch geleisteten Schadensersatzes, der Inhaber der Eisenbahn von der Verpflichtung zum Schadensersatz befreit sein.

§ 5. Wenn durch Feuer von einer Maschine oder dem Feuerheerd eines anderen Eisenbahnwagens Grundeigenthum oder bewegliches Eigenthum, welches nicht von der Eisenbahnverwaltung oder deren Bediensteten zur Beförderung entgegengenommen wurde, beschädigt wird, so ist der Inhaber der Eisenbahn zum Schadensersatz verpflichtet. Hat der Besitzer des beschädigten Eigenthums durch Unterlassung der Erfüllung der ihm durch Vereinbarung oder aus anderen Gründen gegen den Besitzer oder Inhaber der Eisenbahn obliegenden Verpflichtungen den Schaden selbst herbeigeführt, so ist er nicht zum Schadensersatz berechtigt. Wenn er durch Vereinbarung oder aus anderen Gründen verpflichtet ist, den in Folge Eisenbahnverkehrs entstehenden Feuerschaden selbst zu tragen, so ist er ebenfalls nicht zum Schadensersatz berechtigt, soweit der Schaden nicht durch Nachlässigkeit beim Betrieb der Eisenbahn verursacht worden ist. Wenn der Schaden, ohne durch Nachlässigkeit verursacht zu sein, dadurch herbeigeführt worden ist, dass eine andere Person als der Inhaber der Eisenbahn nach Anfang des Baues derselben ausserhalb des Eisenbahngebietes in einer geringeren Entfernung von dem nächsten Eisenbahngeleise als 30 Meter brennbare lose Gegenstände ohne sicheren Schutz aufgelegt oder Baulichkeiten aus leicht entzündlichem Stoff aufgeführt oder fertige Baulichkeiten mit einem derartigen Stoff gedeckt oder andere Maassregeln, welche offenbar im wesentlichen Grade die durch den Eisenbahnverkehr drohende Feuersgefahr vergrössern, getroffen hat, so ist der Inhaber der Eisenbahn von der Verpflichtung zum Schadensersatz befreit.

§ 6. Wenn auf andere Weise, als im § 5 gesagt wird, Gegenstände, welche nicht von der Eisenbahnverwaltung oder deren Bediensteten zur Beförderung entgegengenommen worden sind, in Folge Eisenbahnbetriebes beschädigt werden, und die Verwaltung der Eisenbahn oder deren Bedienstete den Schaden verschuldet haben, so ist der Inhaber der Eisenbahn zum Schadensersatz verpflichtet.

§ 7. Wenn der Inhaber einer Eisenbahn den Betrieb derselben in grösserem oder geringerem Umfang durch bei derselben nicht angestellte Personen besorgen lässt, so werden diese Personen, soweit es sich um ihre Funktionen beim Betrieb der Eisenbahn handelt, mit Rücksicht auf die Vorschriften der §§ 2, 5 und 6 als zur Verwaltung der Eisenbahn oder deren Bediensteten gehörig betrachtet.

§ 8. Wenn ein Bahnhof oder ein anderes zur Eisenbahn gehöriges Gebiet von 2 oder mehreren Eisenbahnen gemeinschaftlich benutzt wird, so ist für den daselbst in Folge des Betriebes einer der Bahnen verursachten Schaden von der im § 2 oder 6 erwähnten Art der Inhaber derjenigen Eisenbahn verantwortlich, deren Verwaltung oder Bedienstete den Schaden verschuldet haben. Ist der Schaden durch bei verschiedenen Eisenbahnen angestellte Personen herbeigeführt worden, so sind die Inhaber der Eisenbahnen, einer für alle und alle für einen, für denselben verantwortlich, und haben die Schadensersatzleistung unter sich zu vertheilen, je nach der grösseren oder geringeren Schuld, welche der Verwaltung oder den Bediensteten der Eisenbahnen zur Last fällt. Ist der Schaden derart, wie im § 5 erwähnt, so ist für denselben der Inhaber derjenigen Eisenbahn verantwortlich, von deren Wagen das Feuer gekommen ist.

§ 9. Der Besitzer einer Eisenbahn, welcher das Benutzungsrecht seiner Eisenbahn einem andern überträgt, ist für den sodann in Folge des Betriebes der Eisenbahn herbeigeführten Schaden verantwortlich ebenso wie der Inhaber der Eisenbahn, jedoch nicht mit anderem Eigenthum als mit der Eisenbahn und deren Material nach Maassgabe des § 1 der Verordnung betr. das Grundbuchverfahren, die dingliche Belastung und die Pfändung von Eisenbahnen u. s. w. vom 15. Oktober 1880; der Besitzer hat sich seiner Kosten wegen an den Inhaber der Eisenbahn zu halten.

§ 10. Wer nach Maassgabe dieses Gesetzes einen Schadensersatz nachzusuchen wünscht, muss innerhalb 2 Jahre nach dem Tage der Beschädigung die Sache beim Gericht anhängig machen, widrigenfalls er sein Recht auf Schadensersatz verloren hat.

§ 11. Was der Besitzer oder Inhaber einer Eisenbahn an Schadensersatz ausgegeben hat, kann derselbe von demjenigen, der den Schaden verschuldet, zurückverlangen, soweit dieser nicht selbst beschädigt worden ist und nach Maassgabe des § 3 Schadensersatz beanspruchen kann.

§ 12. In Betreff der Verantwortlichkeit des Besitzers oder Inhabers einer Eisenbahn für Beschädigungen der von der Eisenbahnverwaltung oder deren Bediensteten zur Beförderung entgegengenommenen Gegenstände sind die bereits erlassenen oder künftig festzusetzenden Vorschriften maassgebend.

Dieses Gesetz tritt mit dem 1. Januar 1887 in Kraft.

Russland. Verordnung vom 28. Februar 1886 (in die Gesetzsammlung eingetragen am 13. Juni 1886), betr. Ergänzung und Abänderung der Vorschriften über den Zustand, die Unterhaltung und Bewachung der Eisenbahnen (vgl. Archiv 1884 S. 168).

Veröffentlicht im Verordnungsblatt des Ministeriums der Verkehrsanstalten vom 18. Juni 1886.

Bezüglich der erfolgten Aenderungen ist zu erwähnen: Nach den früheren Vorschriften sollten Neigungswiser an allen Gefällbrechpunkten angebracht werden. Nach der abgeänderten Vorschrift sind Neigungswiser nur bei Neigungen nöthig, welche steiler als 1 : 250 sind, und wenn zugleich der Höhenunterschied der beiden durch die geneigte Strecke verbundenen Punkte mindestens 1 Saschne (2,13 m) beträgt. —

Für die Prüfung der Bahnmeister und der niederen Beamten auf die für ihren Dienst erforderlichen Kenntnisse und Fertigkeiten bleibt eine einheitliche Regelung vorbehalten, einstweilen hat diese Prüfung bei den einzelnen Eisenbahnen nach Vorschriften zu erfolgen, welche von den Regierungsinspektoren genehmigt sind.

Die Einrichtung elektrischer Glockensignale zur Benachrichtigung der Bahnwärter über den Abgang der Züge von den benachbarten Stationen war in den seither gültigen Vorschriften für diejenigen Hauptbahnen verlangt, auf welchen Züge verkehren, welche mit einer grösseren Geschwindigkeit als 55 Werst (58 km) in der Stunde fahren. In der neuen Vorschrift wird die Einrichtung elektrischer Glockensignale oder anderer Signale, durch welche auch die abseits von ihrem Posten auf der Strecke befindlichen Bahnwärter von dem Abgang der Züge von den benachbarten Stationen unterrichtet werden, sobald die Geschwindigkeit der auf der Bahn verkehrenden Züge 43 Werst (45 km) in der Stunde übertrifft. Ausserdem aber müssen derartige Signale auf allen Eisenbahnen oder Theilen von solchen hergestellt werden, auf denen die angegebene Fahrgeschwindigkeit zwar nicht erreicht, für welche dies aber aus anderen Gründen von dem zuständigen Oberinspektor für erforderlich erachtet wird.

Verordnungen vom 16. Februar, 30. März und 9. April 1886 (in die Gesetzsammlung am 18., 24. u. 27. Juni 1886 eingetragen), betr. Ergänzungsbestimmungen zum allgemeinen russischen Eisenbahngesetz (vgl. Archiv 1885 S. 643 u. flg.).

Veröffentlicht im Verordnungsblatt des Ministeriums der Verkehrsanstalten vom 2. Juli 1886.

In Ergänzung des Artikel 4 wird bestimmt, dass jede Unterbrechung in der Beförderung der Personenzüge, welche voraussichtlich länger als 24 Stunden dauert, durch Aushang in den Wartesälen und an den Billetschaltern zur öffentlichen Kenntniss gebracht werden muss. In den Bekanntmachungen ist anzugeben, welche Ursachen die Unterbrechung herbeigeführt haben, und wie lange die letztere voraussichtlich dauern wird. Die gleichen Mittheilungen sind auch den mit der Eisenbahn in direktem Verkehr stehenden Bahnen, sowie dem die Staatsaufsicht ausübenden Beamten und zwar auf telegraphischem Wege zu machen. Dauert die Unterbrechung voraussichtlich 3 Tage oder länger, so sind ausserdem Mittheilungen durch die Presse zu veröffentlichen und zwar durch Blätter, welche für jede Eisenbahn von dem Regierungsinspektor hierfür bestimmt werden. Die in direktem Verkehr stehenden Bahnen müssen nach erhaltener Nachricht die Unterbrechung ebenfalls durch Aushang in den Wartesälen und an den Billetschaltern zur öffentlichen Kenntniss bringen. In gleicher Weise ist auch bei einer Unterbrechung des Güterverkehrs zu verfahren, die Bekanntmachungen sind dann aber an den Güterkassen aufzuhängen.

Zu Artikel 20 wird bestimmt, dass Personenbillets für den innern Verkehr (auf derselben Eisenbahn) nur für den auf dem Billet bezeichneten Zug gültig sein sollen; für den direkten Verkehr mit anderen Bahnen sind entweder gewöhnliche Billets, wie im innern Verkehr, oder Kuponbillets zu verwenden. Die Gültigkeitsdauer der direkten Billets soll nach der Länge des Reisewegs bemessen werden, und zwar sollen für je 200 Werst (213 km) 24 Stunden Gültigkeitsdauer gerechnet werden, wobei eine Länge von weniger als 200 Werst für 200 Werst gerechnet, der Tag der Bilettausgabe aber nicht mitgezählt werden soll. Der mit einem durchgehenden Billet versehene Reisende kann seine Reise auf jeder Station unterbrechen, auf welcher fahrplanmässig gehalten wird, doch ist bei jeder Unterbrechung durch den Stationsvorsteher ein Vermerk auf dem Billet zu machen. Ein solcher ist nicht erforderlich bei den auf den Kuponbillets besonders bezeichneten Stationen.

Ein Reisender, welcher für sein Gepäck einen höhern Werth angeben will, als im Art. 97 des Eisenbahngesetzes festgestellt ist, muss das Gepäck wegen Erfüllung der erforderlichen Formalitäten bei der Annahme und der Prüfung mindestens $\frac{1}{2}$ Stunde vor Abgang des Zuges, mit welchem er zu reisen beabsichtigt, einliefern. Die von der Eisenbahn zu erhebende Versicherungsprämie beträgt für je 100 Rubel angegebenen Werthes und für je 100 Werst Weg für Reisegepäck $1\frac{1}{2}$ Kopeken, für Frachtgut $\frac{1}{2}$ Kopeke. Diese Gebühr muss stets bei der Absendung des Gepäcks und des Gutes gezahlt werden. —

Verordnung vom 3. März 1886, betr. Ergänzungen und Abänderungen der Vorschriften vom 27. Juni 1883*) über den Beförderungsdienst auf den mit Dampf betriebenen, für die öffentliche Benutzung bestimmten Eisenbahnen.

Veröffentlicht im Verordnungsblatt des Ministeriums der Verkehrsanstalten vom 5. August 1886.

Von den in dieser Verordnung in Ergänzung und Abänderung der bestehenden Bestimmungen enthaltenen Vorschriften sind zu erwähnen:

Auf allen Strecken, auf welchen mit mehr als 15 Werst Geschwindigkeit in der Stunde gefahren wird, darf ein Zug in der Regel erst dann von einer Station abgelassen werden, wenn der in derselben Richtung vorausgegangene Zug die nächste Station erreicht hat.

Bei Personen- und gemischten Zügen muss auf dem letzten Wagen sich ein Schaffner zur Beobachtung der von dem Streckenpersonale gegebenen Signale befinden, einerlei, ob der letzte Wagen ein Bremswagen ist oder nicht. Bei denselben Zügen muss hinter dem Tender mindestens 1 Pack- oder sonstiger, nicht mit Personen besetzter Wagen eingestellt werden.

In Bezug auf Einrichtungen für die Benachrichtigung der Stationen über Vorgänge auf der Strecke und für Herbeirufen von Hülfe für auf der Strecke befindliche Züge wird bestimmt: auf Strecken, auf welchen in beiden Richtungen mehr als 6 Züge täglich mindestens während 3 Monaten im Jahre verkehren, und auf denen mit mehr als 25 Werst Geschwindigkeit gefahren wird, müssen mindestens alle 4 Werst an der Bahn Vorrichtungen angebracht sein, welche dem Zuge ermöglichen, sich mit der nächstgelegenen Station zu verständigen. Auf Bahnen mit geringerem Verkehr und auf denen mit weniger als 25 Werst Geschwindigkeit gefahren wird, sind derartige Vorrichtungen nur in solchem Umfange erforderlich, dass bei einer Stationsentfernung von 16 Werst der Zug mindesten an einer Stelle und zwar thunlichst in der Mitte der Strecke die Möglichkeit hat, sich mit einer der benachbarten Stationen zu verständigen. Unter dem Fahrpersonal jedes Zuges muss sich mindestens ein Beamter befinden, welcher mit der Handhabung der betreffenden Einrichtungen vertraut ist. —

Verordnung vom 9. April 1886 (in die Sammlung der Gesetze und Verordnungen eingetragen am 22. August 1886), betr. die Beförderung von Kranken auf Eisenbahnen.

Veröffentlicht im Verordnungsblatte des Ministeriums der Verkehrsanstalten vom 26. August 1886.

Im Anschluss an den Artikel 2 des Allgemeinen russischen Eisenbahngesetzes vom 12. Juni 1885 (vergl. Archiv 1885 S. 643) wird bestimmt, dass die in diesem Artikel unter 6 b. erwähnten Kranken nur, wenn sie mit Begleitung reisen, in Eisenbahnzüge aufgenommen werden dürfen.

*) Vergl. Archiv 1884 S. 252.

Kaiserl. Erlass vom 5. Mai 1886, betr. Belohnung der Staatsbahnbienesteten für Entdeckung von Handlungen, welche mit Geldstrafen belegt sind.

Veröffentlicht im Verordnungsblatt des Ministeriums der Verkehrsanstalten vom 2. Juli 1886.

Strafgelder, welche von Reisenden und Güterversendern in Gemässheit der Artikel 23, 26 u. 60 des allgem. Eisenbahngesetzes (vgl. Archiv 1885 S. 643) eingezogen werden, sollen in erster Reihe dazu dienen, den etwaigen Schaden zu decken, welcher der Eisenbahn aus der strafbaren Handlung erwachsen ist. Der hiernach verbleibende Rest soll in 2 gleiche Theile getheilt werden, wovon einer dem Staate zufällt, während der andere demjenigen Bediensteten zugewilligt werden soll, welcher die strafbare Handlung entdeckt hat.

Kaiserl. Erlass vom 9. Juni 1886 betr. den Umbau einer Strecke der transkaukasischen Eisenbahn.

Veröffentlicht im Verordnungsblatt des Ministeriums der Verkehrsanstalten vom 13. August 1886.

Auf der zwischen Poti und Tiflis bei Suram gelegenen Scheitelstrecke der transkaukasischen Eisenbahn sind die Krümmungs- und Neigungsverhältnisse für den Betrieb sehr ungünstig. Der kleinste Krümmungshalbmesser beträgt hier 170 m und die stärkste Steigung ist 0,00225 (1: 21,6). Um die transkaukasische Bahn für den steigenden Verkehr leistungsfähiger zu machen, sollen durch den Umbau der betreffenden etwa 8 Werst langen Strecke, insbesondere durch Herstellung eines längeren Tunnels die Krümmungs- und Neigungsverhältnisse verbessert, namentlich die stärkste Steigung auf 0,0025 (1: 40) ermässigt werden. Durch den vorstehend bezeichneten Erlass wird bestimmt, dass dieser Umbau durch die transkaukasische Eisenbahngesellschaft nach den vom Minister der Verkehrsanstalten festzustellenden Plänen und auf Grund von vereinbarten Preisverzeichnissen ausgeführt werden soll. Die Gesamtkosten des binnen 2¹/₂ Jahren fertig zu stellenden Umbaues belaufen sich nach der vorläufigen Veranschlagung auf 2 173 300 Rubel.

Kaiserl. Erlass vom 9. Juni 1886, betr. Erhöhung des Obligationenkapitals der Moskau-Kursker Eisenbahngesellschaft.

Veröffentlicht im Verordnungsblatte des Ministeriums der Verkehrsanstalten vom 13. August 1886.

Die Moskau-Kursker Eisenbahngesellschaft wird ermächtigt, eine Obligationenanleihe zum Betrage von 9 Millionen Rubel aufzunehmen, für deren 4prozentige Verzinsung und Tilgung bis zum Ablaufe der Konzession die Regierung Bürgschaft übernimmt. Die Anleihe soll von der Gesellschaft verwendet werden zur Abtragung einer etwa 3 Millionen Rubel betragenden Schuld an die Regierung, zur Vervollständigung und Verbesserung der Bahnanlagen und der Betriebsmittel und zur Verstärkung des Betriebskapitals. Die Gesellschaft verpflichtet sich, alle für den Eisenbahnbau und Betrieb erforderlichen Gegenstände lediglich aus Russland zu beziehen und willigt in eine Abänderung ihrer Konzessionsbedingungen, durch welche bestimmt wird, dass nach Verlauf von 20 Jahren nach dem Tage der Uebergabe der Bahn an die Gesellschaft der Regierung das Recht zusteht, jederzeit die Aktien der Gesellschaft anzukaufen und in den Besitz der letzteren einzutreten. Der von der Regierung eintretenden Falles für die Aktien zu zahlende Preis soll nach dem Durchschnittsergebniss der letzten 7 Jahre nach Ausscheidung der beiden für die

Aktionäre ungünstigsten festgestellt werden. (Die Moskau-Kursker Eisenbahngesellschaft hatte nach der amtlichen russischen Statistik Ende 1883 512 Werst im Betriebe. Die Konzession ist vom 1. August 1871 auf 81 Jahre erteilt. Das Aktienkapital beträgt 18 264 000 Rubel und ist von der Regierung nicht garantirt. Dagegen ist das Obligationenkapital der Gesellschaft im Betrage von 41 704 000 Rubel von der Regierung selbst beschafft und mit $5\frac{1}{10}$ pCt. Zinsen garantirt.)

Kaiserl. Erlass vom 11. Juli 1886, betr. die Genehmigung der Tarife für den direkten Eisenbahnverkehr mit dem Auslande durch die Regierung.

Veröffentlicht im Verordnungsblatte des Ministeriums der Verkehrsanstalten vom 16. September 1886.

Die russischen Eisenbahngesellschaften werden verpflichtet, die Tarife für den direkten Verkehr mit dem Auslande vor ihrer Einführung dem Ministerium der Verkehrsanstalten zur Genehmigung vorzulegen. Dem letzteren Ministerium wird anbeimggeben, die zur Genehmigung vorgelegten Tarifentwürfe in Verbindung mit einer gutachtlichen Aeusserung dem Eisenbahnrathe vorzulegen. Die erforderlichen Falles entsprechend abgeänderten Tarife sind für die Dauer eines Jahres in Kraft zu setzen, wonach eine erneute Prüfung derselben unter Berücksichtigung der etwa eingetretenen Aenderungen in den Verhältnissen des Handels und der Gewerbe stattzufinden hat. Die Entscheidungen des Eisenbahnrathe über alle den Verkehr der Eisenbahnen mit dem Auslande betreffenden Fragen sind für die russischen Eisenbahngesellschaften bindend.

Bücherschau.

Besprechungen.

Ulrich, Franz, Regierungsrath. Das Eisenbahntarifwesen im Allgemeinen und nach seiner besonderen Entwicklung in Deutschland, Oesterreich-Ungarn, der Schweiz, Italien, Frankreich, Belgien, den Niederlanden und England. Berlin und Leipzig, Verlag von J. Guttentag (D. Collin). 1886.

Das beachtenswerthe Werk, auf dessen bevorstehendes Erscheinen wir seiner Zeit aufmerksam gemacht haben,*) ist inzwischen der Oeffentlichkeit übergeben. Angeregt durch die Vorlesungen über Nationalökonomie in ihrer Anwendung auf Eisenbahnen und insbesondere über das Eisenbahntarifwesen, welche von dem Verfasser, bisherigem Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion zu Elberfeld und derzeitigem Hülfсарbeiter im Ministerium für Handel und Gewerbe, an der Universität Bonn gehalten wurden, hat derselbe es unternommen, das von ihm lange Jahre hindurch praktisch bearbeitete Eisenbahntarifwesen auch wissenschaftlich durchzuarbeiten und systematisch zusammenzustellen, um, wie er sagt, durch eine planmässige Ordnung und Darstellung diesen schwierigen und verwickelten Gegenstand auch solchen verständlich zu machen, welche praktische Erfahrungen darin nicht gesammelt haben. Er bezeichnet seine Arbeit selbst als den ersten Versuch einer solchen systematischen Darstellung des Eisenbahntarifwesens im Allgemeinen und seiner Entwicklung in verschiedenen Ländern im Besonderen. Und wie wir meinen, mit Recht. Denn ungeachtet der nicht geringen Zahl beachtenswerther Einzelarbeiten über einzelne Zweige des Tarifwesens und der vortrefflichen wissenschaftlichen Erörterungen und Untersuchungen namhafter Volkswirtschaftslehrer über den nämlichen Gegenstand ist uns bisher in der deutschen Fachliteratur kein Werk entgegengetreten, welches neben einer gründlichen und klaren wissenschaftlichen Entwicklung und systematischen Darstellung des Eisenbahntarifwesens zugleich dessen geschichtliche Entwicklung in den wichtigsten Kulturstaaten unseres Erdtheils in so umfassender und übersichtlicher Weise zur Anschauung gebracht hätte.

*) Archiv f. Eisenbahnwesen 1886 S. 271.

Die richtige Gestaltung des Eisenbahntarifwesens hängt, wie der Verfasser in der Einleitung mit Recht hervorhebt, im letzten Grunde ab von der Frage, welche Stellung in der Volkswirtschaft das Eisenbahnwesen einnimmt oder richtigerweise einzunehmen hat, ob es dem privatwirthschaftlichen oder dem gemeinwirthschaftlichen System angehört. In Uebereinstimmung mit Sax und anderen hervorragenden Volkswirthen bezeichnet er sogleich bei Beginn seiner Untersuchungen das Eisenbahnwesen als Sache der Gemeinwirthschaft (§ 2) und beleuchtet von diesem Standpunkt aus in ausführlicher Darlegung die allgemeinen wirthschaftlichen Grundsätze und Gesichtspunkte, welche bei der Ordnung des Eisenbahntarifwesens in Betracht kommen, und den grundsätzlichen, nicht zu versöhnenden Widerstreit privatwirthschaftlicher und gemeinwirthschaftlicher Tarifgestaltung. Hier gerechte und für alle gleichmässige, dort ungleichmässige und ungerechte Festsetzung der Tarife, hier Stetigkeit und vollste Oeffentlichkeit, dort fortdauernder Wechsel und häufige Gewährung verdeckter Begünstigungen, hier Ordnung des Tarifwesens im Allgemeininteresse durch staatliche Organe unter Mitwirkung der Verkehrsinteressenten, dort im Erwerbsinteresse privater Gesellschaften durch die Vorsteher der letzteren unter wenig wirksamer, auch jeder Initiative entbehrender Aufsicht des Staats. Findet sich der Verfasser mit diesen Ausführungen vielfach in Uebereinstimmung mit anderen wissenschaftlichen Forschern auf demselben Gebiete vor ihm, so gewinnen seine Auseinandersetzungen doch dadurch eine besondere Bedeutung, dass sie sich auf eine reiche praktische Erfahrung stützen, welche in die Zeiten äusserster Tarifverworrenheit und in die Periode des Kampfes zwischen Privatbahn- und Staatsbahnsystem zurückreicht. Zugleich zeichnen sich die Erörterungen durch eine ruhige und objektive Würdigung auch der gegentheiligen Anschauungen vortheilhaft aus.

Im Einzelnen möchten wir — vielfach hervortretenden unrichtigen Auffassungen gegenüber — die klare Darstellung des Einflusses der Selbstkosten auf die Gestaltung der Tarife (§§ 16 ff.), sowie die Erörterungen über die wechselseitige Konkurrenz der Eisenbahnen und deren vermeintliche Einwirkung auf die Bemessung der Transportpreise besonders hervorheben (§§ 6 ff.). Mit Sax*) und anderen kommt der Verfasser zu dem gleichen Schluss, dass „das, was man hier als Konkurrenz bezeichne, nur ein Trugbild der Konkurrenz sei, welches lediglich die Folge habe, dass der Verkehr zu höheren Preisen schlechter besorgt werde, also gerade das Gegenteil dessen bewirke, was die wahre freie Konkurrenz bewirken solle. Eine wahre freie Konkurrenz, wie sie im privatwirthschaftlichen

*) S. u. A. Sax, Verkehrsmittel I S. 68 ff.

System bestehe oder bestehen solle, existire im Eisenbahnwesen nicht und könne nicht existiren.“ (S. 14.) Er zeigt, wie selbst die Sondervorteile, welche gewissen Plätzen zu Zeiten durch eine sogenannte Linienkonkurrenz zweier oder mehrerer Eisenbahngesellschaften zufallen, zumeist nur allzu schnell in Koalitionen und Kartellen, welche den kurzen Wettstreit bald zu beendigen pflegen, wieder verloren gehen. Und wie oft hält das Eigeninteresse die Bahnen von vornherein — auch ohne ausdrückliche Verabredung — von wechselseitigen Frachtermässigungen zurück und belässt trotz des Vorhandenseins „konkurrierender“ Linien die Tarife in der alten Höhe! Wir erinnern nur an die Oberschlesische und die Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn, Konkurrenzbahnen im vollen Sinne des Wortes zwischen dem wichtigen ober-schlesischen Industriebezirk und der schlesischen Hauptstadt. Ohne ausdrückliche Uebereinkunft, nur durch ihr Erwerbsinteresse geleitet, haben es beide Gesellschaften von vornherein vermieden, sich gegenseitig zu unterbieten, und — trotz äußerlicher Konkurrenz — die Steinkohlentarife des ober-schlesischen Reviers länger als ein Jahrzehend hindurch auf einer die Sätze der übrigen deutschen Bahnen und insbesondere des benachbarten konkurrenzlosen Staatsbahnnetzes erheblich übersteigenden Höhe erhalten. Es bedurfte erst des ernsten Druckes der Aufsichtsbehörde, um nach Jahren eine gewisse Ermässigung zu erzielen. Aber erst nach der Uebernahme beider Bahnen auf den Staat, durch welche an die Stelle jener „Konkurrenz“ der einheitliche Staatsbetrieb gesetzt war, gelang es, die Kohlentarife allgemein auf das Maas der in dem übrigen Staatsgebiet geltenden Taxen herabzumindern und den im Eigeninteresse beider Bahnen bis dahin durchaus vernachlässigten direkten Verkehr zwischen den benachbarten Bahngebieten zu jenen ermässigten Sätzen im vollen Umfange herzustellen. Auch ein Beitrag zu der Lehre von der „Konkurrenz“ im Eisenbahnwesen!

Dem ersten — gewissermaassen „die Theorie des Tarifwesens“ behandelnden — Theil folgt als zweiter Theil eine Darstellung der geschichtlichen Entwicklung und des jetzigen Zustandes des Tarifwesens in Deutschland und den Hauptkulturstaaten Europas, eine werthvolle und lehrreiche Uebersicht über die einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen und über die Tarifsysteme der verschiedenen Länder. Auch auf diesen Abschnitt dürfen wir unsere Leser besonders aufmerksam machen. Zur Geschichte der deutschen Tarifreform möchten wir indessen nicht unbemerkt lassen, wie die preussische Staatseisenbahnverwaltung unseres Wissens an dem Zustandekommen der Reform doch einen ungleich thätigeren Antheil genommen hat, als es nach der Darstellung S. 261 den Anschein gewinnt. Gleichzeitig mit den Verhandlungen des Tarifverbandes waren auch von der preussischen Staatsbahnverwaltung (Juni und Juli 1876) sorgfältige Er-

örterungen über eine einheitliche Reform der Gütertarife im Sinne der Beschlüsse der Untersuchungs-Kommission des Reiches sowohl im engeren Kreise der königlichen Eisenbahndirektionen, als mit Vertretern der Privatbahnen gepflogen worden, welche zu einer auch für die preussischen Staatsbahnen und die Reichsbahnen annehmbaren Gestaltung der an den Bundesrath gelangten Reformvorschläge sehr wesentlich beigetragen haben.

Im Ganzen dürfen wir das vorliegende, sorgfältig durchgearbeitete, auch äusserlich wohl ausgestattete Werk als eine werthvolle Bereicherung der Fachliteratur willkommen heissen und Fachgenossen wie weiteren Kreisen bestens empfehlen. *Fl.*

Kalender für Eisenbahn-Techniker, begründet von Heusinger von Waldegg und Kalender für Strassen-, Wasserbau- und Kultur-Ingenieure von A. Rheinhard. Verlag von J. F. Bergmann in Wiesbaden. 14. Jahrgang für 1887.

Der Kalender für Eisenbahn-Techniker, welcher nach dem Ableben des Begründers, des Oberingenieur Heusinger von Waldegg von dem Regierungsbaumeister A. W. Meyer herausgegeben wird, enthält in dem 14. Jahrgang zunächst einen die Verdienste seines Begründers anerkennenden Nachruf für denselben. Im Uebrigen hat der neue Herausgeber den Kalender theilweise umgearbeitet und durch Hinzufügung neuer Abschnitte ergänzt. In letzter Beziehung sind die in Abschnitt XVII „Vermessungswesen“ neu hinzugekommenen Mittheilungen in Betreff der Uebergangskurven und die Vermittelung des Gefällwechsels auf Eisenbahnen zu erwähnen, sowie der in den Anhang unter E „technische Statistik“ aufgenommene Auszug aus der von dem Reichs-Eisenbahn-Amt herausgegebenen Statistik für die Eisenbahnen Deutschlands für das Jahr 1884/85 und Mittheilungen aus der technischen Statistik der Bahnen Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Die Mittheilungen aus der technischen Statistik sollen alljährlich ergänzt und berichtet werden. — Der Kalender für Strassenbau- etc. Ingenieure ist in der neuen Ausgabe ebenfalls theilweise umgearbeitet und erweitert worden; die bezüglich des Eisenbahn-Kalenders vorerwähnten neuen Mittheilungen aus dem Gebiete des Vermessungswesens haben auch hier Aufnahme gefunden; die weiteren Ergänzungen beziehen sich auf Wiesenbewässerung und Moorkultur, Berechnung der Quellen- und Stromabflussmengen, Fluss- und Kanalschiffahrt und das Wasserversorgungswesen. — Die bisherige bequeme und elegante Ausstattung der beiden Kalender ist auch für die neue Ausgabe beibehalten worden. *J.*

Fenten, W., Eisenbahn-Betriebsinspektor beim Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt Köln (linksrh.). Anleitung für den Stations- und Expeditionsdienst zur Veranschlagung der erforderlichen Arbeitskräfte und Materialien. Wiesbaden, Verlag von J. F. Bergmann. 1886.

Das vorbezeichnete Buch bezweckt, ein Verfahren für die richtige und sparsame Bemessung der auf den Stationen und Expeditionen erforderlichen Arbeitskräfte und Materialien an die Hand zu geben. Vornehmlich auf rechnerischer Grundlage beruhend, soll dies Verfahren die Unzuverlässigkeiten beseitigen, welche sich der bisherigen zumeist nur auf Schätzung und Erfahrung einzelner Beamten gegründeten Bedarfsermittlung entgegenstellen.

Für die auf den Stationen und Expeditionen vorkommenden Arbeiten, welche zu diesem Zweck in verschiedene Gruppen und Unterabtheilungen zerlegt werden, sind die darauf zu verwendenden Arbeitszeiten bestimmt. Die hierbei angegebenen Zahlen sollen Vergleichszahlen, sogenannte „Normalien“ darstellen, welche bei der Veranschlagung nur in dem Sinne als Maassstab zu dienen haben, dass zugleich in jedem einzelnen Fall zu prüfen bleibt, welche Abweichungen (Mehr- oder Minderarbeit) durch die örtlichen Verhältnisse der Dienststellen bedingt werden. Aus den für die einzelnen Arbeiten erforderlichen Arbeitszeiten wird der Arbeitsumfang der Dienststellen festgestellt und alsdann der Personalbedarf unter Zugrundelegung einer Normalarbeitszeit von 10 Stunden für den Tag und die Person berechnet.

In ähnlicher Weise ist hinsichtlich der Berechnung des Materialbedarfs der Dienststellen verfahren, indem der zulässige Gesamtverbrauch aus den zuvor bestimmten Verbrauchswerthen des für die einzelnen Leistungen benötigten Materials ermittelt wird.

Wenn das vorbeschriebene Verfahren sich in der Praxis bewährt, so würde die Arbeit des Verfassers für die Eisenbahnverwaltungen in hohem Grade nutzbringend sein.

Jedenfalls wird das Buch für alle diejenigen von Interesse sein, welche sich mit der Frage der Personal- und Materialwirthschaft auf den Stationen und Expeditionen zu beschäftigen haben. — h.

Förster (Flister) Carl. Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands vom 11. Mai 1874 in der durch die Beschlüsse des Bundesraths abgeänderten Fassung. Mit Erläuterungen. Preis der Ausgabe A. M 2, der Ausgabe B M 2,25. Berlin. Franz Siemenroth. 1886.

Ein Abdruck des Betriebsreglements (in der Ausgabe A ohne, der Ausgabe B mit der Anlage D zum § 48) nebst den zugehörigen Bestim-

mungen aus dem Uebereinkommen des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen und Erläuterungen. Die letzteren bilden im Wesentlichen einen Auszug aus den umfangreicheren Kommentaren von Ruckdeschel, Kühlwetter und Eger. Auch wird auf die Rechtsprechung der höchsten Gerichtshöfe, veröffentlichte preussische Ministerialerlasse und die allgemeinen Expeditionsvorschriften vom 1. April 1886 an den einschlägigen Stellen verwiesen. S. 67 ist bei der Bezugnahme auf das Erkenntniss des Reichsgerichts vom 6. Juli 1883 (Entsch. X. S. 201 ff.) unterlassen, darauf aufmerksam zu machen, dass dieser Entscheidung der frühere, im Jahre 1880 veränderte Text der Betriebsreglements zu Grunde liegt (früher lautete die Stelle: „jedes Kilogramm solcher Versandstücke“, seit 1880: „jedes Kilogramm des Bruttogewichts solcher Versandstücke“), die Entscheidung also zweifellos jetzt nicht mehr richtig (vgl. Archiv 1884, S. 482 Anmerkung) und der Absatz 1 des Art. 15 des Uebereinkommens unbedenklich ist.

v. d. L.

U E B E R S I C H T

der

neuesten Hauptwerke über Eisenbahnwesen und aus verwandten Gebieten.

- Barthold, C.** Wahrnehmungen bei der Entwicklung der Transportmittel. Berlin 1886.
- Behrend, J. Fr.** Lehrbuch des Handelsrechts. 1. Band. Berlin. M 3,00.
- Benoit-Duportall, Morandière et Sambuc.** Étude sur l'exploitation, la construction et l'entretien des chemins de fer. Paris. Fr. 10,00.
- Beyer, B.** Viehseuchen-Gesetze. 2. Auflage. Berlin. M 5,00.
- Chaucason, X.** Guide pratique et raisonné en matière de transports par chemins de fer en grande et petite vitesse. Chaix. Fr. 2,50.
- Chemins de fer français.** France européenne et Algérie. Documents statistiques relatifs à l'année 1883. Paris. Fr. 6,00.
- Eisenbahnfrachten,** die, und das Sinken der Preise. Berlin. M 0,40.
- Geerling,** Deutsches Hand- und Hülfsbuch für höhere und Subalternbeamte. Frankfurt 1886. M 4,00.
- Hersant, J.** Nouveau système pratique du métropolitain de Paris avec gare centrale. Paris. Fr. 1,00.
- Klinke, F.** Anleitung zur Aufstellung graphischer Instradirungs-Uebersichten. Berlin 1886.
- Knittel, E.** Die Nachnahme im Speditions- und Frachtgeschäft. M 2,00.
- Koch, W. Dr.** Handbuch für den Eisenbahngüterverkehr. I. Eisenbahnstationsverzeichniss. 17. Auflage. Berlin 1886.
- Leroy, A.** Cours pratique de chemins de fer. Paris. Fr. 5,00.

- **Limousin, C. M.** La théorie commerciale des tarifs de chemin de fer. Paris. Fr. 0,25.
- **Nachrichten**, statistische, von den Eisenbahnen des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen für das Rechnungsjahr 1884. Berlin. *M* 12,50.
- **Passy, F.** Les machines et leur influence sur le développement de l'humanité. Paris. Fr. 1,25.
- **Piéron.** Agrandissement de la gare de Lille. Lille.
- „ „ Considérations générales sur les gares de voyageurs. Lille.
- **Poor, Manual of the Railroads of the United States for 1886.** New York 1886. \$ 5.
- **Railroad cases.** The American and English. Northporth. \$ 4,50.
- **Rechtsverhältnisse** der k. k. Postanstalt zu den Eisenbahnen in Oesterreich. Wien. *M* 1,60.
- **Schäfer, W.** Die Nationalökonomie und die neuere deutsche Gesetzgebung. Hannover. *M* 1,50.
- **Stahl, B.** Brennende Fragen zum Bau und Betrieb der Wasserstrassen. Wiesbaden. *M* 8,00.
- **Teller, C.** Le véritable métropolitain. Paris.
- **Théry, J. A.** Le métropolitain parisien à lignes continues. Paris.
- **Vigouroux, E.** Législation et jurisprudence des chemins de fer et des tramways. Fr. 8,00.
- **Wiedenmeyer, A.** Das Etats- und Kassenwesen des Königreichs Württemberg. Supplem. Stuttgart. *M* 1,40.
- **Witte, S.** Die russischen Häfen- und die Eisenbahntarife. Wien. *M* 1,00.
- **Wödtkke, E. v.** Krankenversicherungsgesetz und die dasselbe ergänzenden reichsgesetzlichen Bestimmungen. 3. Auflage. Berlin. *M* 9,00.
- **Worms.** Du daltonisme chez les employés de chemins de fer. Paris.
- **Zels, L.** Die Selbstkosten des Eisenbahntransportes und die Wasserstrassenfrage. Wien. *M* 1,00.

Zeitschriften.

Annales des ponts et chaussées. Paris.

Juli 1886.

Note sur la construction du tunnel de Midrevaux (sur le chemin de fer Gondrecourt à Neufchâteau).

Bayerische Handelszeitung. München.

No. 38 bis 40. Vom 18. September bis 20. Oktober 1886.

(No. 38:) Die Gleichstellung der Tarife von raffinirtem Zucker mit Rohzucker im Verkehr innerhalb Deutschlands. (No. 40:) Zur Reform der Personentarife.

Bulletin du ministère des travaux publics. Paris.

August 1886.

Chemins de fer français d'intérêt général. (Trafic des stations dont les recettes ont été supérieures à 300 000 francs pendant l'année 1884.) Accidents sur les chemins de fer d'intérêt général en 1884.

Centralblatt der Bauverwaltung. Berlin.

No. 37—41 (vom 11. September bis 9. Oktober 1886).

(No. 37:) Wegeüberführung aus alten Eisenbahnschienen. (No. 38:) Heizbare Güterwagen. (No. 39:) Fortschritte auf dem Gebiete der Zentral-Weichen- und Signalstellung. (No. 41:) Schalldecken für Eisenbahnbrücken über Fahrstrassen.

Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt. Wien.

Die **No. 96 bis 123** (vom 19. August bis 23. October 1886) enthalten ausser den offiziellen Bekanntmachungen und den Mittheilungen über In- und Ausland nachstehende Aufsätze:

(No. 99:) Provisions- und Unterstützungsinstitut für Diener und Arbeiter der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft. (Nr. 104:) Die Organisation des Lokalbahnwesens in Oesterreich. (No. 106:) Unfälle auf den österreichischen Bahnen im Jahre 1885. (No. 107:) Die canadische Pacificbahn. (No. 108:) Allgemeine Vorschriften über die Behandlung der Fundsachen auf den preussischen Staatsbahnen. (No. 110:) Erstellung der Verbandtarife und der zugehörigen Antheiltabellen. (No. 111:) Abrechnung über die von den österreichischen Eisenbahnen beanspruchten Garantievorschüsse. (No. 112 u. 113:) Protokoll der Generalversammlung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen, d. d. Stuttgart, d. 26/28. August 1886. (No. 114:) Frankreich und seine Oberaufsicht über den Eisenbahnbetrieb. (No. 114. 119. 123:) Zur Frage der Wiener Stadtbahn. (No. 115:) Zentral-Abrechnungs-Büreau. Telephonrecht. (No. 117 u. 118:) Bericht über die Verwaltung der k. k. österreichischen Staatsbahnen im Geschäftsjahr 1885. (No. 119:) Die Technik des Stationsdienstes. (No. 121:) Enquête über die Bedeckung des Materialbedarfs der ungarischen Kommunikationsanstalten durch die heimische Industrie. (No. 122:) Die Station.

Deutsche Bauzeitung. Berlin.

No. 71—85. (Vom 4. September bis 23. Oktober 1886.)

(No. 71. 75. 76:) Betriebskräfte für Strassenbahnen. (No. 78:) Ueber Normalbahnhofsanlagen.

L'Économiste français. Paris.

No. 41. (Vom 9. Oktober 1886.) Le chemin de fer métropolitain. Dépenses probables de l'État et de la Ville. Projet d'un métropolitain-tramway.

Elektrotechnische Zeitschrift. Berlin.

Heft X. October 1886. Elektrisch-selbstthätiges Blocksignal.

Engineering. London.

No. 1078—1085. (Vom 27. August bis 15. Oktober 1886.)

(No. 1078, 1079 u. 1080:) The Queen city of the plains. (No. 1078:) Cantilever Railway bridge. The Severn tunnel. Railways in India. (No. 1080:) Cable Tramways. Steel cantilever bridge. (No. 1081:) The cost of maintaining Railway permanent way. (No. 1082:) The vice-regal train. The St. John bridge. Steam-jacketting and compounding locomotives. (No. 1083:) Passenger locomotive for the Canadian Pacific Railway. Matthews' Railway door lock. (No. 1084:) French tramways. (No. 1085:) The St. John bridge. Portable Railway sleeper machinery. The Railway department of New-South-Wales.

Железнодорожное дело (Eisenbahnwesen). St. Petersburg.

Die **No. 29** bis **34** des Jahrgangs 1886 enthalten:

(No. 29/30:) Die Sicherheits-Vorrichtungen von Saxby und Farmer. — Eine kurze systematische Uebersicht der am 1. Januar 1883 bei der Nikolai - Eisenbahn gültigen Verordnungen und Vorschriften. — Die elektrische Bremse von Achard. — Ueber Vorrichtungen zum Verhindern des Losrüttels der Schraubenmutter. — Bemerkungen über einige Eigenthümlichkeiten des Zugförderungsadestes auf den amerikanischen Eisenbahnen (nach der Revue générale d. ch. d. f.) (No. 31/32:) Grundlagen für die Beurtheilung der Tarifsysteme. — Ueber tragbare Eisenbahnen. — Nochmals über die Mittel zur Erleichterung des Getreideverkehrs. — Ueber den Eisenbahn-Oberbau verschiedener Länder. — Die Nebenbahnen in Belgien. —

Glaser's Annalen für Gewerbe und Bauwesen. Berlin.

Heft 5. 1. September 1886.

Die Ermittlung des Bremsweges und der Bremsdauer für Eisenbahnzüge mit durchgehender selbstthätiger Bremse. Die Radreifenbefestigungen der Eisenbahnfahrzeuge. Versuchsfahrt der Luftsaugbremse der Vacuum-Brake-Company.

Heft 6. 15. September 1886.

Die Radreifenbefestigungen der Eisenbahnfahrzeuge-Speisewasser-Reiniger. Die Eisenbahnen der europäischen Staaten in ihrem Verhältnisse zum Flächeninhalte und zur Bevölkerung. Die Ueberwachung und die Explosionen der Dampfkessel in Deutschland und Grossbritannien.

Heft 7. 1. Oktober 1886.

Die Radreifenbefestigungen der Eisenbahnfahrzeuge. Die Dampfkessel und Dampfmaschinen in Preussen. Versuchsfahrt der Luftsaugbremse der Vacuum-Brake-Company.

Heft 8. 15. Oktober 1886.

Die Lokomotivfabrik von A. Borsig in Berlin. Die Radreifenbefestigungen der Eisenbahnfahrzeuge. Die Ermittlung des Bremsweges und der Bremsdauer für Eisenbahnzüge mit durchgehender selbstthätiger Luftbremse. Beschreibung eines Apparates zur Aufnahme von Zeit Diagrammen bei Bremsversuchen. Richard Schwartzkopff'scher Sicherheitsapparat für Dampfkessel. Die amerikanischen Eisenbahnen im Jahre 1840. Die britischen Eisenbahnen.

Инженеръ (Ingenieur) Kiew.

Die **No. 9** und **10** (September-Oktober 1886) enthalten: (No. 9:) Versuche mit Compound Lokomotiven. — Beleuchtung der Personenwagen mit Naphta-Gas nach System J. Pintsch. — Herausziehbare Bolzen für die Ausbesserung von Geleisenversenkungen bei kleineren Eisenbahnbrücken. — Der Oberbau der Pferdebahnen. — (No. 10:) Umsturz eines Eisenbahnzuges durch den Wind. — Nicht einfriger Wasserkrahn. — Die ersten Schritte des Eisenbahnrates.

Journal des chemins de fer. Paris.

No. 41. Vom 9. Oktober 1886. Les chemins de fer de l'Europe. Les recettes des chemins de fer français.

Monitore delle strade ferrate. Torino.

No. 34 bis **41.** Vom 25. August bis 13. Oktober 1886.

(No. 34, 35, 36, 37:) Le ferrovie dell' Alta Italia nel 1. semestre del 1884.

(No. 34:) Giurisprudenza ferroviaria. (No. 34, 35, 36:) Ferrovia del Gottardo. (No. 36, 37, 40, 41:) Le ferrovie e la concorrenza. (No. 37:) Prodotti ferroviari Regime daziario delle stazioni. (No. 38, 40, 41:) Ferrovie Sarde. Linee complementari. L'illuminazione elettrica di Tivoli.

Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens. Wiesbaden.

1886. Heft V.

Ueber den Werth des Vorbohrens hölzerner Eisenbahnschwellen. Ein neuer französischer eiserner Querschwellen-Oberbau. Durchlaufende Schraubenradbremse mit Reibungs-Antrieb. Beziehungen zwischen Bettungsdruck und Radstand. Vorrichtung zum sofortigen Stillsetzen der Betriebsdampfmaschinen von den Arbeitsräumen bezw. von einem beliebigen Punkte ausserhalb der Maschinenstube aus. Radreifenstärken-Messer. Weickum's Schnellbremse mit verbesserter zerlegbarer Schraube ohne Mutter. Schauwecker's selbstthätige Oeltropf-Vorrichtung für Schieber und Kolben der Lokomotiven. Schwenck's selbstthätige eichfähige Vorkehrung zum Abdrucken des Ergebnisses von Wägungen. Benutzung von Petroleum-Rückständen zur Heizung von Lokomotiven. Ueber Leistungsfähigkeit des Oberbaues mit breitfüssigen Schienen und hölzernen Querschwellen.

Oesterreichische Eisenbahnzeitung. Wien.

No. 35 bis 43. Vom 29. August bis 24. Oktober 1886.

(No. 35:) Ungarische Staatsbahnen. Zur Generalversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Die technische Einheit im Eisenbahnwesen. (No. 35 und 36:) Sind die Pensionen der Eisenbahnbediensteten steuerbar? (No. 36:) Die Achsbrüche auf den Vereinsbahnen im Jahre 1885. (No. 36, 37, 38:) Die Generalversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Ueber Imprägnirung hölzerner Eisenbahnschwellen mit starker und schwacher Zinkchlorid-Lösung. (No. 37:) Die königlich ungarischen Staatsbahnen im Jahre 1885. Die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten im Jahre 1885. (No. 38 und 39:) Die k. k. österreichischen Staatsbahnen im Jahre 1885. (No. 39:) Die Betriebssicherheit der Eisenbahngeleise. Der Severn-Tunnel. (No. 40:) Die Beschlagnahme von Fahrbetriebsmitteln. Unfälle auf den österreichischen Eisenbahnen im Jahre 1885. Die Arbeiter-Krankenkassen der preussischen Staatsbahnen. (No. 41:) Die Orientbahnen. Die indischen Bahnen im Jahre 1885. (No. 42:) Die Betriebs-Ergebnisse der k. k. Staatsbahnen in den Jahren 1881 bis 1885. Lartique's einschieniges Eisenbahnsystem. Die englischen Eisenbahnen im Jahre 1885. (No. 43:) Wiener Stadtbahn. Die Station.

Railroad Gazette. New York.

No. 33. 13. August 1886.

United States Railroads in 1885. The later results of the brake tests. Railroad legislation in the State Congress. Bridges authorized at the late session of Congress. The Burlington brake tests.

No. 34. 20. August 1886.

The McGrew Railroad ditcher. Recent English locomotives, compound and non-compound. The question of slack. Trough Trunk Line freight in July. Useful and useless check chains. The Baltimore and Ohio and the Pennsylvania. Life and profits of a car. The Burlington tests of train resistances.

No. 35. 27. August 1886.

Building Railroads for revenge. The Burlington tests of trains resistance. False

declaration of freight. The origin of the Southern gauges. The Baltimore and Ohio in New-York and Philadelphia. The Burlington brake tests-service run down hill in the American brake. A study of rail wear in France and Germany.

No. 36. 3. September 1886.

Worn rail end, Pennsylvania Railroad. Worn fish-plate, Pittsburgh, Cincinnati and St. Louis Railway. Improved iron planer. The defects of the fish-plate. British Railroads in 1885. The starting power of engines. Further evidence on the question of slack. A permanent way exhibition. The wear of joints.

No. 37. 10. September 1886.

The brake pressure diagrams. The proportioning of culverts. Bridging the Hudson. Railroad accidents from the earthquake. A Railroad officer on the labor question. The brotherhood of locomotive engineers on strikes. Burlington brake tests. Brake beam pressure diagrams.

No. 38. 17. September 1886.

Good practice in bridge buying. The Silver Creek catastrophe. New through lines from the west to Chicago. The crops of 1886. New agreement of the Western Traffic Association. Comparative weights of bridges. Consolidation locomotive, Pennsylvania Railroad.

No. 39. 24. September 1886.

The Silver Creek catastrophe. Eames brake. Northern Pacific reports. Fast runs and crossing stops. Brake shoes in Burlington brake tests. Screw threads.

No. 40. 1. Oktober 1886.

Condition of brake shoes at the close of the Burlington tests. Heavy bridges and economy. Varying percentages in pools. Train accidents in August. Discussion of the interchange rules. The Stampede Pass tunnel on the Northern Pacific. State and company Railroad administration in India.

No. 41. 8. Oktober 1886.

The Vosburg tunnel. The decrease in food exports. The New-York Central's last year. Cast-iron safety frogs. Railroads in Sweden. National Association of general passenger and ticket agents. The old Columbia Railroad Bridge.

The Railway News. London.

No. 1182—1189. Vom 28. August bis 16. Oktober 1886.

(No. 1182:) English Railway prospects. Home Railways in 1885. The Argentine Railways as investments. Railway accidents in 1885. (No. 1183:) Grand Trunk Railway of Canada, 1883—1886. Home Railways in 1885. India and the United States, a contrast. Railway accidents. (No. 1184:) Future capital outlay on Railways. Railway construction in the North-West of America. The currency commission. Montreal and Chicago Railways in Burham. (No. 1185:) Railway financing. (The Bridgewater Railway). Railway rates charges. Railway affairs in America. English and American Railway compared. (No. 1186:) The distribution of Railways in Ireland. The Canadian Pacific and Grand Trunk systems. A chapter of Erie. (No. 1188:) Railway rolling stock. Receipts per train mile. Jubilee of Railways (Paris 1887). Central Uruguay Railway. Railway employes in France. The Swedish Railways. (No. 1189:) Speculation. Railway receipts and expenditure. Railway employes in France.

Revue commerciale, diplomatique et consulaire. Bruxelles.**31. Lieferung.** Vom 10. Oktober 1886.

Les compagnies des chemins de fer français en 1885. Les chemins de fer de l'Europe, situation au 31 décembre 1885, ouvertures en 1885. Le chemin de fer du Congo.

Revue générale des chemins de fer. Paris.**Juli 1886.**

Note sur quelques grandes gares de l'Allemagne. Les nouveaux ateliers de la compagnie du chemin de fer du Nord à Hellemmes-Lille. Note sur le concours d'attelages pour véhicules de chemin de fer, qui a eu lieu à Nine Elms (Angleterre). Statistique (Résultats obtenus en 1884 sur le réseau des chemins de fer de l'État français).

Schweizerische Bauzeitung. Zürich.**No. 15 u. 16.** 9. u. 16. Oktober 1886.

Der neue Zentralbahnhof zu Frankfurt a./M. Ligne du Pont à Vallorbes. Rekonstruktionsarbeiten am Gotthardtunnel. Die offizielle Probefahrt auf der Pilatusbahn.

Volkswirtschaftliche Wochenschrift. Wien.**No. 141, 142 u. 143.** Vom 10., 17. u. 24. September 1886.

Die serbischen Bahnen.

Wochenblatt für Baukunde. Berlin.**No. 75 bis 85.** Vom 17. September bis 22. Oktober 1886.

(No. 75:) Heinke'sche Kuppelung für Eisenbahn-Fahrzeuge. (No. 78:) Schienen-Durchbiegungs-Kontakt. (No. 85:) Ueber Betriebssicherheit und die Stellung der Stationsabschlusssignale.

Wochenschrift des österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereins. Wien.**No. 37 bis 42.** Vom 10. September bis 15. Oktober 1886.

(No. 37:) Tragbare Eisenbahnen. (No. 39:) Drahtseilbahn für die Erzherzogliche Kameral-Direktion in Teschen. (No. 42:) Zum Brückeneinsturz auf der Salzburg-Tiroler Eisenbahn.

Zeitschrift des Architekten- und Ingenieur-Vereins. Hannover.**1886. Heft 7.**

Der Umbau des Bahnhofs Hannover.

Zeitschrift für Bauwesen. Berlin.**1886. Heft 10 bis 12.**

Die Eisenbahnanlagen von Liverpool und Birkenhead. Zeitfragen im amerikanischen Ingenieurwesen.

Zeitschrift für Transportwesen und Strassenbau. Berlin.**No. 25 bis 30.** Vom 1. September bis 20. Oktober 1886.

(No. 25, 26:) Allgemeine Bedingungen für die Anlage von Strassenbahnen. (No. 25:) Ueber die Fortschritte des Ingenieurwesens. (No. 26, 27, 28:) Die neuesten Schmalspurbahnen in Sachsen. (No. 27:) Taubahnen. (No. 28, 29 u. 30:) Die erste Generalversammlung des Internationalen Permanenten Strassenbahnvereins. (No. 28:) Pressluft für Trambahnen. (No. 29 u. 30:) Projekt einer elektrischen Stadtbahn längs der Donau in Budapest von Siemens u. Halske.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Berlin.

Die Nummern 67 bis 84 (vom 28. August bis 27. Oktober 1886) enthalten ausser den regelmässigen Nachrichten aus dem Deutschen Reich, Oesterreich-Ungarn etc., Präjudizien, offiziellen Anzeigen und dergleichen nachstehende Abhandlungen:

- (No. 67, 68, 69, 70, 72, 84:) Die Sekundär-Eisenbahnen des Königreichs Sachsen. (No. 67 u. 68:) Die Pariser Stadtbahn. (No. 67:) Nordbrabant-deutsche Eisenbahn. Eisenbahnprojekt Marseille-Antwerpen. (No. 68:) Denkschriften, betreffend die Betheiligung des Staates bei mehreren Privateisenbahn-Unternehmungen. (No. 69:) Zu den Verdeutschungsbestrebungen der Gegenwart. Beförderung von Thieren auf den Eisenbahnen. Belohnung eines Schaffners. Brüssel ein Seehafen. (No. 70, 71:) Protokoll der Generalversammlung des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen d. d. Stuttgart, 26./28 August 1886. (No. 71:) Die Sekundärbahnen des Königreichs Sachsen. Die Dienstvorschriften auf den englischen Eisenbahnen. Eisenbahnen der Vereinigten Staaten in 1885. Eisenbahnen in China und Japan. (No. 72:) Eine Uebung des preussischen Eisenbahnregiments. Der Neubau der Langen Brücke in Potsdam. (No. 73 u. 74:) Wiener Stadtbahn. (No. 73:) Elektrische Beleuchtung in Eisenbahn-Restaurationswagen in Frankreich. (No. 74:) Die Reorganisation des Kontrolwesens bei den französischen Eisenbahnen. (No. 75, 77, 78, 84:) Grundsätze für die Aufstellung der Fahrpläne. (No. 75:) Brünigbahn. (No. 76:) Generalversammlung des Internationalen Permanenten Strassenbahnvereins zu Berlin. Portugiesische Besitzungen in Ostafrika. Kleinasiatische Bahnen. (No. 78:) Das internationale Eisenbahnrecht in Kriegszeiten. Tragbare Eisenbahnen. Versuchsfahrt mit der Körting-Bremse auf der Gotthardbahn. (No. 79, 80, 81:) Ueber den Werth der hydraulischen und mechanisch-selbstthätigen Kohlenkipper. (No. 79:) Die Wiener Stadtbahn-Enquête im österreichischen Handelsministerium. (No. 80, 81:) Eisenbahn-Gesetzgebung in Brasilien. (No. 81:) Elektrische Strassenbahn in Blackpool. (No. 82 u. 84:) Eisenbahntechnische Schaustellungen in Osnabrück und Georgsmarienhütte am 9. u. 10. Oktober 1886. (No. 83:) Der Panamakanal. Enquêteverhandlungen, betreffend die Wiener Stadtbahn. (No. 84:) Kosten der Dampfheizung.
-

U e b e r s i c h t

der

in den Jahren 1878 bis 1886 in das Eisenbahn-Verordnungs-Blatt und
in das Archiv für Eisenbahnwesen

aufgenommenen

Entscheidungen und Rechtsgrundsätze der höheren Gerichte und Verwaltungsbehörden*)

von

C. Thamer.

(Die Zahlen 1878 bis 1886 bezeichnen den Jahrgang, die nachgesetzte Zahl die Seitenzahl. Bei den Jahrgängen 1879 und 1880 bedeutet das vorgesetzte „V“ Verordnungsblatt, das vorgesetzte „A“ Archiv für Eisenbahnwesen.)

A. Sachverzeichniss.

A.

Abgaben. Begriff der Nachforderung von öffentlichen Abgaben im Sinne des Gesetzes über die Verjährungsfristen	1884. 573
Abgabepflicht im Allgemeinen ist niemals Gegenstand des Verwaltungsstreitverfahrens	A. 1879. 121
Abschreibung von Grundstücken im Grundbuche	1885. 91. 92
Abschreibungen. Berücksichtigung derselben für jährliche Abnutzung der Gebäude, Utensilien etc. bei Feststellung des steuerbaren Reineinkommens eines Unternehmers	1884. 572
Adjazenten. Stehen den Adjazenten einer zum Anbauen bestimmten städtischen Strasse aus den an der letzteren im Interesse der Eisenbahn vorgenommenen Veränderungen Entschädigungsansprüche gegen die Eisenbahnverwaltung zu?	V. 1880. 280
— Schadensersatzansprüche derselben aus dem Betriebe einer Eisenbahn	1882. 162
— Inwieweit begründet die Verlegung oder Veränderung einer öffentlichen Strasse Entschädigungsansprüche an die Adjazenten	1882. 324
— s. auch „Anwohner“.	
Aktiengesellschaft. Erlöschen deren Firma nach Beendigung der Liquidation, bezüglicher Eintrag im Handelsregister	1886. 705
Alimentation. Die Pflicht zur Alimentation ihrer Kinder bleibt bei Festsetzung der Entschädigung für die Wittwe des Getödteten unberücksichtigt	A. 1880. 294
— Zeitdauer der dem Alimentationsberechtigten zuzuerkennenden Rente	1882. 423

*) Diese Inhaltsübersicht bezieht sich auf die von den preussischen Königlich Eisenbahn-Direktionen in den Jahren 1878—1886 mitgetheilten, vollinhaltlich in den Jahrgängen 1878, 1879 und 1880 des Verordnungsblattes und 1881—1886 des Archivs abgedruckten Entscheidungen, ausserdem auf die im Archiv enthaltenen Auszüge aus den das Eisenbahnwesen betreffenden amtlich veröffentlichten Entscheidungen des Reichs-Ober-Handelsgerichts (B. XXIV u. XXV), des Reichsgerichts in Zivilsachen (B. I—XIV), in Strafsachen (B. I—XII), des Ober-Verwaltungsgerichts (B. I—XII) und des Kammergerichts (B. I—V). Die am Schluss des Jahrgangs 1881 des Archivs (S. 583 ff.) abgedruckte Uebersicht ist in die vorstehende mit aufgenommen

Alimente. Zwangsvollstreckung wegen der Alimente für die Dauer des Prozesses bei Entschädigungsansprüchen aus dem Reichshaftpflichtgesetz	1878. 120. 121
Alter. Berücksichtigung des späteren Alters unerwachsener Verletzter bei Festsetzung der Rente	1881. 123
Amtskautionen haften nur für die aus der Amtsführung entstandenen Schäden und Mängel, nicht auch für sonstige Ansprüche des Staats an den Kaventen	V. 1880. 52
Anlagen. Pflicht zur Herstellung von Anlagen im gesundheits- und sittenpolizeilichen Interesse	1883. 78
Annahmeverweigerung eines mit erheblichem Manko am Bestimmungsorte ankommenden Gutes oder Anspruch auf vollen Ersatz des Werthes steht dem Adressaten nicht zu, sondern nur Anspruch auf Ersatz für das Manko	1881. 193
Anschlussgeleise. Kann an einem Eisenbahn-Anschlussgeleise das kaufmännische Retentionsrecht aus Art. 313 des Handelsgesetzbuches geltend gemacht werden?	1882. 419
Ansiedelungsgenehmigung zur Errichtung von Bahnwärter-Wohnhäusern — Verhältniss zwischen derselben und Baukonsens	A. 1880. 128 1883. 77
Anwohner. Inwieweit können Anwohner eines öffentlichen Flusses wegen etwaiger Veränderungen, welche der Staat an dem letzteren bezw. seinem Bett vornimmt, Entschädigungen beanspruchen?	1881. 425. 1882. 442. 1884. 567
— s. auch Adjazenten.	
Armenverband. Wieweit ist ein Armenverband berechtigt, gegen eine Eisenbahnverwaltung den Anspruch eines Dritten an die Eisenbahnverwaltung aus dem Haftpflichtgesetz auf Grund des §. 62 des Gesetzes über den Unterstützungswohnsitz für sich geltend zu machen?	V. 1880. 481
Aufhebung. Wirkung des Antrags auf Aufhebung oder Minderung der dem Verletzten zuerkannten Rente	A. 1880. 295
— Das Recht der Klage auf Aufhebung oder Minderung der zuerkannten Rente kann nicht zedirt werden	A. 1880. 202
Ausbau. Chausseemässiger Ausbau öffentlicher Wege	1884. 44
Auslieferung des Frachtgutes seitens des Frachtführers an einen nicht im Frachtbriefe bezeichneten Dritten	V. 1879. 178
— des Frachtgutes seitens des Frachtführers an den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger entgegen der anderweiten Disposition des Versenders	1881. 52
Ausstattung. Den Töchtern eines beim Eisenbahnbetriebe Getödteten steht gegen die Betriebsunternehmer ein Anspruch auf Ausstattung aus dem Reichshaftpflichtgesetz nicht zu	1878. 177

B.

Bahnhofsrestauration. Konzessionirung einer solchen	1884. 579
Bahnhofszufuhrwege sind öffentliche Wege	V. 1879. 201. A. 1879. 128
— Beleuchtung und Unterhaltung derselben	V. 1880. 473. 1881. 126
Bahnwärter-Wohnhäuser, Ansiedelungsgenehmigung zur Errichtung derselben	A. 1880. 128
Bafluchtengesetz. Auslegung des § 11	1884. 578
— Auslegung des § 12	1884. 578
— „ des § 15	1885. 700
— „ des § 19	1885. 700
Baugewerbe fällt nicht unter den Begriff der Fabrik im Sinne des § 2 des Haftpflichtgesetzes	1884. 41
Baukonsens. Eisenbahnbauten, welche staatspolizeilich genehmigt sind und von einem Staatsbeamten geleitet werden, bedürfen des ortspolizeilichen Baukonsens nicht	1878. 94. 167
— Die ministeriell bereits genehmigten Hochbauten auf Bahnhöfen bedürfen des ortspolizeilichen Baukonsens	A. 1880. 128
— Versagung des Baukonsens. Klagefrist	A. 1879. 129
— Versagung des Baukonsens zur Errichtung von Gebäuden in der Nähe der Eisenbahnen. Klage und deren Wirkung	V. 1879. 90. A. 1879. 129
— Inwieweit kann der Baukonsens unter Bedingungen ertheilt werden?	A. 1880. 128

Baukonsens. Die Beseitigung eines ohne Genehmigung der Ortsbehörde ausgeführten Baues kann wegen des mangelnden Baukonsenses nur dann beansprucht werden, wenn den Sicherheitsanordnungen in keiner anderen Weise genügt werden kann	A. 1879. 129
— Versagung des Baukonsenses in Fällen, in denen derselbe überhaupt nicht erforderlich ist	1883. 78
— Verhältniss zwischen Ansiedelungsgenehmigung und Baukonsens	1883. 77
— Einstweilige Versagung des Baukonsenses	1886. 814
— Bedingungen und Anfechtung	1886. 814
Baupolizeiliche Bestimmungen. Dispensation von denselben	1884. 49
Baustelle. Begriff einer Baustelle	1884. 41
Beamten. Inwieweit haftet der Fiskus aus den mit seinen Beamten geschlossenen Dienstverträgen für Beschädigungen, welche dieselben bei Ausübung ihrer dienstlichen Thätigkeit erleiden	1886. 423
Beamten-Pensions- und Unterstützungs-Kassen sind keine juristische Personen. Ansprüche gegen dieselben sind bei der betreffenden Eisenbahngesellschaft geltend zu machen	1881. 192
Bebauung. Begriff der Bebauung bezw. eines Neubaus im Sinne des Baufluchtengesetzes vom 2. Juli 1875	1883. 77
Beförderung in gedeckten Wagen, wenn solche in ungedeckten Wagen erfolgen darf, befreit von der Haftpflicht in Gemässheit des Art. 424 Nr. 1 des H.-G.-Buchs und §. 67 Nr. 2 des Betr.-Regl. und begründet kein Verschulden der Eisenbahn oder deren Leute	V. 1880. 435. A. 1880. 35
Behörden. Freiheit öffentlicher Behörden von der Entrichtung eines Kostenpauschquantums	V. 1879. 35. A. 1879. 131
Beleuchtungskosten. Ist ein Eisenbahnunternehmer, welcher auf Grund landespolizeilicher Auflage eine Strassenüberführung hergestellt hat, verpflichtet, den durch dieselbe herbeigeführten Mehraufwand an Beleuchtungskosten zu übernehmen?	1886. 563
— s. auch Bahnhofszufuhrwege.	
Beschwerderecht der Polizeibehörden. Beschränkung desselben	1878. 167. A. 1879. 131
Betriebsämter. Können Klagen gegen eine vom Staate verwaltete Eisenbahn auch gegen die Königlichen Eisenbahn-Betriebsämter gerichtet werden?	1881. 303. 1882. 263
Betrug an Eisenbahnfahrgebern	1878. 169. 1886. 706
Beweislast bezüglich des eigenen Verschuldens des Verletzten im Falle der Nichtbeachtung eines Verbotes aus besonderen Gründen	1878. 80
Bilanzen. Aufstellung der Jahresbilanzen der Eisenbahngesellschaften	V. 1880. 115
Bösliche Handlungsweise. Begriff derselben	A. 1880. 35. 1885. 501
— Haftung der Eisenbahn bei b. H. für ihre Leute	1883. 66
Brücke. Verpflichtung zur Unterhaltung einer Brücke, welche die Verbindung zwischen zwei, an beiden Seiten bis an dieselbe herangeliehenden Chausseen bildet	1884. 574
— Inwieweit ist ein Eisenbahnunternehmer verpflichtet, eine von ihm aus Anlass eines Bahnbaues an Stelle eines öffentlichen Weges angelegte Brücke zu unterhalten bezw. im Bedürfnissfalle zu verbreitern	1883. 546
Bürgersteige. Herstellung und Unterhaltung derselben	1884. 576. 1885. 86. 700

D.

Dienst Einkommen. Ein trotz richterlicher Freisprechung später im Disziplinarwege entlassener Beamter hat keinen Anspruch auf Nachzahlung des während seiner Suspension einbehaltenen Theils seines Dienst Einkommens	1884. 483
Dienstentlassungstatte. Ausschluss des Rechtsweges in Betreff des Inhalts derselben	V. 1879. 51
Dienstinstruktionen, Bedeutung derselben im Strafrecht	A. 1880. 201
Dienstunfähigkeit. Ist der Rechtsweg bei Entscheidung über die Frage, ob ein Beamter wegen einer während seiner Dienstzeit entstandenen dauernden Dienstunfähigkeit in den Ruhestand zu versetzen ist, zulässig?	1884. 476
Dienstverhältniss. Entscheidung, ob ein Reichsbeamter früher im Dienste eines Bundesstaates gestanden hat	1882. 518

Disziplinarverfahren bei unerlaubter Entfernung eines Beamten über 8 Wochen	1886. 816
— Die Bestimmungen des §. 343 der Strafprozessordnung finden keine Anwendung	1886. 816
— Freiwillige Amtsniederlegung während eines Disziplinarverfahrens	1884. 579
Dividende. Bei Eisenbahnprioritätsaktien hat der Anspruch auf Dividende für das laufende Jahr ein Vorzugsrecht vor statutarischen Nachbezugsrechten für verfllossene Jahre	1884. 156
— Präklusion oder Verjährung bei Nichterhebung der Dividende binnen 4 Jahren?	1884. 156
— Verjährung von Aktionärsdividenden	1884. 156
— Nach Verstaatlichung des Betriebes und Auflösung einer Aktiengesellschaft kann ein Recht auf Nachbezug von Dividenden nicht mehr geltend gemacht werden	1886. 705
Dividendenschein. Berechtigter der Besitz eines Dividendenscheines ohne die betr. Aktie zur Anfechtung der seitens der Gesellschaftsorgane mit Bezug auf die Gewinnvertheilung getroffenen Festsetzungen?	1886. 559
Druckfehler im Tarif	1882. 518

E.

Eisenbahn. Begriff derselben bezüglich der Haftpflicht	V. 1880. 458
— — im Sinne des §. 315, 316. des Strafgesetzbuchs	A. 1880. 201, 202, 294, 1883. 186, 1886. 253, 1885. 222, 1886. 121
Eisenbahnanlage. Ministeriell genehmigte und landespolizeilich festgestellte Eisenbahnanlagen unterliegen nicht der lokalpolizeilichen Kognition und Kompetenz	1878. 94, 167
— Die ministeriell bereits genehmigten Hochbauten auf Bahnhöfen bedürfen des ortspolizeilichen Baukonsenses	A. 1880. 128
Eisenbahnbauunternehmer als solcher ist nicht Kaufmann im Sinne des Hdl.-G.-Bchs.	1886. 705
Eisenbahngesetz vom 3. November 1838. Entstehungsgeschichte desselben	1883. 176
— Anwendung und Auslegung der §§. 14 und 25	1882. 158
— Auslegung des §. 25	1881. 422, 1882. 162, 262
Eisenbahnstationen sind als Niederlassungen im Sinne des §. 22 der Zivilprozessordnung nicht anzusehen	1881. 125
— sind in prozesslicher Beziehung nicht als besondere Rechtssubjekte anzusehen	1881. 125
Elektrische Bahnen sind Eisenbahnen im Sinne des §. 315 und 316 des Strafgesetzbuchs	1886. 121
Enteignungsgesetz vom 11. Juni 1874. Verhältniss des Gesetzes vom 2. Juli 1875, die Anlage von Strassen betreffend, zu den Bestimmungen des Enteignungsgesetzes.	1881. 201
— Begriff der vollständigen „Entschädigung“. Inwieweit ist bei bloss theilweiser Enteignung eines Grundstücks auch für nachtheilige Folgen Entschädigung zu gewähren	1881. 510, 1883. 187
— Inwieweit ist bei theilweiser Enteignung eines Grundstücks eine Entschädigung für das Restgrundstück begründet?	1886. 254
— Auslegung des §. 8	1882. 163
— Begriff von „voller Werth“ im Sinne des §. 8	1884. 42
— Grundsätze über die Berücksichtigung nutzbarer Bodenbestandtheile (Torf) bei Ermittlung des vollen Werthes von Grundstücken	1885. 227
— Auslegung des §. 9	1883. 555
— Voraussetzung der Anwendbarkeit des §. 9	1886. 424
— Auslegung des §. 14	1882. 165
— Befugnisse der Regierung aus §. 14	V. 1880. 261
— Die im §. 14 getroffene Bestimmung über die Vertheilung der Unterhaltungslast bei neuen Anlagen enthält einen allgemeinen, nicht nur auf die unter der Herrschaft dieses Gesetzes gebauten Eisenbahnen anwendbaren Rechtsgrundsatz	1883. 292
— Rechtlicher Charakter der im §. 30 zur Beschreitung des Rechtsweges gegebenen Frist	V. 1879. 162, 1881. 117

Enteignungsgesetz. Begriffsbestimmung des „Monat“ im Sinne des § 30	1883. 188
— In den Fällen der §§ 47 und 48 liegt die auf den Antrag des Eigentümers des Grundstücks zu bewirkende Regulierung oder Verwendung der hinterlegten Entschädigungssumme der Auseinandersetzungsbehörde auch dann ob, wenn ein ganzes Grundstück enteignet ist	1881. 128
— Ermittlung des Werths eines Grundstücks . . V. 1880. 54. 467. 473.	1881. 49
— Grundsätze für die Ermittlung und Bemessung der Entschädigung . . .	1883. 629
— Maass der Verpflichtung zur Entschädigung des betreffenden Grundbesitzers V. 1880. 437.	1881. 124
— Für die Vergütung enteigneter Grundstücke ist die Zeit der Enteignung nicht unbedingt entscheidend	1881. 307
— Entschädigung für Wirtschafterschwernisse und deren Verzinsung	1881. 51
— Die Zuständigkeit des forum rei sitae ist eine ausschliessliche	1881. 117
— Die Enteignung ist nicht als ein erzwungener Kaufvertrag anzusehen . .	1881. 199
— Findet im Laufe des Enteignungsverfahrens zwischen Eigentümer und Unternehmer über den Preis des Grundstücks eine Vereinbarung statt, so ist dieses ein Kaufgeschäft	1882. 263
— Verzinsung der Entschädigung bei vorgängiger Ertheilung der Bauerlaubnis	1881. 199
— Durch die im Wege der Enteignung herbeigeführte Aufhebung eines öffentlichen Weges wird für diejenigen, welche an der Benutzung dieses Weges interessirt sind, ein Entschädigungsanspruch nicht begründet . .	1882. 518
— Rechte des Hypothekengläubigers im Falle einer Vereinbarung zwischen Eigentümer und Unternehmer	1882. 263
— Prüfung der Legitimation der Entschädigungsberechtigten	1883. 186
— Feststellung des Gegenstandes der Enteignung	1883. 187
— Geltendmachung der Nachteile des Eigentümers, welche durch die Enteignung des Grundstücks selbst nicht bedingt sind	1883. 187
— Hat die Eisenbahnverwaltung für die Werthverminderung aufzukommen, welche ein an der Bahn belegenes Grundstück in Folge der mit dem Betriebe verbundenen Immission von Feuerfunken und der durch den Betrieb bewirkten Erschütterung der darauf befindlichen Gebäude, sowie der denselben auferlegten Baubeschränkung erleidet?	1883. 282
— Nach rheinisch-französischem Recht steht den Eigentümern der an einer städtischen Strasse belegenen Hausgrundstücke wegen solcher an der Strasse vorgenommenen Veränderungen, welche eine Aufhebung oder erhebliche Beschränkung ihrer Benutzung zur Folge haben, ein Anspruch auf Schadensersatz zu	1883. 287
— Begriff einer „Baustelle“	1884. 41. 42
— Dem Exproprianten ist das Expropriationsrecht nur für seine Person verliehen, er ist nicht berechtigt, dasselbe anderweit abzutreten	1884. 157
— Verpflichtung zum Schadensersatz wegen Immission von Rauch	1884. 567
— Märkisches Provinzial-Nachbar- und Fensterrecht	1884. 567
— Rechte der Anwohner eines öffentlichen Flusses an denselben. Können dieselben wegen Veränderungen, welche der Staat an dem Flusse oder Flussbette vornimmt, Entschädigungen beanspruchen? 1881. 425. 1882. 442.	1884. 567
— Charakter des durch die Enteignung entstehenden Rechtsverhältnisses . .	1885 347
— Ist das Gericht befugt, unter Ablehnung erbotenen Beweises über den Werth des Grundstücks, die Entschädigung selbständig festzusetzen? . .	1885. 347
— Bei einem Prozesse über die Höhe der Entschädigung ist eine Erweiterung des Klageantrages auch nach der sechsmonatlichen Frist zulässig	1885. 621
— Entwässerungsanlagen über fremde Grundstücke	1885. 702
— Erneuerungsfonds. Sind die Rücklagen in den Erneuerungsfonds im vollen Betrage von der Besteuerung als Einkommen auszunehmen? 1882. 47. 1883. 73	
— Expressgut. Die Beförderung von Zeitungen politischen Inhalts als sog. „Expressgut“ mittelst der Eisenbahn bildet nicht eine Beförderung durch expresse Boten oder Fuhren im Sinne des §. 2 des Postgesetzes vom 28. Oktober 1871	1881. 515

F.

Fabrikbetrieb. Haftpflicht bei dem Fabrikbetrieb. Bei zusammentreffendem Verschulden ist die Schuld des Unternehmers gegen die des Verletzten abzuwägen	1878. 112
---	-----------

- Fabrikbetrieb. Der Fabrikbesitzer haftet nicht für Unfälle bei von einem Techniker in seiner Fabrik ausgeführten grösseren Reparaturarbeiten . . . A. 1880. 294
 — Begriff des Fabrikbetriebes im Sinne des §. 2 des Reichshaftpflichtgesetzes V. 1879. 176. 1881. 517
 — s. auch Haftpflicht.
 Fahrgerechtigkeit. Inhalt derselben 1886. 429
 Fahrbillet. Verpflichtung der Eisenbahn aus dem durch Verkauf eines Fahrbillets begründeten Vertrag 1881. 518
 — Mitfahren in einem Eisenbahnzuge ohne vorherige Lösung eines Fahrbillets 1882. 518
 — Fälschung des Fahrbillets einer Staatseisenbahn 1883. 543
 Fahrlässigkeit im Sinne der §§. 222 und 316 des St.-G.-B. 1884. 377
 — und Pflichtversäumung im Sinne des §. 316 des St.-G.-B. 1886. 568
 Fiskus. Verwaltungsverfahren gegen denselben A. 1880. 129
 — Inwieweit haftet Fiskus aus den mit seinen Beamten geschlossenen Dienstverträgen für Beschädigungen, welche dieselben bei Ausübung ihrer dienstlichen Thätigkeit erleiden 1886. 423
 — s. auch „Kreiszugaben“.
 Fluss. Inwieweit können Anwohner eines öffentlichen Flusses wegen etwaiger Veränderungen, welche der Staat an dem letzteren bezw. seinem Bette vornimmt, Entschädigung beanspruchen? 1881. 425. 1882. 442. 1884. 567
 Forensen in Bezug auf Kommunalsteuerpflicht sind im Zweifelsfalle nur die physischen Personen A. 1879. 122
 Forum delecti commissi 1882. 252
 Forum rei sitae 1881. 117
 Frachtbrief. Unbefugte Anfertigung von mit dem Stempel einer Eisenbahnverwaltung versehenen Frachtbrief-Formularen 1878. 274
 — Wird das Gut mit einem Frachtbrief abgeliefert, der von dem ursprünglich abgeschlossenen inhaltlich abweicht, so erlischt durch Annahme des Gutes und Zahlung der Fracht noch nicht der Anspruch gegen den Frachtführer A. 1880. 35
 — Ein Frachtbrief ist eine Urkunde im Sinne des §. 267 des St.-G.-B. Eine Fälschung der Gewichtsangabe in demselben stellt sich als eine Fälschung des Frachtbriefes selbst dar 1881. 515
 — Folgen der anstandslosen Annahme eines mit einer Vormerkung des Absenders versehenen Frachtbriefes 1881. 517
 Frachtführer. Haftung desselben für Kostbarkeiten 1883. 66
 Frachtrecht. Beweis, dass ein eingetretener Schaden, wenn er aus der von der Eisenbahn nicht übernommenen Gefahr entstehen konnte, aus derselben nicht entstanden ist 1884. 482
 — Sind Postwagen der Postverwaltung „Güter“? 1886. 110
 — Begriff des unabwendbaren äusseren Zufalls 1886. 110
 — s. a. „unbedeckte Wagen“ und „Konventionalstrafe“
 Frachtvertrag. Beweisführung über die Zeit des Abschlusses des Frachtvertrags 1881. 124
 — Wann ist der Frachtvertrag erfüllt? 1886. 253

G.

- Gemeindelasten s. Kommunalbesteuerung.
 General-Saldirungs Stelle. Inwieweit sind die aus dem Uebereinkommen der Vereinsbahnen, betr. die Gen. Sald. Stelle, hervorgehenden Ansprüche der einzelnen Vereinsbahnen der Pfändung unterworfen . . . 1886. 425
 Gesundheitspolizei. Räumung eines Privatflusses in gesundheitspolizeilichem Interesse 1885. 701
 Gesundheitspolizeiliche Anlagen. Pflicht zur Herstellung von Anlagen in gesundheits- und sittenpolizeilichem Interesse 1883. 78
 Grundbuchordnung. Abschreibung von Grundstücken im Grundbuche . . . 1885. 91. 92

H.

- Haftpflicht. Begriff des Unternehmers einer Eisenbahn im Sinne des Reichshaftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871 A. 1880. 201. 202. 294. V. 1880. 458
 — Industrielle Eisenbahnansehlüsse sind als Eisenbahnen im Sinne des §. 1 des Haftpflichtgesetzes anzusehen 1883. 186

Haftpflicht. Anwendbarkeit des § 1 auch auf Bergwerksbahnen	1886. 253
— Wer ist bei durchgehenden Zügen und Wagen als Betriebsunternehmer anzusehen?	V. 1880. 219
— Unfall bei einem die Strecke verschiedener Eisenbahnen durchfahrenden sog. durchgehenden Zuge	1885. 499
— Beim Eisenbahnbetrieb konkurrierender Betriebsunternehmer	1878. 77. 80
— Begriff des Betriebes einer Eisenbahn im Sinne des §. 1	1881. 123
— Fallen die beim Betriebe von Trajektanstalten vorkommenden Unfälle unter §. 1 des Haftpflichtgesetzes?	1882. 423. 517. 1886. 704
— Zum Betriebe einer Eisenbahn gehört auch das Hin- und Herschieben der Wagen zum Zweck des Rangirens auf den Bahnhöfen	V. 1880. 82
— Inwieweit gehört das Auswechselln von Schienen zum Betriebe einer Eisenbahn?	1883. 540
— Inwieweit ist ein beim Ausladen stillstehender Eisenbahnwagen vorgekommener Unfall als im Betrieb erfolgt anzusehen?	1886. 704
— Der Betrieb einer Eisenbahn wird nicht beendet oder unterbrochen, wenn zum Zweck der Fortsetzung desselben ein sich ergebendes Hinderniss beseitigt wird	1881. 121
— Ein Unfall ist als im Betriebe der Eisenbahn erfolgt anzusehen, wenn sich ein Zusammenhang desselben mit der dem Eisenbahnbetriebe eigenthümlichen Gefahr als möglich darstellt	1881. 306
— liegt auch dann vor, wenn bei einer Fahrt mit einer Bahnmeister-Lowry eine Tödtung und Verletzung durch Ueberfahren stattfindet	1881. 118
— besteht nicht bei solchen Unfällen, welche nicht mit den dem Eisenbahnbetriebe eigenthümlichen Gefahren in Beziehung stehen	V. 1879. 93 A. 1880. 36
— besteht nicht bezüglich der Unfälle bei solchen Verrichtungen, welche nicht schon an sich eine Vorbereitung des Beförderungsdienstes der Eisenbahn enthalten, sondern die Vorbereitung nur ermöglichen	1878. 234
— Gefahren des Eisenbahnbetriebes auf nicht dem öffentlichen Verkehr übergebenen Eisenbahnen	1881. 123. 1882. 255
— Eindringen von Kohlenstaub aus der Lokomotive in das Auge und Erblinden	1885. 233
— Tödtung beim Betriebe einer Eisenbahn	1882. 423
— Die Eisenbahn ist zum Schadensersatz verpflichtet, wenn ein Zollbeamter aus dem Grunde verunglückt, weil entgegen der Vorschrift des vom Bundesrath auf Grund der §§. 73 und 167 des Vereinszollgesetzes am 1. Juli 1869 erlassenen Regulatives die Bahngeleise nicht ausreichend beleuchtet waren	1881. 195
—, wenn durch einen Unfall aus einer Disposition zu einem Schaden ein wirklicher Schaden entsteht	1882. 517
— Anwendbarkeit des §. 1 und Begriff des Fabrikbetriebes im Sinne des §. 2	V. 1879. 176. 1881. 517
— Begriff von „Leitung und Beaufsichtigung des Betriebes“ im Sinne des §. 2	1881. 306
— Das Baugewerbe fällt nicht unter den Begriff der Fabrik im Sinne des §. 2	1884. 41
— Die Anlage eines Eisenbahntunnels ist nicht als „Steinbruch, Gräberei oder Bergwerk“ zu betrachten	1884. 41
— Nur gewerbsmässig betriebene Eisenbahnbauunternehmungen unterliegen den Vorschriften der Gewerbeordnung	1884. 41
— Der Unternehmer einer Fabrik muss dafür aufkommen, dass alle diejenigen Personen, denen er eine leitende oder beaufsichtigende Stellung in seiner Fabrik anvertraut, hinsichtlich des ihnen anvertrauten Wirkungskreises volle Einsicht in alle Gefährlichkeiten des Betriebes haben	1881. 516
— Der Fabrikbesitzer haftet nicht für die Unfälle bei von einem Sachverständigen in seiner Fabrik ausgeführten grösseren Reparaturarbeiten	A. 1880. 294
— Auch ein gewöhnlicher Fabrikarbeiter, welcher selbst an der Ausführung der betreffenden Arbeit theilnimmt, kann zu denjenigen Personen gehören, für deren Verschulden der Fabrikherr zu haften hat	1884. 40

- Haftpflicht. Der Gewerbeunternehmer ist für die durch mangelhafte Einrichtung, Auswahl unzureichender Werkzeuge u. s. w. herbeigeführten Verletzungen der Arbeiter verantwortlich 1884. 41
- s. auch „Schutzvorrichtungen“ und „Schutzbrillen“
- Die Vermuthung, welche nach §§ 25, 26 A. L. R.-I. 6 gegen denjenigen begründet ist, welcher selbst sich in Ausübung einer unerlaubten Handlung befunden oder ein Polizeigesetz vernachlässigt hat, kann in Fällen, in welchen auf Grund des §. 2 des Haftpflichtgesetzes ein Anspruch erhoben wird, nicht Platz greifen 1883. 185
- Begründung eines Schadensersatzanspruches auf Grund des §. 2. A. 1880. 36. 1882. 261
- Ist die Begründung eines Entschädigungsanspruches gegen den Fabrikunternehmer nach §. 2 durch die Feststellung der Person des schuldigen Beamten bedingt? 1886. 562
- Höhere Gewalt A. 1880. 202. 1885. 233. 1886. 705
- Der Mangel des eigenen Verschuldens fällt nicht mit dem Begriff „höhere Gewalt“ zusammen A. 1880. 202
- Einrede des eigenen Verschuldens V. 1880. 132. A. 1880. 36. 1881. 305. 516
- Begriff von „Fahrlässigkeit“ und Beweis der Fahrlässigkeit des Verletzten oder Getödteten 1886. 253
- Beweislast bezüglich des eigenen Verschuldens des Verletzten im Falle der Nichtbeachtung eines Verbots aus besonderen Gründen 1878. 80
- Beim Fabrikbetrieb; bei zusammentreffendem Verschulden ist die Schuld des Unternehmers gegen die des Verletzten abzuwägen 1878. 112
- Legitimation zur Anstellung der Klage auf Schadensersatz A. 1880. 36
- Der auf Grund der Vorschrift des §. 3 Nr. 1 geltend zu machende Entschädigungsanspruch ist nicht dadurch bedingt, dass derjenige, welchem der Getödtete Unterhalt zu leisten verpflichtet war, schon zur Zeit des Todes desselben sich in hilfsbedürftiger Lage befand 1881. 517
- Die im §. 3 Nr. 1 D. 35, 2, 68 pr. enthaltenen Vorschriften über die wahrcheinliche Lebensdauer eines Menschen lassen eine ausdehnende Anwendung auf sonstige Fälle, insbesondere auf die Ermittlung des Betrages von Schadensersatzansprüchen nicht zu 1882. 262
- Unter „Gesetz“ im Sinne des §. 3 Nr. 1 ist das „Landesgesetz“ verstanden 1886. 252
- Begriff der „Erwerbsunfähigkeit“ im Sinne des §. 3 Nr. 2 1886. 704
- Verjährung der Entschädigungsansprüche V. 1880. 461. A. 1880. 36. 1883. 281
1885. 232. 1886. 251
- Grundsätze für die Bemessung der Entschädigung V. 1880. 132
- Berechnung der zu gewährenden Entschädigung V. 1879. 160
- Umfang des Schadensersatzes, Anwendung der für den Beschädigten günstigeren Bestimmungen des Handelsgesetzes A. 1880. 294
- In Sachsen ist neben dem Schadensersatz auch die Zuerkennung von Schmerzensgeld und Entschädigung für körperliche Verunstaltung zulässig. Eigenes Verschulden ist bei Kindern unter sieben Jahren ausgeschlossen A. 1880. 202
- Berücksichtigung des späteren Alters unerwachsener Verletzter bei Feststellung der Höhe der Rente 1881. 123
- Heilungskosten können in Form einer Erhöhung der Rente zugesprochen werden 1881. 306
- Bei Bemessung der Rente zu berücksichtigende Gegenstände des Erwerbs 1883. 186
- Ist die Möglichkeit der Wiederverheirathung einer hinterbliebenen Wittve bei Zuerkenntniss einer Entschädigungsrente zu berücksichtigen? 1885. 619
- Inwieweit ist eine Wittvepension auf die zu gewährende Entschädigung anzurechnen? 1884. 481
- Desgl. bezüglich einer Pension 1885. 221
- Die Pflicht zur Alimentation ihrer Kinder bleibt bei der Festsetzung der Entschädigung für die Wittve des Getödteten unberücksichtigt A. 1880. 294
- Zeitdauer der den Alimentationsberechtigten zuzuerkennenden Rente 1882. 423
- Auf Zeit zugesprochene Renten 1881. 123
- Der Verletzte ist nicht verpflichtet, die verbliebene Erwerbsfähigkeit im Dienste des Schadensersatz-Verschuldeten zu verwenden A. 1880. 202
- Der Wittve, welche während der Ehe keine Erwerbsgeschäfte betrieben hat, kann ein ihr zuzumuthender Erwerb auf die ihr zu gewährende Entschädigung nicht in Abzug gebracht werden 1882. 262

Haftpflicht. Anrechnung der den Hinterbliebenen eines bei dem Betriebe einer Eisenbahn getödteten Beamten zustehenden Wittwen- und Waisensonnen auf die ihnen zugesprochene Rente	1886. 567
— Entschädigungsanspruch des Ehemannes einer bei einem Eisenbahnunfall getödteten Frau	1881. 307
— Zahlungsmodus für die Entschädigungen	V. 1880. 461
— Die Zahlung einer zuerkannten Rente unterbleibt während der Verbüßung einer Zuchthausstrafe seitens des Rentenempfängers	A. 1880. 37
— Zahlung der Rente endet nicht mit der Wiederverheirathung der Wittve des Getödteten. Wann beginnt die Minderung einer zuerkannten Rente?	A. 1880. 294
— Wirkung des Antrages auf Aufhebung oder Minderung der dem Verletzten zuerkannten Rente?	A. 1880. 295
— Das Recht der Klage auf Aufhebung oder Minderung einer zuerkannten Rente kann nicht übertragen werden	A. 1880. 202
— Anspruch auf Minderung einer dem Verletzten zuerkannten Rente kann nur erhoben werden, wenn eine wesentliche Veränderung der Verhältnisse seit der Zuerkennung der Rente stattgefunden hat	1882. 62
— Nachträgliche Herabminderung einer zuerkannten Rente	1882. 515
— Die zuerkannte Rente darf gepfändet werden	1880. 37
— Zwangsvollstreckung wegen der Alimente für die Dauer des Prozesses wegen Entschädigungsansprüchen.	1878. 120. 121
— Der zum Schadensersatz und zur Sicherheitsbestellung Verurtheilte kann von dem Unfallversicherer auch die Uebernahme der Sicherheitsbestellung verlangen	1881. 306
— Wieweit ist ein Armenverband berechtigt, gegen eine Eisenbahnverwaltung den Anspruch eines Dritten an die Eisenbahnverwaltung aus dem Haftpflichtgesetz auf Grund des §. 62 des Gesetzes über den Unterstützungswohnsitz für sich geltend zu machen?	V. 1880. 481
— Inwieweit kann die Eisenbahnverwaltung, wenn sie in Folge eines Unfalles zum Schadensersatz verurtheilt ist, an demjenigen Regress nehmen, welcher jenen Unfall verschuldet hat?	1881. 423
— Auslegung des §. 8	1883. 281
— Ausschluss der Wiedereinsetzung in den vorigen Stand	1886. 251
— Ansprüche aus §. 2 des Haftpflichtgesetzes bezw. aus Art. 1384 des bürgerlichen Gesetzbuchs können nicht bloss gegen die schuldbare Persönlichkeit selbst, sondern auch gegen deren Kommitenten in foro delicti commissi geltend gemacht werden	1882. 252
— Klagen aus dem Haftpflichtgesetz müssen gegen die kgl. Eisenbahn-Betriebsämter gerichtet werden	1883. 71
Hôtelwagen. Haftpflicht des Gastwirths für Gepäck, welches seitens ankommender Reisender an den Führer eines am Bahnhofe befindlichen Hôtelwagens übergeben ist	A. 1880. 35

J.

Jahresbilanzen der Eisenbahngesellschaften, Aufstellung derselben	V. 1880. 115
Juristische Personen. Zulässigkeit der Heranziehung derselben zu den Kommunalsteuern als „Forensen“ (östliche Provinzen)	A. 1879. 122
— können zu den Kommunalsteuern unter Zugrundelegung der Grund- und Gebäudesteuern, welche sie von ihren Grundstücken auf der betreffenden Feldmark einer Landgemeinde thatsächlich entrichten, herangezogen werden (östliche Provinzen)	A. 1879. 122
— Die Landgemeinden in den 6 östlichen Provinzen können zu den Gemeinde lasten nach Maassgabe der direkten Staatssteuern die der betreffenden Staatssteuer nicht unterliegenden juristischen Personen nicht heranziehen	A. 1879. 123
— Beamten - Pensions- und Unterstützungskassen sind keine juristischen Personen	1881. 192
— Für die Erfüllung der in Kontraktverhältnissen oder speziellen Gesetzen begründeten Verpflichtungen haften die juristischen Personen gleich den Privatpersonen	1884. 42

K.

- Klagen. Können Klagen gegen eine vom Staate verwaltete Eisenbahn auch gegen die königlichen Eisenbahn-Betriebsämter gerichtet werden? . . . 1881. 303
- Klagefrist bei Versagung des Bankconsenses A. 1879. 129
- Kokesanstalt. Der Betrieb einer im Eigenthum einer Eisenbahngesellschaft befindlichen Kokesanstalt bildet keinen integrierenden Theil des Gewerbebetriebes der Eisenbahn. Die Eisenbahn kann daher wegen desselben zu den Kreisabgaben herangezogen werden; dagegen sind die Kokesanstalten bei der Berechnung des steuerpflichtigen Reineinkommens der Eisenbahn nicht mit in Anschlag zu bringen A. 1879. 122
- Kommunalbesteuerung der Eisenbahnen. Auslegung des §. 10 Abs. 3 des Gesetzes vom 28. März 1882 1883. 625. 1884. 43
- Der zu einem öffentlichen Dienste oder Gebrauche bestimmten Liegenschaften und Gebäude 1884. 572
- Berücksichtigung der Abschreibungen für jährliche Abnutzung der Gebäude, Utensilien u. s. w. bei Feststellung des steuerbaren Reineinkommens eines Unternehmens 1884. 572
- später erst zum Dienst bestimmter Grundstücke 1885. 698
- der Beamten 1884. 42. 1885. 699
- Begriff des steuerbaren Reineinkommens 1885. 699
- s. auch „juristische Personen“ und „Kreisabgaben“.
- Heranziehung der Staatsdiener zu den Gemeindelasten 1886. 810
- Sitz der Behörden 1886. 811
- Besteuerung des Gewinnes aus einem Gewerbebetrieb 1886. 811
- Vertragsweise Befreiung eines Gemeindesteuerpflichtigen von der allgemeinen Steuerpflicht 1886. 812
- Kompetenzüberschreitungen. Verwaltungsstreitverfahren als Mittel gegen Kompetenzüberschreitungen der Polizeibehörden A. 1879. 131
- Konflikt. Erhebung des Konflikts bei gerichtlicher Inanspruchnahme eines Beamten auf Schadensersatz wegen Amtshandlungen 1886. 815
- Berechtigung der Polizeibeamten zum Betreten fremder Grundstücke bei Verfolgung von Uebertretungen 1886. 816
- Konventionalstrafe. Anspruch auf Konventionalstrafe erlischt nicht durch die vorbehaltlose Annahme der Hauptleistung 1884. 156
- desgl. nicht durch die vorbehaltlose Zahlung der Entschädigung für verlorenes Frachtgut 1884. 482
- Kostbarkeiten. Haftung des Frachtführers für dieselben 1883. 66
- Kostenpauschquantum. Freiheit öffentlicher Behörden von der Entrichtung eines Kostenpauschquantums V. 1879. 35. A. 1879. 131
- Kreisabgaben. Frist bei Steuerreklamationen A. 1879. 119
- Reklamationen wegen Untervertheilung des Kreisabgaben-Solls gemäss §. 11 der Kreisordnung A. 1879. 121
- Besteuerung der Eisenbahnkokesanstalten A. 1879. 122
- Berechnung des steuerbaren Reineinkommens einer Privatbahn bezw. Repartition auf die beteiligten Kreise A. 1879. 119. A. 1880. 126. 1883. 73
- Heranziehung der Gebäude der Staatsbahnen zu den Kreisabgaben; theilweise Befreiung ist unzulässig 1878. 109. A. 1879. 120. pos. 3 n. 4.
- Heranziehen der Eisenbahnen zu den Kreissteuern bezw. Kommunalsteuern A. 1880. 125. 1881. 518. 1882. 47
- Rechtsgültigkeit älterer Steuerprivilegien gegenüber der durch die Kreisordnung geregelten Kreisabgabepflicht 1881. 126
- Kann der Fiskus als Vertreter einer für Rechnung des Staates verwalteten Privateisenbahn nach Massgabe des §. 14 Abs. 3 der Kreisordnung (mit dem erhöhten Betrage) zu den Kreissteuern herangezogen werden? . . . 1882. 257

L.

- Legitimation zur Anstellung einer Klage aus dem Haftpflichtgesetz . . . A. 1880. 36

M.

Manko. Annahmeverweigerung eines mit erheblichem Manko am Bestimmungs- orte ankommenden Gutes oder Anspruch auf vollen Ersatz des Werthes steht dem Adressaten nicht zu, sondern nur Anspruch auf Ersatz für das Manko	1881. 193
Maschinenwerkstatt. Ist eine Eisenbahn-Maschinenwerkstatt ein beson- deres Gewerbe?	1884. 41
Minderung einer zuerkannten Rente beginnt erst mit Erhebung der Klage auf Minderung	A. 1880. 294
— Wirkung des Antrages auf Aufhebung oder Minderung der dem Ver- letzten zuerkannten Rente	A. 1880. 295
— Das Recht der Klage auf Aufhebung oder Minderung einer zuerkannten Rente kann nicht übertragen werden	A. 1880. 202
— Anspruch auf Minderung einer dem Verletzten auf Grund des Haftpflicht- gesetzes zuerkannten Rente kann nur erhoben werden, wenn eine wesent- liche Veränderung der Verhältnisse seit der Zuerkennung der Rente statgefunden hat	1882. 62
Monat. Begriffsbestimmung des Monats im Sinne des §. 30 des Gesetzes vom 11. Juni 1874	1883. 188

N.

Neubau. Begriff der Bebauung bezw. eines Neubaues im Sinne des Bau- fluchtengesetzes vom 2. Juli 1875	1883. 77
--	----------

O.

Oelgemälde, kostbare Oelgemälde als Frachtgut	1885. 501
---	-----------

P.

Patente. Nichtigkeitsklärung derselben	1884. 156
Pensionirung. Sind die in einem älteren Pensionsreglement für den zu Pensionirenden günstigeren Bestimmungen auch noch für die Zeit nach dem Inkrafttreten eines neuen Pensionsreglements maassgebend?	V. 1880. 441
— Rechtsweg in Pensionssachen	1884. 476
— Inwieweit ist eine Pension auf die nach dem Haftpflichtgesetz zu gewäh- rende Entschädigung anzunehmen?	1885. 221
Pfändung der auf Grund des Haftpflichtgesetzes zuerkannten Rente	A. 1880. 37
— Inwieweit sind die aus dem Uebereinkommen der Vereinsbahnen, betr. die General-Saldirungs-Stelle, hervorgehenden Ansprüche der einzelnen Ver- einsbahnen der Pfändung unterworfen?	1886. 425
Pferdebahnen sind Eisenbahnen im Sinne §. 315 und 316 des Str.-G.-Bchs. Pflichtvernachlässigung im Sinne der §§. 222 und 316 d. Str.-G.-Bchs. Pflichtversäumung und Fahrlässigkeit im Sinne des §. 316 d. Str.-G.-Bchs. Polizei. Polizeiliche Anordnungen gemäss §. 6 des Seuchengesetzes	1886. 121 1884. 377 1886. 568 A. 1879. 130
— Gegen polizeiliche Anordnungen zum Schutze der öffentlichen Verkehrs- interessen ist der Rechtsweg ausgeschlossen	1878. 180
— Rechtskraft polizeilicher Anordnungen und Verfügungen	V. 1879. 197. A. 1879. 132
— Verwaltungsstreitverfahren als Mittel gegen Kompetenzüberschreitungen der Polizeibehörden	A. 1879. 131
— Rechte der Polizeibehörden bei vorübergehenden Störungen des Verkehrs auf einem öffentlichen Wege in Folge Baues einer Eisenbahn	A. 1879. 125
— Beschränkungen des Beschwerderechts der Polizeibehörden	A. 1879. 131
Polizeibeamte, deren Berechtigung zum Betreten fremder Grundstücke bei Verfolgung von Uebertretungen	1886. 816
Postwagen. Sind die Eisenbahnpostwagen Güter im Sinne des §. 25 des Eisenbahngesetzes?	1886. 110
Präklusivfrist bei Steuerreklamationen	A. 1879. 119
Prioritätsobligationen. Ansprüche der Inhaber von noch nicht zur Rück- zahlung fälligen Prioritätsobligationen einer Eisenbahngesellschaft bei Auflösung derselben in Folge Erwerbes des Unternehmens durch den Staat	1884. 558

- Privatbahnbeamte. Steuerprivilegium derselben? A. 1879. 121
- Privatfluss. Der Besitzer eines an einem Privatfluss angrenzenden Grundstückes darf den Wasserlauf weder zu seinem Vortheil ableiten noch auch durch sonstige Anlagen bewirken, dass das Wasser unterirdisch abfließt 1881. 301
- Privatweg. Der Kreisausschuss entscheidet vorläufig, ob ein Weg ein öffentlicher oder ein Privatweg ist A. 1879. 125
- Beseitigung von Verkehrsstörungen auf öffentlichen Wegen und Eiarede, dass ein Weg ein Privatweg sei A. 1879. 126
- Voraussetzung für die Inanspruchnahme eines Privatweges für den öffentlichen Verkehr A. 1880. 126. 1886. 813
- Die wegepolizeilichen Bestimmungen der Kreisordnung beziehen sich nicht auf Privatwege V. 1879. 201. A. 1879. 128

R.

- Rangiren. Zum Betriebe einer Eisenbahn gehört auch das Hin- und Herschieben der Wagen zum Zweck des Rangirens auf den Bahnhöfen . . . V. 1880. 82
- Rechtsweg ist gegen polizeiliche Anordnungen zum Schutze öffentlicher Verkehrsinteressen ausgeschlossen 1878. 180
- Ist der Rechtsweg bei Entscheidung über die Frage, ob ein Beamter wegen einer während seiner Dienstzeit entstandenen dauernden Dienstunfähigkeit in den Ruhestand zu versetzen ist, zulässig? 1884. 476
- Ausschluss des Rechtsweges in Betreff des Inhalts der Dienstentlassungsatteste V. 1879. 51
- Regress. Inwieweit kann eine Eisenbahnverwaltung, wenn sie in Folge eines Unfalls auf Grund des Haftpflichtgesetzes zum Schadensersatz verurtheilt worden ist, an demjenigen Regress nehmen, welcher den Unfall verschuldet hat? 1881. 423
- Reineinkommen einer Privatbahn; Berechnung des steuerpflichtigen Reineinkommens bei der Heranziehung zu den Kreisabgaben. Vertheilung auf die beteiligten Kreise A. 1879. 119. A. 1880. 126. 1882. 47. 61
- Reklamationen gegen die Heranziehung und Veranlagung der Gemeinden und einzelner Kreise zu den Kreisabgaben; Präklusivfrist A. 1879. 119
- Die einzelnen Abgabepflichtigen im Kreise können gegen die Untervertheilung des gemäss §. 11 der Kreisordnung für die Kommunen festgesetzten Kreisabgaben-Solls direkt beim Kreisausschuss reklamiren, falls die Untervertheilung nach dem Kreisabgaben-Maassstab erfolgt ist; falls die Antheile von Stadtgemeinden dagegen in anderer Weise vertheilt sind, sind die Reklamationen gegen die Stadtgemeinden geltend zu machen A. 1879. 121
- Rekurs. Gegen die auf Grund des §. 14 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 bzw. der §§. 14 und 15 des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874 ergangenen landespolizeilichen Verfügungen des Regierungspräsidenten findet der Rekurs an den Minister der öffentlichen Arbeiten, nicht aber das Verfahren gemäss §. 66 des Gesetzes über die Organisation der allgemeinen Landesverwaltung vom 26. Juli 1880 statt 1883. 411. 1884. 49
- Reparaturarbeiten. Der Fabrikbesitzer haftet in der Regel nicht für Unfälle bei von einem Sachverständigen in seiner Fabrik ausgeführten grösseren Reparaturarbeiten A. 1880. 294
- Reservefonds. Sind bei der Berechnung des steuerbaren Reineinkommens einer Eisenbahngesellschaft die Rücklagen in den Reservefonds von den Bruttoeinnahmen in Abzug zu bringen? 1882. 61. 1883. 74.
- Retentionsrecht. Kann an einem Eisenbahn-Anschlussgeleise das kaufmännische Retentionsrecht aus Art. 313 des Hds.-G.-B. geltend gemacht werden? 1882. 419
- Retourbillets. Inwieweit ist deren Benutzung durch dritte Personen strafbar? 1886. 706
- Rückgriff mehrerer Frachtführer untereinander V. 1879. 47

S.

- Schadensersatzansprüche der Adjazenten aus dem Betriebe einer Eisenbahn 1882. 162
- s. auch „Haftpflicht.“

Schmerzensgeld neben Schadensersatz aus dem Haftpflichtgesetz nicht gestattet	1885. 233
— In Sachsen ist neben dem Schadensersatz aus dem Haftpflichtgesetz auch die Zuerkennung von Schmerzensgeld und Entschädigung für körperliche Verunstaltung zulässig	A. 1890. 202
Schutzbrillen. Verpflichtung des Gewerbeunternehmers zur Herstellung und Unterhaltung von zur Sicherung der Arbeiter nothwendigen Schutzbrillen	1884. 373. 1885. 233
Schutzvorrichtungen im Allgemeinen	1885. 619. 620
— Der §. 120 der Gewerbeordnung kann nur auf die Herstellung und Ueberwachung der geeigneten Schutzvorrichtungen bei einem Bauunternehmer, nicht aber auf die Beaufsichtigung in deren Anwendung durch nothwendige Betriebsbeamte bezogen werden	1884. 41
Seuchengesetz vom 25. Juni 1875. Für die Aufhebung der gemäss § 6 erlassenen polizeilichen Anordnung sind die allgemeinen Bestimmungen der Kreisordnung bezw. des Kompetenzgesetzes über die Aufhebung polizeilicher Anordnungen massgebend	A. 1879. 130
— Streitverfahren auf Grund des Seuchengesetzes	A. 1879. 130
Sicherheitsbestellung. Der auf Grund des Haftpflichtgesetzes zum Schadensersatz und zur Sicherheitsbestellung Verurtheilte kann vom Unfallversicherer auch die Uebernahme der Sicherheitsbestellung verlangen	1881. 306
Sprengstoffe. Besitz von Sprengstoffen im Sinne des Gesetzes vom 9. Juni 1884.	1886. 568
Staatsdiener, deren Herauszuehung zu den Gemeindelasten	1886. 810
Stationen. Eisenbahnstationen sind als Niederlassungen im Sinne des §. 22 der Zivilprozessordnung nicht anzusehen	1881. 125
— Eisenbahnstationen sind in prozesslicher Beziehung nicht als besondere Rechtsobjekte anzusehen	1881. 125
Stempel. Werkverdingungsverträge und Lieferungsverträge, wenn neben dem Bau einer Strassenbahn die Beschaffung der Betriebsmittel übernommen wird	1885. 234
Steuerpflicht oder Steuerfreiheit der Gebäude der Staatsbahnen 1878. 109.	A. 1879. 120
Steuerprivilegium der Privatbahnbeamten?	A. 1879. 121
— Rechtsgültigkeit älterer Steuerprivilegien gegenüber der durch die Kreisordnung geregelten Kreisabgabepflicht	A. 1881. 126
— Steht das durch Gesetz vom 11. Juli 1822 begründete Steuerprivilegium der unmittelbaren Staatsbeamten auch den bei einer vom Staate verwalteten Privatbahn angestellten Beamten zu, und zwar auch dann, wenn sie ihr Dienst Einkommen nicht aus der Staatskasse, sondern aus den Mitteln der betreffenden Privatbahnen erhalten?	1882. 413. 1883. 74
Strafrecht. Welche Eisenbahnbeamten werden durch §. 316 Abs. 2 des Strafgesetzbuchs mit Strafe bedroht?	1882. 519
— Inwieweit finden die §§. 315 und 316 des St.-G.-Buchs auf noch im Bau begriffenen Eisenbahnen Anwendung?	1884. 153
— Pflichtvernachlässigung und Fahrlässigkeit im Sinne der §§. 222 und 316 des St.-G.-Buchs	1884. 377. 1886. 568
— Gefährdung des Transports auf einer mit Dampfkraft betriebenen Strassenbahn	1885. 222
— Zur Beurtheilung der Frage, ob eine Gefahr verursacht ist	1885. 234
— Sind Bedienstete der Privateisenbahngesellschaften Bahnpolizeibeamte im Sinne des Strafgesetzbuchs?	1885. 234
— Ist das Anbieten von Vortheilen an einen Privatbahn-Schaffner seitens eines nicht mit Fahrbillet versehenen Reisenden Amtsbestechung?	1885. 234
— Gefährdung von Eisenbahntransporten	1885. 343. 620
— Entwendung von Gütern vor Uebergabe an die Eisenbahn	1886. 121
— Beweis der fehlenden Defraudationsabsicht in Zollsachen	1884. 376
— Inwieweit ist der Strafrichter befugt, die Anstellung zur Leitung von Eisenbahnfahrten oder zur Aufsicht über die Bahn und den Beförderungsdienst zu prüfen?	1884. 377
— Bedeutung des Ausdruckes „Transport“ im Sinne des §. 315 des St.-G.-B.	1881. 515
Strasse. Begriff derselben	A. 1879. 124

Strasse. Inwieweit begründet die Verlegung oder Veränderung einer öffentlichen Strasse Entschädigungsansprüche an die Adjazenten?	1882. <u>324</u>
— Kennzeichen einer Strasse als bebauungsfähig	1883. <u>187</u>
— Erstattung der Kosten der neuen Herstellung einer städtischen Strasse durch die anliegenden Grundeigentümer	1886. <u>812</u>
Strassenbeleuchtung. Wer hat die Pflicht zur städtischen Strassenbeleuchtung?	V. <u>1879. 8.</u> A. <u>1879. 124.</u> A. 1880. <u>127</u>
— ist nicht Wegebau last	<u>V. 1880. 473.</u> <u>1881. 126</u>
Strassenreinigung. Wer hat die Pflicht zur Strassenreinigung?	A. 1879. <u>124</u>
Superdividende. Ist die an den Staat gezahlte Superdividende dem zur Versteuerung kommenden Reineinkommen einer Eisenbahn hinzuzurechnen?	<u>1882. 47.</u> <u>1883. 74</u>

T.

Tarif. Druckfehler im Tarif	1882. <u>518</u>
Trajektanstalten. Fallen die beim Betriebe von Trajektanstalten vorkommenden Unfälle unter §. 1 des Reichshaftpflichtgesetzes?	1883. <u>184</u>
Transport. Bedeutung des Ausdruckes „Transport“ im Sinne des §. 315 des Strafgesetzbuchs	1881. <u>515</u>

U.

Umfang des Schadensersatzes aus dem Haftpflichtgesetz	A. 1880. <u>294</u>
Unternehmer. Begriff des „Unternehmers einer Eisenbahn“ im Sinne des §. 1 des Haftpflichtgesetzes	A. 1880. <u>201. 202. 294.</u> V. 1880. <u>458</u>
— Wer ist bei durchgehenden Zügen und Wagen als Betriebsunternehmer anzusehen	V. 1880. <u>219</u>
— s. auch „Haftpflicht“.	

V.

Verjährung der im §. 1 des Reichshaftpflichtgesetzes begründeten Klagen	V. 1880. <u>461</u>
— der Klage gegen den Frachtführer	A. 1880. <u>36.</u> 1885. <u>232.</u> 1886. <u>251</u>
— der Aktionärsdividenden	1883. <u>66</u>
— Ist die Verjährung ein Titel des öffentlichen Rechtes für die Vertheilung der Wegebau last?	1886. <u>813</u>
Verkehrsstörungen. Beseitigung derselben auf öffentlichen Wegen	A. 1879. <u>126</u>
Verschulden. Einrede des eigenen Verschuldens gegen Entschädigungsansprüche aus dem Reichshaftpflichtgesetz	1878. <u>80. 112</u> V. 1880. <u>132</u>
— A. 1880. <u>36. 202.</u> 1881. <u>305. 516</u>	
Verunstaltung. Entschädigung für körperliche Verunstaltung in Sachen A. 1880. <u>202</u>	
Verwaltungsstreitverfahren. Gegenstand desselben	A. 1880. <u>129</u>
— auf Grund des Seuchengesetzes	A. 1879. <u>130</u>
— Abgabepflicht „im Allgemeinen“ ist niemals Gegenstand des Verwaltungsstreitverfahrens	A. 1879. <u>121</u>
— und Rechtsmittel in Wegepolizeisachen	A. 1880. <u>126</u>
— in den die Landkreise betreffenden Wegebau sachen	A. 1879. <u>127</u>
— bezüglich des Umfangs der Wegebesserung	A. 1879. <u>127</u>
— Unzulässigkeit desselben bei Kollisionen verschiedener Behörden	A. 1879. <u>131</u>
— bei Kollisionen zweier Zweige der Polizeiverwaltung kann Abhilfe nicht im Verwaltungsstreitverfahren, sondern lediglich mittelst Anrufens der Aufsichtsbehörde nachgesucht werden	1878. <u>122.</u> A. 1879. <u>126</u>
— als Mittel gegen Kompetenzüberschreitungen der Polizeibehörden	A. 1879. <u>131</u>
— Instruktion und Streitverfahren in Wegebau sachen	A. 1880. <u>127</u>
— Wo ist im Streitverfahren die Klage einzureichen?	A. 1879. <u>130</u>
— Die bei dem Verwaltungsgerichte stattfindenden Klagen sind bei demselben direkt einzureichen	A. 1879. <u>130</u>
— Kompetenz der Behörden in Streitsachen bezüglich der einer Eisenbahn gehörigen Wege	V. <u>1879. 58.</u> A. 1879. <u>128</u>
— Fristen zur Anfechtung wegepolizeilicher Verfügungen	A. 1880. <u>127</u>
— in Wegebau sachen gemäss Art. IV. des Gesetzes vom 19. März 1881.	1883. <u>394</u>

Verwaltungsstreitverfahren. Den Eisenbahngesellschaften steht die Rechtswohlthat der doppelten Fristen zur Anbringung der Rechtsmittel im Verwaltungsstreitverfahren nicht zu	1883. 298.	1884. 50
— Klage gemäss Art. IV der Kreisordnungsnovelle vom 19. März 1881. Zulässigkeit nachträglicher Vervollständigung derselben		1884. 44
Verwaltungszwangsverfahren gegen den Fiskus		A. 1880. 129

W.

Wagen unbedeckte. Begriff eines unbedeckten Wagens im Sinne des Handelsgesetzbuches		1884. 481
— Haftpflicht der Eisenbahn, wenn sie einen unbedeckten Wagen freiwillig mit einer Wagendecke überdeckt		1884. 482
Wasserrecht. Der Besitzer eines an einem Privatfluss angrenzenden Grundstückes darf den Wasserlauf weder zu seinem Vortheil ableiten noch auch durch sonstige Anlagen bewirken, dass das Wasser unterirdisch abfließt		1881. 301
— Inwieweit können Anwohner eines öffentlichen Flusses wegen etwaiger Veränderungen, welche der Staat an dem letzteren bzw. an dem Bette desselben vornimmt, Entschädigungen beanspruchen?	1881. 425.	1882. 442
— Räumung eines Privatflusses in gesundheitspolizeilichem Interesse		1885. 701
— Entwässerungsanlagen über fremde Grundstücke		1885. 702
Wege. Der Kreisausschuss entscheidet vorläufig, ob ein Weg ein öffentlicher oder ein Privatweg ist		A. 1879. 125
— Rechte der Polizeibehörde bei vorübergehender Störung des Verkehrs auf einem öffentlichen Wege in Folge Baues einer Eisenbahn		A. 1879. 125
— Beseitigung von Verkehrsstörungen auf öffentlichen Wegen. Eindrede, dass der Weg ein Privatweg sei		A. 1879. 126
— Voraussetzung für die Inanspruchnahme eines Weges für den öffentlichen Verkehr		A. 1880. 126
— Kompetenz der Behörden in Streitsachen bezüglich der einer Eisenbahn gehörigen Wege	V. 1879. 58.	A. 1879. 128
— Bahnhofszufuhrwege sind öffentliche Wege	V. 1879. 201.	A. 1879. 128
— Aus der Verlegung und Veränderung öffentlicher Wege erwächst den Anwohnern kein Anspruch auf Schadensersatz	1881. 115.	1882. 324.
— An öffentlichen Wegen sind besondere Privatrechte Einzelner der Regel nach nicht anzuerkennen. Aus der Verlegung derselben können daher von den Anwohnern Entschädigungsansprüche ohne Weiteres nicht hergeleitet werden		1881. 299
— Die Verlegung eines Weges, welcher bei der in Gemässheit des Enteignungsgesetzes erfolgten Feststellung des Planes zu einer Bahnanlage angeordnet wird, ist als durch landespolizeiliche Anordnung erfolgt anzusehen. Es kann daher auf Grund des bisherigen Besitzstandes eine Wiederherstellung des früheren Zustandes im Rechtswege nicht verlangt, vielmehr nur Entschädigung gemäss § 4 des Gesetzes vom 11. Mai 1884 gefordert werden		1881. 427
— Einlegung eines Schienengeleises in einen öffentlichen Weg		1884. 575
— Benutzung der öffentlichen Wege		1884. 575
— Wem steht die Entscheidung über die Öffentlichkeit eines Weges zu?		1886. 705
— Chausseemässiger Ausbau öffentlicher Wege		1884. 44
— Inanspruchnahme eines Weges für den öffentlichen Verkehr	1884. 45.	1886. 813
— Rechtliche Natur der Wege und Plätze auf den Bahnhöfen	1884.	240. 576
— Begriff eines öffentlichen Weges		1886. 813
— Eigentumsrechte an öffentlichen Wegen		1886. 814
Wegeanlagen. Anwendung des §. 14 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 auf Wegeanlagen	A. 1880. 126.	1883. 171. 292
— Festsetzung der Separationsrezepte in Betreff der Wegeanlagen		1884. 43
Wegebau. Inhalt und Umfang derselben	A. 1879. 125	1883. 74
— Strassenbeleuchtung gehört nicht zur Wegebauast	V. 1880. 473.	1881. 126
— in Westpreussen		1883. 75
— Wegräumung des Schnees von öffentlichen Wegen als Theil der Wegebauast		1885. 700
— nach schlesischem Provinzialrecht		1885. 699

- Wegebaukast. Ist die Verjährung ein Titel des öffentlichen Rechts für die Vertheilung der Wegebaukast? [1886. 813](#)
- Wegebaupflicht bei erhöhter Inanspruchnahme eines Weges in Folge einer Eisenbahnanlage [1885. 701](#)
- Wegebaupflichtige. Inwieweit werden durch die Vorschriften der Kreisordnung die Obliegenheiten der Wegebaupflichtigen in materieller Beziehung geregelt? [1881. 127](#)
- Wegebausachen. Endgültigkeit der Entscheidungen des Kreis Ausschusses im Falle des [§. 135 II b](#) der Kreisordnung. Wieweit regelt der Kreis Ausschuss die Entschädigungsfrage? [A. 1879. 123.](#) A. [1880. 127](#)
- Der Kreis Ausschuss befindet auch über die Anlage neuer Wege A. [1879. 124](#)
- Streitverfahren in den die Landkreise betreffenden Wegebausachen A. [1879. 127](#)
- desgl. der Stadtkreise A. [1879. 127](#)
- Instruktion und Streitverfahren in Wegebausachen A. [1880. 127. 1882. 428.](#) [1883. 75. 76](#)
- Verfahren in streitigen Wegebausachen [1882. 436](#)
- Auslegung des Art. IV der Kreisordnungs novelle vom [19. März 1881](#) [1883. 76](#)
- Verwaltungsstreitverfahren in Wegebausachen gemäss Art. IV des Gesetzes vom [19. März 1881](#) [1883. 394. 1884. 45](#)
- Inwieweit ist ein Eisenbahnunternehmer verpflichtet, eine von ihm aus Anlass des Bahnbaues an Stelle eines öffentlichen Weges angelegte Brücke zu unterhalten bezw. im Bedürfnissfalle zu verbreitern? [1883. 546](#)
- Wegebesserung. Streitverfahren bezüglich des Umfangs der Wegebesserung A. [1879. 127](#)
- Wegepolizei. Die wegepolizeilichen Bestimmungen der Kreisordnung beziehen sich nur auf öffentliche, nicht auf Privatwege A. [1879. 128.](#) V. [1879. 201](#)
- Von den Wegepolizeibehörden kann bei Niveaureizungen weder Einschränkung der Geleise noch die Anlage von Unter- oder Ueberführungen der Strasse verlangt werden [1878. 122.](#) A. [1879. 126](#)
- Befugnisse der Wegepolizeibehörden gegenüber den Eisenbahngesellschaften bezüglich der Unterhaltung öffentlicher Wege V. [1880. 478](#)
- Streitverfahren und Rechtsmittel in Wegepolizeisachen A. [1880. 126](#)
- Fristen zur Anfechtung wegepolizeilicher Verfügungen A. [1880. 127](#)
- Verhältniss zwischen Wegepolizei- und Landespolizeibehörden [1883. 75](#)
- Befugnisse der Wegepolizeibehörden hinsichtlich der auf landespolizeiliche Anordnung von einem Eisenbahnunternehmer angelegten Wege und Bahnhofszufuhrwege [1883. 402. 1884. 44](#)
- Wegeunterhaltung. Verpflichtung zu derselben A. [1879. 126](#)
- Inwieweit ist ein Eisenbahnunternehmer nach öffentlichem Rechte zur Unterhaltung eines von ihm gemäss landespolizeilicher Anordnung angelegten oder verlegten öffentlichen Weges verpflichtet? [1883. 171. 1884. 46](#)
- Vertheilung der Unterhaltungslast bei den aus Rücksichten des Eisenbahnbaues veränderten oder verlegten Wegen. [1883. 388. 1884. 470. 577. 1885. 229](#)
- Voraussetzungen, unter denen die Eisenbahnverwaltung verpflichtet ist, einen dem landespolizeilich genehmigten Projekt entsprechend neu angelegten Weg dauernd zu unterhalten [1884. 147. 574](#)
- Zuständigkeit der Verwaltungsgerichte in Betreff der Vertheilung der Unterhaltungslast [1883. 292](#)
- s. auch „Bürgersteige“ und „Brücken“.
- Werth. Begriff des „gemeinen Werthes“ und des „ausserordentlichen Werthes“ [1881. 307](#)
- Ermittlung des Werthes eines Grundstücks im Enteignungsverfahren V. [1880. 54. 1881. 49](#)
- Dem Adressaten einer mit erheblichem Manko am Bestimmungsorte eintreffenden Sendung steht nicht die Befugnis zu, die Ausnahme des Gutes zu verweigern, oder den vollen Werth ersetzt zu erhalten; er kann nur Ersatz für das entstandene Manko verlangen [1881. 193](#)
- Wiederverheirathung. Mit der Wiederverheirathung einer Wittve des Getödteten fällt ihr Recht auf Fortbezug der ihr nach dem Reichshaftpflichtgesetz zuerkannten Rente nicht ohne Weiteres weg A. [1880. 294](#)
- Wirtschaftserschwernisse. Entschädigung für dieselben im Enteignungsverfahren [1881. 51](#)
- Wohngebäude. Errichtung neuer Wohngebäude an noch nicht fertig gestellten Strassen [1884. 48](#)

Z.

Zahlungsmodus der Entschädigungen aus dem Haftpflichtgesetz	V. 1880. 461
Zeit. Auf Zeit zuerkannte Rente aus dem Haftpflichtgesetz	1881. 123
Zeitungen. Die Beförderung von Zeitungen politischen Inhalts als sogen. „Expressgut“ mittelst der Eisenbahn bildet nicht eine Beförderung durch expresse Boten oder Fuhren im Sinne des §. 2 des Postgesetzes vom 28. Oktober 1871	1881. 515
Zollamtlicher Waarenverschluss durch zwei Plomben; unbefugte Ersetzung einer davon abhanden gekommenen durch Anbringung einer anderen Plombe	1886. 561
— Dauer der Verantwortlichkeit des Frachtführers für Unverletzttheit des zollamtlichen Verschlusses	1886. 568
Zufall im Sinne des § 25 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838	1881. 422. 1882. 158. 1886. 110
Zufuhrwege. Inwieweit unterliegen die Zufuhrwege zu den Bahnhöfen der Aufsicht der Ortspolizeibehörden? Können dieselben gemäss Art. IV § 2 des Gesetzes vom 19. März 1881 für den (allgemeinen) öffentlichen Verkehr in Anspruch genommen werden?	1883. 402. 1884. 44
Zwangsverfahren gegen den Fiskus	A. 1880. 129
Zwangsvollstreckung wegen der Alimente für die Dauer des Prozesses wegen Entschädigungsansprüchen aus dem Haftpflichtgesetz	1878. 120. 121

B. Gesetzesverzeichnis.

I. Reichsrecht.

a. Verfassung des Norddeutschen Bundes vom 24. Juni 1867.	Art. 395. 1881. 55. 124. 194. 1883. 67 1885. 501. 1886. 112. 253
Art. 5. 17	1881. 197
b. Verfassung des Deutschen Reichs vom 16. April 1871.	„ 396. 1881. 194. 1883. 69 „ 397. V. 1880. 435 „ 401. V. 1879. 47. 1886. 253 „ 402. V. 1879. 179. 1881. 52. 1886. 253 „ 403. V. 1879. 178. 1886. 253 „ 405. 1881. 52 „ 406. 1881. 517. 1882. 518 „ 408. A. 1880. 35. 1882. 518. 1883. 70 „ 409. V. 1879. 50 „ 421. V. 1880. 435 „ 422. V. 1879. 47 „ 423. 1881. 124. 1883. 70 „ 424. A. 1880. 35. V. 1880. 435 1884. 481. 1886. 112 „ 427. A. 1880. 35. 1881. 124. 1883. 66 1885. 501
Art. 4. 43	1885. 234
c. Handelsgesetzbuch vom 5. Juni 1869.	„ 429. V. 1879. 47 „ 430. V. 1879. 47 „ 564. 1878. 51 „ 607. 1881. 194 „ 612. 1881. 194 „ 614. 1881. 194 „ 617. 1881. 194
Art. 25.	1886. 705
„ 31. V. 1880. 116	
„ 135. 1886. 705	
„ 141. 1884. 565	
„ 143. 1884. 561	
„ 202. 1884. 558	
„ 213. V. 1880. 116	
„ 217. V. 1880. 116	
„ 224. 1886. 560	
„ 239a. V. 1880. 116. 1882. 49	
„ 244. 1886. 705	
„ 245. 1884. 558	
„ 281. 1878. 79	
„ 282. V. 1880. 435	
„ 313. 1882. 421	
„ 345. 1886. 253	
„ 386. 1883. 70	
„ 390. V. 1879. 47	
„ 392. 1886. 253	
„ 393. V. 1879. 47	
d. Gewerbeordnung vom 21. Juni 1869.	§ 6. 1881. 305. 1884. 41 § 33 1884. 579

37	1884	575
107	1882	261
120	1881. 516. 1884. 41. 374. 1885. 233	
	619. 620.	1886. 562
128	1885	232
129	1885	232

e. Vereinszollgesetz vom 1. Juli 1869.

33	1886	561
41	1886	561. 568
42	1886	561
44	1886	568
73	1881	196
96	1886	561
136	V. 1879. 48.	1884. 376
137	V. 1879. 48.	1884. 376
143	1884	376
151	1886	568
159	1886	561
157	1881	196

f. Gesetz über den Unterstützungs-
wohnsitz vom 6. Juni 1870.

§ 62	V. 1880	481
------	---------	-----

g. Strafgesetzbuch vom 15. Mai 1871.

§ 43	1883. 543	1886. 706
47	1884. 153	1886. 706
57	1883.	543
222	1884.	377
243	1886.	121
263	1878. 169. 1883. 543.	1886. 706
265	1882.	518
266	1885.	344
267	1881. 515.	1886. 561
268	1881. 515.	1883. 543
312—314	1884.	154
§ 315	1881. 515. 1884. 153. 1885. 222. 234	
	344.	1886. 121
§ 316	A. 1880. 201. 1881. 515. 1882. 519.	
	1884. 153. 377. 1885. 222. 234.	
	343. 620. 1886. 121. 568.	
317	1885.	345
318	1885.	345
320	1884.	154
323	1884.	154
330	1884.	154
332	1885.	234
333	1885.	234
350	1884.	476
353	1884.	476
359	1885.	234
360	1878.	274
367	1878.	94
393	1884.	155
394	1884.	155

h. Haftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871.

§ 1.	1878. 77. 80. 112. 120. 235. V. 1879.	
	93. 176	
	V. 1880. 82. 133. 219. 461. 481. 514	

A. 1880.	36. 37. 201. 202. 294
1881.	118. 121. 123. 196. 306
1882.	62. 255. 424. 517
1883.	72. 184. 186. 540
1885.	232. 233. 499. 619
1886.	115. 252. 253. 704
1878.	82. 112. 120. V. 1879. 176

§ 2.

A. 1880.	36. 294. 1881. 123. 305. 306.
	516. 517.
1882.	252. 261. 425
1883.	185. 1884. 40. 1885. 232
1886.	252. 253. 562

§ 3.

1878.	77. 80. 112. 121. 177. V. 1879.
	161
V. 1880.	134. 461. A. 1880. 202
1881.	306. 307. 517. 1882. 256.
	262. 424
1883.	186. 1885. 233. 619. 1886.
	252. 567. 704

§ 4.

1884.	481. 1885. 221. 1886. 567
-------	---------------------------

§ 6.

1878.	80. 112
-------	---------

§ 7.

1878.	180. V. 1879. 161. V. 1880.
	134. 463

A. 1880.	202. 295. 1881. 123. 306. 516
1882.	62. 256. 427. 515. 1883. 186.
	1885. 619

§ 8.	V. 1880. 461. A. 1880. 36. 1883. 281
	1885. 232. 1886. 251

§ 9.	A. 1880. 36. 202. 1881. 307. 1885. 232
------	--

l. Militärpensionsgesetz vom 27. Juni 1871.

§ 106	1882. 417
-------	-----------

k. Postgesetz vom 28. Oktober 1871.

§ 2	1881. 515
-----	-----------

§ 4	1878. 110
-----	-----------

l. Gesetz über die Rechtsverhältnisse der
Reichsbeamten vom 31. März 1873.

§ 34. 37	1884. 480
----------	-----------

§ 46	1882. 518
------	-----------

53. 54	1884. 480
--------	-----------

155	1884. 480
-----	-----------

m. Eisenbahnbetriebsreglement
vom 10. Juni 1870.

B. § 6	V. 1879. 47
--------	-------------

§ 17. 20	V. 1879. 48
----------	-------------

vom 11. Mai 1874.

9	1882. 518
---	-----------

10	1882. 518
----	-----------

11	1882. 518
----	-----------

14	1882. 518. 1885. 234
----	----------------------

22	1884. 482
----	-----------

24	1884. 482
----	-----------

38	1886. 110
----	-----------

48	1884. 482. 1885. 501
----	----------------------

49	1881. 124
----	-----------

50	1878. 274. V. 1879. 179
----	-------------------------

52	1882. 518
----	-----------

53	1884. 482
----	-----------

59	V. 1879.	178
64		1883. 70
67	V. 1880. 435. A. 1880. 35	
	1884. 481. 1886 110	
§ 68		1885. 502

n. Bahnpolizei-reglement vom
4. Januar 1875.

5	V. 1880.	475
53		1885. 234
61	V. 1880.	132
66	1878. 124.	1885. 234
67		1885. 234
68		1885. 234

o. Viehseuchengesetz vom 25. Juni 1875.

§ 6	A. 1879.	130
-----	----------	-----

p. Eisenbahn-Postgesetz vom
20. Dezember 1875.

Art. 1. 5. 6		1886. 115
„ 8		1886. 116
„ 11. 12		1878. 111

q. Zivilprozessordnung vom
30. Januar 1877.

Einführungsgesetz § 12		1883. 72
	§ 15	1883. 631
§ 19		1881. 303. 1883. 72

20		1883. 72
22	1881. 125. 304.	1883. 73
32		1882. 253
92		1883. 543
130		1883. 630
200		1883. 294
258	1883. 543.	1885. 347
259		1885. 347
260		1885. 347
276		1881. 117
380		1883. 544
511		1882. 423
516		1881. 195
524	1881.	195. 304
525		1884. 569
744		1886. 426
749	A. 1880.	37

r. Patentgesetz vom 25. Mai 1877.

§ 10		1884. 156
------	--	-----------

s. Gesetz betr. Fürsorge für Wittven
und Waisen der Reichsbeamten vom
20. April 1881.

1886. 567

t. Sprengstoffgesetz vom 9. Juni 1884.

§ 1		1886. 568
§ 9		1886. 568

II. Landesrecht.

Preussen.

A. Altländisches Recht.

a. Allgemeines Landrecht.

Einleitung	§ 14	V. 1880.	442
	15	V. 1880.	442
	46		1882. 161
	49		1883. 326
	74		1878. 176
	1881. 115. 199. 299.		1884. 570
	§ 75	1878. 176. V. 1880.	469.
		1881. 115. 199. 307. 426.	
		1882. 326. 443. 1884. 570	
	§ 94	1881. 116. 1882. 162. 326	
Theil I. Titel	2. § 6		1882. 422
„ I. „	2. § 111		1881. 307
„ I. „	2. § 112	V. 1880. 54.	1881. 307
„ I. „	2. § 114	V. 1880. 54. 468. 473	
		1881. 307. 511	
„ I. „	3. § 1—13		1881. 424
„ I. „	3. § 11		1883. 283
„ I. „	4. § 65		1883. 396
„ I. „	4. § 69		1883. 396
„ I. „	5. § 252		1883. 396
„ I. „	5. § 270	V. 1880.	442
„ I. „	5. § 285—287		1881. 511
„ I. „	5. § 443	V. 1879.	47
„ I. „	6. § 1	1878. 175.	1881. 307
„ I. „	6. § 5		1881. 307

Theil I. Titel	6. § 6	V. 1880.	55
„ I. „	6. § 7		1881. 307
„ I. „	6. § 9		1882. 159
„ I. „	6. § 11		1882. 159
„ I. „	6. § 12		1882. 159
„ I. „	6. § 25		1883. 185
„ I. „	6. § 26		1883. 185
„ I. „	6. § 36—38	V. 1880.	468
		1881. 115. 425. 1882. 162. 326	
„ I. „	6. § 83		1881. 307
„ I. „	6. § 84		1881. 307
„ I. „	6. § 89		1881. 307
„ I. „	6. § 91		1881. 194
„ I. „	6. § 99		1878. 178
„ I. „	6. § 103		1878. 178
„ I. „	6. § 104		1878. 178
„ I. „	7. § 81		1882. 442
„ I. „	7. § 86		1882. 442
„ I. „	8. § 25		1882. 326
„ I. „	8. § 26	V. 1880. 468.	1881. 115
		1882. 162. 326	
„ I. „	8. § 27	V. 1880. 468. 1881. 115.	
		1882. 326.	
„ I. „	8. § 28	V. 1880. 468. 1881. 115.	
		1882. 326	
„ I. „	8. § 29	1878. 176. V. 1880. 468.	
		1884. 571	
„ I. „	8. § 30	1878. 176. V. 1880. 468	
„ I. „	8. § 31	1878. 176. V. 1880. 468	

<p>Theil I. Titel 8. § 32 1878. 176</p> <p>„ I. „ 8. § 36 1882. 328</p> <p>„ L. „ 8. § 37 1883. 396</p> <p>„ „ 8. § 65 1882. 328</p> <p>„ L. „ 8. § 78 1882. 328</p> <p>„ L. „ 8. § 81 1882. 327. 1884. 569</p> <p>„ „ 1885. 87. 700.</p> <p>„ L. „ 8. § 82 1885. 90</p> <p>„ L. „ 8. § 100 1883. 396</p> <p>„ I. „ 8. § 142 1881. 426</p> <p>„ L. „ 9. § 263 1884. 571</p> <p>„ L. „ 9. § 500 V. 1879. 162</p> <p>„ L. „ 9. § 501 V. 1879. 162</p> <p>„ I. „ 9. § 502 V. 1879. 162</p> <p>„ I. „ 9. § 532 1881. 118</p> <p>„ L. „ 9. § 568 V. 1879. 162</p> <p>„ L. „ 9. § 569 V. 1889. 162</p> <p>„ L. „ 10. § 81 V. 1880. 482</p> <p>„ L. „ 11. § 1 1882. 263</p> <p>„ L. „ 11. § 3 1881. 51</p> <p>„ L. „ 11. § 5 1881. 432</p> <p>„ L. „ 11. § 8 V. 1880. 468. 473</p> <p>„ „ 1881. 200. 307.</p> <p>„ L. „ 11. § 9 V. 1880. 54. 468. 473</p> <p>„ „ 1881. 200. 307.</p> <p>„ L. „ 11. § 10 V. 1880. 468. 473</p> <p>„ „ 1881. 200.</p> <p>„ L. „ 11. § 11 V. 1880. 468. 473</p> <p>„ „ 1881. 200.</p> <p>„ I. „ 11. § 109 1881. 200</p> <p>„ I. „ 11. § 128 1881. 54</p> <p>„ I. „ 11. § 178 1881. 54</p> <p>„ L. „ 11. § 189 1881. 54</p> <p>„ I. „ 11. § 222 1882. 263</p> <p>„ I. „ 11. § 841 1883. 631</p> <p>„ I. „ 11. § 925 1885. 234</p> <p>„ I. „ 11. § 981 1885. 234</p> <p>„ L. „ 13. § 56 1881. 424</p> <p>„ L. „ 13. § 57 1881. 424</p> <p>„ I. „ 14. § 171 1881. 424</p> <p>„ I. „ 16. § 7 V. 1879. 162</p> <p>„ L. „ 16. § 8 V. 1879. 162</p> <p>„ L. „ 16. § 46 V. 1880. 482</p> <p>„ L. „ 16. §§ 61, 62 V. 1880. 462</p> <p>„ L. „ 16. § 180 1881. 55</p> <p>„ L. „ 16. § 282 1882. 63</p> <p>„ L. „ 16. § 283 1882. 63</p> <p>„ L. „ 16. § 405 1883. 396</p> <p>„ L. „ 17. § 111 1883. 396</p> <p>„ L. „ 19. § 14 1882. 326</p> <p>„ L. „ 20. § 171 V. 1880. 52</p> <p>„ L. „ 20. §§ 64, 65 1878. 178</p> <p>„ II. „ 2. § 232 1878. 178</p> <p>„ II. „ 2. § 233 1878. 177</p> <p>„ II. „ 2. § 236 1878. 177</p> <p>„ II. „ 2. § 238 1878. 178</p> <p>„ II. „ 2. § 239 1878. 178</p> <p>„ II. „ 2. § 240 1878. 178</p> <p>„ II. „ 2. § 241 1878. 178</p> <p>„ II. „ 2. § 251 1878. 178</p> <p>„ II. „ 7. § 37 1883. 396</p>	<p>Theil II. Titel 7. § 43 A. 1879. 122</p> <p>„ II. „ 7. § 81 1881. 426</p> <p>„ II. „ 7. § 86 1881. 426</p> <p>„ II. „ 8. § 1734 1886. 111</p> <p>„ II. „ 10. § 17 V. 1879. 202 A. 1879. 129</p> <p>„ II. „ 10. § 69 1882. 415</p> <p>„ II. „ 10. § 88 1881. 424</p> <p>„ II. „ 10. § 89 1881. 424</p> <p>„ II. „ 10. § 94 1884. 579</p> <p>„ II. „ 10. § 95 1884. 579</p> <p>„ II. „ 10. § 96 1884. 579</p> <p>„ II. „ 10. § 97 1884. 579</p> <p>„ II. „ 14. § 21 1881. 426. 1882. 442</p> <p>„ II. „ 14. § 24 1886. 430</p> <p>„ II. „ 14. § 79 1881. 518</p> <p>„ II. „ 14. § 84 V. 1879. 35</p> <p>„ II. „ 15. § 1 1881. 116</p> <p>„ II. „ 15. § 4 1881. 116. 432</p> <p>„ II. „ 15. § 5 1881. 116</p> <p>„ II. „ 15. § 6 1881. 116. 1882. 444</p> <p>„ II. „ 15. § 11 1882. 159. 1883. 396</p> <p>„ II. „ 15. § 12 1882. 159</p> <p>„ II. „ 15. § 13 V. 1880. 479</p> <p>„ II. „ 15. § 14 V. 1880. 479</p> <p>„ II. „ 15. § 15 V. 1880. 479</p> <p>„ II. „ 15. §§ 18—22 1881. 116</p> <p>„ II. „ 15. § 51 1886. 429</p> <p>„ II. „ 15. § 52 1886. 429</p> <p>„ II. „ 15. § 54 1884. 574</p> <p>„ II. „ 15. § 62 1881. 425</p> <p>„ II. „ 15. § 70 1882. 444. 1884. 571</p> <p>„ II. „ 15. § 71 1882. 444</p> <p>„ II. „ 15. § 141 1878. 110</p> <p>„ II. „ 15. § 142 1878. 110</p> <p>„ II. „ 17. § 10 V. 1880. 477. 1883. 409</p> <p>b. Allgemeine Gerichtsordnung.</p> <p>Einleitung § 1 V. 1880. 262</p> <p>Theil I. Tit. 14. § 6 No. 2 1878. 120. 121</p> <p>„ L. „ 24. Anhang § 153 A. 1880. 129</p> <p>„ L. „ 35. § 33 A. 1880. 129</p>
--	---

B. Rheinisches Recht.

Code civil.

<p>Art. 544. V. 1880. 281. 439. 1881. 301.</p> <p>„ „ 1883. 288. 290</p> <p>„ 545. V. 1880. 281. 439. 1883. 288</p> <p>„ 546 V. 1880. 439</p> <p>„ 551 V. 1880. 439</p> <p>„ 552 1881. 301</p> <p>„ 637 1883. 290</p> <p>„ 639 1883. 288</p> <p>„ 640 V. 1880. 439. 1883. 288</p> <p>„ 641 1883. 288</p> <p>„ 644 1881. 301. 1883. 288</p> <p>„ 645 1881. 303</p> <p>„ 646 1883. 288</p> <p>„ 647 1883. 288</p> <p>„ 649 1883. 288</p> <p>„ 650 1883. 288</p> <p>„ 651 1883. 288</p>
--

Art. 652	1883. 288
" 686	1883. 290
" 690	1883. 288
" 701	1883. 291
" 1142	1883. 291
" 1149 V. 1880. 439	
" 1188	1884. 563
" 1213 V. 1879. 49	
" 1370	1883. 288
" 1371	1883. 288
" 1372	1883. 288
" 1376	1883. 288
" 1382 V. 1880. 439. 1883. 541	
" 1383 V. 1880. 439. 1882. 252	
" 1384 V. 1880. 439. 1882. 252	
"	1883. 540
" 2082 V. 1880. 52	

C. Einzelne Gesetze und Verordnungen.

Ostpreussisches Wegereglement vom 24. Juni 1764.	
§ 9	1884. 471
Schlesisches Wegereglement vom 11. Januar 1767.	
§ 6. 7. 19.	1883. 550
Westpreussisches Wegereglement vom 4. Mai 1796	1883. 75
Gesetz (Dekret) vom 20. April 1810.	
Art. 7 V. 1880. 281. 439	
Vorfahrtgesetz vom 15. November 1811.	
§ 10.	1885. 701. 702
Verordnung vom 20. Juni 1817. (G.-S. S. 161)	
§ 4	1884. 43
Geschäftsinstruktion vom 23. Oktober 1817.	
§ 3	1881. 432
Ressortreglement vom 30. Juni 1818.	
§ 2 a. 2	1883. 288
§ 13	1883. 288
Gesetz vom 30. Mai 1820.	
§ 13 A. 1879. 122	
Gesetz vom 7. Juni 1821 (G.-S. S. 83).	
§ 9	1884. 43
Gesetz über die Heranziehung der Staatsdiener zu den Gemeindelasten vom 11. Juni 1822.	
§ 1 1882. 413. 1883. 74. 1885. 699	
2	1882. 413
3	1882. 413
6	1886. 810
7	1882. 413
8 1882. 413. 1884. 42. 1886. 811	
10	1882. 413
11	1882. 413
Verordnung vom 14. Dezember 1833.	
§ 2 1878. 175. 1881. 201	
§ 4	1881. 424
§ 18 1878. 235. 1882. 330	
Allerhöchste Kabinettsordre vom 8. Juni 1834.	
A. 1879. 120. 1885. 698	
Verordnung vom 30. Juni 1834. (G.-S. S. 96).	
§ 11	1884. 43

Allerhöchste Kabinettsordre vom 11. Juni 1836.	
1883. 176	
Gesetz vom 31. März 1838.	
§ 2	1884. 156
Eisenbahngesetz vom 3. November 1838.	
§§ 1—2	1883. 176
§ 4 1878. 94. 122. A. 1880. 128	
1883. 176. 295. 392. 406. 415.	
551. 1884. 46. 150. 473.	
§ 8 V. 1879. 202. V. 1880. 473.	
475. 479. A. 1879. 128. 1881. 200.	
1883. 176. 1884. 149. 240.	
§ 10	1883. 178
§ 11 V. 1880. 467. 1881. 200. 1883.	
176. 1885. 92.	
§ 14 1878. 122. V. 1879. 58. V. 1880.	
439. A. 1879. 128. A. 1880. 126.	
1881. 432. 1882. 158. 167. 430.	
437. 1883. 171. 283. 288. 292.	
389. 396. 403. 411. 547. 1884. 46.	
49. 149. 157. 473. 1886. 563.	
§ 20 V. 1880. 281	
§ 23 1878. 94. 124	
§ 24 1882. 50. 57. 1883. 409. 1884. 241	
§ 25 1878. 78. 81. 1881. 307. 422. 1882.	
158. 162. 262. 1886. 110	
§ 28	1878. 78
§ 29 V. 1880. 118. 1882. 51	
§ 30 V. 1888. 118	
§ 36	1886. 115
§ 42 1880. 118. 1882. 49	
§ 46 V. 1880. 477	
Deklaration vom 6. April 1839.	
Art. 4	1878. 175
Art. 5	1878. 120
Art. 13	1883. 298
Gesetz vom 18. Juni 1840 betr. Verjährungsfrist bei öffentlichen Abgaben.	
§ 1 A. 1879. 119. 1886. 810	
§ 5	1884. 573
§ 6	1884. 573
§ 14 A. 1879. 119	
Gesetz vom 11. Mai 1842 betr. die Zulässigkeit des Rechtsweges in Beziehung auf polizeiliche Verfügungen.	
§ 1—3	1881. 429
§ 4 1878. 176. 181. 1881. 429	
§ 5 1878. 181. V. 1880. 481	
Gesetz vom 28. Februar 1843. Benutzung der Privatflüsse betreffend.	
§ 5	1881. 301
§ 7	1885. 701
§ 53	1881. 301
Gesetz vom 9. November 1843 über die Aktiengesellschaften.	
§ 2 V. 1880. 116	
§ 24 V. 1880. 116	
§ 25 V. 1880. 116	
§ 26 V. 1880. 116	
§ 29 1884. 563	

Verfassungsurkunde vom 31. Januar 1850.

Art. 9 . 1878. 176. V. 1880. 281. 439
Gesetz vom 24. Februar 1850: Aufhebung
der Grundsteuerbefreiungen betr.

§ 2 1881. 518. 1885. 698

Gesetz vom 11. März 1850 über die Polizei-
verwaltung.

§ 1 V. 1880. 479

§ 3 V. 1879. 8. V. 1880. 474. 479
A. 1879. 124. 127. A. 1880. 127
1886. 564.

§ 5 1884. 576

§ 6 V. 1880. 474. 479. 1883. 286

§ 11 1884. 576

§ 15 1884. 576

Gesetz vom 1. Mai 1851 über Einkommen-
steuer.

§ 19 1882. 50

§ 28 1882. 51. 1884. 573

§ 30 . 1882. 49. 52. 56. 57. 61. 1883.
627. 1884. 572. 573. 1886. 811

Gesetz vom 2. Mai 1852 über die Einführung
des mündlichen und öffentlichen Verfahrens
u. s. w. in Untersuchungssachen.

Art. 107 A. 1880. 201

Gesetz vom 5. Juni 1852 das Postwesen
betreffend.

§ 1 1878. 110

Gesetz vom 21. Juli 1852. Dienstvergehen
der nicht richterlichen Beamten betreffend.

§ 1 1884. 483

§ 5 1884. 483

§ 9. 11. 12. 1886. 816

§ 16 1884. 477

§ 22 1886. 816

§ 32 1886. 816

§ 42 1886. 816

§ 50 1884. 483

§ 53 1884. 483

§ 83 V. 1879. 51. 1884. 477

Gesetz vom 30. Mai 1853 über die staatliche
Besteuerung der Eisenbahnen

§ 2 1882. 50

Städteordnung vom 30. Mai 1853.

§ 4 . A. 1879. 119. 1881. 518. 1885. 698

Gesetz betr. die Kouffikte vom 13. Febr. 1854.

§ 1 1886. 815

§ 3 1886. 816

Zirkularelass vom 29. September 1856, das
steuerpflichtige Reineinkommen der Eisen-
bahnen betr. A. 1879. 120. 122. A. 1880. 125

Gesetz vom 21. Mai 1861. Gebäudesteuer
betreffend.

§ 3 1878. 109. A. 1879. 120. 1882. 261

§ 5 1884. 572

§ 10 1878. 109

§ 14 1882. 261

§ 15 1882. 261

§ 16 1882. 261

§ 17 1882. 261

Gesetz vom 21. Mai 1861. Grundsteuer
betreffend.

§ 4 1882. 260. 1884. 572

Gesetz vom 24. Mai 1861.

§ 1 1884. 478

§ 2 1884. 478

§ 5 1884. 478

§ 23 1884. 479

Einführungsgesetz zum Handelsgesetzbuch vom
24. Juni 1861.

Art. 12 1884. 563

Allgemeines Berggesetz vom 24. Juni 1865

§ 139 1883. 555

Gesetz vom 8. Februar 1867. Grundsteuer betr.

§ 8 1882. 260

§ 9 1882. 260

§ 11 1882. 260

§ 45 1882. 260

Reglement vom 16. Juni 1867, die Zivil-
versorgung der Militärpersonen betreffend.

§ 36 V. 1879. 51

Gesetz vom 11. März 1868.

§ 1 1882. 48

Gesetz vom 6. Juni 1870, betr. Unter-
stützungswohnsitz.

§ 62 V. 1880. 481

Gesetz vom 5. Mai 1872. Grundbuchordnung.

§ 2 1885. 91

§ 30 1885. 91

§ 59 1885. 91

Gesetz vom 5. Mai 1872, über Eigentums-
erwerb.

§ 1 1881. 200

§ 5 1885. 91

Gesetz vom 27. März 1872, Pensionsgesetz.

§ 1 1882. 417. 1884. 477

§ 2 1884. 477

§ 12 1884. 480

§ 20 1884. 477

§ 21 1884. 478

§ 22 1884. 478

§ 23 1884. 477

§ 30 1884. 478

Kreisordnung vom 13. Dezember 1872.

§ 6 1884. 43

§ 9 A. 1880. 125. 1884. 43

§ 11 A. 1879. 121. A. 1880. 125

§ 14 . 1878. 109. A. 1879. 119. 120. 122

A. 1880. 125. 1881. 126. 1882. 257

1883. 73. 74.

§ 15 . 1878. 109. A. 1879. 119. 120. 122

A. 1880. 125. 126. 1881. 126

1882. 50. 260.

§ 16 1878. 109. A. 1879. 119

§ 17 1878. 109. A. 1879. 120. 1884. 572

§ 18 1878. 109. 1884. 42

§ 19 . 1878. 109. A. 1879. 121. 1881. 126

1882. 414.

§ 59 1878. 122. 1879. 202. V. 1880. 479

A. 1879. 128. 1883. 78.

§ 60 V. 1880. 479. 1883. 78

- § 61 1878. 122. 169. V. 1879. 202.
 V. 1880. 476. 479. A. 1879. 123
 124. 125. 128. A. 1880. 126. 127
 1881. 127. 1882. 431. 1883.
 397. 405.
- § 79 1878. 168. V. 1879. 198. A. 1879
 125. A. 1880 126.
- § 80 1878. 168. V. 1879. 198. A. 1880
 126. 1882. 430.
- § 116 A. 1880. 125
 § 127 A. 1880. 125
 § 135 II la. 1878 122. V. 1880. 476. 479
 A. 1879. 124. 125. 127. 128
 1881. 127. 1882. 432.
- § 135 II lb. 1878. 169. V. 1880. 476. 479
 A. 1879. 123. 127. 128. A. 1880
 126. 127. 1883. 397. 406.
- § 135 II lc. V. 1879. 202. V. 1880. 476
 A. 1879. 125. 126. 128. A. 1880
 126. 127.
- § 163 V. 1879. 35
 § 170 A. 1880. 126
 § 199 1881. 126
- Gesetz vom 25. März 1873, betreffend die
 Kauttionen der Staatsbeamten.
- § 4 V. 1880. 52
 § 10 V. 1880. 52
 § 12 V. 1880. 52
- Gesetz vom 12. Mai 1873, Wohnungsgeld-
 Zuschuss betr.
- § 1 1882. 417
- Enteignungsgesetz vom 11. Juni 1874.
- § 1 1881. 199. 202. 510. 1882. 163
 1883. 187. 284. 1885. 227.
- § 2 1881. 202. 1883. 284.
- § 3 1881. 202
 § 8 V. 1880. 470. 473. 1881. 52. 118
 510. 1882. 163. 1883. 187. 288.
 289. 1884. 41. 1885. 227. 1886.
 254. 424.
- § 9 1881. 201. 1883. 555. 1886. 424
 § 10 1881. 510. 1884. 41. 1885. 227
 § 11 1883. 288
 § 12 1881. 510
 § 13 1883. 187
 § 14 V. 1880. 261. 1881. 431. 510
 1882. 165. 1883. 181. 187. 285
 288. 296. 391. 403. 411. 552
 1884. 45. 46. 47. 49. 149. 157
 1886. 563.
- § 15 1881. 429. 431. 1883. 187. 411
 § 16 1881. 52. 1882. 263
 § 17 1881. 199
 § 18 1882. 165. 1883. 187. 415
 § 19 1883. 187
 § 21 1881. 431. 1883. 187
 § 22 1881. 431
 § 23 Abs. 3 V. 1880. 478
 § 25 1881. 199. 1882. 165. 263. 1883.
 186. 187. 288. 412.
- § 26 1882. 263
- § 29 1883. 186
 § 30 V. 1879. 163. V. 1880. 472
 1881. 117. 1882. 263. 1883. 186
 188. 288. 289. 1885. 621.
- § 31 V. 1880. 471. 1881. 510. 1882. 165
 1883. 187. 288. 290. 412.
- § 32 1881. 200
 § 36 1881. 51. 199
 § 40 V. 1880. 54. 1883. 187. 631
 § 45 1881. 429
 § 46 1882. 263
 § 47 1881. 128
 § 48 1881. 128
 § 49 1881. 128
 § 55 V. 1880. 54. 472
 § 56 1881. 431. 1883. 403
 § 57 1881. 202
 § 59 1881. 118
- Provinzialordnung vom 29. Juni 1875.
- § 118 1878. 168
 § 121 1878. 168
- Gesetz vom 2. Juli 1875 betr. die Anlegung
 von Strassen.
- § 1 1882. 324. 1883. 77. 1885. 88
 § 4 1882. 324
 § 8 1878. 176. 1883. 77
 § 11 1878. 176. 1883. 77. 1884. 42. 578
 12 1884. 48. 49. 578
 § 13 1878. 176. 1881. 201. 1882. 325
 § 15 V. 1880. 476. 1883. 77. 1885. 87
 700. 1886. 812.
- § 19 1881. 203. 1885. 87. 700
- Gesetz vom 3. Juli 1875, die Verwaltungs-
 gerichte betreffend.
- § 29 V. 1879. 198
 § 35 A. 1879. 130. 1883. 76. 294
 § 37 1878. 169
 § 40 1882. 429
 § 44 1882. 415
 § 52 1878. 168
 § 63 1878. 168
 § 64 V. 1880. 480. 1883. 294. 1884. 474
 § 67 V. 1880. 480. 1882. 440. 1883. 294. 396
 § 68 V. 1880. 480. 1884. 474
 § 72 1878. 169
 § 76 1878. 169. V. 1879. 35
 § 81 1883. 294. 298. 1884. 50
 § 83 1878. 122. 169
- Zuständigkeitsgesetz vom 26. Juli 1876.
- § 3 A. 1879. 132
 § 4 V. 1880. 479
 § 30 1878. 167. V. 1879. 8. 90. 198
 V. 1880. 476. A. 1879. 127. 129
 132. A. 1880. 126. 127. 1883
 414. 548.
- § 31 V. 1879. 198. V. 1880. 476
 § 32 V. 1879. 8. 198. A. 1879. 130
 § 33 V. 1879. 198. V. 1880. 129
 § 34 V. 1879. 198. A. 1879. 132
 § 35 V. 1879. 198
 § 36 V. 1879. 198. V. 1880. 474

§ 49 A.	1879. 121	§ 65	1882. 439
§ 51	1878. 168	§ 66	1883. 413, 1884. 49
§ 57	1878. 168	Gesetz vom 25. Februar 1881, betr. die Her-	
§ 65 A.	1879. 121, 1882. 414	stellung von Nebenbahnen.	
§ 67	1878. 168	§ 1	1885. 225
§ 69	1878. 168	Gesetz (Kreisordnungsnovelle) vom 19. März	
§ 155 V.	1879. 90, A. 1879. 129, 1880. 128	1881.	
	1883. 78.	Art. IV § 1	1882. 429, 437, 1883. 395, 407
§ 156 A.	1880. 128, 1884. 49		1884. 240, 1885. 89.
§ 157 Y.	1879. 162, A. 1883. 403, 415	IV § 2	1882. 429, 437, 1883. 75, 76
§ 166	1878. 122, 167, V. 1879. 58		174, 182, 294, 397, 402, 549
	A. 1879. 128, A. 1880. 128, 1883. 403		1884. 44, 45, 46, 47, 240, 470
§ 172	1878. 122		1885. 89, 700, 1886. 705.
§ 173	1878. 123	Gesetz vom 28. März 1882, betr. Erwerb	
Gesetz vom 12. Juli 1876; direkte Staats-		von Privatbahnen durch den Staat.	
steuern betreffend.		§ 10	1883. 625, 1884. 43
§ 1	1884. 573, 1886. 811	Landesverwaltungsgesetz vom 30. Juli 1883.	
Gesetz vom 25. August 1876. Ansiedelung		§ 127ff	1886. 814
betreffend.		Zuständigkeitsgesetz vom 1. August 1883.	
§ 13 A.	1880. 128, 1883. 77	§ 56	1886. 705, 813
§ 17	1882. 430		
Gesetz vom 12. März 1877. Grundsteuer betr.			
Art. 1	1884. 572		
Hinterlegungsordnung vom 14. März 1879.			
§ 7	1884. 560		
§ 8	1884. 560		
Organisation der Staatseisenbahn-Verwaltung			
vom 24. November 1879.			
§ 14	1881. 304, 1882. 263, 1883. 72		
§ 16	1881. 304, 1882. 263, 1883. 72		
Organisationsgesetz vom 26. Juli 1880.			
§ 63	1882. 439, 1883. 413		
§ 64	1882. 439		

Baden.

Badisches Landrecht.

Satz 1384 A. 1880. 36

Sachsen.

Sächsisches bürgerliches Gesetzbuch.

§ 35 1882. 426, 1886. 252
 § 47, 81, 119, 1489, 1490. A. 1880. 202
 § 1024 1878. 79
 § 1489 1878. 179
 § 1661, 1837, 1491, 1492. 1878. 178

C. Zusammenstellung der Entscheidungen nach der Zeitfolge.

Für die Bezeichnung des erkennenden Gerichts sind nachstehende Abkürzungen gebraucht:

Reichsoberhandelsgericht = ROHg. Reichsgericht = Rg. Obertribunal = OTr. Oberverwaltungsgericht = OVg.	Gerichtshof zur Entscheidung der Kompetenzkonflikte = KKgh. Kammergericht = Kg.
---	---

Datum des Erkenntnisses	Erken- nendes Gericht etc.	I n h a l t	V oder A	Jahr- gang	Seite
1876					
27. Juni	OVg.	Frist bei Steuer-Reklamationen	A	1879	119
30. "	"	Steuerpflicht der juristischen Personen	A	1879	122
8. September	"	Befugniß ländlicher Gemeinden zur Besteuerung der juristischen Personen (Oestliche Provinzen)	A	1879	122
8. "	"	Folgen der Nichteinholung eines Bankonsenses .	A	1879	129
12. "	"	Reklamationsrecht. Untervertheilung des Kreis- abgaben-Solls gemäss § 11 der Kreisordnung .	A	1879	121
25. Oktober	"	Anfechtung der gemäss § 6 des Seuchengesetzes vom 25. Juni 1875 erlassenen polizeilichen An- ordnungen	A	1879	130
8. November	"	Endgültigkeit der Entscheidungen des Kreisaus- schusses über Wegebausachen im Falle des § 135 II. 1 b. der Kreisordnung. Wie weit regelt der Kreis Ausschuss die Entschädigungsfrage? .	A	1879	123
29. "	"	Begriff der „Strasse“. Pflicht zur Strassenreinigung	A	1879	124
2. Dezember	"	Befugnisse ländlicher Gemeinden zur Besteuerung der juristischen Personen (Oestl. Provinzen) .	A	1879	122
1877					
6. Januar	"	Befugniß ländlicher Gemeinden zur Besteuerung der juristischen Personen (Oestl. Provinzen) .	A	1879	123
17. "	"	Besteuerung einer Kokesanstalt, welche einem Eisenbahn-Unternehmen gehört	A	1879	122
22. "	ROHg.	Haftpflicht beim Eisenbahnbetriebe konkurrierender Betriebsunternehmer	—	1878	77
14. Februar	OVg.	Der Kreis Ausschuss befindet auch über die Anlage „neuer Wege“	A	1879	124
17. "	"	Der Kreis Ausschuss entscheidet in interimistico, ob ein Weg ein öffentlicher oder ein Privat- weg ist	A	1879	125
8. März	"	Verwaltungsstreitverfahren als Mittel gegen Kom- petenzüberschreitungen der Polizeibehörden . .	A	1879	131
24. "	"	Steuerpflicht bzw. Steuerfreiheit der Gebäude der Staatsbahnen	A	1879	120
28. "	"	Rechte der Polizeibehörden bei vorübergehenden Störungen des Verkehrs auf einem öffentlichen Wege in Folge Baues einer Eisenbahn	A	1879	125
14. April	"	Befugniß ländlicher Gemeinden zur Besteuerung der juristischen Personen (Oestliche Provinzen)	A	1879	122

Datum des Erkenntnisses	Erken- nendes Gericht etc.	Inhalt	V oder A	Jahr- gang	Seite
1877.					
16. Mai	OVg.	Berechnung des steuerbaren Reineinkommens einer Privatbahn. Repartition auf die beteiligten Kreise	A	1879	119
19. "	"	Die bei dem Verwaltungsgericht stattfindenden Klagen sind bei diesem direkt einzureichen	A	1879	130
26. "	"	Inhalt und Umfang der Wegebaulast	A	1879	125
6. Juni	"	Steuerprivilegium der Privatbahn-Beamten?	A	1879	121
5. September	ROHg.	Zwangsvollstreckung wegen der Alimente für die Dauer des Prozesses bei Entschädigungsansprüchen aus dem Reichs-Haftpflichtgesetz		1878	120
14. "	"	Haftpflicht beim Eisenbahnbetriebe konkurrierender Betriebs-Unternehmer; Beweislast bezüglich des eigenen Verschuldens des Verletzten im Falle der Nichtbeachtung eines Verbotes aus besonderen Gründen		1878	121
1. November	Reg.-Pr. zu Breslau.	Ausschluss der lokalpolizeilichen Kognition und Kompetenz hinsichtlich ministeriell genehmigter und landespolizeilich festgestellter Eisenbahn-Anlagen		1878	80
3. "	OVg.	Wo ist im Verwaltungsstreitverfahren die Klage einzureichen?	A	1879	130
14. "	"	Verpflichtung zur Wegeunterhaltung	A	1879	126
24. "	"	Versagung des Baukonsenses. Klagefrist	A	1879	129
29. "	OTr.	Schadloshaltung in Folge polizeilicher Verweigerung der Bauerlaubniss		1878	175
12. Dezember	OVg.	Unzulässigkeit des förmlichen Beschwerdeverfahrens und eventuell der Klagen seitens der Polizeibehörden gegen Bescheide der vorgeschetzten Aufsichtsbehörde	A	1878 1879	167 131
1878.					
9. Februar	KKgh.	Für Eisenbahnbauten, welche staatspolizeilich genehmigt sind und unter Leitung von Staats-Baubeamten ausgeführt werden, ist ein ortspolizeilicher Baukonsens nicht erforderlich		1878	94
16. "	OVg.	Heranziehung der Gebäude der Staatsbahnen zu den Kreisabgaben. Theilweise Befreiung ist unzulässig	A	1878 1879	109 120
17. "	Stadtger. zu Frankfurt a. M.	Betrug an Eisenbahnfahrgeldern		1878	169
26. "	ROHg.	Haftpflicht beim Fabrikbetrieb		1878	112
6. März	OVg.	Unzulässigkeit des Verwaltungsstreitverfahrens in Bezug auf polizeiliche Anordnungen. Störung des Verkehrs auf einem öffentlichen Wege durch eine den letzteren an niveau kreuzende Eisenbahn	A	1878 1879	122 126
8. "	ROHg.	Den Töchtern eines beim Eisenbahnbetriebe getödteten Mannes steht gegen die Betriebsunternehmer ein Anspruch auf Ausstattung aus dem Reichshaftpflichtgesetz nicht zu		1878	177
3. April	KKgh.	Ausschluss des Rechtsweges gegen polizeiliche			

Datum des Erkenntnisses	Erken- nendes Gericht etc.	Inhalt	V oder A	Jahr- gang	Seite
1878.					
17. April	OVg.	Anordnungen zum Schutze der öffentlichen Verkehrsinteressen		1878	180
28. Mai	ROHlg.	Beseitigung von Verkehrsstörungen auf öffentlichen Wegen. Einrede, dass ein Weg ein Privatweg ist	A	1879	126
29. "	OVg.	Nichtanwendbarkeit des Reichshaftpflichtgesetzes auf Unfälle bei solchen Verrichtungen, welche nicht schon an sich eine Vorbereitung des Beförderungsdienstes der Eisenbahnen enthalten, sondern diese Vorbereitung nur ermöglichen		1878	234
26. Juni	"	Streitverfahren auf Grund des Seuchengesetzes	A	1879	130
5. September	"	Abgabepflicht „im Allgemeinen“ niemals Gegenstand des Verwaltungsstreitverfahrens	A	1879	121
5. "	"	Unzulässigkeit des Verwaltungsstreitverfahrens bei Kollisionen verschiedener Behörden	A	1879	131
14. "	"	Bedarf es zur Ausführung eines Bauwerkes auch dann des ortspolizeilichen Baukonsenses, wenn der Gegenstand desselben einen bereits ministeriell genehmigten Hochbau auf einem Staatsbahnhofe bildet?	A	1880	128
21. "	"	Voraussetzung für die Inanspruchnahme eines Weges für den öffentlichen Verkehr gemäss § 135 II. 1 c. der Kreisordnung	A	1880	126
25. "	"	Gegenstand des Verwaltungsstreitverfahrens	A	1880	129
25. "	"	Streitverfahren und Rechtsmittel in Wegepolizeisachen	A	1880	126
27. "	ROHlg.	Streitverfahren in den die Landkreise betreffenden Wegebauwesen	A	1879	127
28. "	OVg.	Rückgriff mehrerer Frachtführer unter einander	V	1879	47
15. Oktober	OTr.	Streitverfahren bezüglich Umfangs der Wegebesserung	A	1879	127
26. "	OVg.	Unbefugte Anfertigung von mit dem Stempel einer Eisenbahnverwaltung versehenen Frachtbrief-Formularen		1878	274
30. "	"	Instruktion und Streitverfahren in Wegebauwesen	A	1880	127
6. November	"	Anwendung des § 14 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 auf Wegeanlagen	A	1880	126
12. "	ROHlg.	Ausschluss der Rechtsmittel gegen die Entscheidungen des Kreisausschusses in Wegesachen gemäss § 135 II. 1 b. der Kreisordnung	A	1880	127
13. "	OVg.	Die Haftpflicht endet nicht mit der Wiederverheirathung der Wittwe des Getödteten. Wann beginnt die Minderung einer zuerkannten Rente?	A	1880	294
15. "	"	Streitverfahren in den die Stadtkreise betreffenden Wegebauwesen	A	1879	127
4. Dezember	"	Wer hat die Verpflichtung zur städtischen Strassenbeleuchtung?	A	1880	127
	"	Verpflichtung zur Beleuchtung einer Strasse	A	1879	127
			V	1879	8
1879.					
8. Januar	ROHlg.	Berechnung der nach dem Reichshaftpflichtgesetz zu gewährenden Entschädigung	V	1879	160
9. "	"	Die Anwendung der dem Beschädigten günstigeren Bestimmungen der Handelsgesetze bezüglich des			

Datum des Erkenntnisses	Erken- nendes Gericht etc.	I n h a l t	V oder A	Jahr- gang	Seite
1879.					
15. Januar	OVg.	Umfangs des Schadensersatzes ist auch in Fällen des § 2 des Haftpflichtgesetzes nicht ausgeschlossen Freiheit öffentlicher Behörden von der Entrichtung eines Kostenpauschquantums	A V A	1880 1879 1879	294 35 131
21. "	ROHg.	Bei Festsetzung der Entschädigung für die Wittve eines Getödteten darf auf deren Pflicht zur Alimentation ihrer Kinder nicht Rücksicht genommen werden	A	1880	294
28. "	"	Nichtanwendbarkeit des Reichshaftpflichtgesetzes auf solche Unfälle, welche nicht mit den dem Eisenbahnbetriebe eigentümlichen Gefahren in Beziehung stehen	V	1879	93
17. Februar	OVg.	Hieranziehung der Eisenbahnen zu den Kreissteuern	A	1880	125
22. "	"	Verwaltungszwangsverfahren gegen den Fiskus	A	1880	129
5. März	"	Kompetenz der Behörden in Streitsachen bezüglich der einer Eisenbahn gehörigen Wege	A V	1879 1879	128 58
6. "	"	Berechnung des steuerbaren Reineinkommens einer Eisenbahn	A	1880	126
8. "	KKgh.	Ausschluss des Rechtsweges in Betreff des Inhalts von Dienstentlassungs-Attesten	V	1879	51
13. "	OVg.	Versagung des Baukonsenses zur Errichtung von Gebäuden in der Nähe von Eisenbahnen. Klage und deren Wirkung	V A	1879 1879	90 129
16. April	"	Fristen zur Anfechtung wegepolizeilicher Verfügungen	A	1880	127
1. Mai	"	Inwieweit kann der Baukonsens unter Bedingungen erteilt werden?	A	1880	128
13. "	OTr.	Amtskauttionen haften nur für die aus der Amtsführung entstandenen Schäden und Mängel nicht auch für sonstige Ansprüche des Staates an die Kaventen.	V	1880	52
16. "	"	Rechtlicher Charakter der in § 30 des Enteignungsgesetzes zur Beschreitung des Rechtsweges gegebenen Frist	V	1879	162
31. "	ROHg.	Der Fabrikbesitzer haftet nicht für Unfälle bei von Technikern in seiner Fabrik ausgeführten grösseren Reparaturarbeiten	A	1880	294
12. Juni	"	Begriff des „Unternehmers einer Eisenbahn“ im Sinne des § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes	A	1880	294
16. "	OVg.	Grundlage für die Androhung, Festsetzung und Ausführung der zur Durchsetzung polizeilicher Anordnungen zulässigen Zwangsmittel	V A	1879 1879	197 132
21. "	ROHg.	Der Antrag des Verpflichteten auf Aufhebung oder Minderung der dem Verletzten zuerkannten Rente begründet nicht schon das Recht, die Zahlung der Rente zum Depositum zu leisten oder Sicherheitsleistung zu verlangen	A	1880	295
25. "	OVg.	Ansiedelungsgenehmigung zur Errichtung von Bahnwärter-Wohnhäusern	A	1880	128

Datum des Erkenntnisses	Erken- nendes Gericht etc.	Inhalt	V oder A	Jahr- gang	Seite
1879.					
2. Juli	OVg.	Pflicht zur Herstellung von Anlagen, welche im gesundheits- und sittenpolizeilichen Interesse erforderlich sind		1883	78
9. September	OHg.	Aufstellung der Jahresbilanzen der Eisenbahngesellschaften	V	1880	115
13. "	"	Auslieferung des Frachtgutes seitens des Frachtführers an einen nicht im Frachtbriefe bezeichneten Dritten	V	1879	178
15. "	"	Anwendbarkeit des § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes. Begriff des Fabrikbetriebs im Sinne des § 2 dieses Gesetzes	V	1879	176
17. "	OVg.	Die wegepolizeilichen Bestimmungen der Kreisordnung beziehen sich nur auf öffentliche, nicht auf Privatwege. Bahnhofszufuhrwege sind öffentliche Wege	V A	1879 1879	201 128
22. Oktober	Rg.	Durch Annahme des Gutes und Zahlung der Fracht erlischt der Anspruch gegen den Frachtführer dann nicht, wenn das Gut mit einem, von dem ursprünglich abgeschlossen abweichenden Frachtbriefe abgeliefert wird	A	1880	35
14. November	"	Wer ist als Betriebsunternehmer einer Eisenbahn bei durchgehenden Zügen bezw. Wagen anzusehen?	V	1880	219
14. "	"	Haftpflicht des Gastwirthes für Gepäck, welches seitens ankommender Reisenden an die Führer der am Bahnhof befindlichen Hotelwagen übergeben ist	A	1880	35
18. "	"	Haftpflicht der Eisenbahn bei Beförderung in gedeckten Wagen, wenn die Beförderung in unbedeckten Wagen geschehen durfte?	A V	1880 1880	35 435
19. "	"	Ermittelung des Werthes eines Grundstücks im Enteignungsverfahren	V	1880	54
3. Dezember	"	Befugnisse der Regierung aus § 14 des Enteignungsgesetzes	V	1880	261
5. "	"	Begriff von „böliche Handlungsweise“	A	1880	35
9. "	"	Zum „Betriebe einer Eisenbahn“ im Sinne des Haftpflichtgesetzes gehört auch das Hin- und Herschieben der Wagen zum Zweck des Rangirens innerhalb der Bahnhöfe	V	1880	82
16. "	"	Begründung eines Schadensersatzanspruchs auf Grund des § 2 des Reichshaftpflichtgesetzes	A	1880	36
17. "	"	Bedeutung der Dienstinstruktionen im Strafrecht	A	1880	201
23. "	"	Entschädigungsanspruch aus dem Reichshaftpflichtgesetz. Einrede des eigenen Verschuldens. Grundsätze für die Bemessung der Entschädigung	V	1880	132
23. "	"	Die Zahlung einer auf Grund des Reichshaftpflichtgesetzes gewährten Rente unterbleibt während der Verbüßung einer Zuchthausstrafe seitens des Rentempfängers	A	1880	37
1880.					
16. Januar	"	Verjährung der im § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes begründeten Klagen	A	1880	36

Datum des Erkenntnisses	Erken- nendes Gericht etc.	Inhalt	V oder A	Jahr- gang	Seite
1880					
16. Januar	Rg.	Stehen den Adjazenten einer zum Anbauen bestimmten städtischen Strasse aus den an der letzteren im Interesse der Eisenbahnverwaltung vorgenommenen Veränderungen Entschädigungsansprüche gegen die Eisenbahnverwaltung zu?	V	1880	280
19. "	OVg.	Rechtsgiltigkeit älterer Steuerprivilegien gegenüber den die Kreisabgabepflicht neu regelnden Bestimmungen der Kreisordnung vom 13. Dezember 1872		1881	126
22. "	Rg.	Der auf Grund des Haftpflichtgesetzes zum Schadensersatz und zur Sicherheitsbestellung Verurtheilte kann vom Unfallversicherer auch die Uebnahme der Sicherheitsbestellung verlangen		1881	306
23. "	"	Eigenes Verschulden	A	1880	36
23. "	"	Die auf Grund des Reichshaftpflichtgesetzes zuerkannten Renten können gepfändet werden	A	1880	37
27. "	"	Legitimation zur Anstellung einer Klage aus dem Reichshaftpflichtgesetze	A	1880	36
27. "	"	Berechnung des Werthes eines enteigneten zur Lehmsteinbereitung geeigneten Grundstücks		1881	49
10. Februar	"	Die Bedienung eines optischen Telegraphen gehört nicht zum Betriebe einer Eisenbahn im Sinne des Haftpflichtgesetzes	V	1880	270
6. März	"	Nach gemeinem Recht kann der Frachtführer, wenn er entgegen der nachträglich geänderten Disposition des Versenders das Frachtgut irrtümlich dem ursprünglichen Destinatär ausgehändigt hat, dasselbe oder eventuell dessen Preis von dem Empfänger zurückfordern	A	1880	36
17. "	"	Begriff des „Unternehmers einer Eisenbahn“ im Sinne des § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes	A	1880	201
6. April	"	Das Recht der Klage auf Aufhebung oder Minderung einer zuerkannten Rente kann nicht zedirt werden	A	1880	202
13. "	"	Im Falle des § 1 des Haftpflichtgesetzes ist in Sachsen neben dem Schadensersatz auch Schmerzensgeld und Entschädigung für körperliche Verunstaltung zulässig. — Eignes Verschulden ist bei Kindern unter 7 Jahren ausgeschlossen. — Der Mangel eignen Verschuldens fällt mit dem Begriff „böhere Gewalt“ nicht zusammen	A	1880	202
15. "	"	Höhere Gewalt?	A	1880	202
16. "	"	Betriebsunternehmer	A	1880	202
8. Mai	"	Der Verletzte ist nicht verpflichtet, die verbliebene Erwerbsfähigkeit im Dienste des Schadensersatz-Verpflichteten zu verwenden	V	1880	458
10. "	"	Einwand der Verjährung gegen Entschädigungsansprüche aus dem Haftpflichtgesetz. Zu welcher Zeit und in welchen Zeitabschnitten ist die Entschädigung zu zahlen?	A	1880	202
26. "	"	Grundsätze für die Bemessung der Entschädigung im Enteignungsverfahren	V	1880	461
			V	1880	467

Datum des Erkenntnisses	Erken- nendes Gericht etc.	Inhalt	V oder A	Jahr- gang	Seite
1880					
26. Mai	Rg.	Wie vor	V	1880	473
28. "	"	Wie weit reicht die Verpflichtung einer Eisenbahngesellschaft zur Entschädigung der von der Enteignung getroffenen Grundbesitzer?	V	1880 1881	437 124
7. Juni	"	Auslegung des § 37 des Pensions-Reglements vom 31. Dezember 1854	V	1880	441
9. "	"	Auf Zeit zugesprochene Rente aus dem Reichshaftpflichtgesetz, Berücksichtigung des späteren Alters unerwachsener Verletzter bei Festsetzung der Höhe der Rente		1881	123
11. "	"	Die Gefahren des Eisenbahnbetriebes auf noch nicht dem öffentlichen Verkehr übergebenen Eisenbahnen		1881	123
16. "	OVg.	Kann die Ortspolizeibehörde eine Eisenbahngesellschaft zur Beleuchtung eines Bahnhofszufuhweges anhalten?	V	1880 1881	473 126
19. "	"	Befugnisse der Wegpolizeibehörden gegenüber den Eisenbahngesellschaften bezüglich der Unterhaltung öffentlicher Wege	V	1880	478
22. "	Rg.	Begriff des „Betriebes einer Eisenbahn“ im Sinne des § 1 des Haftpflichtgesetzes		1881	123
24. "	"	Verhältnis des Gesetzes vom 2. Juli 1875, betreffend die Anlegung und Veränderung von Strassen und Plätzen in Städten und ländlichen Ortschaften, zu den Bestimmungen des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874. — Die Bestimmung im § 9 Abs. 3 des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874 bezieht sich nicht nur auf die Gebäude, sondern auch auf den betr. Grund und Boden		1881	201
26. "	OVg.	Inwieweit werden durch die Vorschriften der Kreisordnung vom 13. Dezember 1872 die Obliegenheiten der Wegebaupflichtigen in materieller Beziehung geregelt?		1881	127
30. "	Rg.	Wieweit ist ein Armenverband berechtigt, gegen eine Eisenbahnverwaltung den Anspruch eines Dritten an die Eisenbahnverwaltung aus dem Haftpflichtgesetz auf Grund des § 62. des Gesetzes über den Unterstützungswohnsitz vom 6. Juni 1870 für sich geltend zu machen?	V	1880	481
9. Juli	"	Beweisführung über die Zeit des Abschlusses des Frachtvertrags		1881	124
10. "	"	Das Bedienen einer Eisenbahn-Signalvorrichtung kann nach den Umständen des konkreten Falles als eine mit dem Eisenbahnbetriebe im Zusammenhang stehende Thätigkeit angesehen werden	V	1880	514
24. September	"	Die Eisenbahnstationen sind als Niederlassungen im Sinne des § 22 der Zivilprozessordnung nicht anzusehen		1881	125
28. "	"	Einrede des eigenen Verschuldens gegen Entschädigungsansprüche aus dem Reichshaftpflichtgesetz		1881	305
4. Oktober	"	Die Eisenbahnstationen sind in prozessrechtlicher			

Datum des Erkenntnisses	Erken- nendes Gericht etc.	I n h a l t	Jahr- gang	Seite
1880				
11. Oktober	Rg.	Beziehung nicht als besondere Rechtssubjekte anzusehen Für die Vergütung enteigneter Grundstücke ist die Zeit der Enteignung nicht unbedingtentscheidend. Begriff des „gemeinen Werthes“ und des „ausserordentlichen Werthes“	1881	125
19. "	"	Heilungskosten können in Form einer Erhöhung der Rente aus dem Haftpflichtgesetz zugesprochen werden	1881	307
23. "	"	Aus der Verlegung oder Veränderung öffentlicher Wege (Landstrassen und Chausseen) erwächst den Anwohnern derselben kein Anspruch auf Schadensersatz	1881	306
3. November	"	Die im Enteignungsverfahren dem Expropriaten zugewilligte Entschädigung für Wirtschafterschwerisse bildet einen Theil der Gesamtentschädigung im Sinne des § 36 des Enteignungsgesetzes, und ist daher ebenfalls vom Tage der Enteignung bezw. der Terrainübergabe bis zur Zahlung oder Hinterlegung vom Unternehmer zu verzinsen	1881	115
4. "	"	Die im § 30 des Gesetzes vom 11. Juni 1874 enthaltene Frist zur Beschreitung des Rechtsweges innerhalb 6 Monaten nach Zustellung des Regierungsbeschlusses ist eine Rechtsmittel- und keine Verjährungsfrist. Die Zuständigkeit des forum rei sitae ist eine ausschliessliche . . .	1881	51
2. "	"	Die Enteignung eines Grundstücks in Gemässheit des Gesetzes vom 11. Juni 1874 ist nicht als ein erzwungener Kaufvertrag anzusehen. Von welchem Zeitpunkte ab ist die dem Expropriaten zugewilligte Entschädigung im Falle einer vorgängigen Ertheilung der Bauerlaubniss von dem Unternehmer zu verzinsen?	1881	117
1. Dezember	"	Eine Beamten-Pensions- bezw. Unterstützungskasse ist an sich keine Anstalt mit selbständiger juristischer Persönlichkeit. Etwaige Ansprüche gegen dieselbe sind daher nicht gegen die Kasse, sondern gegen die betreffende Eisenbahngesellschaft geltend zu machen	1881	199
3. "	"	Begriff von „Leitung und Beaufsichtigung des Betriebes“ in § 2 des Reichshaftpflichtgesetzes	1881	192
18. "	"	Ein Frachtbrief ist eine Urkunde. Eine Fälschung der Gewichtsangabe in demselben stellt sich als eine Fälschung des Frachtbriefs selbst dar . . .	1881	306
21. "	"	Der „Betrieb einer Eisenbahn“ wird nicht beendet oder unterbrochen, wenn zum Zwecke der Fortsetzung desselben ein sich erhebendes Hinderniss beseitigt wird. Vielmehr erscheint das, was behufs dieser Beseitigung geschieht, als Fortsetzung des Betriebes. Eine bei Gelegenheit der Beseitigung eines solchen Hindernisses erfolgende Tödtung oder Verletzung begründet daher einen Entschädigungsanspruch auf Grund des Reichshaftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871	1881	121

Datum des Erkenntnisses	Erkennendes Gericht etc.	Inhalt	Jahrgang	Seite
1880				
21. Dezember	Rg.	Dem Adressaten einer mit erheblichem Manko am Bestimmungsorte eingehenden Sendung steht nicht die Befugniß zu, die Annahme der Sendung zu verweigern oder deren vollen Werth ersetzt zu verlangen; vielmehr kann der Adressat vom Frachtführer lediglich Ersatz für das entstandene Manko beanspruchen	1881	193
28. "	"	Ein Unfall ist als im Betriebe der Eisenbahn erfolgt anzusehen, wenn sich ein Zusammenhang desselben mit der dem Eisenbahnbetrieb eigenthümlichen Gefahr als möglich darstellt .	1881	306
1881				
5. Januar	"	Dem Ehemann einer bei einem Eisenbahnunfall getödteten Frau steht, abgesehen von den Kosten der Krankheit und Beerdigung, ein Anspruch auf Ersatz des ihm entstandenen Schadens nicht zu	1881	307
15. "	"	Das Haftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871 findet auch dann Anwendung, wenn bei einer Fahrt mit einer Bahnmeister-Lowry eine Tödtung und Verletzung durch Ueberfahren stattfindet. Der § 1 des Gesetzes setzt nicht voraus, dass die Bewegung der Eisenbahnfahrzeuge mittels Dampfkraft erfolgt; vielmehr genügt zu seiner Anwendbarkeit auch die Bewegung der letzteren durch Menschenhände	1881	118
18. "	"	Der Besitzer eines an einem Privatfluss angrenzenden Grundstücks ist nicht nur nicht berechtigt, den Wasserlauf absichtlich zu seinem Vortheil abzuleiten und zu verwenden, sondern er handelt den gesetzlichen Bestimmungen auch dann zuwider, wenn er durch seine Arbeiten und Anlagen auf dem Ufergrundstücke, auch ohne dahin gerichtete Absicht, bewirkt, dass das Wasser unterirdisch abfließt und hierdurch absorbiert wird	1881	301
27. "	"	Die Beförderung von Zeitungen politischen Inhalts als sog. „Expressgut“ mittelst der Eisenbahn bildet nicht eine Beförderung durch expresse Boten oder Fuhrn im Sinne des § 2 des Postgesetzes vom 28. Oktober 1871	1881	515
29. "	OVg.	Umfang der Wegebaulast	1883	74
2. Februar	Rg.	Die Eisenbahngesellschaft ist zum Schadensersatz verpflichtet, wenn ein Zollbeamter aus dem Grunde verunglückt ist, weil entgegen der Vorschrift des vom Bundesrathe auf Grund der §§ 73, 167 des Vereinszollgesetzes vom 1. Juli 1869 erlassenen Regulativs die Bahngeleise nicht ausreichend beleuchtet waren	1881	195
2. "	OVg.	Wegebaulast in Westpreussen	1883	75
21. "	Rg.	Heranziehung des Fiskus (insbes. der Staatseisenbahnverwaltung) zu Kommunalsteuern	1881	518
24. "	"	Bedeutung von „Transport“ im Sinne des § 315 des Strafgesetzbuchs	1881	515
4. März	"	Der Unternehmer einer Fabrik muss dafür aufkommen, dass alle diejenigen Personen, denen		

Datum des Erkenntnisses	Erken- nendes Gericht etc.	I n h a l t	Jahr- gang	Seite
1881	Rg.	er eine leitende oder beaufsichtigende Stellung in seiner Fabrik anvertraut, hinsichtlich des ihnen anvertrauten Wirkungskreises volle Einsicht in alle Gefährlichkeiten des Betriebes haben	1881	516
4. März	"	Einrede des eigenen Verschuldens bei Unglücksfällen	1881	516
11. "	"	Der auf Grund der Vorschrift des § 3 No. 1 des Haftpflichtgesetzes geltend zu machende Entschädigungsanspruch ist nicht dadurch bedingt, dass derjenige, welchem der Getödtete Unterhalt zu leisten verpflichtet war, schon zur Zeit des Todes desselben sich in hilfsbedürftiger Lage befand	1881	517
17. "	"	An öffentlichen Wegen sind besondere Privatrechte Einzelner der Regel nach nicht anzuerkennen. Aus der Verlegung derselben können daher von den Anwohnern Entschädigungsansprüche ohne Weiteres nicht hergeleitet werden	1881	299
22. April	"	Verpflichtung der Eisenbahn aus dem durch Verkauf eines Fahrbillets begründeten Vertrag . .	1881	518
23. "	"	Können Klagen gegen eine vom Staate verwaltete Eisenbahn auch gegen die königlichen Eisenbahn-Betriebsämter gerichtet werden?	1881	303
2. Mai	"	Auslegung des § 25 des Gesetzes vom 3. November 1838	1881	422
5. "	OVg.	Verhältnis zwischen Ansiedelungsgenehmigung und Baukonsens	1883	77
6. "	Rg.	Folgen der anstandslosen Annahme eines mit einer Vormerkung des Absenders versehenen Frachtbriefes	1881	517
9. "	"	Inwieweit können die Anwohner eines öffentlichen Flusses wegen etwaiger Veränderungen, welche der Staat an dem letzteren bzw. an dem Bette desselben vornimmt, Entschädigung beanspruchen?	1881	425
11. "	"	Auslegung des § 25 des Gesetzes vom 3. November 1838	1882	262
13. "	"	Begriff des Fabrikbetriebes im Sinne des § 2 des Reichshaftpflichtgesetzes	1881	517
21. "	"	Findet im Laufe des Enteignungsverfahrens zwischen Eigenthümer und Unternehmer über den Preis des Grundstücks eine Vereinbarung statt, so ist dieses ein Kaufgeschäft	1882	263
23. "	"	Begriff der „vollständigen Entschädigung“ im Sinne des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874 (§§ 1, 8). Inwieweit ist im Enteignungsverfahren bei bloss theilweiser Enteignung eines Grundstücks auch für die nachtheiligen Folgen, welche aus der auf dem enteigneten Grund und Boden herzustellenden Anlagen für das Restgrundstück erwachsen, Entschädigung zu gewähren?	1881	510
11. Juni	"	Die bei der in Gemässheit des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874 erfolgten Feststellung des Planes zu einer Bahnanlage angeordneten Verlegung eines Weges ist als durch landespoli-		

Datum des Erkenntnisses	Erken- nendes Gericht etc.	Inhalt	Jahr- gang	Seite
1881		zeiliche Anordnung erfolgt anzusehen; es kann daher auf Grund des seitherigen Besitzstandes eine Wiederherstellung des früheren Zustandes im Rechtswege nicht verlangt, vielmehr nur Entschädigung gemäss § 4 des Gesetzes vom 11. Mai 1842 gefordert werden	1881	427
14. Juni	OVg.	Begriff der „Erbauung“ bzw. eines „Neubau's“ im Sinne des Baufluchtengesetzes vom 2. Juli 1875	1883	77
20. „	Rg.	Mitfahren in einem Eisenbahnzuge ohne vorherige Lösung eines Fahrbillets	1882	518
30. „	„	Rechte des Hypothekengläubigers im Falle einer Vereinbarung zwischen Eigenthümer und Unternehmer	1882	263
4. Juli	„	Inwieweit kann die Eisenbahnverwaltung, wenn sie in Folge eines Unfalls auf Grund des Reichshaftpflichtgesetzes zum Schadensersatz verurtheilt worden ist, an demjenigen Regress nehmen, welcher jenen Unfall verschuldet hat?	1881	423
6. September	OVg.	Berechnung des steuerbaren Reineinkommens einer Eisenbahngesellschaft behufs Heranziehung derselben zu den Kreissteuern: a) Rücklagen zum Erneuerungsfonds. Superdividende	1883	73
22. „	„	b) Rücklagen zum Reservefonds	1883	74
6. „	„	Heranziehung der Eisenbahngesellschaften zu den Kreisabgaben	1882	47
19. „	„	Versagung des Baukonsenses in Fällen, in denen derselbe überhaupt nicht erforderlich ist	1883	78
21. „	Rg.	Begründung eines Schadensersatzanspruches auf Grund des § 2 des Haftpflichtgesetzes	1882	261
22. „	OVg.	Sind bei der Berechnung des steuerbaren Reineinkommens einer Eisenbahngesellschaft behufs Veranlagung zur Kreissteuer die Rücklagen in den Reservefonds von den Bruttoeinnahmen in Abzug zu bringen?	1882	61
1. Oktober	Rg.	Anwendung und Auslegung der §§ 14, 25 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838	1882	158
10. „	„	Anspruch auf Minderung einer dem Verletzten auf Grund des Haftpflichtgesetzes zuerkannten Rente	1882	62
28. „	„	Befugniss der Betriebsämter zur prozessualischen Vertretung einer beklagten Eisenbahngesellschaft	1882	263
5. November	„	Auslegung des § 8 des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874	1882	163
16. „	„	Der Kausalzusammenhang zwischen einem hervorgetretenen körperlichen Schaden und der vorhergegangenen Verletzung wird dadurch nicht ausgeschlossen, dass der Verletzte eine Disposition zum Schaden hatte	1882	517
22. „	„	Die in § 3 No. 1 D 35, 2, 68 pr. enthaltenen Vorschriften über die wahrscheinliche Lebensdauer eines Menschen lassen eine ausdehnende Anwendung auf sonstige Fälle, insbes. auf die Ermittlung des Betrages von Schadensersatzansprüchen nicht zu. — Der Wittve, welche		

Datum des Erkenntnisses	Erkenndes Gericht etc.	Inhalt	Jahrgang	Seite
1881				
22. November	Rg.	während der Ehe keine Erwerbsgeschäfte betrieben hat, kann ein zuzumuthender Erwerb auf die ihr zu gewährende Entschädigung nicht in Abzug gebracht werden	1882	262
9. Dezember	"	Schadensersatzansprüche der Adjazenten aus dem Betriebe einer Eisenbahn. Auslegung des § 25 des Gesetzes vom 3. November 1835	1882	162
23. "	"	Auslegung des § 14 des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874	1882	165
23. "	"	Welche Eisenbahnbeamten werden durch § 316 Abs. 2 des Strafgesetzbuches mit Strafen bedroht?	1882	519
1882				
13. Januar	"	Durch die im Wege der Enteignung herbeigeführte Aufhebung eines öffentlichen Weges wird für diejenigen, welche an der Benutzung dieses Weges interessirt sind, ein Entschädigungsanspruch nicht begründet.	1882	518
20. "	"	Auslegung des Ausdrucks „Betrieb einer Eisenbahn“ im § 1 des Gesetzes vom 7. Juni 1871	1882	517
3. Februar	"	Ansprüche aus § 2 des Haftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871 bezw. aus Art. 1384 des bürgerlichen Gesetzbuches können nicht bloss gegen die schuld bare Persönlichkeit selbst, sondern auch gegen deren Kommittenten in foro delicti commissi geltend gemacht werden	1882	252
10. Februar	"	Die Vermuthung, welche nach §§ 25, 26 A. L. R. I. 6 gegen denjenigen begründet ist, welcher selbst sich in Ausübung einer unerlaubten Handlung befunden oder ein Polizeigesetz vernachlässigt hat, kann in Fällen, in welchen auf Grund des § 2 des Haftpflichtgesetzes ein Anspruch erhoben wird, nicht Platz greifen	1883	185
20. "	OVg.	Kann der Fiskus als Vertreter einer für Rechnung des Staates verwalteten Privateisenbahn nach Maassgabe des § 14 Abs. 3 der Kreisordnung (mit dem erhöhten Betrage) zu den Kreissteuern herangezogen werden?	1882	257
4. März	Rg.	Das Haftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871 kann auch auf noch nicht dem öffentlichen Verkehre übergebene Eisenbahnen Anwendung finden	1882	255
7. "	"	Inwieweit begründet die Verlegung oder Veränderung einer öffentlichen städtischen Strasse Entschädigungsansprüche für die Adjazenten?	1882	324
11. "	"	Druckfehler im Tarif	1882	518
24. "	"	Entscheidung, ob ein Reichsbeamter früher im Dienste eines Bundesstaates gestanden hat	1882	518
25. "	"	Kann an einem Eisenbahnanschlussgeleise das kaufmännische Retentionsrecht aus Art. 313 des Handelsgesetzbuches geltend gemacht werden?	1882	419
15. April	"	Nachträgliche Herabminderung einer in Gemässheit des Haftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871 zuerkannten Rente	1882	515

Datum des Erkenntnisses	Erken- nendes Gericht etc.	Inhalt	Jahr- gang	Seite
1882				
19. April	OVg.	Auslegung des Art. IV. der Kreisordnungsnovelle vom 19. März 1881. — Streitverfahren	1883	76
20. „	Rg.	Prüfung der Legitimation der Entschädigungsberechtigten im Enteignungsverfahren	1883	186
13. Mai	„	Verjährung der Ansprüche aus dem Haftpflichtgesetz. Auslegung des § 8 des letzteren	1883	281
13. „	OVg.	Streitverfahren in Wegebautsachen	1883	75
16. „	Rg.	Fallen die beim Betriebe von Trajektanstalten vorkommenden Unfälle unter § 1 des Haftpflichtgesetzes?	1883	184
16. „	„	Industrielle Eisenbahnauslässe sind als Eisenbahnen im Sinne des § 1 des Haftpflichtgesetzes anzusehen	1883	186
17. „	OVg.	Streitverfahren in Wegebautsachen. Verhältnis zwischen Wegepolizei- und Landespolizeibehörde	1883	75
17. Mai	„	Streitverfahren in Wegebautsachen. Auslegung des Art. IV. der Kreisordnungsnovelle vom 19. März 1881	1882	428
20. „	„	Steht das durch das Gesetz vom 11. Juli 1822 begründete Steuerprivilegium der unmittelbaren Staatsbeamten auch den bei einer vom Staate verwalteten Privatbahn angestellten Beamten zu, und zwar auch dann, wenn diese ihr Dienst-einkommen nicht aus der Staatskasse, sondern aus den Mitteln der betreffenden Privatbahn erhalten?	1882	413
20. „	„	Steuerprivilegium der bei einer vom Staate verwalteten Privateisenbahn angestellten Beamten	1883	74
24. „	„	Streitverfahren in Wegebautsachen	1883	76
24. „	„	Verfahren in streitigen Wegebautsachen	1882	436
26. „	Rg.	Tödtung beim Betriebe einer Eisenbahn. Begriff des Betriebes. Zeitdauer der den Alimentationsberechtigten zuzuerkennenden Rente	1882	423
21. Juni	OVg.	Klage im Verwaltungsstreitverfahren gemäss Art. IV. der Kreisordnungsnovelle vom 19. März 1881. Zulässigkeit nachträglicher Vervollständigung derselben	1884	44
26. Juni	Rg.	Können die Anwohner eines öffentlichen Flusses wegen etwaiger Veränderungen, welche der Staat an dem letzteren bezw. an dem Bette desselben vornimmt, Entschädigungen beanspruchen?	1882	442
18. August	„	Die Entschädigung für die Entziehung eines Bauplatzes ist auch dann festzustellen, wenn die Baufreiheit zur Zeit der Abtretung aufgehoben war	1884	42
20. September	„	Hat die Eisenbahnverwaltung für die Werthverminderung aufzukommen, welche ein an der Bahn gelegenes Grundstück in Folge der mit dem Bahnbetriebe verbundenen Immission von Feuerfunken und der durch den Betrieb bewirkten Erschütterung der darauf befindlichen Gebäude, sowie in Folge der demselben auferlegten Baubeschränkung erleidet?	1883	282
21. „	„	Feststellung des Gegenstandes der Enteignung.		

Datum des Erkenntnisses	Erkennendes Gericht etc.	Inhalt	Jahrgang	Seite
1882				
23. September	Rg.	Kennzeichnung einer Strasse als bebauungsfähig. Begriff der vollen Entschädigung des Eigenthümers. Geltendmachung der Nachtheile des Eigenthümers, welche durch die Enteignung des Grundstückes selbst nicht bedingt sind . .	1883	187
23. "	"	Begriffsbestimmung des „Monats“ im Sinne des § 30 des Gesetzes vom 11. Juni 1874	1883	188
26. "	"	Bei Bemessung der nach §§ 3 und 7 des Haftpflichtgesetzes zu gewährenden Rente zu berücksichtigende Gegenstände des Erwerbs	1883	189
26. "	"	Das Baugewerbe fällt nicht unter den Begriff der Fabrik im Sinne des § 2 des Gesetzes vom 7. Juni 1871	1884	41
26. "	"	Anlage eines Eisenbahntunnels kann nicht als ein Steinbruch oder eine Gräberei, noch weniger als ein Bergwerk angesehen werden. — Gewerbemässig betriebene Eisenbahnbauunternehmungen unterliegen den Vorschriften der Reichs-Gewerbeordnung	1884	41
30. "	"	Haftung des Frachtführers (Eisenbahngesellschaft) für Kostbarkeiten; Haftung einer Eisenbahnverwaltung bei bösslicher Handlungsweise ihrer Leute; Verjährung der Klage	1883	66
28. "	OvG.	Errichtung neuer Wohngebäude an noch nicht fertig hergestellten Strassen	1884	48
6. November	"	— desgl.	1884	49
17. Oktober	Rg.	Klagen aus dem Haftpflichtgesetze müssen gegen die königlichen Eisenbahn-Betriebsämter gerichtet werden	1883	71
24. "	"	Begriff einer „Baustelle“. — Unter „voller Werth“ im Sinne des § 8 des Gesetzes vom 11. Juni 1874 ist auch der Werth der in einem Grundstück befindlichen, eine besondere nutzbare Verwendung gestattenden Bodenbestandtheile mit inbegriffen	1884	41
3. November	"	Auch ein gewöhnlicher Fabrikarbeiter, welcher selbst an der Ausführung der betreffenden Arbeit theilnimmt, kann zu denjenigen Personen gehören, für deren Verschulden der Fabrikherr zu haften hat	1884	40
17. "	"	Nach rheinisch-französischem Rechte steht den Eigenthümern der an einer städtischen Strasse belegenen Hausgrundstücke wegen solcher an der Strasse vorgenommenen Veränderungen, welche eine Aufhebung oder erhebliche Beschränkung ihrer Benutzung zu Folge haben, ein Anspruch auf Schadensersatz zu	1883	287
18. "	OvG.	Der § 14 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1883 bezieht sich nicht auf die im öffentlichen Interesse erforderlich werdenden Anlagen, also auch nicht auf öffentliche Wege. Die im § 14 des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874 getroffene Bestimmung über die Vertheilung der Unterhaltungslast bei neuen Anlagen enthält einen allgemeinen, nicht nur auf die unter der		

Datum des Erkenntnisses	Erken- nendes Gericht etc.	Inhalt	Jahr- gang	Seite
1882				
18. November	OVg.	Herrschaft dieses Gesetzes gebauten Eisenbahnen anwendbaren Rechtsgrundsatz. Zuständigkeit der Verwaltungsgerichte in Betreff der Verteilung der Unterhaltungslast	1883	292
18. "	"	Festsetzungen der Separationsrezesse in Betreff von Wegeanlagen	1884	43
18. "	"	Verpflichtung der Eisenbahnverwaltung zur Unterhaltung eines von ihr gemäss landespolizeilicher Anordnung verlegten oder umgebauten Weges	1884	46
18. "	"	Inwieweit ist ein Eisenbahnunternehmer nach öffentlichem Rechte zur Unterhaltung eines von ihm gemäss landespolizeilicher Anordnung angelegten oder verlegten öffentlichen Weges verpflichtet? Findet der § 14 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 auch auf öffentliche Wege Anwendung?	1883	171
19. "	"	Kreisbesteuerung der Staatsbeamten	1884	42
30. "	"	Dispensation von baupolizeilichen Bestimmungen	1884	49
12. Dezember	Rg.	Für die Erfüllung der aus Kontratsverhältnissen hervorgehenden und der durch specielle Gesetze auferlegten positiven Verpflichtungen haften juristische Personen gleich den Privatpersonen	1884	42
20. "	"	Die von einer Eisenbahnverwaltung lediglich für die Förderung ihres Eisenbahn-Unternehmens betriebene Maschinenwerkstatt ist nicht als ein von derselben betriebenes besonderes Gewerbe zu betrachten. Der Gewerbeunternehmer ist in Fällen, in welchen der § 120 der Gewerbeordnung nicht zur Anwendung kommt, aus dem Dienstmietheverträge für die durch mangelhafte Einrichtungen, Auswahl unzureichender Werkzeuge und dergleichen herbeigeführte Verletzung der Arbeiter verantwortlich	1884	41
1883				
3. Januar	"	Bei Eisenbahn-Stammprioritätsaktien hat der Anspruch auf Dividende für das laufende Jahr ein Vorzugsrecht vor statutarischen Nachbezugsrechten für verflossene Jahre. — Die statutarische Festsetzung des Verfalls von Dividenden bei Nichterhebung binnen vier Jahren ist als eine auf Nichterhebung bei der Gesellschaftskasse gesetzte Präklusion, nicht aber als Bestimmung einer Verjährung aufzufassen. — Die Bestimmung des Gesetzes vom 31. März 1838 § 2 No. 5 über kurze Verjährung ist auf Aktionärdividenden nicht anwendbar	1884	156
17. "	OVg.	Inanspruchnahme eines Weges für den öffentlichen Verkehr	1884	45
24. "	"	Streitverfahren in Wegebautsachen	1884	45
24. "	"	Rechtsmittelfristen im Verwaltungsstreitverfahren	1884	50
24. "	"	Den Eisenbahnen steht die Rechtswohlthat der doppelten Fristen zur Anbringung der Rechtsmittel im Verwaltungsstreitverfahren nicht zu	1883	298
29. "	Rg.	Zur Abwendung der Defraudationsstrafe in Zollsachen und zum Erweise der fehlenden Defrau-		

Datum des Erkenntnisses	Erken- nendes Gericht etc.	Inhalt	Jahr- gang	Seite
1883				
22. Februar	Rg.	dationsabsicht genügt es, dass der Angeklagte darthut, er habe eine Zollhinterziehung nicht beabsichtigt	1884	376
28. "	OVg.	Begriff von „Pflichtvernachlässigung“ und „Fabr- lässigkeit“ im Sinne der §§ 222 und 316 des Strafgesetzbuches	1884	377
3. März	"	Vertheilung der Unterhaltungslast bei den aus Rücksichten des Eisenbahnbaues veränderten oder verlegten öffentlichen Wegen	1883	388
3. "	"	Gegen die auf Grund des § 14 des Eisenbahn- gesetzes vom 3. November 1838 bzw. der §§ 14, 15 des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874 ergangenen landes-polizeilichen Verfügungen des Regierungspräsidenten findet der Rekurs an den Minister der öffentlichen Arbeiten, nicht aber das Verfahren gemäss § 66 des Gesetzes über die Organisation der allgemeinen Landesver- waltung vom 26. Juli 1880 statt	1883	411
14. "	"	Rechtsmittel gegen landespolizeiliche Verfügungen aus § 14 des Eisenbahngesetzes vom 3. No- vember 1838 bzw. des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874	1884	49
21. "	"	Inwieweit ist ein Eisenbahnunternehmer verpflichtet, eine von ihm aus Anlass des Bahnbaues an Stelle eines öffentlichen Weges angelegte Brücke zu unterhalten bzw. im Bedürfnissfalle zu ver- breitern?	1883	546
21. "	"	Chausseemässiger Ausbau eines öffentlichen Weges	1884	44
31. "	"	Verwaltungs - Streitverfahren in Wegebausachen gemäss Art. IV. des Gesetzes vom 19. März 1881	1883	394
31. "	"	Inwieweit unterliegen die Zufuhrwege zu den Bahn- höfen der Aufsicht der Ortspolizeibehörden? Können dieselben gemäss Art. IV. § 2 des Gesetzes vom 19. März 1881 für den (allgemeinen) öffentlichen Verkehr in Anspruch genommen werden?	1883	402
10. April	Rg.	Befugnisse der Wegepolizeibehörden hinsichtlich der auf landespolizeiliche Anordnung von einem Eisenbahnunternehmer angelegten Wege. Bahn- hofszufuhrwege u. s. w.	1884	47
24. "	"	Auslegung des § 9 des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874	1883	555
21. Mai	"	Auslegung des § 1 des Haftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871. Inwieweit gehört das Auswechseln der Schienen zum Betrieb einer Eisenbahn?	1883	540
21. "	"	Eine Nichtigkeitserklärung eines Patentes findet nur aus den im § 10 des Patentgesetzes vom 25. Mai 1877 bestimmten Gründen statt	1884	156
26. "	OVg.	Fälschung des Fahrbillets einer Staatseisenbahn	1883	543
7. Juni	"	Freiwillige Amtsniederlegung während eines Dis- ziplinarverfahrens.	1884	579
11. "	Rg.	Auslegung des § 11 des Baufluchtengesetzes vom 2. Juli 1875	1884	578
		Auf die nach dem Gesetz vom 7. Juni 1871 zu gewährende Entschädigung ist eine Wittwen-		

Datum des Erkenntnisses	Erken- nendes Gericht etc.	Inhalt	Jahr- gang	Seite
1883				
12. Juni	Rg.	pension nicht anzurechnen, wenn die Voraus- setzung des § 4 nicht zutrifft	1884	481
26. "	"	Dem Exproprianten ist das Expropriationsrecht für seine Person verliehen, er ist nicht be- rechtigt, dasselbe anderweit abzutreten	1884	157
6. Juli	"	Ein Rechtssatz des Inhalts, dass der Anspruch auf die Konventionalstrafe mit der vorbehaltlosen Annahme der Hauptleistung erlösche, besteht im gemeinen Recht nicht	1884	156
8. September	OVg.	Durch vorbehaltlose Zahlung der reglements-mässigen Entschädigung für ein in Verlust gerathenes Frachtgut verliert die Eisenbahnverwaltung nicht den Anspruch auf eine durch die §§ 24, 48 des Betriebsreglements festgesetzte Konventional- strafe. Art der Berechnung der Konventionalstrafe	1884	482
13. "	"	Disziplinarverfahren	1886	816
13. "	"	Auslegung des § 10 Absatz 3 des Gesetzes vom 28. März 1882, betreffend den weiteren Erwerb von Privat-Eisenbahnen durch den Staat . . .	1884	43
17. "	Kg.	Kommunalbesteuerung der Eisenbahnen. Auslegung des § 10 Abs. 3 des Gesetzes vom 28. März 1883 Im Wege der Enteignung erworbene Parzellen eines im Grundbuche eingetragenen Grundstücks müssen auf Verlangen der nach § 2 G. B. O. hierzu Berechtigten, z. B. der Eisenbahnver- waltungen, von dem Blatte des Stamgrund- stücks ohne Uebertragung auf ein anderes Blatt abgeschrieben werden	1883	625
19. "	Rg.	Grundsätze für die Ermittlung und Bemessung der Entschädigung im Enteignungsverfahren (Gesetz vom 11. Juni 1874.)	1885	91
22. "	OVg.	Verpflichtung zur Unterhaltung einer Brücke, welche die Verbindung zwischen zwei, an beiden Seiten bis an dieselbe herangebauten Chausseen bildet	1883	629
11. Oktober	"	Besteuerung der zu einem öffentlichen Dienste oder Gebrauche bestimmten Liegenschaften und Gebäude	1884	574
22. September	"	Konzessionirung einer Bahnhofrestauration . .	1884	572
17. Oktober	"		1884	579
5. November	Rg.	Erfolgt nach richterlicher Freisprechung eines Beamten im gerichtlichen Verfahren dennoch im Disziplinarverfahren eine Verurtheilung zur Dienst- entlassung, so hat der entlassene Beamte auf Nach- zahlung des einbehaltenen Theils seines Dienst- einkommens überhaupt keinen Anspruch	1884	483
12. "	OVg.	Berücksichtigung der Abschreibungen für jährliche Abnutzung der Gebäude, Utensilien u. s. w. bei Feststellung des steuerbaren Reineinkommens eines Unternehmens	1884	572
16. "	Rg.	Inwieweit ist der Strafrichter befugt, die Anstellung zur Leitung von Eisenbahnfahrten oder zur Aufsicht über die Bahn oder den Beförderungs- dienst zu prüfen?	1884	377

Datum des Erkenntnisses	Erken- nendes Gericht etc.	Inhalt	Jahr- gang	Seite
1883				
19. November	OVg.	Auslegung des § 12 des Baufluchtengesetzes vom 2. Juli 1875	1884	578
19. „	„	Berechnung des steuerbaren Reineinkommens aus einem Unternehmen. Die „drei letzten Jahre“	1884	573
1. Dezember	„	Inwieweit ist ein Eisenbahnunternehmer in Ermangelung einer entsprechenden landespolizeilichen Anordnung verpflichtet, die von ihm im öffentlichen Interesse neu hergestellten Anlagen (öffentliche Wege etc.), wenn dieselben nicht an die Stelle bereits vorhandener Einrichtungen getreten sind, auch zu unterhalten?	1884	147
1. „	„	Voraussetzungen, unter denen die Eisenbahnverwaltung verpflichtet ist, einen dem landespolizeilich genehmigten Projekt entsprechend neu angelegten öffentlichen Weg dauernd zu unterhalten	1884	574
3. „	Kg.	Grundstücke, welche Eisenbahngesellschaften vor dem Inkrafttreten der Gesetze vom 5. Mai 1872 und 11. Juni 1874 im Wege der Enteignung erworben haben, verlieren auch ohne Abschreibung die Zugehörigkeit zu dem im Hypothekenbuche der Stammgrundstücke repräsentirten Besitze	1885	92
4. „	Rg.	Die §§ 315, 316 des Strafgesetzbuches finden auch bei erst im Bau begriffenen, noch nicht ihrem Bestimmungszwecke übergebenen Eisenbahnen Anwendung, sofern dieselben sonst zum Zwecke des Transports (z. B. mit Arbeitszügen oder zu Probefahrten) in Benutzung genommen sind	1884	153
22. „	OVg.	Benutzung öffentlicher Wege	1884	575
22. „	„	Einlegung von Schienengeleisen in einen öffentlichen Weg	1884	575
29. „	„	„	1884	575
1884				
11. Januar	Rg.	Begriff eines „unbedeckten Wagens“ im Sinne des Handelsgesetzbuches. Auf die Haftbarkeit der Eisenbahnverwaltung für Frachtgutbeschädigung ist es ohne Einfluss, ob die Eisenbahnverwaltung einen unbedeckten Wagen freiwillig mit einer Wagendecke überdeckt hat. Beweis, dass ein eingetretener Schaden, wenn er aus der von der Eisenbahn nicht übernommenen Gefahr entstehen konnte, aus derselben nicht entstanden ist	1884	481
22. „	„	Ist die Pension, welche aus einer unter § 4 des Haftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871 fallenden Eisenbahn - Pensions- und Unterstützungskasse zu zahlen ist, auf die dem Ersatzberechtigten zu gewährende Haftpflichtentschädigung ganz oder zum Theile einzurechnen, wenn die Mitleistung des Betriebsunternehmers an Prämien oder anderen Beiträgen nicht ein Drittel der Gesamtleistung beträgt?	1885	221
2. Februar	„	Begriff einer Eisenbahn im Sinne des § 1 des Haftpflichtgesetzes	1886	704

Datum des Erkenntnisses	Erkennendes Gericht etc.	Inhalt	Jahrgang	Seite
1884				
8. Februar	Rg.	Berechnung der Verjährungsfrist des § 8 des Reichshaftpflichtgesetzes	1884	232
8. "	"	Verpflichtung des Gewerbeunternehmers zur Anschaffung von zur Sicherung der Arbeiter nothwendigen Schutzbrillen. An der früher aufgestellten Ansicht, es könne dem Arbeiter die Selbstbeschaffung eines solchen Schutzmittels überlassen werden, kaun nicht festgehalten werden	1885	233
12. "	"	Verpflichtung des Gewerbeunternehmers zur Herstellung und Unterhaltung von zur Sicherung der Arbeiter nothwendigen Schutzbrillen . . .	1884	373
13. "	OVg.	Herstellung und Unterhaltung der Bürgersteige . . .	1884	576
8. März	"	Rechtliche Natur der Bahnhofszufubrwege. Inwie weit können dieselben gemäss Art. IV. §§ 1, 2 des Gesetzes vom 19. März 1881 für den öffentlichen Verkehr in Anspruch genommen werden?	1884 1884	240 576
11. "	Rg.	Für die Annahme, dass ein Eisenbahntransport in Gefahr gesetzt sei, genügt nicht die blossе Möglichkeit eines Schadens. Bei Beurtheilung der Frage, ob eine Gefahr verursacht sei, darf auch die Möglichkeit eines hemmenden Eingreifens anderer Personen in Betracht gezogen werden . . .	1885	234
13. "	"	Die Verjährung nach § 8 des Reichshaftpflichtgesetzes tritt auch ein, wenn der die Haftbarkeit des Gewerbeunternehmers nach § 2 des Gesetzes begründende Vorgang nach Landesgesetz eine Ersatzklage auch auf Grund des vom Gewerbeunternehmer verletzten Dienstvertrages rechtfertigt	1885	232
24. "	"	Bahnpolizeibeamte einer Privateisenbahngesellschaft gehören im Sinne des Strafgesetzbuchs nicht schlechthin, sondern nur insoweit zu den Beamten, als sie bahnpolizeiliche Funktionen ausüben . . .	1885	234
24. "	"	Die Kontrolle der Fahrбилlets seitens des kontrollirenden Schaffners einer Privatbahn wird als zur Ausübung der Bahnpolizei gehörig erachtet . . .	1885	234
28. "	"	Es kann für den nach § 5 des Haftpflichtgesetzes festgesetzten Schaden nicht Ersatz des gesammten Interesses, sondern nur theilweiser Ersatz verlangt werden. Insbesondere ist die Forderung eines Schmerzensgeldes nicht statthaft . . .	1885	232
29. "	"	Die Verletzung — Eindringen von Kohlenstaub aus einer vorüberfahrenden Lokomotive in das Auge, Entzündung und Erblindung in Folge davon — entbehrt nicht des Zusammenhanges mit den besonderen Gefahren des Eisenbahnbetriebes; vielmehr ist das Ausströmen grösserer Kohlenstaubmengen mit besonderer Gewalt und in geringer Höhe vom Erdboden dem Eisenbahnbetriebe eigenthümlich . . .	1885	233

Datum des Erkenntnisses	Erkennendes Gericht etc.	Inhalt	Jahrgang	Seite
1884				
1. April	Rg.	Ansprüche der Inhaber von noch nicht fälligen Prioritätsobligationen einer Eisenbahn-Aktiengesellschaft bei Auflösung derselben in Folge Erwerbes des Unternehmens durch den Staat .	1884	558
7. "	"	In einem Verträge, in welchem einem Baumeister der Bau einer Strassenbahn und zugleich die Beschaffung der zum Bahnbetriebe erforderlichen Gegenstände übertragen sind, ist neben dem eigentlichen Werkverdingungsvertrage noch ein Lieferungsvertrag enthalten	1885	234
16. "	OVg.	Unterhaltung öffentlicher, durch Eisenbahnanlagen veränderter Wege. Klage des von der Wegepolizeibehörde zum Wegebau in Anspruch Genommenen gegen einen anderen, zu der ihm angesonnenen Leistung Verpflichteten . . .	1884 1884	470 577
23. "	"	Begriff der „Nachforderung“ von öffentlichen Abgaben im Sinne des Gesetzes über die Verjährungsfristen vom 18. Juni 1840	1884	573
10. Mai	KKgh	Ist der Rechtsweg bei Entscheidung über die Frage, ob ein Beamter wegen einer während seiner Dienstzeit entstandenen dauernden Dienstunfähigkeit in den Ruhestand zu versetzen ist, zulässig?	1884	476
19. "	OVg.	Räumung eines Privatflusses im gesundheitspolizeilichen Interesse	1885	701
21. "	"	Wegebaukosten nach schlesischem Provinzialrecht .	1885	699
16. Juni	Kg.	Die Beendigung der Liquidation einer aufgelösten Aktiengesellschaft und das deshalb erfolgte Erlöschen ihrer Firma kann auf Antrag ihrer Liquidatoren nicht im Handelsregister eingetragen werden	1886	705
1. Juli	Rg.	Der Gewerbeunternehmer haftet für den durch Verletzung seiner Arbeiter entstandenen Schaden, sobald der Kausalzusammenhang zwischen dem Mangel von Schutzvorrichtungen und dem Unfall anzunehmen und nicht nachgewiesen ist, dass bei aller Sorgfalt die Schutzvorrichtungen zur Zeit des Unfalls nicht getroffen werden konnten. Die zivilrechtliche Verhaftung des Unternehmers wird dadurch, dass der Gewerbepolizeibeamte die Nothwendigkeit dieser Vorrichtungen nicht angezeigt hat, nicht ausgeschlossen	1885	619
2. "	"	Verpflichtung zum Schadensersatz wegen Immission von Rauch. — Märkisches Provinzial-, Nachbar- und Fensterrecht. — Rechte der Anwohner eines öffentlichen Flusses an demselben. Können dieselben wegen Veränderung, welche der Staat an dem Flusse oder Flussbette vornimmt, Entschädigung beanspruchen?	1884	567
3. "	"	Gefährdung des Transports auf einer mit Dampfkraft betriebenen Strassenbahn	1885	222
9. "	"	Ein Verstoss gegen den § 120 der Gewerbeordnung liegt nur dann vor, wenn die Nichtther-		

Datum des Erkenntnisses	Erken- nendes Gericht etc.	Inhalt	Jahr- gang	Seite
1884				
11. Oktober	OVg.	stellung oder Nichtunterhaltung einer zum Schutze der Arbeiter notwendigen Einrichtung als eine Hintansetzung der Pflicht zur Diligenz, als eine schuldhafte Unterlassung erscheint. „Nothwendig“ im Sinne des § 120 sind solche Einrichtungen, deren Herstellung und Unterhaltung diejenige Vorsicht gebietet, welche von dem Unternehmer im Hinblick auf die ihm obliegende Diligenz erwartet werden darf	1885	620
15. „	„	Wegräumung des Schnees von öffentlichen Wegen als Theil der Wegebaulast	1885	700
15. „	„	Herstellung und Unterhaltung des sogenannten Bürgersteiges	1885	86 700
15. „	„	Auslegung der §§ 15, 19 des Baufluchtengesetzes vom 2. Juli 1875	1885	700
30. „	Rg.	Gefährdung eines Eisenbahntransports im Sinne von § 316 Abs. 2 des Strafgesetzbuchs	1885	343
2. Dezember	„	Welchen Charakter hat das durch die Enteignung entstehende Rechtsverhältniss? Ist das Gericht befugt, in Gemässheit der Vorschrift des § 260 C. P. O. aus freier Ueberzeugung den Betrag der dem Grundeigentümer für das enteignete Grundstück gebührenden Entschädigung festzusetzen und die von den Parteien über den Werth des Grundstücks angebotenen Beweise abzulehnen?	1885	347
3. „	„	Grundsätze über die Berücksichtigung nutzbarer Bodenbestandtheile (Torf) bei Ermittlung des „vollen Werthes“ von Grundstücken nach Maassgabe des Enteignungsgesetzes	1885	227
3. „	OVg.	Grundsätze, betreffend die Ermittlung und Vertheilung der Mehr-Unterhaltungskosten öffentlicher, durch Eisenbahnanlagen veränderter Wege	1885	229 701
8. „	„	Kommunalbesteuerung bei fiskalischen Grundstücken, welche ursprünglich nicht zum öffentlichen Dienste erworben, aber später dazu bestimmt sind	1885	698
16. „	Rg.	Begriff von „Transport“ im Sinne des § 316 des Strafgesetzbuchs	1885	620
20. „	OVg.	Disziplinarverfahren	1886	816
1885				
8. Januar	„	Entwässerungsanlagen über fremde Grundstücke	1885	702
14. „	Rg.	In Enteignungssachen ist bei einem Prozesse über die Höhe der Entschädigung eine Erweiterung des Klageantrags auch nach der in § 30 des Enteignungsgesetzes bestimmten sechsmonatlichen Frist noch zulässig	1885	621
20. „	„	Begriff der „Fahrlässigkeit“ im Sinne des § 1 des Haftpflichtgesetzes. Der Beklagte hat das Verschulden des Getödteten nachzuweisen	1886	253
5. Februar	OVg.	Kommunalbesteuerung der Beamten	1885	699

Datum des Erkenntnisses	Erken- nendes Gericht etc.	Inhalt	Jahr- gang	Seite
1885				
6. Februar	Rg.	Unfall bei einem die Strecken verschiedener Eisenbahnen passirenden, sogenannten durchgehenden Zuge; Bestimmung des haftpflichtigen Betriebsunternehmers	1885	499
12. "	OVg.	Begriff des steuerbaren Reineinkommens	1885	699
16. "	"	Einstweilige Versagung des Baukonsenses	1886	814
17. "	Rg.	Bestimmung des Begriffes „Gesetz“ im Sinne des § 3 No. 1 des Haftpflichtgesetzes	1886	252
17. "	"	Dauer der Verantwortlichkeit des Frachtführers für Unverletzttheit des zollamtlichen Waareuverschlusses	1886	568
26. "	"	„Besitz von Sprengstoffen“ im Sinne des Gesetzes vom 9. Juni 1884	1886	568
7. März	"	Haftpflicht der Eisenbahn für den durch bössliche Handlungsweise des Rollfuhrmanns veranlassten Schaden am Frachtgut. Kostbare Oelgemälde als Frachtgut	1885	501
11. "	OVg.	Inanspruchnahme eines Weges für den öffentlichen Verkehr. Privatwege	1886	813
25. "	"	Begriff eines öffentlichen Weges	1886	813
8. April	Rg.	Anwendbarkeit des § 1 des Haftpflichtgesetzes auf Unfälle bei Bergwerksbahnen	1886	253
9. "	OVg.	Sitz einer Behörde. Kommunalbesteuerung der Staatsdiener	1886	811
30. "	"	Heranziehung der Staatsdiener zu den Gemeindeflasten	1886	810
15. Mai	Rg.	Wann ist der Frachtvertrag erfüllt?	1886	253
16. "	OVg.	Ist die Verjährung ein Titel des öffentlichen Rechts für die Vertheilung der Wegebaukosten?	1886	813
18. "	Rg.	Pflichtvernachlässigung im Sinne des § 316 des Strafgesetzbuchs	1886	568
19. "	"	Fallen „Pferdebahnen“ unter den Begriff „Eisenbahnen“ im Sinne der §§ 315, 316 des Strafgesetzbuchs?	1886	121
28. "	OVg.	Vertragsmässige Befreiung eines Gemeindesteuerpflichtigen von der allgemeinen Steuerpflicht	1886	812
3. Juni	"	Erhebung des Konflikts bei gerichtlicher Inanspruchnahme eines Beamten auf Schadenersatz wegen Amtshandlungen	1886	815
6. "	Rg.	Hat das Gericht bei Zuerkennung einer Entschädigungsrente für die hinterbliebene Wittve die Möglichkeit der Wiederverheirathung derselben zu berücksichtigen und ihr die Rente nur bis zur Wiederverheirathung zuzusprechen?	1885	619
17. "	"	Inwieweit ist bei theilweiser Enteignung eines Grundstücks eine Entschädigung für das Restgrundstück begründet?	1886	254
19. "	"	Begriff der „Erwebsunfähigkeit“ im Sinne des § 3 No. 2 des Haftpflichtgesetzes	1886	704
23. "	"	Inwieweit ist ein beim Ausladen stillstehender Eisenbahnwagen vorgekommener Unfall als im Betriebe geschehen anzusehen?	1886	704
4. September	"	Voraussetzungen der Anwendbarkeit des § 9 des Gesetzes vom 11. Juni 1884	1886	424

Datum des Erkenntnisses	Erken- nendes Gericht etc.	Inhalt	Jahr- gang	Seite
1885				
17. September	Rg.	Eine elektrische Eisenbahn ist eine Eisenbahn im Sinne der §§ 315, 316, des Strafgesetzbuchs	1886	121
17. "	"	Die Entwendung von Gegenständen, welche als zur Beförderung bestimmt, sich auf einem Eisenbahnhofe befinden, ist auch vor Uebergabe derselben an die Eisenbahn schwerer Diebstahl	1886	121
18. "	"	Begriff der „höheren Gewalt“ im Sinne des § 1 des Haftpflichtgesetzes	1886	705
19. "	OVg.	Eigentumsrechte an öffentlichen Wegen	1886	814
28. "	Rg.	Sind die im Eigenthum der Reichspostverwaltung stehenden Eisenbahnpostwagen Güter im Sinne des § 25 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838? Finden auf die Beförderung derselben die Bestimmungen der §§ 38, 67 des Eisenbahnbetriebsreglements sinngemässe Anwendung? Begriff des „unabwendbaren äusseren Zufalls“	1886	110
30. "	"	Nach Verstaatlichung des Betriebs und Auflösung einer Aktiengesellschaft kann ein Recht auf Nachbezug von Dividenden nicht mehr geltend gemacht werden	1886	705
5. Oktober	OVg.	Baukonsens; Bedingungen und Anfechtung	1886	814
14. "	Rg.	Inwieweit sind die aus dem Uebereinkommen der Vereinsbahnen, betr. die General-Saldirungsstelle, hervorgehenden Ansprüche der einzelnen Vereinsbahnen der Pfändung unterworfen?	1886	425
21. "	"	Wem steht die Entscheidung über die Oeffentlichkeit eines Weges zu?	1886	705
24. "	"	Verjährung der Schadensersatzforderung auf Grund des Haftpflichtgesetzes. Ausschluss der Wiedereinsetzung	1886	251
25. "	"	Inwieweit haftet Fiskus aus den mit seinen Beamten geschlossenen Dienstverträgen für Beschädigungen, welche dieselben bei Ausübung ihrer dienstlichen Thätigkeit erleiden?	1886	423
26. "	"	Einem Eisenbahnbauunternehmer als solchem kommt die Eigenschaft als Kaufmann nicht zu	1886	705
2. November	OVg.	Erstattung der Kosten der neuen Herstellung einer städtischen Strasse durch die anliegenden Grundeigenthümer	1886	812
16. "	"	Besteuerung des Gewinnes aus einem Gewerbebetriebe nach dem Durchschnitte der drei letzten Jahre	1886	811
28. "	Rg.	Berechtigt der Besitz eines Dividendenscheines ohne die betreffende Aktie zur Anfechtung der seitens der Gesellschaftsorgane mit Bezug auf die Gewinntheilung getroffenen Festsetzungen	1886	559
28. "	OVg.	Berechtigung der Polizeibeamten zum Betreten fremder Grundstücke bei Verfolgung von Uebertretungen. Konflikt	1886	816
23. Dezember	Rg.	Zollamtlicher Waarenverschluss durch zwei Plomben; unbefugte Ersetzung einer davon abhanden gekommenen durch Anbringung einer andern Plombe	1886	561

Datum des Erkenntnisses	Erkennendes Gericht etc.	Inhalt	Jahrgang	Seite
1886				
19. Januar	Rg.	Anrechnung der den Hinterbliebenen eines bei dem Betriebe einer Eisenbahn getödteten Beamten zustehenden Wittwen- und Waisenspension auf die ihnen nach dem Haftpflichtgesetz zugesprochene Rente	1886	567
26. "	"	Inhalt der Fahrgerechtigkeit. Die vertragliche Verpflichtung des Fiskus, innerhalb eines bestimmten Bezirkes eines öffentlichen Flusses eine neue Fäbre nicht anzulegen oder nicht zu dulden, schliesst die Berechtigung desselben, in diesem Bezirke die Erbauung einer Brücke zu gestatten, nicht aus	1886	429
23. Februar	"	Ist die Begründung eines Entschädigungsanspruches gegen die Fabrikunternehmer nach § 2 des Haftpflichtgesetzes durch die Feststellung der Person des schuldigen Beamten bedingt? . .	1886	562
9. März	"	Ist ein Eisenbahnunternehmer, welcher auf Grund landespolizeilicher Auflage eine Strassenüberführung hergestellt hat, verpflichtet, den durch dieselbe herbeigeführten Mehraufwand an Beleuchtungskosten zu übernehmen?	1886	563
?	Kg.	In den Fällen der §§ 47 und 48 des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874 liegt die auf den Antrag des Eigenthümers des Grundstücks zu bewirkende Regulirung oder Verwendung der hinterlegten Entschädigungssumme der Auseinandersetzungsbehörde auch dann ob, wenn ein ganzes Grundstück enteignet ist . .	1881	128
	"	Inwieweit ist Benutzung von Retourbillets durch dritte Personen strafbar?	1886	706